

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

«Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής»

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου επιδιώκεται η κατάρτιση ενός ολοκληρωμένου νομικού πλαισίου για τη λειτουργία του κλάδου της Εφοδιαστικής, ορίζονται οι κύριες και δευτερεύουσες δραστηριότητες της, απλοποιούνται οι διαδικασίες αδειοδότησης των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής και καθορίζονται τα αρμόδια θεσμικά όργανα για τη συνεχή υποστήριξή της.

A: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

Σήμερα εμφανίζονται προκλήσεις οι οποίες καθιστούν αναγκαία την ολοκληρωμένη προσέγγιση και την ομοιόμορφη ρύθμιση του τομέα της Εφοδιαστικής:

Η ραγδαία ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευμάτων τα τελευταία 20 χρόνια. Συγκεκριμένα στην Ευρώπη, η διείσδυση των ασιατικών προϊόντων στις αναπτυγμένες ευρωπαϊκές αγορές συνέβαλε στην αύξηση κατά 381% του συνολικού όγκου του εμπορευματικού φορτίου. Επίσης, το γεγονός ότι η πλειοψηφία του διερχόμενου φορτίου (52%) που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον Ευρωπαϊκό Βορρά καταλήγει σε λιμένες της Μεσογείου, πιστοποιεί ότι η Ελλάδα έχει τη δυνατότητα να επωφεληθεί περαιτέρω από το μεγάλο αυτό εμπορευματικό όγκο.

Η αλλαγές στο χάρτη των εμπορευματικών ροών και οι νέες ευκαιρίες που αυτές συνεπάγονται, καθιστούν τον κλάδο δυνητικά ισχυρό αναπτυξιακό εργαλείο, διαπίστωση που επιβεβαιώνεται από πρόσφατες σχετικές μελέτες και παραδείγματα. Χώρες της Βόρειας Ευρώπης (Ολλανδία, Βέλγιο, Γερμανία) που

ανέπτυξαν σε μεγάλο βαθμό το κλάδο της Εφοδιαστικής και έγιναν διαμετακομιστικά κέντρα ολόκληρης της γηραιάς ηπείρου, αξιοποίησαν στο μέγιστο βαθμό τα δύο προαναφερόμενα πλεονεκτήματα (γεωγραφική θέση - κλειδί και ύπαρξη φυσικών λιμένων), με αποτέλεσμα να καταστούν παγκόσμιοι κυρίαρχοι του κλάδου και να συμβάλουν σημαντικά στην περαιτέρω ανάπτυξη της εθνικής τους οικονομίας.

Ωστόσο, η ενιαία αντιμετώπιση της Εφοδιαστικής απουσίαζε από το ελληνικό δίκαιο, δεδομένου ότι οι διάφορες επί μέρους επαγγελματικές δραστηριότητες της ρυθμιζόνταν με τομεακές πολιτικές, όπως η νομοθεσία για τις οδικές μεταφορές, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις συνδυασμένες μεταφορές, τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και τα εμπορευματικά κέντρα. Η μέχρι σήμερα αποσπασματική ρύθμιση συντηρήθηκε και από την αντίστοιχη έλλειψη συνολικής αντιμετώπισης του κλάδου από το ενωσιακό δίκαιο, όπου δεν έχει εισαχθεί σχετική οδηγία ή κανονισμός, αλλά σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών (ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ (COM(2007) 607 τελικό).

Περαιτέρω, η συναρμοδιότητα πολλών φορέων, καθώς οι δραστηριότητες του τομέα της Εφοδιαστικής εμπίπτουν στις αρμοδιότητες διαφόρων δημόσιων φορέων, όπως το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, και η συνακόλουθη ύπαρξη πολλών παράλληλων νομοθετικών ρυθμίσεων δεν επέτρεψε τη συνεκτική και συνολική χάραξη πολιτικής στον τομέα.

