

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΗ΄

Τρίτη 26 Σεπτεμβρίου 2023

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 3698
2. Άδεια απουσίας της Βουλευτού Α. Λινού, σελ. 3677
3. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από την Σχολή Ανώτατων Γυμνάσιων της Γερμανίας, σελ. 3680
4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 3677, 3678, 3681, 3682, 3683

Β. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς (CMR) σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης», σελ. 3677 - 3685

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 3677 - 3698

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 3677, 3678, 3681, 3682, 3683

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Μ. , σελ. 3678
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ Χ., σελ. 3682
ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. , σελ. 3680
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ. 3679
ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ Ι. , σελ. 3680
ΠΑΝΑΣ Α. , σελ. 3677
ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ Α. , σελ. 3681
ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ Ε. , σελ. 3678

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΗ'

Τρίτη 26 Σεπτεμβρίου 2023

Αθήνα, σήμερα 26 Σεπτεμβρίου 2023, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.10', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΙΩΑΝΝΗ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς (CMR) σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης».

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε στη Διάρκη Επιτροπή κατά πλειοψηφία. Εισάγεται προς συζήτηση στη Βουλή με τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού της Βουλής, δηλαδή μπορούν να λάβουν τον λόγο όσοι έχουν αντίρρηση επί της κυρώσεως της σύμβασης αυτής για πέντε λεπτά και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, εφόσον το επιθυμούν, για πέντε λεπτά και με την προϋπόθεση ότι δεν θα μιλήσει ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής τους Ομάδας. Μετά θα ακολουθήσει η ψηφοφορία επί της σύμβασης. Συμφωνεί το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Το Σώμα συνεφώνησε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου πριν προχωρήσουμε στο νομοσχέδιο, να ξεκινήσω με μία ανακοίνωση προς το Σώμα.

Η Βουλευτής κ. Αθηνά Λινού ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στη Γαλλία, από 16 έως 22 Οκτωβρίου 2023, για προσωπικούς και οικογενειακούς λόγους.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Επί του νομοσχεδίου τώρα, θέλει κάποιος συνάδελφος να λάβει τον λόγο; Όλοι.

Ξεκινάμε από το ΠΑΣΟΚ και τον κ. Απόστολο Πάνα.

Ορίστε, κύριε Πάνα, έχετε τον λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ: Κυρίες Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κατάσταση που βιώνουμε το τελευταίο διάστημα στη χώρα μας, ύστερα από τις καταστροφικές πυρκαγιές, τις πλημμύρες και τους εξωγενείς παράγοντες, που δεν προβλέφθηκαν και δεν μελετήθηκαν ορθά, αφήνει πίσω της μία

εικόνα ζοφερή, αποκαρδιωτική και απογοητευτική. Χάθηκαν ανθρώπινες ζωές, καταστράφηκαν νοικοκυριά και επιχειρήσεις, χάθηκε φυτικό και ζωικό κεφάλαιο στις περιοχές που επλήγησαν, εξαφανίστηκαν οι υποδομές, οδικά δίκτυα, ενώ το πραγματικό κόστος αποκατάστασης, για όλα τα παραπάνω, είναι ανυπολόγιστο και ανεκτίμητο.

Ύστερα από όλα αυτά, γίνεται μία προσπάθεια να παρουσιαστεί ένα προετοιμασμένο και οργανωμένο κράτος, που τα έχει όλα μελετημένα και σχεδιασμένα, για την προστασία των πολιτών και της κοινωνίας.

Δεν φαίνεται, όμως, να έχει γίνει καμία συζήτηση για τις θεσμικές και αυτονόητες υποχρεώσεις της πολιτείας: Την προστασία της ανθρώπινης ζωής, την προστασία των νοικοκυριών, την προστασία και την προφύλαξη του δασικού πλούτου, την προστασία των οδικών υποδομών και δικτύων της χώρας. Την παροχή, δηλαδή, αίσθησης ασφάλειας στους πολίτες της χώρας. Βασικές, λοιπόν, υποχρεώσεις, που πρέπει να εφαρμόζει το κράτος, ώστε να θεωρείται ότι προβλέπει, σχεδιάζει, προλαμβάνει, αφού -όπως καταλαβαίνουμε και γνωρίζουμε καλά- το «θεραπεύει» δεν μπορεί στην προκειμένη περίπτωση να διορθώσει τις καταστροφές.

Δυστυχώς, λοιπόν, τα ολέθρια αποτελέσματα των καταστροφών αποδεικνύουν και επιβεβαιώνουν όλα αυτά τα οποία δεν έγιναν. Οι αυτονόητες θεσμικές υποχρεώσεις της πολιτείας και των φορέων της αυτοδιοίκησης γίνονται θέμα συζήτησης, ενώ δεν θα έπρεπε.

Έργα βασικών υποδομών και παρεμβάσεις απαραίτητες για την κάλυψη των λειτουργικών αναγκών, θα πρέπει να είναι οι πρώτες προτεραιότητες της Κυβέρνησης, ξεπερνώντας το πλαίσιο της μικροπολιτικής, του λαϊκισμού και της εξυπηρέτησης των μικροσυμφερόντων.

Ο αυτονόητος και θεσμικός ρόλος της πολιτείας και των τοπικών αρχών πρέπει να είναι παρών. Σε αντίθετη περίπτωση, οδηγούμαστε σε όλες αυτές τις καταστροφικές συνέπειες θεωρώντας τη μετριότητα και την προχειρότητα ως εξέλιξη.

Εκεί, λοιπόν, μεγάλο ρόλο παίζουν και οι οδικές μεταφορές στη χώρα μας και θα πρέπει να συμφωνήσουμε όλοι ότι απαιτείται αλλαγή φιλοσοφίας και κοουλτούρας στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και τα logistics σε μία ουσιαστική και διμετωπική συμμετοχή της πολιτείας, με κίνητρα νομοθετικές ρυθμίσεις και εργαλεία ενίσχυσης. Διάφοροι, λοιπόν, εξωγενείς παράγοντες, όπως η ύφεση, η υγειονομική κρίση, ο πόλεμος στην Ουκρανία, η ενεργειακή κρίση άφησαν αρνητικό αποτύπωμα στον ήδη επιβαρυνόμενο κλάδο των μεταφορών, σε ένα κλάδο που οδηγείται σταθερά σε συρρίκνωση.

Μέριμνά μας όλων και του Υπουργείου πρέπει να είναι το πώς

όλα αυτά θα αλλάξουν ύστερα από διάλογο, συνέργειες, να λειτουργήσουμε ως ευκαιρία εξέλιξης της μετάβασης των μεταφορών σε μια νέα εξελιγμένη μορφή, προσαρμοσμένη στα δεδομένα της εποχής που διανύουμε. Άρα, αυτό που επιτάσσει η κατάσταση είναι να πράξουμε όλες εκείνες τις κατάλληλες ενέργειες και να δώσουμε τα κίνητρα που θα καταστήσουν την αγορά βιώσιμη και πιο λειτουργική.

Σε αυτό, λοιπόν, το πλαίσιο θεωρώ ότι κινείται και η συγκεκριμένη συνθήκη. Ο σκοπός της εν λόγω ρύθμισης είναι σήμερα η κύρωση του Πρωτοκόλλου της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς CMR, σχετικά με το ψηφιακό δελτίο παράδοσης. Στη συγκεκριμένη κύρωση τίθενται οι προϋποθέσεις για τον έλεγχο της γνησιότητας του ψηφιακού δελτίου και καθορίζονται οι απαιτήσεις αξιοπιστίας της ψηφιακής υπογραφής. Παράλληλα, θεσπίζονται οι όροι για την καθιέρωση του ψηφιακού δελτίου παράδοσης, ώστε να διασφαλίζεται η ακεραιότητα των στοιχείων κατά την αρχική τους καταχώρηση.

