

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Σχέδιο Νόμου

«Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022, και της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και συμπληρωματικές διατάξεις»

Επισπεύδον Υπουργείο:

Υποδομών και Μεταφορών

Στοιχεία επικοινωνίας:

ΜΕΡΟΣ Α: Ασπασία Γκουρβέλου, Προϊσταμένη Διεύθυνσης Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών, 2106508812,

ΜΕΡΟΣ Β: Θεοδώρα Ρίσκα, Υπάλληλος Τμήματος Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Μεταφορών, 2106508410 dam@yme.gov.gr

Επιλέξατε από τον παρακάτω κατάλογο τον τομέα ή τους τομείς νομοθέτησης στους οποίους αφορούν οι βασικές διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης:

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ¹	
ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ²	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ / ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ³	
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ⁴	
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ⁵	
ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ⁶	X

¹ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού και Υπουργείου Πολιτισμού.

² Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.

³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.

⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Υπουργείου Υγείας.

⁵ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.

⁶ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης, Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

A. Αιτιολογική έκθεση

Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης	
1.	<p>Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση;</p> <p>Μέρος Α: Ενσωματώνεται η Οδηγία 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, χωρίς οδηγό, στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (L 33), η οποία εισήχθη στο ελληνικό δίκαιο με τον ν. 4093/2012 (Α' 222), όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022 (L 137) και ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στη μίσθωση οχημάτων στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, αλλά και για λογαριασμό τρίτων. Η Οδηγία 2022/738 επιδιώκει τον εκσυγχρονισμό του νομικού πλαισίου που αφορά στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με μισθωμένα οχήματα, προβλέποντας ιδίως την υποχρέωση των κρατών μελών να επιτρέπουν τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, ανεξαρτήτως του κράτους μέλους θέσης του οχήματος σε κυκλοφορία, ώστε οι επιχειρήσεις να επωφελούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων. Σ' αυτή την κατεύθυνση προβλέπεται και μια σειρά ειδικότερων συμπληρωματικών διατάξεων.</p> <p>Μέρος Β: Ενσωματώνεται η Οδηγία (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Στόχο της Οδηγίας αποτελεί η κατά προτεραιότητα υλοποίηση συγκεκριμένων έργων μεταφορικής υποδομής του κεντρικού ΔΕΔ-Μ, μέσω της εποπτείας, οργάνωσης και επιτάχυνσης διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται και προηγούνται της υλοποίησης των έργων.</p>
2.	<p>Γιατί αποτελεί πρόβλημα;</p> <p>Μέρος Α: Ο εκσυγχρονισμός των οδικών και εμπορευματικών μεταφορών είναι απαραίτητος, όχι μόνο για την επικαιροποίηση του υφιστάμενου πλαισίου, αλλά και για την κάλυψη κενών, ιδίως όσον αφορά τη χρήση μισθωμένων οχημάτων.</p> <p>Μέρος Β: Η έλλειψη οργάνωσης των διαδικασιών αδειοδότησης και οι διασυνοριακές διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων που απαιτούνται πριν την έναρξη υλοποίησης του έργου ΔΕΔ-Μ, προκαλούν την αβεβαιότητα και την επιφυλακτικότητα των ιδιωτών επενδυτών, όσον αφορά στη συμμετοχή τους σε έργα υποδομών. Η κατάσταση αυτή θέτει σε κίνδυνο την έγκαιρη υλοποίηση των έργων έως το έτος 2030 και, επιπλέον, συνεπάγεται σημαντικές καθυστερήσεις και έξοδα. Επισημαίνεται, δε, πως η ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ έως το 2030 αποτελεί υποχρέωση βάσει του Κανονισμού 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (L 348).</p>

3.	Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;
	Τις μεταφορικές και μη επιχειρήσεις και τους εγκατεστημένους στην Ελλάδα, επαγγελματίες που εκτελούν μεταφορικό έργο, καθώς και τους φορείς υλοποίησης των έργων ΔΕΔ-Μ.

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης	
--	--

4.	Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; ΝΑΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΜΕΡΟΣ Α ΟΧΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΜΕΡΟΣ Β Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα;
----	---

Μέρος Α: Παρ. ΙΕ΄ του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012.

