

Οι βασικοί άξονες του νομοσχεδίου του υπουργείου Μεταφορών για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές

2023/10/17 08:36 στην κατηγορία LOGISTICS

Τους στόχους που επιτυγχάνει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με την Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/EK [για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και της Οδηγίας 2021/1187](#), περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, παρουσίασε, σήμερα, στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας.

Στη συνεδρίαση το παρών έδωσαν επίσης η Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδια για τις Μεταφορές, Χριστίνα Αλεξοπούλου και ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών, Γιάννης Ξιφαράς.

«Με το υπό ψήφιση Νομοσχέδιο, ενσωματώνονται Κοινοτικές Οδηγίες στην Εθνική Νομοθεσία, επιλύονται ζητήματα αρμοδιοτήτων μεταξύ Κεντρικής Διοίκησης, Περιφερειών και Δήμων, ενώ διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία των περιφερειακών αερολιμένων, αρμοδιότητας της ΥΠΑ», τόνισε ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

Ειδικότερα, όπως εξήγησε ο κ. Σταϊκούρας η Κυβέρνηση θέτει τέσσερις στόχους με την κατάθεση, συζήτηση και ψήφιση του Σχεδίου Νόμου:

- Την ανταπόκριση της χώρας στις υποχρεώσεις έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την ενσωμάτωση δύο Οδηγιών που αφορούν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών.
- Την περαιτέρω ενίσχυση της ασφάλειας των αεροδρομίων.
- Την καλύτερη εκτέλεση κομβικών συγκοινωνιακών έργων υποδομής, με την επιβεβλημένη διαχείριση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης, και
- Την καλύτερη λειτουργία των υπεραστικών και αστικών δημόσιων οδικών μεταφορών.

Στο πρώτο σκέλος, η βασική αλλαγή που φέρνει η νέα Οδηγία είναι η υποχρέωση των κρατών - μελών να απελευθερώσουν, **τουλάχιστον για τις μεταφορικές επιχειρήσεις, τις «διασυνοριακές μισθώσεις» οχημάτων**, δηλαδή τις μισθώσεις

οχημάτων τα οποία έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος – μέλος, με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω επιχειρήσεων.

«Από ελληνικής πλευράς, επιλέχθηκε για τη διασυνοριακή μίσθωση, μεταξύ των διαθέσιμων δυνατοτήτων της οδηγίας, η ρύθμιση που θα επέφερε τη μικρότερη αναστάτωση στην αγορά των υπηρεσιών μεταφορών, με πρόβλεψη για δυνατότητα αναθεώρησης», τόνισε ο κ. Σταϊκούρας.

Στο δεύτερο μέρος του Σχεδίου Νόμου ενσωματώνεται στην Εθνική Νομοθεσία η σχετική Οδηγία **περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).**

Όπως τόνισε ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών: «σκοπός είναι η κατά προτεραιότητα υλοποίηση συγκεκριμένων έργων μεταφορικής υποδομής του κεντρικού Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, μέσω της εποπτείας, οργάνωσης και επιτάχυνσης διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται και προηγούνται της υλοποίησης των έργων».

Η τρίτη ρύθμιση αφορά στην καλύτερη εκτέλεση κομβικών συγκοινωνιακών έργων υποδομής με την επιβεβλημένη διαχείριση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης που, προσωρινά, επιφέρουν αυτά τα έργα.

Τέλος, ενισχύεται η ασφάλεια των περιφερειακών αερολιμένων της χώρας, καθώς οι Κεντρικές Υπηρεσίες της ΥΠΑ εντάσσονται στους ως εν δυνάμει τροφοδότες μετακινούμενων υπαλλήλων, με σκοπό την κάλυψη κενών στα περιφερειακά αεροδρόμια αρμοδιότητας της ΥΠΑ.

Ακολουθεί το πλήρες κείμενο της ομιλίας του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Χρήστου Σταϊκούρα

«Η Κυβέρνηση θέτει 4 στόχους με την κατάθεση, συζήτηση και ψήφιση του παρόντος Σχεδίου Νόμου:

1^{ος} Στόχος: Η ανταπόκριση της χώρας στις υποχρεώσεις έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την ενσωμάτωση δύο Οδηγιών που αφορούν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών.

2^{ος} Στόχος: Η περαιτέρω ενίσχυση της ασφάλειας των αεροδρομίων.

3^{ος} Στόχος: Η καλύτερη εκτέλεση κομβικών συγκοινωνιακών έργων υποδομής με

την επιβεβλημένη διαχείριση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης.

4^{ος} Στόχος: Η καλύτερη λειτουργία των υπεραστικών και αστικών δημόσιων οδικών μεταφορών.