Επιγραμματικά θα αναφέρω κάποια οφέλη που θα επιφέρει η ψηφιοποίηση της διεθνούς φορτωτικής: ταχύτητα διεκπεραίωσης διαδικασιών, διαφάνεια διαδικασιών, real time information, αρχειοθέτηση, μείωση διοικητικού κόστους, μείωση χρήσης χαρτιού, μείωση χρόνων αναμονής στις συννοριακές διελεύσεις, ψηφιακή υπογραφή, διευκόλυνση διαδικασίας τιμολόγησης των υπηρεσιών διεθνούς μεταφοράς.

Μερικά από τα ζητήματα που έχουν προκύψει από το πρωτόκολλο, όπως ότι η χώρα μας άργησε να το υπογράψει, θεωρώ ότι με τη σημερινή κύρωση μένουν πίσω. Παρ' όλα, λοιπόν, αυτά η αποδοχή της διεθνούς φορτωτικής εμπορευμάτων σε ψηφιακή μορφή πρόκειται για μία θετική εξέλιξη, την οποία αναμένει ο κλάδος της εφοδιαστικής εδών και πολλά χρόνια και με αυτό το πλαίσιο πρέπει να δούμε τη σημερινή κύρωση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Να σημειώσουμε ότι πρόκειται για μια παλιά διεθνή σύμβαση του '56. Το πρωτόκολλο αυτό κυρώνεται τώρα από την ελληνική Βουλή και θα συμβάλει, όπως λέει η αιτιολογική έκθεση, στην ψηφιοποίηση των εγγράφων μεταφοράς στη διαφάνεια, στη βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού κ.τλ. κ.τλ..

Πρόκειται για σύμβαση που διευκολύνει τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων από χώρα σε χώρα, κυρίως στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας όπως αντίστοιχα υπάρχουν για τις σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και άλλου τύπου μεταφορές. Προφανής στόχος είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας βασικών οικονομικών τομέων και ειδικότερα οι οδικές μεταφορές. Την έχουν ανάγκη οι μονοπωλιακοί όμιλοι στο πλαίσιο του διεθνούς εμπορίου και του οικονομικού πολέμου που διεξάγεται ανάμεσά τους.

Τα οφέλη καταφανέστατα αφορούν τις μεγάλες εταιρείες των διεθνών εμπορευματικών οδικών μεταφορών, τα μεγάλα διεθνή κέντρα εφοδιαστικών αλυσίδων, τα γνωστά και ως Logistics, στα οποία θα συγκεντρώνονται ακόμα πιο γρήγορα τα εμπορεύματα μέσω αυτών των διεθνών οδικών μεταφορών.

Στόχος ακόμα μεγαλύτερα και ακόμα περισσότερα κέρδη, όταν θα δουν τα φορτηγά, τις νταλίκες να μην καθυστερούν στα τελωνεία, αφού επιταχύνονται οι διαδικασίες ελέγχου και έτσι αποκτούν αυτές οι εταιρείες ένα συγκριτικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων διεθνών ανταγωνιστών τους.

Πρόκειται για μία διαδικασία αδιάφορη για τα λαϊκά στρώματα. Και υπό αυτή την έννοια, εμείς θα ψηφίσουμε «παρών», με την έννοια ότι τα ίδια δεν έχουν καμμία ωφέλεια στη δεινή οικονομική θέση στην οποία βρίσκονται, βλέποντας μάλιστα τις τιμές των εμπορευμάτων να αυξάνονται συνεχώς. Ούτε, βέβαια, πρόκειται να μειωθούν κόμιστρα και τέλη στις δικές τους συναλλαγές.

Στους κερδισμένους, όμως, αυτής της ρύθμισης δεν ανήκουν ούτε οι επαγγελματίες οδηγοί των μεγάλων μεταφορικών εταιρειών, οι οποίοι βιώνουν την ολοένα και μεγαλύτερη εντατικοποίηση της δουλειάς τους ούτε οι αυτοαπασχολούμενοι μεταφορείς, όσοι τέλος πάντων έχουν απομείνει, αφού κυριολεκτικά πνίγονται

από τον ανταγωνισμό των μεγάλων εταιρειών.

Αντίθετα, μειώνεται το λειτουργικό κόστος των επιχειρηματικών ομίλων, ο χρόνος διακίνησης των στοιχείων των δελτίων παράδοσης, διασφαλίζεται μεγαλύτερη ταχύτητα στην ολοκλήρωση των διαδικασιών παράδοσης των εμπορευμάτων, περιορισμός του χρόνου για τον έλεγχο του δελτίου παράδοσης και εναρμονίζονται με τις ευρω-ενωσιακές οδηγίες οδικής εμπορευματικής μεταφοράς εντός και εκτός συνόρων. Και πολλά άλλα, βέβαια.

Πρόθεση της Κυβέρνησης στο πλαίσιο των ευρω-ενωσιακών οδηγιών είναι η αξιοποίηση του Πρωτοκόλλου στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, ορόσημο, όπως λέει, για το μέλλον των μεταφορών, σε ό,τι αφορά τα συμφέροντα και τους σχεδιασμούς εγχώριων και ξένων επιχειρηματικών ομίλων.

Η κύρωση του πρωτοκόλλου στο πλαίσιο της σύμβασης για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς, σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης, συνιστά μια ξεκάθαρη ευρωενωσιακή στήριξη στο συνολικότερο παζλ σχεδίων και αναγκών του κεφαλαίου στις οδικές μεταφορές, στο ευνοϊκότερο επενδυτικό κλίμα, με στόχο την καπιταλιστική ανάπτυξη, την κερδοφορία των λίγων.

Τα κέρδη, λοιπόν, ακόμα και από μια αναγκαία αντικειμενική διαδικασία ψηφιακού εκσυγχρονισμού, όπως αυτή η σημερινή για τις διεθνείς οδικές μεταφορές, όπως άλλωστε και όλα τα οφέλη σε οποιοδήποτε στάδιο της παραγωγικής διαδικασίας, αφορούν σε αυτούς οι οποίοι κατέχουν τα μέσα παραγωγής. Αυτοί είναι που καρπώνονται τα οφέλη, δηλαδή οι κεφαλαιοκράτες, και όχι βέβαια οι μισθωτοί ή οι εργαζόμενοι, αυτοί δηλαδή οι οποίοι απλώς πουλούν την εργατική τους δύναμη.

Όπως λοιπόν προείπα, θα ψηφίσουμε «παρών» για τη συγκεκριμένη σύμβαση.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η ειδική αγορήτρια από την Ελληνική Λύση, η κ. Μαρία Αθανασίου.

ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, το αντικείμενο της παρούσας συνεδρίασης είναι η κύρωση του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς CMR. Ειδικότερα, καλούμαστε να κυρώσουμε το τμήμα της σύμβασης το οποίο αφορά τη χρήση του Ψηφιακού Δελτίου Παράδοσης.

Το πρόσθετο πρωτόκολλο, μάλιστα, υπεγράφη στη Γενεύη στις 20 Φεβρουαρίου του 2008 και ερχόμαστε σήμερα να το κυρώσουμε, μετά την παρέλευση ιδιαίτερα μεγάλου χρονικού διαστήματος.

Όσον αφορά το δελτίο αποστολής στο οποίο αναφέρονται οι πρώτες διατάξεις του παρόντος πρωτοκόλλου, επιχειρείται η μετατροπή του από έγχαρτο σε ψηφιακό, δηλαδή άυλο, προκειμένου να αποστέλλεται ηλεκτρονικά από τον αποστολέα στα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη, μεταφορέας - παραλήπτης.

Τούτο σαφώς και συμβαδίζει με τις απαιτήσεις της ηλεκτρονικής εποχής μας και εμφανίζει και σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως: Άμεση κίνηση του εγγράφου και των περιεχομένων στοιχείων. Απομείωση πιθανότητας παραποίησης των στοιχείων αυτών. Απομείωση της απώλειας του εγγράφου σε περίπτωση φερ' ειπείν ατυχήματος, κλοπής του οχήματος, πυρκαγιάς. Ευελιξία στη μεταφορά εμπορευμάτων του ίδιου αποστολέα από διαφορετικά μέρη προς τον ίδιο παραλήπτη.