5.	Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας
----	---

i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Πρόκειται για τροποποιήσεις τυπικών νόμων και θέσπιση αντίστοιχων διατάξεων το πρώτον, άνευ εξουσιοδοτήσεως.
ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Ως άνω
iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Ως άνω

Συναφείς πρακτικές	
--------------------	--

6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:
----	---

i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	
ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	Μέρος Β: Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διοργάνωσε δύο (2) ημερίδες με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων, καλών πρακτικών και υποβολής διευκρινιστικών ερωτημάτων, και απέστειλε κείμενο με ερμηνευτικές προσεγγίσεις επί των επιμέρους ζητημάτων της Οδηγίας που έθεσαν οι εκπρόσωποι των κρατών μελών.

iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	
-------------------------------	--

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης

7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση																																								
	<table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>					
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>																																	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>																																	
<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>																																	
		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>																																					

8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;	
	i) βραχυπρόθεσμοι:	Η ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2022/738, καθώς και της Οδηγίας 2021/1187/ΕΕ.
	ii) μακροπρόθεσμοι:	<p>Μέρος Α: Ο εκσυγχρονισμός του νομικού πλαισίου που αφορά στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με μισθωμένα οχήματα και η εναρμόνισή του με τις πρόσφατες μεταβολές της σχετικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας.</p> <p>Μέρος Β: Η επίτευξη της ολοκλήρωσης του ΔΕΔ-Μ.</p>

Ψηφιακή διακυβέρνηση					
10.	Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης: ΑΜΕΣΗ <input checked="" type="checkbox"/> ή/και ΕΜΜΕΣΗ <input type="checkbox"/>				
	<table border="1"> <tr> <td>i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:</td> <td>Μέρος Α: Απαιτείται η επέκταση του υφιστάμενου πληροφοριακού συστήματος και συγκεκριμένα του Εθνικού Μητρώου Μεταφορικών Επιχειρήσεων (ΕΜΜΕ) του άρθρου 9 ν. 3887/2010 (Α' 174). Στο πληροφοριακό σύστημα θα καταχωρίζονται δεδομένα που θα κάνουν δυνατό τον έλεγχο εφαρμογής από τις αρμόδιες αρχές.</td> </tr> <tr> <td>ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:</td> <td></td> </tr> </table>	i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:	Μέρος Α: Απαιτείται η επέκταση του υφιστάμενου πληροφοριακού συστήματος και συγκεκριμένα του Εθνικού Μητρώου Μεταφορικών Επιχειρήσεων (ΕΜΜΕ) του άρθρου 9 ν. 3887/2010 (Α' 174). Στο πληροφοριακό σύστημα θα καταχωρίζονται δεδομένα που θα κάνουν δυνατό τον έλεγχο εφαρμογής από τις αρμόδιες αρχές.	ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:	
i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:	Μέρος Α: Απαιτείται η επέκταση του υφιστάμενου πληροφοριακού συστήματος και συγκεκριμένα του Εθνικού Μητρώου Μεταφορικών Επιχειρήσεων (ΕΜΜΕ) του άρθρου 9 ν. 3887/2010 (Α' 174). Στο πληροφοριακό σύστημα θα καταχωρίζονται δεδομένα που θα κάνουν δυνατό τον έλεγχο εφαρμογής από τις αρμόδιες αρχές.				
ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:					
11.	Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού); ΝΑΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/>				
	Εξηγήστε: Μέρος Α: Το πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με τη Βίβλο Ψηφιακού Μετασχηματισμού, όπως αυτή εξειδικεύεται στην Ενότητα «Μεταφορές και Υποδομές».				
12.	Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/>				
	Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:				
13.	Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/>				
	Εξηγήστε:				