Συγκεκριμένα:

1^{ον}. Στο πρώτο μέρος του Σχεδίου Νόμου ενσωματώνουμε τις αλλαγές που επήλθαν στην Οδηγία 2006/1, με την Οδηγία 2022/738, αναφορικά με τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Να σημειωθεί ότι, αρχικώς, η Οδηγία 2006/1 έχει ενταχθεί στο εθνικό μας δίκαιο με το Ν. 4093/2012.

Η βασική αλλαγή που φέρνει η νέα Οδηγία είναι η υποχρέωση των κρατών – μελών να απελευθερώσουν, τουλάχιστον για τις μεταφορικές επιχειρήσεις, τις «διασυνοριακές μισθώσεις» οχημάτων, δηλαδή τις μισθώσεις οχημάτων τα οποία έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος – μέλος, με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω επιχειρήσεων.

Από ελληνικής πλευράς, επιλέχθηκε για τη διασυνοριακή μίσθωση, μεταξύ των διαθέσιμων δυνατοτήτων της οδηγίας, η ρύθμιση που θα επέφερε τη μικρότερη αναστάτωση στην αγορά των υπηρεσιών μεταφορών, με πρόβλεψη για δυνατότητα αναθεώρησης.

Πιο αναλυτικά, με τα σχετικά Άρθρα του Νομοσχεδίου:

Επιτρέπεται η χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, για την πραγματοποίηση οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτων.

Επιτρέπεται η χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από επιχειρήσεις και επαγγελματίες που ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα στην Ελλάδα, για να πραγματοποιούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές για ίδιο λογαριασμό.

Επιτρέπεται στις μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα να εκμισθώνουν τα οχήματα που διαθέτουν, εφόσον τους έχει χορηγηθεί η απαιτούμενη άδεια κυκλοφορίας και σε επιχειρήσεις, μεταφορικές ή μη ή επαγγελματίες με εγκατάσταση σε άλλα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επανακαθορίζονται ζητήματα σχετικά με τη δυνατότητα εκμίσθωσης από επιχειρήσεις εκμίσθωσης, φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους έως και 3,5 τόνους, για τις μεταφορικές ανάγκες επιχειρήσεων ή επαγγελματιών ή ενώσεων προσώπων.

Προβλέπεται η κατάρτιση σύμβασης μίσθωσης για όλες τις περιπτώσεις μισθώσεων του υπό ψήφιση νόμου και ρυθμίζονται θέματα γνωστοποίησης αυτών στις αρμόδιες υπηρεσίες.

Προβλέπεται η αμοιβαία διοικητική συνεργασία και συνδρομή των αρμοδίων αρχών της χώρας μας και των άλλων κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών στο πλαίσιο εφαρμογής της ενσωματούμενης Οδηγίας.

2^ο. Στο δεύτερο μέρος του Σχεδίου Νόμου ενσωματώνουμε στην Εθνική Νομοθεσία την Οδηγία 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), μέσω της δημιουργίας τεχνολογικά προηγμένων διαλειτουργικών δικτύων.

Σκοπός της Οδηγίας είναι η κατά προτεραιότητα υλοποίηση συγκεκριμένων έργων μεταφορικής υποδομής του κεντρικού Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, μέσω της εποπτείας, οργάνωσης και επιτάχυνσης διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται και προηγούνται της υλοποίησης των έργων.

Επισημαίνεται ότι η ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ, έως το 2030, αποτελεί εθνική υποχρέωση.

Πιο αναλυτικά, με τα σχετικά Άρθρα του Νομοσχεδίου:

- Προβλέπεται καθεστώς προτεραιότητας στην υλοποίηση των συγκεκριμένων έργων από τις αρμόδιες υπηρεσίες, με την επιφύλαξη δημοσιονομικών διατάξεων και περιορισμών.
- Προσδιορίζονται η υπηρεσία που ασκεί καθήκοντα εντεταλμένης αρχής και οι υποχρεώσεις που αναλαμβάνει.
- Καθορίζεται η μέγιστη διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης (τετραετής) και ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα σχετικά με την οργάνωση αυτής.
- Μεταξύ άλλων, απαιτείται η υποβολή, από τον φορέα προώθησης του έργου στην εντεταλμένη αρχή, σχετικού φακέλου, με το οριζόμενο περιεχόμενο [αποδεικτικό κατάθεσης φακέλου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων στο Ηλεκτρονικό Περιβαλλοντικό Μητρώο, τρόπος και πηγή χρηματοδότησης της υλοποίησης του έργου κ.λπ.], για την αξιολόγηση ωριμότητας του έργου.
- Προβλέπονται, στις περιπτώσεις διασυνοριακών έργων, η συνεργασία των εντεταλμένων αρχών των δύο μερών για τον συντονισμό των χρονοδιαγραμμάτων και την κατάρτιση κοινού προγράμματος της διαδικασίας αδειοδότησης, καθώς και η δυνατότητα σύστασης κοινής εντεταλμένης αρχής.
- Καθορίζεται το νομικό πλαίσιο που διέπει τη διενέργεια των διαδικασιών σύναψης των δημοσίων συμβάσεων από κοινό φορέα σε διασυνοριακό έργο ή

θυγατρική εταιρεία αυτού.