Ωστόσο, υφίστανται και σημαντικά μειονεκτήματα, τα οποία είναι απαραίτητα να τεθούν υπ' όψιν μας, όπως: Στο άρθρο 3 «Έλεγχος γνησιότητας του Ψηφιακού Δελτίου» γίνεται λόγος για προσβασιμότητα στα περιεχόμενα αρχεία. Εν προκειμένω, αναφέρει ότι τα στοιχεία που περιέχονται στο Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης, που αναφέρεται στην παράγραφο 3, θα είναι προσβάσιμα σε οποιοδήποτε μέρος έχει σχετικό δικαίωμα επ' αυτών.

Επίσης, προβλέπεται ότι η γνησιότητα του Ψηφιακού Δελτίου Παράδοσης είναι δυνατό να ελεγχθεί και με οποιαδήποτε άλλη μέθοδο ηλεκτρονικού ελέγχου που προβλέπεται από τη νομοθεσία της χώρας στην οποία εκδίδεται το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης.

Εν κατακλείδι, ποια πρόσωπα μπορούν να έχουν πρόσβαση

στα ηλεκτρονικά αρχεία των σχετικών δελτίων; Υπάρχουν διασφαλίσεις ότι τα δεδομένα δεν θα πέσουν στα χέρια επιτηδίων προσώπων οι οποίοι να προτίθενται να παραποιήσουν στοιχεία είτε και να κλέψουν προϊόντα;

Απαιτούνται πλήρεις διασφαλίσεις ως προς τον αποτελεσματικό έλεγχο στην πρόσβαση τρίτων, κακόβουλων προσώπων, τα οποία να προτίθενται να επιχειρήσουν να παραβιάσουν τα ηλεκτρονικά συστήματα και να προξενήσουν βλάβες στο σχετικό λογισμικό. Θα χρειαστεί να μας παράσχετε σαφείς και επαρκείς διευκρινίσεις ως προς το ζήτημα της προστασίας των δεδομένων τα οποία περιλαμβάνονται στο ψηφιακό περιβάλλον έκδοσης των οικείων δελτίων παράδοσης.

Επίσης, σε περίπτωση έκδοσης πολλαπλών ψηφιακών δελτίων αποστολής από τον ίδιο αποστολέα προς τον ίδιο παραλήπτη θα πρέπει να έχουμε υπ' όψιν μας ότι αν ένα εξ αυτών είναι λανθασμένο, δημιουργείται πρόβλημα κατά την παραλαβή των εμπορευμάτων, διότι είναι δυσχερής η διαδικασία εντοπισμού του λάθους.

Βέβαια, δεν μπορούμε να παραλείψουμε στο άρθρο 7, «υπογραφή, επικύρωση, προσχώρησης», το γεγονός ότι από τις 20 Φεβρουαρίου του 2008 ημερομηνία υπογραφής του παρόντος σχεδίου νόμου στη Γενεύη ή έστω από 30 Μαΐου του 2008 ημερομηνία που το παρόν ανοίξε προς υπογραφή από τα κράτη-μέλη τα οποία επιθυμούσαν να προσχωρήσουν, έχουν περάσει περισσότερα από δεκαπέντε χρόνια.

Όπως είναι γνωστό, πριν την κύρωση του παρόντος ισχύει μόνο το έντυπο δελτίο παράδοσης. Ως εκ τούτου, οι ενδιαφερόμενοι έχουν αποστερηθεί για πολλά χρόνια των προνομίων και των διευκολύνσεων οι οποίες παρέχονται από τη χρήση του ψηφιακού δελτίου αποστολής και μάλιστα σε μια χώρα όπως η δική μας η οποία αποτελεί διαμετακομιστικό κόμβο μεταξύ τριών ηπείρων.

Τέλος, τα άρθρα 11 «διάφορες» και 12 «επιφυλάξεις» στο περιεχόμενο των οποίων αναφέρομαι προς αποφυγή επαναλήψεων και προς εξοικονόμηση χρόνου, θα μου επιτρέψετε να τονίσω ότι η γείτνων Τουρκία σε περίπτωση κατά την οποία διατηρήσει και εκφράσει τις επιφυλάξεις του άρθρου 12 και επιδιώξει την προσφυγή της στη Χάγη, ως έχουμε υπ' όψιν ότι δεν θα περιοριστεί σε ζητήματα τα οποία άπτονται αποκλειστικά του παρόντος, αλλά θα επιδιώξει να εγείρει και άλλα τα οποία αφορούν ενδεχομένως στις μεταξύ μας διμερείς σχέσεις. Αυτά προς προβληματισμό όλων μας.

Κυρίες και κύριοι, εν κατακλείδι, οι εμπλεκόμενοι στην οικεία διαδικασία αναφέρουν με έμφαση ότι μεγαλύτερη διασφάλιση παρέχεται όταν έχουμε συνδυασμό ψηφιακού και έγχαρτου δελτίου αποστολής. Και τούτο αφορά όχι μόνο τις οδικές μεταφορές όπως εν προκειμένω αναφέρεται στο πρόσθετο πρωτόκολλο, αλλά και τις σιδηροδρομικές και τις θάλασσες.

Ως εκ τούτου και όλων των ανωτέρω η Ελληνική Λύση, σεβόμενη και τη διευκόλυνση των μεταφορών και των παραληπτών, αλλά και όλους τους προβληματισμούς που θέσαμε στην Επιτροπή, δεν έχει παρά να ψηφίσει «παρών».

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής από τον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Χρήστος Γιαννούλης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ζητώ συγγνώμη από το Σώμα για την καθυστέρηση. Είναι μια ευκαιρία, όμως, κυρία Υπουργέ, η καθυστέρηση που είναι αποκλειστικά δική μου ευθύνη για να έρθω σήμερα στο Κοινοβούλιο να αποτελέσει και μια καλή αφορμή για να δούμε την καθημερινότητα των πολιτών του Δήμου Αθηναίων, της Αττικής, σε σχέση με τα κυκλοφοριακά προβλήματα που κορυφώνονται. Χωρίς να αποτελεί κατά βάση αποκλειστική ευθύνη της κυβέρνησης που εκπροσωπείτε, αλλά είναι ένα ζήτημα που μάλλον προσπαθούμε να το αποφύγουμε, να το παρακάμψουμε χωρίς να μπαίνουμε στην ουσία. Το να χρειάζεται δύο ώρες για να διασχίσεις περίπου ενάμισι χιλιόμετρο δεν πιστεύω ότι συνιστά ποιοτικό δεδομένο

της καθημερινότητας των πολιτών. Κι έχει σχέση και με τις υποδομές και με τις μεταφορές επικουρικά με το ζήτημα που ακουμπάει και το σημερινό θέμα της συνεδρίασής μας.

Σας είπα και χθες ότι εάν χρειάζονται περίπου οκτώ - εννέα χρόνια για την κύρωση, αρχικά στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και στη συνέχεια στην Ολομέλεια, ενός πρόσθετου πρωτοκόλλου για να εκδίδεται ένα ψηφιακό δελτίο αποστολής, κάτι δεν κάνουμε καλά. Κάτι δεν κάναμε καλά, κάτι δεν κάνουμε καλά.

Είναι η ευκαιρία όμως να δούμε ότι αυτό ως χρονικό δεδομένο, ως ποιοτικό δεδομένο, ακόμα και ως διοικητικό δεδομένο που έχει και πολιτικές ευθύνες μέτριας ή μικρότερης εμβέλειας -όπου θέλετε κατατάξετε το- δεν ακουμπάει με σπουδή και στόμφο, προβολή και διαφήμιση των τρομερών και σημαντικών επιτευγμάτων της ψηφιοποίησης της ελληνικής δημόσιας διοίκησης και του ψηφιακού κράτους σε συνέχεια της τέταρτης βιομηχανικής επανάστασης. Ακούγονται λίγο αντιφατικά αυτά τα δύο. Σε μικρές λεπτομέρειες καμιά φορά αντικατοπτρίζονται πολύ σημαντικότερα ζητήματα, που είναι παθογένειες ουσίας για την ελληνική δημόσια διοίκηση, για την ελληνική κρατική μηχανή, για το ελληνικό κράτος.