Αποτέλεσμα των αποσπασματικών ρυθμίσεων και του μη ολοκληρωμένου σχεδιασμού για την ανάπτυξη ήταν η διαχείριση των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής των παραγωγικών εταιρειών με ίδια μέσα (ιδιόκτητος στόλος, Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης). Κατά συνέπεια, οι περισσότερες παραγωγικές εταιρείες αφιέρωναν πολύτιμους για την παραγωγική διαδικασία πόρους (ανθρωπίνους, τεχνολογικούς, φυσικούς) και αύξαναν το κόστος των σχετικών υπηρεσιών, λόγω μη ύπαρξης οικονομιών κλίμακας. Αυτό οδήγησε και στην διόγκωση του στόλου ιδιοκτητών φορτηγών (ΦΙΧ), ώστε η αναλογία των κυκλοφορούντων ΦΙΧ προς τα ΦΔΧ να γίνει 1.400.000 ΦΙΧ προς 31.000 ΦΔΧ. Δευτερογενώς, αυτή η δυσαναλογία απέτρεψε τη δημιουργία ισχυρών Επιχειρήσεων Παροχής Υπηρεσιών Εφοδιαστικής προς τρίτους

(Third Party Logistics – 3PL). Οι αδυναμίες του συνόλου του συστήματος καθώς και οι αναποτελεσματικότητες των διαδικασιών αφήνουν περιορισμένο καθαρό όφελος στον ίδιο κλάδο, ενώ επηρεάζουν τους άλλους τομείς της αγοράς, (βιομηχανία, εμπόριο, αγροτική παραγωγή, τουρισμός κ.λπ.) τους οποίους τα logistics υποστηρίζουν .

2. Καταλληλότητα

2.1 Ο ν. 3333/05 «ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 91 Α), όπως τροποποιήθηκε με το ν. 3710/2008 «Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 216 Α) και ισχύει υπήρξε η σοβαρότερη προσπάθεια ρύθμισης θεμάτων ίδρυσης και λειτουργίας Εμπορευματικών Κέντρων. Παρ' όλα αυτά, είτε λόγω της οικονομικής ύφεσης, είτε λόγω της πολυπλοκότητας του νόμου δεν υπήρξε ανταπόκριση για επενδύσεις με βάση αυτό το νόμο. Το ίδιο ισχύει και για το Π Δ.79 (ΦΕΚ Α'62 1.3.2004) «Καθορισμός των όρων και προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και Σταθμών φορτηγών αυτοκινήτων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων (εμπορευματικών σταθμών αυτοκινήτων)», με το οποίο αδειοδοτήθηκαν μόνο οι Σταθμών υπεραστικών λεωφορείων.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις επιδιώκεται η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου κανονιστικού πλαισίου για τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων Εφοδιαστικής (Logistics), η προώθηση σύγχρονων δράσεων που συνδυάζουν την ανάπτυξη της εφοδιαστικής με την προστασία του περιβάλλοντος και η πρόβλεψη των κατάλληλων διοικητικών δομών για τη διαρκή παρακολούθηση της δραστηριότητας αυτής και την ανάπτυξη εθνικής στρατηγικής στον τομέα αυτό, ο οποίος μπορεί να αναδείξει την Ελλάδα σε σημαντικό διαμετακομιστικό πόλο. Ταυτόχρονα, με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, παράλληλα με την αξιοποίηση του νέου Σύμφωνου Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ) της νέας προγραμματικής περιόδου, θα είναι δυνατή η δημιουργία ισχυρών Επιχειρήσεων Παροχής Υπηρεσιών Εφοδιαστικής προς τρίτους, οι οποίες με κατάλληλες συνέργιες θα μπορέσουν να αξιοποιήσουν τις προαναφερθείσες επιχειρηματικές ευκαιρίες.

Πιο συγκεκριμένα, το νομοσχέδιο έχει δυο στόχους:

- Ενδυνάμωση και εκσυγχρονισμό του Συστήματος Εμπορευματικών Μεταφορών και των Logistics της χώρας μας, έτσι ώστε ο τομέας της Εφοδιαστικής αλυσίδας να αναπτυχθεί και να βοηθήσει ταυτόχρονα υποστηρικτικά την ανάπτυξη των υπόλοιπων τομέων της Εθνικής Οικονομίας (βιομηχανία, εξαγωγές, εμπόριο, τουρισμός, αγροτική παραγωγή, κ.ά).