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης													
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Άρθρο</th> <th>Στόχος</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Προσδιορίζεται ο σκοπός του Μέρους Α'.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Προσδιορίζεται το αντικείμενο του Μέρους Α'.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Παρατίθενται οι ορισμοί του Μέρους Α.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Προβλέπονται οι όροι υπό τους οποίους οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα σε ελληνικό έδαφος. Ιδίως, ρυθμίζεται η δυνατότητα των επιχειρήσεων να χρησιμοποιούν οχήματα μισθωμένα σε οποιοδήποτε κράτος μέλος, όχι μόνο στο κράτος μέλος εγκατάστασής τους, όπως προβλέφθηκε με την Οδηγία 2022/738, προκειμένου να είναι σε θέση να επωφελούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων.</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Προβλέπονται οι όροι υπό τους οποίους οι μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για οδικές εμπορευματικές μεταφορές προς λογαριασμό τρίτων. Ειδικά για την περίπτωση μισθωμένων οχημάτων</td> </tr> </tbody> </table>	Άρθρο	Στόχος	1	Προσδιορίζεται ο σκοπός του Μέρους Α'.	2	Προσδιορίζεται το αντικείμενο του Μέρους Α'.	3	Παρατίθενται οι ορισμοί του Μέρους Α.	4	Προβλέπονται οι όροι υπό τους οποίους οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα σε ελληνικό έδαφος. Ιδίως, ρυθμίζεται η δυνατότητα των επιχειρήσεων να χρησιμοποιούν οχήματα μισθωμένα σε οποιοδήποτε κράτος μέλος, όχι μόνο στο κράτος μέλος εγκατάστασής τους, όπως προβλέφθηκε με την Οδηγία 2022/738, προκειμένου να είναι σε θέση να επωφελούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων.	5	Προβλέπονται οι όροι υπό τους οποίους οι μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για οδικές εμπορευματικές μεταφορές προς λογαριασμό τρίτων. Ειδικά για την περίπτωση μισθωμένων οχημάτων
Άρθρο	Στόχος												
1	Προσδιορίζεται ο σκοπός του Μέρους Α'.												
2	Προσδιορίζεται το αντικείμενο του Μέρους Α'.												
3	Παρατίθενται οι ορισμοί του Μέρους Α.												
4	Προβλέπονται οι όροι υπό τους οποίους οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα σε ελληνικό έδαφος. Ιδίως, ρυθμίζεται η δυνατότητα των επιχειρήσεων να χρησιμοποιούν οχήματα μισθωμένα σε οποιοδήποτε κράτος μέλος, όχι μόνο στο κράτος μέλος εγκατάστασής τους, όπως προβλέφθηκε με την Οδηγία 2022/738, προκειμένου να είναι σε θέση να επωφελούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων.												
5	Προβλέπονται οι όροι υπό τους οποίους οι μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για οδικές εμπορευματικές μεταφορές προς λογαριασμό τρίτων. Ειδικά για την περίπτωση μισθωμένων οχημάτων												