Σαφέστατα και θα υπερψηφίσουμε για να μην μένει σκιά ή κάτι άγνωστο επ' αυτού. Αλλά η έκδοση του ψηφιακού δελτίου αποστολής αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, τους ιδιοκτήτες, τα εταιρικά σχήματα φορτηγών, αυτοκινήτων που κινούνται στην Ελλάδα και την Ευρώπη.

Και είναι οι άνθρωποι που τον Μάρτιο του 2022 απευθυνόμενοι, κυρία Υπουργέ, στον τότε Υπουργό Οικονομικών τον κ. Σταϊκούρα, στον τότε Υπουργό Ανάπτυξης τον κ. Γεωργιάδη και τον τότε Υπουργό Μεταφορών τον κ. Καραμανλή, μια τριπλέτα επιτυχίας της προηγούμενης κυβερνητικής θητείας, κύριε Πλεύρη, -τρία στα τρία!- ζητούσαν και ζητούσαν επίμονα τη στήριξη της ελληνικής πολιτείας όπως αυτή εκφράζεται από την ελληνική Κυβέρνηση στο αυτονόητο. Ζητούσαν εκτός από την ψηφιοποίηση του δελτίου αποστολής -που είναι κάτι πιλοτικά από το 2017 και μέχρι το 2019 λειτούργησε στο πλαίσιο ενός ευρωπαϊκού προγράμματος, έκτοτε με την λογική της αριστείας και του επιτελικού κράτους μπήκε σε αναστολή ή έμεινε αδρανές- δύο βασικά πράγματα: Να στηριχθούν στο ουσιαστικό, στο υπαρκτό ζήτημα που τους αφορούσε και τους αφορά, που είναι το κόστος των υπηρεσιών τους και επιβαρύνεται δραματικά από την αδιαφορία της ελληνικής Κυβέρνησης σε ό,τι αφορά την τιμή του πετρελαίου κίνησης.

Αυτό σε ό,τι αφορά τους Έλληνες ιδιοκτήτες και τα ελληνικά εταιρικά σχήματα που απασχολούν και εκατοντάδες οδηγούς μέσα σε ένα πλαίσιο -επειδή άκουσα και κάποια σχόλια χθες από την πλευρά του ΚΚΕ- πολλές φορές είτε αυτοαπασχολούμενων είτε αυτού που λέμε οικογενειακές επιχειρήσεις. Και είναι χιλιάδες αυτοί οι εργαζόμενοι. Και καταλήγει το υπόμνημά τους του Μαρτίου του 2022 σε μια κραυγή αγωνίας που αφορά στα καύσιμα και στην προστασία τους από το λαθρεμπόριο καυσίμων Ευρωπαίων συναδέλφων τους κάτω από τα μάτια -δεν τολμώ να πω την ανοχή, γιατί εκεί ανοίγουμε άλλες ιστορίες- των ελληνικών αρχών. Είναι το δικαίωμα που δίνεται, άγνωστο από ποια δύναμη, σε έναν μεταφορέα από μια γειτονική χώρα στην ουσία να ανταγωνίζεται τους Έλληνες μεταφορείς, χωρίς να έχουν τους ίδιους όρους, όπως με τις διπλές δεξαμενές. Φαντάζομαι το γνωρίζετε ή αν δεν το γνωρίζετε, θα ενημερωθείτε παραλαμβάνοντας το χαρτοφυλάκιο του κομματιού αυτού.

Με απλά λόγια και επειδή είναι φανατικός χρήστης του «GOOGLE» ο κ. Πλεύρης, εάν γκουγκλάρει τώρα αντί για κουτσομπολιά γύρω από τον ΣΥΡΙΖΑ για το τι συμβαίνει με τις τιμές και με το λαθρεμπόριο πετρελαίου στις εμπορευματικές μεταφορές, θα δει ότι ο αγώνας είναι άνισος.

Παρά το χαμόγελο ευγένειας, κύριε Πλεύρη, η κατάσταση είναι για κλάματα, γιατί η παροχή υπηρεσιών στον Έλληνα οδηγό κοστίζει το διπλάσιο ίσως και περισσότερο στην ελληνική και διεθνή αγορά και για παράδειγμα ο επίσης Ευρωπαίος πολίτης Βούλγαρος αλωνίζει εντός των ελληνικών συνόρων. Εάν αυτό για σας δεν αποτελεί αντικείμενο προσοχής, εστίασης και λύσης, ίσως γιατί οι άνθρωποι δεν αποτελούν δομικό στοιχείο ή μέρος

της κομματικής δεξαμενής, γιατί απ' ό,τι καταλαβαίνω είναι το πιο ισχυρό κριτήριο αξιολόγησης για να ενδιαφερθείτε για κάποια κοινωνική-εργασιακή ομάδα, οφείλετε να το κάνετε στο όνομα της διαφάνειας και της ισονομίας σε αυτήν τη χώρα.

Επανάλαμβάνω, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ για την ανοχή σας, ότι υπερψηφίζουμε την κύρωση του συγκεκριμένου πρωτοκόλλου. Ελπίζω κάποτε και κάποια στιγμή πολύ σύντομα να γίνει ένας γόνιμος διάλογος, που αφορά συνολικά τις μεταφορές και να προσπαθήσουμε να συμβάλλουμε με λύσεις και όχι με επικοινωνία.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής είκοσι επτά μαθητές και μαθήτριες και τρεις εκπαιδευτικοί-συνοδοί τους από την Σχολή Ανώτατων Γυμνάσιων της Γερμανίας.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής από τους Σπαρτιάτες, ο κ. Ιωάννης Δημητροκάλλης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα ηλεκτρονικά έγγραφα CMR αντιπροσωπεύουν μια νέα εποχή στις μεταφορές. Η απλοποίηση της διαδικασίας, η αύξηση της ασφάλειας και η εξοικονόμηση πόρων είναι μόνο μερικά από τα πλεονεκτήματα που φέρνει αυτή η νέα τεχνολογία. Με την εισαγωγή των e-CMR αποχαιρετούμε την εποχή των φυσικών εγγράφων και χαιρετίζουμε μια εποχή απλότητας και αποτελεσματικότητας. Η ψηφιακή φύση των e-CMR μειώνει τον κίνδυνο απώλειας, κλοπής ή ζημιάς του εγγράφου, παρέχοντας παράλληλα τη δυνατότητα ακριβούς παρακολούθησης των αποστολών. Επιπλέον η ηλεκτρονική μορφή επιτρέπει την αμεσότερη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, εξαλείφοντας τις καθυστερήσεις που μπορούν να προκύψουν από τη φυσική αποστολή εγγράφων και συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος, καθώς μειώνει την ανάγκη για εκτύπωση, μεταφορά, αποθήκευση φυσικών εγγράφων.

Ας στραφούμε τώρα στα πιθανά μειονεκτήματα και κινδύνους που πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν. Κατ' αρχάς, όπως σε κάθε τεχνολογική εξέλιξη, υπάρχει πάντα ο κίνδυνος τεχνικών προβλημάτων. Η υποδομή και η τεχνολογική υποστήριξη πρέπει να είναι επαρκείς για να αποφευχθούν δυσλειτουργίες. Επιπλέον, υπάρχει κίνδυνος από κυβερνοεπιθέσεις. Όπως γνωρίζουμε, η ψηφιακή ασφάλεια είναι ζωτικής σημασίας. Είναι απαραίτητο να ληφθούν όλα τα αναγκαία μέτρα για την προστασία των συστημάτων. Επίσης σε περίπτωση απώλειας σύνδεσης ή διακοπής ρεύματος κατά τη διάρκεια της μεταφοράς χρειάζεται να υπάρχει σχέδιο ανάκαμψης για την επαναφορά του συστήματος. Γι' αυτό για εμάς δεν θα πρέπει σε καμμία περίπτωση τα παραδοσιακά έντυπα CMR να αποσυρθούν.