- Ανάδειξη της Ελλάδας σε ανταγωνιστικό και ποιοτικό διαμετακομιστικό κόμβο της ΝΑ Ευρώπης και Μεσογείου, με στόχο την εκμετάλλευση του διερχόμενου φορτίου και την ανάπτυξη σχετικών υποστηρικτικών δραστηριοτήτων (συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, έλεγχος ποιότητας, συναρμολόγηση κ.λπ.)

Ως ποσοτικός δε στόχος μπορεί να ορισθεί η βελτίωση της θέσης της Ελλάδας στην παγκόσμια κατάταξη του Δεικτών Απόδοσης Logistics (LPI), τον οποίο τηρεί η Παγκόσμια Τράπεζα. Το 2012 η χώρα μας κατείχε την 69^η θέση με δείκτη απόδοσης 2,83, ο οποίος αντιστοιχεί στο 58.6% της καλύτερης καταγεγραμμένης απόδοσης και δείχνει τα μεγάλα περιθώρια βελτίωσης του κλάδου.

2.3. Νομοθετικές εξουσιοδοτήσεις: Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εσωτερικών και αφού προηγηθεί διαβούλευση επί του σχεδίου με την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας καθορίζονται οι κανόνες για τη μεταφορά και διανομή αγαθών και εμπορευμάτων εντός και περιμετρικά αστικής περιοχής με σκοπό τη διασφάλιση της ελάχιστης δυνατής διατάραξης της κυκλοφορίας των οχημάτων στην πόλη.

Με ΥΑ του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής τίθενται οι όροι λειτουργίας ενός συστήματος καταγραφής του αποτυπώματος άνθρακα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Εφοδιαστική σε κεντρική βάση δεδομένων που τηρείται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Με ΚΥΑ Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συστήνεται Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής ως το ανώτατο γνωμοδοτικό και συμβουλευτικό όργανο σε θέματα ανταγωνιστικότητας, ανάπτυξης και οργάνωσης της Εφοδιαστικής για τετραετή

θητεία. Τα μέλη του Συμβουλίου δεν δικαιούνται αμοιβής για τη συμμετοχή τους στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου.

Με ΚΥΑ των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ο τύπος και το ελάχιστο περιεχόμενο των υπεύθυνων δηλώσεων του άρθρου 8 «Εγκατάσταση και Λειτουργία Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής», ο τύπος και το περιεχόμενο της άδειας εγκατάστασης, της άδειας λειτουργίας, ο τύπος και το περιεχόμενο των τροποποιήσεων και ανανεώσεων των αποφάσεων αυτών, καθώς και τα δικαιολογητικά που συνοδεύουν τις ως άνω υπεύθυνες δηλώσεις και αιτήσεις για την έκδοση αδειών. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται το ύψος και το περιεχόμενο της εγγυητικής επιστολής, οι προϋποθέσεις κατάπτωσής της, καθώς και η διαδικασία διενέργειας επιθεωρήσεων σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους και ο τύπος των συντασσόμενων εκθέσεων επιθεώρησης.

Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται και όροι δόμησης ειδικώς για τα Επιχειρηματικά Πάρκα Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

Στην Ελλάδα, ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, αφού η συμμετοχή του υπολογίζεται περίπου στο 10% του ΑΕΠ, ενώ παράλληλα υπάρχουν πολλές δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης του κλάδου, καθώς η δυναμική της χώρας, λόγω της γεωγραφικής της θέσης (η μικρότερη απόσταση μεταξύ της Ευρώπης και της διώρυγας του Σουέζ), δεν έχει ακόμη αξιοποιηθεί πλήρως.