	που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία, σύμφωνα με τη νομοθεσία άλλου κράτους μέλους, η αξιολογούμενη ρύθμιση θέτει σε εφαρμογή ορισμένους από τους περιορισμούς που προβλέπει η Οδηγία και μπορούν να επιλέξουν τα κράτη μέλη, όσον αφορά την ανώτατη διάρκεια της μίσθωσης και τον αριθμό των μισθωμένων οχημάτων, σε σχέση με τον στόλο της επιχείρησης.
6	Προβλέπονται οι όροι υπό τους οποίους οι επιχειρήσεις και επαγγελματίες με εγκατάσταση στην Ελλάδα μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για οδικές εμπορευματικές μεταφορές για ίδιο λογαριασμό. Η ρύθμιση, μεταξύ άλλων, περιορίζει τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων για ίδιο λογαριασμό σε οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα, αξιοποιώντας την σχετική δυνατότητα που δίνει η οδηγία στα κράτη μέλη, με σκοπό να εξασφαλιστεί η ομαλή εφαρμογή της οδηγίας στην εσωτερική αγορά των μεταφορών.
7	Ρυθμίζεται η αξιοποίηση του στόλου των οχημάτων των δήμων και των νομικών τους προσώπων και μειώνεται το κόστος των σχετικών έργων. Η δυνατότητα είχε δοθεί με την υποπαρ. 4 της παρ. 1Ε' του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012, και επαναλαμβάνεται με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου.
8	Καθορίζονται οι όροι υπό τους οποίους οι ελληνικές επιχειρήσεις μπορούν να εκμίσθωνουν τα οχήματα που διαθέτουν, ώστε να εξασφαλίζεται η καλύτερη αξιοποίηση του στόλου τους. Ειδικότερα, διατηρούνται κατ' αρχήν οι δυνατότητες εκμίσθωσης που προέβλεπε η ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ (παρ. 1Ε' άρθρου πρώτου ν. 4093/2012), ενώ προστίθεται, για τις μεταφορικές επιχειρήσεις, η δυνατότητα εκμίσθωσης των οχημάτων δημοσίας χρήσης που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα, σε επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη.
9	Ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την εκμίσθωση φορτηγών αυτοκινήτων μικτού βάρους κάτω των τρεισήμισι (3,5) τόνων, από επιχειρήσεις εκμίσθωσης, σε επιχειρήσεις και ιδιώτες, για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών τους. Αντίστοιχη διάταξη περιείχονταν στις υποπαρ. 5, 6 και 7 της παρ. 1Ε' του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 και επαναλαμβάνεται με το παρόν.
10	Προβλέπονται η κατάρτιση και τα στοιχεία της σύμβασης μίσθωσης των οχημάτων του παρόντος, καθώς και η διαδικασία γνωστοποίησης στις περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών, ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος συμμόρφωσης προς την Οδηγία 2006/1/ΕΚ από τις αρμόδιες αρχές.
11	Καθορίζονται οι απαιτήσεις γνωστοποίησης και οι καταχωρίσεις που γίνονται στο Εθνικό Μητρώο Μεταφορικών Επιχειρήσεων, σε περίπτωση εκμίσθωσης σε άλλο κράτος μέλος, οχήματος, με άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα, ώστε να εξασφαλίζεται από τις περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών η ορθή εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 «σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου» (L 300).
12	Ρυθμίζονται η διαδικασία και οι αρμόδιες αρχές για την καταχώριση δεδομένων για τα μισθωμένα οχήματα στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο (EMME), την ανταλλαγή πληροφοριών και τη διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, ώστε να εξασφαλίζονται η παρακολούθηση

	και ο έλεγχος της νομιμότητας των μεταφορών που πραγματοποιούνται με μισθωμένα οχήματα.
13	Αναφέρονται οι κανόνες που δεν θίγονται από την εφαρμογή της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ.
14	Ορίζονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του Μέρους Α'.
15	Ορίζονται οι καταργούμενες διατάξεις του Μέρους Α'.
16	Προσδιορίζεται ο σκοπός του Μέρους Β'.
17	Προσδιορίζεται το αντικείμενο του Μέρους Β'.
18	Προσδιορίζεται το πεδίο εφαρμογής του Μέρους Β'.
19	Παρατίθενται οι ορισμοί του Μέρους Β'.
20	Προβλέπεται ότι τα έργα που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Μέρους Β', αντιμετωπίζονται κατά προτεραιότητα, προς επίσπευση των σχετικών διαδικασιών. Παράλληλα, διευκρινίζεται ότι ειδικές διαδικασίες αδειοδότησης, όπως στην περίπτωση των στρατηγικών επενδύσεων, υλοποιούνται από το πλαίσιο που τις διέπει.
21	Καθορίζεται η υπηρεσιακή δομή που θα εκτελεί τα καθήκοντα της εντεταλμένης αρχής, καθώς και οι υποχρεώσεις που αναλαμβάνει να εκτελέσει.
22	Προσδιορίζονται η διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης και η δυνατότητα της υπό όρους παράτασής της, προκειμένου να μπορούν να τεθούν σαφή χρονοδιαγράμματα.
23	Προβλέπονται ειδικότερα η διαδικασία αδειοδότησης, το περιεχόμενο του φακέλου κοινοποίησης και οι λοιπές υποχρεώσεις ενημέρωσης της εντεταλμένης αρχής προς τους φορείς προώθησης των έργων.
24	Προβλέπεται ο συντονισμός της διαδικασίας αδειοδότησης όταν πρόκειται για διασυνοριακά έργα.
25	Προβλέπεται το θεσμικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στις διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων που διενεργούνται από κοινό φορέα σε διασυνοριακό έργο.
26	Ανατίθεται στην εντεταλμένη αρχή η υποχρέωση υποβολής στην Επιτροπή, πληροφοριών σχετικά με τον αριθμό των διαδικασιών αδειοδότησης που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του σχεδίου νόμου, τη μέση διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης, τον αριθμό των διαδικασιών αδειοδότησης που υπερβαίνουν την προθεσμία και τη σύσταση οποιασδήποτε κοινής αρχής κατά την περίοδο αναφοράς, προκειμένου να υπάρχει σαφής ενημέρωση σε κάθε επίπεδο.
27	Ορίζονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του Μέρους Β'.
28	Ορίζεται η έναρξη ισχύος του σχεδίου νόμου.