Παράλληλα η αλλαγή στις τεχνολογικές διαδικασίες μπορεί να συναντήσει αντίσταση, την οποία πρέπει να διαχειριστούμε με φροντίδα και κατάλληλη εκπαίδευση μιας και πάρα πολλοί επαγγελματίες του χώρου δεν είναι εξοικειωμένοι με τις τεχνολογικές εξελίξεις παρ' όλα αυτά είναι καλοί στη δουλειά τους και δεν πρέπει νέες τεχνολογίες να τουςβάλουν στο περιθώριο.

Τέλος, πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν οι νομικές διαφορές και απαιτήσεις. Υπάρχουν χώρες και εταιρείες που ενδέχεται να μην αναγνωρίζουν πλήρως τα ηλεκτρονικά έγγραφα. Θα θέλαμε να μας ενημερώσετε πώς θα πραγματοποιούνται οι μεταφορές μεταξύ Ελλάδας και τρίτων χωρών που δεν έχουν υιοθετήσει το πρωτόκολλο αυτό. Για να αξιοποιήσουμε πλήρως τα οφέλη της ψηφιοποίησης, είναι απαραίτητο να ληφθούν όλα αυτά τα στοιχεία υπ' όψιν. Η κατάλληλη προετοιμασία, εκπαίδευση και εφαρμογή μέτρων ασφαλείας αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο για την επιτυχία της ψηφιοποίησης των εγγράφων CMR.

Συνολικά, είμαστε θετικοί σε τέτοιες καινοτομίες που μπορούν να μειώσουν τη γραφειοκρατία και το κόστος της, καθώς και να περιορίσουν παράνομες μεταφορές. Όμως, εφόσον μιλάμε για εκσυγχρονισμό του κλάδου των μεταφορών, πώς είναι δυνατόν να μην ασχοληθούμε με τα πραγματικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι οδηγοί; Παρατηρείται στην Ελλάδα αλλά και στην Ευρώπη το φαινόμενο να υπάρχουν χιλιάδες κενές θέσεις εργασίας επαγγελματιών οδηγών και όχι τυχαία. Ο συνδυασμός κακών συνθηκών εργασίας και χαμηλών αποδοχών δεν προσελκύει νέους να εισέλθουν στον κλάδο. Εδώ και αρκετά χρόνια φεύγουν οδηγοί και πάνε κατά κύριο λόγο στη Γερμανία, στην Ολλανδία και στο Λουξεμβούργο, γιατί δεν είναι βιώσιμη η κατάσταση στην Ελλάδα ή προτιμούν το ταμείο ανεργίας.

Είναι γνωστή η κακόβουλη συμπεριφορά των μεταφορικών εταιρειών που βάζουν τους οδηγούς να δουλεύουν ατελείωτες ώρες, δεκαπέντε έως δεκαοκτώ ώρες, επτά ημέρες την εβδομάδα και να μην περιορίζονται μόνο στο επάγγελμά τους, αλλά να εκτελούν και χρέη φορτωτή και εκφορτωτή στις αποθήκες εμπορευμάτων. Ακόμη πάρα πολλές καταγγελίες έχουν γίνει σχετικά με τις υλικές ζημιές που μπορεί να προκύψουν και οι μεταφορικές εταιρείες ζητούν αποζημίωση από τους ίδιους τους οδηγούς ή τους παρακρατούν τα χρήματα απευθείας από το μισθό τους. Όπως σε όλα τα επαγγέλματα, έτσι και στους οδηγούς οι οποίοι χτυπάνε κάρτα, ώστε να καταγράφονται τα χιλιόμετρα τους και οι ώρες εργασίας τους, πολλές φορές επεμβαίνουν σε αυτά τα συστήματα οι εργοδότες τους λόγω αθέμιτου ανταγωνισμού και έλλειψης ελέγχου και τους αναγκάζουν να μη δηλώνουν πραγματικά νούμερα.

Κλείνοντας, για τη στήριξη και την επιβίωση του επαγγέλματος ο φορέας τους, το Συνδικάτο Επαγγελματιών Οδηγών Φορτηγών Αυτοκινήτων Ελλάδος έχει κάνει κάποιες προτάσεις που θα πρέπει να αξιολογήσουμε κατά πόσο είναι εφικτές και ωφελούν τον κλάδο: την επαναφορά συλλογικής σύμβασης εργασίας, τον έλεγχο για παραβάσεις σχετικά με την αδήλωτη εργασία και την απροθυμία επικόλλησης βαρέων και ανθυγιεινών ενσήμων, την παράβαση των ωραρίων εργασίας, του πενθημέρου ρεπό, όπως ορίζει ο νόμος. Ακόμη ζητούν τη σύσταση ειδικής ομάδας από την Τροχαία για τον έλεγχο των φορτηγών δημόσιας χρήσης, όπως υπάρχει στην υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση, καλοσυντηρημένα οχήματα για την αποφυγή ατυχημάτων.

Καλός ο εκσυγχρονισμός, κυρία Υπουργέ, και η εφαρμογή τεχνολογιών στις μεταφορές αλλά θα πρέπει να κοιτάμε πρώτα τον άνθρωπο. Έχετε αφήσει άλλον ένα ολόκληρο κλάδο αρύθμιστο, στον οποίο επικρατεί ένας αθέμιτος ανταγωνισμός χωρίς έλεγχο, και μας φέρνετε ψηφιακά έντυπα που διευκολύνουν κατά κύριο λόγο τις μεταφορικές εταιρείες λόγω της μείωσης του κόστους της γραφειοκρατίας και δεν κάνετε τίποτα, για να βελτιώσετε τις συνθήκες εργασίας των επαγγελματιών οδηγών.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των Σπαρτιατών)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από τη Νίκη, ο κ. Νικόλαος Βρεττός.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μια εναρμόνιση μιας κοινοτικής οδηγίας. Πάντα, μια κοινοτική οδηγία, που είναι μια συμβατική υποχρέωση απέναντι στη συμμετοχή μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όταν εντάσσεται στην εθνική μας νομοθεσία, έχει και χαρακτηριστικά προστασίας των πολιτών και ανάδειξης διαδικασιών τέτοιων, έτσι ώστε να προστατεύεται το δημόσιο συμφέρον. Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο που εισάγεται αυτή τη στιγμή, έχει να κάνει με μια διαδικασία να μην τυπική αλλά ουσιαστική, γιατί ήδη πλέον η χρήση των ψηφιακών διαδικασιών είναι μια αναγκαιότητα. Και προφανώς, είμαστε υπέρ αυτής της αναγκαιότητας. Αλλά με ποιους όρους και ποιες προϋποθέσεις; Όταν αυτές οι διαδικασίες γίνονται νομοσχέδιο και το νομοσχέδιο γίνεται πλέον νόμος, παράγει δίκαιο υπέρ των πολιτών; Και παράγει δίκαιο υπέρ των πολιτών και όχι υπέρ μιας ομάδας συμφερόντων ή επιχειρηματικών λόμπι;

Αυτό είναι ένα ερώτημα που πρέπει να τίθεται κάθε φορά, όταν κυρώνουμε και νομοθετούμε.

Επίσης, προστατεύεται το δημόσιο συμφέρον; Το νομοσχέδιο

πατάσει το έγκλημα; Καταλύει τη διαφθορά; Γιατί το μείζον θέμα δεν είναι να νομοθετούμε πράγματα που πιθανόν να ισχύουν ή που μας έχουν ξεπεράσει και ερχόμαστε εκ των υστέρων να τα νομιμοποιήσουμε, το θέμα είναι αν αυτές τις διαδικασίες το κράτος δικαίου είναι σε θέση να τις αντιμετωπίσει, έτσι ώστε να ελεγχθεί η διαφθορά.

Το πρόβλημα σε κάθε νομοθεσία δεν είναι αν εξυπηρετεί τα συμφέροντα ή τα λόμπι. Το ξέρουμε όλοι, είναι κοινή κτήση ότι αυτά από μόνα τους προηγούνται. Το θέμα είναι αν προστατεύεται ο απλός πολίτης. Όμως, όταν η διαφθορά αναπτύσσεται, προφανώς αυτό δεν είναι προς το συμφέρον του πολίτη.