Η ανάπτυξη του κλάδου της Εφοδιαστικής είναι δυνατόν να διαδραματίσει έναν πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάκαμψη της Ελληνικής Οικονομίας, καθώς η μείωση του κόστους εισαγωγών και εξαγωγών, μπορεί να επηρεάσει θετικά το εγχώριο ΑΕΠ λόγω της συνολικής ανάπτυξης του κλάδου,

Προς το σκοπό αυτό, η προσπάθεια ομαδοποίησης της κατακερματισμένης εγχώριας οικονομίας και η απλούστευση διαδικασιών τόσο στην αδειοδότηση όσο και στη λειτουργία της δραστηριότητας αναμένεται να επιφέρει βελτίωση των οικονομιών κλίμακας και της παραγωγικότητας.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

Η ρύθμιση αφορά τις παρακάτω κατηγορίες επιχειρήσεων

Μεταφορείς

Διαμεταφορείς

Επιχειρήσεις Παροχής Υπηρεσιών Εφοδιαστικής (Third Party Logistics – 3PL)

Εμπορικές επιχειρήσεις

και έμμεσα κάθε επιχείρηση που αποστέλλει ή παραλαμβάνει και διαχειρίζεται εμπορεύματα.

Η ανάπτυξη καθώς και η αξιοποίηση τόσο των οριζόντιων (μεταξύ προμηθευτών) όσο και των κάθετων (προμηθευτής - πελάτης) συνεργιών αναμένεται να επιφέρει πολλαπλά οφέλη για το σύνολο του κλάδου. Οι οικονομίες κλίμακας, η βελτιστοποίηση του συστήματος και οι συνέργιες θα ωφελήσουν τόσο τις εταιρείες, όσο και τον τελικό καταναλωτή. Περαιτέρω, η ανάγκη για ανάπτυξη νέων ικανοτήτων και δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού στην Εφοδιαστική θα στρέψει νέους επιστήμονες στον κλάδο και θα απορροφήσει ένα μέρος των ανέργων.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Η ανάπτυξη πρακτικών αστικής μεταφοράς προωθεί την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου και τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα. Συνάδει δε με την εξοικονόμηση πόρων, την αειφόρο ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων καθώς και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές.

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

- Απλοποίηση διαδικασιών
- Ευκολότερη αδειοδότηση για Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής

Η μέχρι σήμερα κατά καιρούς λειτουργούσα Επιτροπή Logistics αποκτά μόνιμο χαρακτήρα ως Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας της Εφοδιαστικής. Στο Συμβούλιο εκπροσωπούνται φορείς και επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, με πλειοψηφική μάλιστα συμμετοχή, καθώς και στελέχη όλων των Υπουργείων, οι αρμοδιότητες των οποίων σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη της εφοδιαστικής. Το Συμβούλιο αποτελεί συμβουλευτικό και γνωμοδοτικό όργανο, με κύριο αντικείμενο να συνεπικουρεί την Ελληνική Κυβέρνηση διαμέσου στην ανάπτυξη Εθνικής Στρατηγικής για την Εφοδιαστική.

7. Νομιμότητα

Οι προτεινόμενες νομοθετικές ρυθμίσεις δημιουργούν ένα διαφανές και λειτουργικό πλαίσιο για τον τομέα της Εφοδιαστικής με τις υπηρεσίες των εμπλεκόμενων Υπουργείων και με την ελληνική επιχειρηματική κοινότητα, ικανό να οδηγήσει τη χώρα σε βελτίωση της του κλάδου και ανάδειξη της χώρας σε διεθνή διαμετακομιστικό κόμβο στην περιοχή. Οι εν λόγω διατάξεις είναι σαφείς, αναλυτικές, στηρίζονται στην κείμενη νομοθεσία και νομολογία των Ελληνικών Δικαστηρίων και δεν τίθεται ζήτημα αντισυνταγματικότητας. Επιπλέον οι εξουσιοδοτικές διατάξεις είναι σαφείς, ειδικές και αναλυτικές.