Δ. Έκθεση γενικών συνεπειών

18.	Οφέλη αξιολογούμενης ρύθμισης						
			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ , ΔΙΑΦΑΝΕΙ Α	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜ ΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚ ΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚ Ο ΠΕΡΙΒΑΛΛΟ Ν	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗ ΤΑ
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣΗ Σ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων	Χ				

		Μείωση δαπανών	X	X			
		Εξοικονόμηση χρόνου	X				
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	X	X		X	
		Άλλο					
	ΕΜΜΕΣ Α	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	X	X	X		
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών	X				
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X				
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων	X				
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Μέρος Α: Επιδιώκεται η ενίσχυση της επιχειρησιακής ευελιξίας των επιχειρήσεων που μεταφέρουν εμπορεύματα για ίδιο λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων και η αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω επιχειρήσεων. Επίσης, μέσω της μίσθωσης οχημάτων, θα διευκολυνθεί η αντικατάσταση του στόλου οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων με οχήματα λιγότερο ρυπογόνα.

Μέρος Β: Επιδιώκονται η εποπτεία, οργάνωση και επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται και προηγούνται της υλοποίησης των έργων, το οποίο θα επιφέρει απλούστευση, διαφάνεια και μεγαλύτερη αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα. Επίσης, η επίσπευση της ολοκλήρωσης του ΔΕΔ-Μ μέσω της αύξησης του ποσοστού των υποδομών που συμμορφώνονται με τα πρότυπα, δύναται να επιφέρει έμμεσο όφελος στους χρήστες των μεταφορικών υποδομών, μέσω της παροχής βελτιωμένων υπηρεσιών.

19.	Κόστος αξιολογούμενης ρύθμισης					
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασία				
		Υποδομή / εξοπλισμός	X			
		Προσλήψεις / κινητικότητα				
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκόμενων				
		Άλλο				
		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ

	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης					
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση					
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν προκύπτει κόστος.

20.		Κίνδυνοι αξιολογούμενης ρύθμισης					
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου	ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους					
		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων					
		Άλλο					
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης					
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν εντοπίζονται κίνδυνοι στην αξιολογούμενη ρύθμιση.

21.	<p>Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών (ηλεκτρονική επισύναψη).</p> <p>Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.</p>
	<p>Μέρος Β: Προέκυψε ως αποτέλεσμα συνεργασίας μεταξύ της Γενικής Διεύθυνσης Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας με τη Γενική Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού Υποδομών, τη Γενική Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών, τη Διεύθυνση Νομοθετικού Συντονισμού και τους φορείς υλοποίησης των έργων («ΟΣΕ», «ΕΡΓΟΣΕ»), για την πληρέστερη καταγραφή του πλαισίου αδειοδότησης των έργων στο ΔΕΔ-Μ και την ανάθεση των καθηκόντων της εντεταλμένης αρχής.</p>

Στ. Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
	Άρθρο 5	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
<input type="checkbox"/>	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
<input type="checkbox"/>	Κανονισμός	Κανονισμός (ΕΕ) 1315/2013
<input type="checkbox"/>	Οδηγία	Οδηγία 2006/1/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738, Οδηγία (ΕΕ) 2021/1187.
<input type="checkbox"/>	Απόφαση	
26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	
<input type="checkbox"/>	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
<input type="checkbox"/>	Διεθνείς συμβάσεις	
27.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	
		Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης

<input type="checkbox"/>	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
<input type="checkbox"/>	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
		<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
<input type="checkbox"/>	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
<input type="checkbox"/>	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
<input type="checkbox"/>	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	