Γιατί χρησιμοποιώ τον όρο «διαφθορά»; Δηλαδή, τι ρόλο παίζει αν το δελτίο αποστολής είναι σε έντυπο ηλεκτρονικής μορφής - δεν κάθεται κανείς με το χέρι να σημειώσει πλέον σήμερα - ή σε ψηφιακή μορφή; Οι ελεγκτικές αρχές μπορούν να το αντιμετωπίσουν αυτό;

Ξέρουμε ότι στην πατρίδα μας -γιατί είναι εθνική νομοθεσία- υπάρχουν υπηρεσίες που μπορούν να ελέγξουν το «χακάρισμα»; Το hacking, όταν έχει «λευκό καπέλο», είναι ακριβώς ένα εργαλείο προστασίας του δημοσίου συμφέροντος. Μπορεί να υπάρχει και το «γκρίζο καπέλο» από κάποιους ανθρώπους, ανεξάρτητους οργανισμούς, που πραγματικά θέλουν να αντιμετωπίσουν εθελοντικά το έγκλημα. Όμως, το «μαύρο καπέλο» είναι εδώ και κυριαρχεί. Ίσα-ίσα, με αυτό το νομοσχέδιο, όταν δεν μπορείς να το παρακολουθήσεις, αυτό ενισχύεται.

Ερχόμαστε μετά σε μια δεύτερη ανάγνωση. Αυτό το νομοσχέδιο, που θα κυρωθεί και θα γίνει νόμος, πατάσει το έγκλημα; Εδώ πρόσφατα κυρώσαμε έναν διαγωνισμό της παραχώρησης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας. Και τι κάναμε; Μέσα στους φορείς προστασίας του δημοσίου συμφέροντος ήταν και η ενημέρωση. Αναφορικά με τη συμβατική υποχρέωση του ιδιοκτήτη πλέον του 67% για τα επόμενα σαράντα χρόνια, του φορέα διαχείρισης του λιμένας Ηγουμενίτσας, τι κάναμε; Τον απαλλάξαμε από τη δυνατότητα να ενημερώνει την ΕΥΠ. Άρα με αυτόν τον τρόπο τι κάνουμε; Και παραχωρούμε και δίνουμε τις δυνατότητες σε όσους είναι ισχυροί και τους απαλλάσσουμε από τις συμβατικές υποχρεώσεις να ενημερώνουν τη μόνη αξιόπιστη -γιατί έτσι είναι και έτσι πρέπει να είναι- υπηρεσία του δημοσίου, που προστατεύει πραγματικά τα συμφέροντα της πατρίδας μας.

Επομένως, το δημόσιο συμφέρον με αυτό το νομοσχέδιο δεν υπηρετείται.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Επίσης, θα ήθελα να πω -γιατί τελειώνει και ο χρόνος- ότι όταν έρχονται στη Βουλή τέτοια νομοσχέδια, κατά την άποψή μας, θα πρέπει να υπάρχει και μια εργασία προηγουμένως, έτσι ώστε πέρα από τη μετάφραση της οδηγίας, να υπάρχουν και οι ασφαλιστικές δικλίδες, οι οποίες θα προστατεύουν -επαναλαμβάνω- το δημόσιο συμφέρον. Γιατί το λέω αυτό; Διότι μια από τις σημειώσεις που έχουμε εδώ, όσον αφορά στην αιτιολόγηση, λέει ότι αυτή η οδηγία μπορεί να γίνει νόμος, χωρίς να υπάρχει προηγουμένως καμιά συμβατική υποχρέωση για αντίστοιχη υπηρεσία εθνική, κρατική, η οποία να συνεργάζεται ή να αποτελεί προϋπόθεση, έτσι ώστε να εναρμονίζεται με αυτή την ψηφιοποίηση, δηλαδή με την έννοια της σύμβασης για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς.

Είναι δυνατόν εμείς να προχωρούμε σε μια τέτοια διαδικασία, χωρίς προηγουμένως σε εθνικό επίπεδο να υπάρχει μια αντίστοιχη τράπεζα, μια εθνική τράπεζα πληροφόρησης; Ποιος μαζεύει αυτά τα στοιχεία; Ποιος τα συλλέγει; Ποιανού είναι η αρμοδιότητα; Πώς προστατεύεται -επαναλαμβάνω- το δημόσιο συμφέρον;

Εμείς, το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα Νίκη, θα καταψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο, όχι γιατί είμαστε αντιευρωπαϊστές, όχι γιατί είμαστε ενάντια στην τεχνολογία και στην ανάπτυξη, αλλά γιατί με τον τρόπο που έχει έρθει αυτό το νομοσχέδιο είναι και αόριστο και πρόχειρο και δεν εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Θα ολοκληρώσουμε τον κατάλογο των εισηγτηών και ειδικών αγορητών με την κ. Αρετή Παπαϊωάννου από την Πλεύση Ελευθερίας.

ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Καλημέρα.

Σήμερα εισάγεται προς ψήφιση το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την κύρωση του πρόσθετου πρωτοκόλλου της σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς που αφορά το ψηφιακό δελτίο παράδοσης, το eCMR, όπως έχει επικρατήσει, καθώς και διατάξεις, κυρίως, για τον έλεγχο γνησιότητάς του και διαδικαστικές.

Το δελτίο παράδοσης είναι ένα έγγραφο που περιέχει επιγραμματικά και συνοπτικά όλη τη συμφωνία και τους εμπλεκόμενους στη Συμφωνία Μεταφοράς των Εμπορευμάτων από τη στιγμή της παραλαβής τους από τον αποστολέα μέχρι τη στιγμή της παράδοσής τους στον παραλήπτη.

Διαβάζουμε στο υπό ψήφιση νομοσχέδιο ότι το δελτίο παράδοσης μιας διεθνούς οδικής μεταφοράς, που γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις της εν λόγω Σύμβασης, μπορεί πλέον να καταρτίζεται σε ψηφιακή μορφή, αν τα μέρη το συμφωνήσουν.

Επίσης, μπορεί να γίνεται ψηφιακά και κάθε δήλωση βούλησης ή λήψης, η οποία μπορεί να περιέρχεται σε κάθε μέρος που διακαιοπρακτεί, ομοίως έγκυρα με ηλεκτρονικό τρόπο.

Με το πρωτόκολλο που καλούμαστε να κυρώσουμε δεν αλλάζουν οι όροι της Σύμβασης του 1956 που ήδη η Ελλάδα έχει κυρώσει και χρησιμοποιεί. Πολύ βασικό είναι ότι το ψηφιακό δελτίο παράδοσης θα λειτουργεί παράλληλα και ισοδύναμα με το έγχαρτο δελτίο παράδοσης, που ισχύει σήμερα και δεν προβλέπεται στο νομοσχέδιο λήξη της ισχύος του αν δεν υπάρξει σχετική μελλοντική ειδική νομοθέτηση. Αυτό το θεωρούμε θετικό, διότι δεν αποκλείει όσους δεν συμφωνούν. Και επειδή εμείς στην Πλεύση Ελευθερίας δεν κάνουμε στείρα αντιπολίτευση, θεωρούμε ότι δεν μπορεί παρά να κριθεί ότι αυτό το πρωτόκολλο κινείται στη σωστή κατεύθυνση. Διότι σε πολλές περιπτώσεις που δεν εξελισσόταν ομαλά μια διεθνής οδική μεταφορά για οποιονδήποτε λόγο, ιδίως σε περίπτωση καταστροφής των εμπορευμάτων, μαζί με το δελτίο παράδοσης και τα λοιπά συνοδευτικά έγγραφα, προέκυπταν αμφισβητήσεις και δυσχέρειες στην απόδειξη, σχετικά με τους ειδικούς όρους της μεταφοράς, ακόμη και για το ίδιο το περιεχόμενο μεταφοράς.