8. Αρμοδιότητα

8.1 Συναρμόδια Υπουργεία για το εν λόγω ν/σ είναι τα Υπουργεία

Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας,

Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Υπουργείο Εσωτερικών

8.2 Οι διάφορες οργανικές μονάδες με τις όποιες υπήρξε συνεργασία στην αρχική φάση εκπόνησης του ν/σ ήταν:

- ✓ Η Γεν. Γραμματεία Βιομηχανίας του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, για την απλοποίηση της αδειοδότησης αποθηκευτικών χώρων και για τον συντονισμό
- ✓ Η Δ/ση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για θέματα οδικών και συνδυασμένων μεταφορών

- ✓ Το Υπ. Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ) για την έγκριση Μελέτης Περιβαλλοντικών Όρων και Επιπτώσεων (ΜΠΕ) από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του.
- ✓ Η Γενική Διεύθυνση Τοπικής Αυτοδιοίκησης του Υπουργείου Εσωτερικών για τα θέματα αστικής Εφοδιαστικής

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων & Κωδικοποίηση

9.1 Κατά τη σύνταξη του προτεινόμενου νομοσχεδίου εφαρμόστηκαν όλοι οι νομοτεχνικοί κανόνες.

9.2 Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται:

- οι διατάξεις της υποπαραγράφου 3.2 του άρθρου 9 και της παραγράφου 2 του άρθρου 10 του π.δ. 79/2004,
- οι διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 17 του ν. 3982/2011 και παράγραφοι 5 έως 14 του ίδιου άρθρου αναριθμούνται σε παραγράφους 4 έως 13 αντίστοιχα και
- οι περιπτώσεις (β), (γ) και (δ) της παραγράφου 2 του άρθρου 19 του ίδιου νόμου.
- από την έναρξη ισχύος του Κεφαλαίου Β΄ του παρόντος, στην παράγραφο 1 του άρθρου 19 του ν. 3982/2011 διαγράφονται οι λέξεις «και αποθήκες χαμηλής όχλησης».

10. Διαφάνεια – Κοινωνική Συμμετοχή

Το ν/σ επεξεργάστηκε η «Επιτροπή για τον καθορισμό Εθνικής Στρατηγικής για την Εφοδιαστική Αλυσίδα» που συγκροτήθηκε με την αριθ. Φ21.6/ΟΙΚ.12462/1378/29.03.2013 απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η Επιτροπή αποτελείτο από εκπρόσωπους του κλάδου, μέλη ΑΕΙ και εκπροσώπους της Δημόσιας Διοίκησης.

Η Επιτροπή συνεργάστηκε με εμπειρογνώμονες

1. της Παγκόσμιας Τραπεζας και
2. της Ομάδας Τεχνικής Βοήθειας της Ευρ Επιτροπής για την Ελλάδα (TFGR)

Η ως άνω Επιτροπή συνεδρίαζε τουλάχιστον δυο φορές το μήνα από τη συγκρότηση της στις 29.03.2013.

Η Επιτροπή συνέστησε με τη βοήθεια των Εμπειρογνωμόνων της Παγκόσμιας Τράπεζας θεματικές υποομάδες, οι οποίες υπέβαλαν τα πορίσματα τους στην Επιτροπή για έγκριση.

Στη διαβούλευση έλαβαν μέρος εκπρόσωποι από όλα τα εμπλεκόμενα Υπουργεία και Οργανισμούς, εμπειρογνώμονες και ιδιώτες, στέλλοντας πληθώρα σχολίων επί των διαφόρων άρθρων.

10.4. Η δημόσια διαβούλευση έλαβε χώρα από τις 06-02-2014 έως τις 16-02-2014.

Το νομοσχέδιο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης, Ανοικτή Κυβέρνηση και συγκεκριμένα στον σύνδεσμο <http://www.opengov.gr/yproian/?p=4976>, όπου οι συμμετέχοντες είχαν το δικαίωμα και την επιλογή να υποβάλουν επωνύμως σχόλια, παρατηρήσεις και βελτιώσεις αναλυτικά επί των άρθρων.

Στις ημέρες τις οποίες το σχέδιο νόμου βρισκόταν σε διαβούλευση έγιναν αρκετά σχόλια από ιδιώτες, εμπειρογνώμονες και εταιρίες της Εφοδιαστικής, τα οποία ελήφθησαν υπόψη κατά την κατάρτιση του τελικού σχεδίου.