- Παρέχονται οι αναγκαίες εξουσιοδοτήσεις για τη ρύθμιση, με υπουργικές αποφάσεις, επιμέρους ζητημάτων αναφορικά με την εφαρμογή των προτεινομένων ρυθμίσεων και μεταξύ άλλων σχετικά με την τροποποίηση των όρων μίσθωσης οχημάτων, την εκμίσθωση φορτηγών οχημάτων χωρίς οδηγό, την επέκταση εφαρμογής των προτεινόμενων ρυθμίσεων και σε άλλα έργα, με ειδικότερες προβλέψεις για τα λιμενικά έργα, κ.α.

3^ο. Στο τρίτο μέρος του Σχεδίου Νόμου, δρομολογούνται ρυθμίσεις που εναρμονίζουν, αποτελεσματικά, την καλύτερη εκτέλεση κομβικών συγκοινωνιακών έργων υποδομής με την επιβεβλημένη διαχείριση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης που, προσωρινά, θα επιφέρουν αυτά.

Επίσης, εξορθολογίζεται και απεμπλέκεται από γραφειοκρατικά εμπόδια ο καθορισμός των γεωγραφικών περιοχών και των δικτύων των τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών, στο πλαίσιο ενός πιο λειτουργικού δικτύου μεταφορών, προς όφελος πρωτίστως των πολιτών που το εμπιστεύονται για τις μετακινήσεις τους.

Πιο αναλυτικά, με τα σχετικά Άρθρα του Νομοσχεδίου:

- Συμπληρώνεται το Άρθρο 52 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας περί μέτρων ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας.
- Παρέχεται η δυνατότητα, με υπουργικές αποφάσεις, να προσδιορίζεται το δίκτυο οδών που επηρεάζονται από την κατασκευή συγκοινωνιακών έργων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τα οποία υλοποιούνται ως συμβάσεις παραχώρησης ή Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) ή χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.
- Ανατίθεται, κατ' εξαίρεση, σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου, η αρμοδιότητα για τη λειτουργία, συντήρηση, σήμανση, διαγράμμιση, καθαριότητα και ηλεκτροφωτισμό του δικτύου των οδών που επηρεάζονται κατά την κατασκευή των συγκεκριμένων έργων.

Η αρμόδια αρχή αναλαμβάνει την αρμοδιότητα τεκμηρίωσης του περιφερειακού σχεδιασμού, αν οι τοπικές αρχές δεν υποβάλλουν τις εισηγήσεις τους για τον καθορισμό γεωγραφικών περιοχών και δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών.

4^ο. Ενισχύεται η ασφάλεια των περιφερειακών αερολιμένων της χώρας.

Για την αντιμετώπιση της υποστελέχωσής τους και των σχετικών ζητημάτων που ανακύπτουν, οι Κεντρικές Υπηρεσίες της ΥΠΑ, που έχουν μεγαλύτερη ευχέρεια στην διάθεση προσωπικού, εντάσσονται στους ως εν δυνάμει τροφοδότες μετακινούμενων

υπαλλήλων.

Έτσι, έως την οριστική επίλυση του προβλήματος, καθίσταται εφικτή η κάλυψη των σχετικών κενών στα περιφερειακά αεροδρόμια αρμοδιότητας της ΥΠΑ, που δέχονται μεγάλο όγκο επισκεπτών κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες, για την εξυπηρέτηση των αερολιμένων.

Συμπερασματικά, με το υπό ψήφιση Νομοσχέδιο, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενσωματώνει Κοινοτικές Οδηγίες, επιλύει ζητήματα αρμοδιοτήτων μεταξύ Κεντρικής Διοίκησης, Περιφερειών και Δήμων, και διασφαλίζει την ομαλή λειτουργία των περιφερειακών αερολιμένων, αρμοδιότητας της ΥΠΑ.

Για αυτούς τους λόγους, σας καλώ να στηρίξετε το προτεινόμενο Σχέδιο Νόμου».