Όμως, αν και συμφωνούμε με το σχέδιο νόμου, θα επαναλάβω αυτό που είπα χθες και στην επιτροπή. Δεν ήταν τώρα η στιγμή, κυρία Υφυπουργέ, να ασχολείσθε και να αναλύνεσθε εσείς, καθώς και οι υπάλληλοι του Υπουργείου και οι συνεργάτες σας με το πρόσθετο πρωτόκολλο του οποίου την κύρωση ζητάτε σήμερα για το ψηφιακό πιστοποιητικό. Αυτό υπογράφηκε στη Γενεύη τον Φεβρουάριο του 2008, δηλαδή πριν από δεκαπεντέμισι χρόνια.

Το είχαν και οι προηγούμενοι από εσάς, αλλά και εσείς σαν Κυβέρνηση τεσσαράμισι χρόνια στα συρτάρια, χωρίς να μας πείτε για ποιον λόγο. Και έρχεστε σήμερα, έτσι που τα κάνετε με τις παραλείψεις σας τα προηγούμενα χρόνια, και βλέπω ότι συνεχίζετε τις λάθος επιλογές, ώστε η χώρα να χρειάζεται όχι ολόκληρη την ομάδα και την δυναμική του Υπουργείου σας, αλλά τρία Υπουργεία σαν το δικό σας για να ανασυγκροτηθεί.

Τί να πρωτοπάω για τις παραλείψεις του Υπουργείου σας. Να πω για την μη απορρόφηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση των κονδυλίων για υποδομές; Μη απορρόφηση που οφείλεται καθαρά σε εγκληματικές καθυστερήσεις της προηγούμενης κυβέρνησης Μητσοτάκη, της οποίας είστε η συνέχεια και τα οποία τώρα κατόπιν εορτής τα ζήτησε ο κ. Μητσοτάκης από την κ. Φων ντερ Λάιεν και τα εμφάνισε και σαν δήθεν βοήθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Να πω για την κακή διαχείριση των χρημάτων που διατέθηκαν κυρίως σε έργα βιτρίνας και όχι ουσίας, σε γέφυρες που πέφτουν, σε δρόμους που η άσφαλτος σπάζει και φεύγει μαζί με το νερό της βροχής, που η μισή χώρα έχει καεί και η άλλη μισή έχει πλημμυρίσει, που οι υποδομές της χώρας έχουν καταρρεύσει.

Έχει την πολυτέλεια και τον χρόνο το Υπουργείο σας να ασχολείται με τέτοια νομοσχέδια, όταν στη χώρα, κυρία Υφυπουργέ, -το είπα και χθες- δεν υπάρχει σιδηρόδρομος; Χρειάζονται, λέει ο κ. Σταϊκούρας, 100 εκατομμύρια ευρώ για να λειτουργήσει ξανά

ο σιδηρόδρομος. Ε, και; Όταν μια χώρα δεν μπορεί να διαθέσει 100 εκατομμύρια ευρώ για να μην είναι κομμένος ο βορράς από τον νότο για έξι μήνες, δεν μπορεί να πανηγυρίζει για επενδυτικές βαθμίδες.

Όλα αυτά τα συγκλονιστικά συμβαίνουν τον τελευταίο καιρό, γιατί υπάρχει η απόλυτη απαξίωση όλων των υποδομών, των δρόμων, των σιδηροδρόμων, που δεν μπορεί πια να κρυφτεί και σκάει τότε εδώ και τότε εκεί. Δεν μπορούμε ένα πρωινό να νομοθετούμε τις ξεχασμένες για χρόνια στα συρτάρια συμβάσεις σας σαν να μη συμβαίνει τίποτα. Πραγματικά δεν μπορούμε να αντιληφθούμε τις προτεραιότητες που βάζετε και φυσικά ούτε τις επικροτούμε.

Εμείς ψηφίζουμε «ναι» στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο επί της αρχής και επί των άρθρων, γιατί η πράξη και η πρακτική μας δείχνει ότι είναι αναγκαίος ο ψηφιακός μετασχηματισμός. Δηλώνουμε, όμως, με την ευκαιρία τη μεγάλη δυσανεμία μας για τα πεπραγμένα και τις παραλείψεις του Υπουργείου σας στα σοβαρότατα θέματα που αναφέρθηκαν και χθες στην επιτροπή και σήμερα στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Σας ευχαριστούμε πολύ.

Ολοκληρώνουμε τη συζήτηση του νομοσχεδίου με την Υφυπουργό Μεταφορών και Υποδομών κ. Χριστίνα Αλεξοπούλου.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Καλημέρα σας και ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η διεθνής μεταφορά εμπορευμάτων μέσω οδικών δικτύων διέπεται από ειδική σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών, το λεγόμενο Συμβόλαιο για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς. Η σύμβαση αυτή αναφέρεται διεθνώς ως CMR. Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου κυρώνουμε το πρόσθετο πρωτόκολλο που αφορά στο ψηφιακό δελτίο παράδοσης, το λεγόμενο eCMR.

Η αρχική σύμβαση υφίσταται ήδη πάνω από εξήντα επτά χρόνια. Υπεγράφη στη Γενεύη στις 19 Μαΐου 1956 και έχει επικυρωθεί από τα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη. Σε εφαρμογή αυτής οι εταιρείες εμπορευμάτων, οι οδηγοί και όσοι παραλαμβάνουν αποστολές εμπορευμάτων οδικώς χρησιμοποιούν ένα τυποποιημένο δελτίο παράδοσης, το CMR, το οποίο παρουσιάζει πληροφορίες σχετικά με τα αποτελέσματα, τα μέρη μεταφοράς και τα σημεία παραλαβής. Μέχρι πρόσφατα τα έγγραφα του CMR ήταν μόνο σε έντυπη μορφή, ενώ με το eCMR περνάμε στη σύγχρονη εποχή.

Στη Γενεύη στις 20 Φεβρουαρίου του 2008 υπεγράφη το πρωτόκολλο για το eCMR, αλλά εφαρμόστηκε για πρώτη φορά τον Ιανουάριο του 2017 σε συντομία διέλευση μεταξύ Ισπανίας και Γαλλίας. Πρόκειται για το δελτίο παράδοσης που θα εκδίδεται πλέον μέσω ηλεκτρονικής επικοινωνίας από τον μεταφορέα, τον αποστολέα ή οποιονδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο για την εκτέλεση συμβολαίου μεταφοράς. Έτσι το δελτίο παράδοσης που αναφέρεται στη σύμβαση, καθώς και κάθε επικοινωνία που σχετίζεται με την εκτέλεση συμβολαίου μεταφοράς για το οποίο εφαρμόζεται η σύμβαση, μπορεί να συνταχθεί μέσω ηλεκτρονικής επικοινωνίας χωρίς την ανάγκη χρήσης χαρτιού.

Αυτονόητα το ψηφιακό δελτίο παράδοσης, το οποίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος πρωτοκόλλου, θεωρείται ισότιμο με το προβλεπόμενο στη σύμβαση δελτίο παράδοσης και ως εκ τούτου έχει την ίδια αποδεικτική ισχύ και παράγει τα ίδια αποτελέσματα με το έγχαρτο αντίστοιχό του.

Σε πρακτικό επίπεδο το eCMR επιτρέπει την ταχύτερη έκδοση παραστατικών λόγω της απλοποιημένης εισαγωγής δεδομένων χωρίς την ανάγκη χρονοβόρων διαδικασιών χειρισμού χαρτιού, σάρωσης ή αρχειοθέτησης εγγράφων. Μειώνει, επίσης, τα σφάλματα εισαγωγής και επανεισαγωγής δεδομένων κατά την παράδοση και παραλαβή, διευκολύνει κατά πολύ την παρακολούθηση της πορείας των εμπορευμάτων προς τον προορισμό τους ακόμα και σε πραγματικό χρόνο.

Κάτι πολύ σημαντικό που πρέπει να αναδείξουμε είναι ότι με τη χρήση του αυξάνεται η διαφάνεια στο σύστημα μεταφορών.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις του International Road Transport Union (IRU), του Διεθνούς Οργανισμού που εκπροσωπεί, δηλαδή, τον

κλάδο των οδικών μεταφορών, το κόστος χειρισμού των δελτίων παράδοσης μπορεί να είναι τρεις έως τέσσερις φορές χαμηλότερο με τη χρήση του eCMR, σε σχέση πάντα με την έκτακτη διαδικασία που ακολουθείται στην αρχική σύμβαση.

Η ακεραιότητα των στοιχείων που περιλαμβάνονται στο ψηφιακό αρχείο εξασφαλίζεται, αφού τα στοιχεία παραμένουν πλήρη και αναλλοίωτα εκτός προσθήκης ή αλλαγής που προκύπτει κατά τη συνήθη πορεία της επικοινωνίας, της αποθήκευσης και της εμφάνισης στην οθόνη. Κάθε τροποποίηση επί του ψηφιακού δελτίου παράδοσης θα μπορεί να διαπιστωθεί με αδιαμφισβήτητο τρόπο. Είναι μια σημαντική παράμετρος που θα βοηθήσει στην πάταξη της παράτυπης ή και παράνομης διακίνησης εμπορευμάτων.

Με άλλα λόγια, η ασφάλεια των πληροφοριών που διακινούνται μέσω του eCMR υλοποιείται με τη χρήση διεθνώς καθιερωμένων μεθόδων καθιστώντας πολύ πιο δύσκολη την παραχάραξη ή αλλοίωση στοιχείων σε σχέση με τα έντυπα δελτία παράδοσης. Το eCMR είναι απολύτως ασφαλές και εκτός των άλλων το αποδεικνύει η χρήση του από ήδη τριάντα τέσσερις άλλες χώρες. Για παρόμοιους λόγους δεν υφίσταται φυσικά κανένα ζήτημα προστασίας ατομικών δεδομένων.

Γενικότερα, είναι δεδομένο ότι τεχνικώς θα ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να προστατεύονται οι συναλλαγές και θα ακολουθηθεί η πρακτική των υπόλοιπων ευρωπαϊκών κρατών, όπως ακριβώς συμβαίνει και με όλες τις διαδικασίες ψηφιοποίησης που υλοποιούμε.

Πέραν της τεχνολογικής παραμέτρου, για την οποία όπως ανέφερα ήδη υπάρχουν οι λύσεις, τα ζητήματα που σχετίζονται με την πρακτική εφαρμογή του eCMR στη χώρα μας θα εξειδικευθούν με δευτερογενή νομοθεσία, με κοινές υπουργικές αποφάσεις, αφού υποστούν επεξεργασία από τις αρμόδιες διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και αφού μελετήσουμε τις βέλτιστες πρακτικές προς το συμφέρον όλων των εμπλεκόμενων μερών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κύρωση του πρόσθετου πρωτοκόλλου το οποίο αφορά στο ψηφιακό δελτίο παράδοσης αποτελεί πολύ σημαντική μεταρρύθμιση για τον τομέα των εθνικών μεταφορών, μια μεταρρύθμιση απαραίτητη για την εναρμόνισή μας με το διεθνές περιβάλλον. Όπως συμβαίνει με κάθε ψηφιοποιημένη διαδικασία, η χρήση του eCMR αναμένεται να μειώσει τη γραφειοκρατία, να αυξήσει τη διαφάνεια και να περιορίσει το κόστος μετακίνησης εμπορευμάτων και αγαθών. Το γεγονός αυτό από μόνο του συνιστά ικανό λόγο υπερψήφισής του παρόντος σχεδίου νόμου.

Εν τέλει, με την κύρωση του σχετικού πρωτοκόλλου διευκολύνουμε τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων που διενεργούνται οδικώς. Πρόκειται για μία ακόμη μεταρρύθμιση στο πλαίσιο της στρατηγικής της ψηφιοποίησης που υλοποιεί μεθοδικά από το 2019 η Κυβέρνησή μας με τα γνωστά και εμφανή σε όλους θετικά αποτελέσματα στη λειτουργία του κράτους, της συνεισφοράς του με τον ιδιωτικό τομέα, καθώς και των υπηρεσιών που προσφέρει σε κάθε πολίτη και κάθε επιχείρηση.

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εφαρμόζουμε πιστά και μεθοδικά αυτή τη στρατηγική, με στόχο την περαιτέρω ψηφιοποίηση εργασιών και διαδικασιών. Θυμίζω ότι στις αρχές Σεπτεμβρίου εισαγάγαμε επίσης την ψηφιοποίηση του πιστοποιητικού ταξινόμησης. Θεωρούμε, λοιπόν, πολύ σημαντική την υιοθέτηση του eCMR για τις ελληνικές μεταφορές και σας καλούμε να υπερψηφίσετε το παρόν σχέδιο νόμου.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε την κυρία Υπουργό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς (CMR) σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης».

Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Με-

ταφορών και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Η ψήφιση περιλαμβάνει την αρχή, δύο άρθρα, το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εφόσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρα-

καλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

Κύρωση του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Σύμβασης επί του
Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς
(CMR) σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης

Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΝΑΙ

Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΝΑΙ

Άρθρο δεύτερο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΝΑΙ

Ακροτελεύτιο άρθρο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΝΑΙ

Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΝΑΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς (CMR) σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς (CMR) σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Άρθρο πρώτο Κύρωση Πρόσθετου Πρωτοκόλλου
Πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς (CMR) σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης
Άρθρο 1 του Πρωτοκόλλου Ορισμοί
Άρθρο 2 Πεδίο εφαρμογής και αποτελέσματα του ψηφιακού δελτίου παράδοσης
Άρθρο 3 Έλεγχος γνησιότητας του ψηφιακού δελτίου παράδοσης
Άρθρο 4 Όροι για την καθιέρωση του ψηφιακού δελτίου παράδοσης
Άρθρο 5 Εφαρμογή του ψηφιακού δελτίου παράδοσης

Άρθρο 6 Έγγραφα συμπληρωματικά του ψηφιακού δελτίου παράδοσης

Άρθρο 7 Υπογραφή, επικύρωση, προσχώρηση

Άρθρο 8 Θέση σε ισχύ

Άρθρο 9 Καταγγελία

Άρθρο 10 Λήξη ισχύος

Άρθρο 11 Διαφορές

Άρθρο 12 Επιφυλάξεις

Άρθρο 13 Τροποποιήσεις

Άρθρο 14 Σύγκληση διπλωματικής διάσκεψης

Άρθρο 15 Γνωστοποιήσεις προς τα Κράτη

Άρθρο 16 Θεματοφύλακας

Άρθρο δεύτερο Εξουσιοδοτικές διατάξεις

Άρθρο τρίτο Έναρξη ισχύος

Άρθρο πρώτο

Κύρωση Πρόσθετου Πρωτοκόλλου

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος, το Πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς (CMR) σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης, που υπεγράφη στη Γενεύη, στις 20 Φεβρουαρίου 2008, το κείμενο του οποίου σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

2

ADDITIONAL PROTOCOL TO THE CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD (CMR) CONCERNING THE ELECTRONIC CONSIGNMENT NOTE

The Parties to this Protocol,

Being Parties to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), done at Geneva on 19 May 1956,

Desirous of supplementing the Convention in order to facilitate the optional making out of the consignment note by means of procedures used for the electronic recording and handling of data,

Have agreed as follows:

Article 1**Definitions**

For the purposes of this Protocol, "Convention" means the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR);

"Electronic communication" means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference;

"Electronic consignment note" means a consignment note issued by electronic communication by the carrier, the sender or any other party interested in the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, including particulars logically associated with the electronic communication by attachments or otherwise linked to the electronic communication contemporaneously with or subsequent to its issue, so as to become part of the electronic consignment note;

"Electronic signature" means data in electronic form which are attached to or logically associated with other electronic data and which serve as a method of authentication.

Article 2**Scope and effect of the electronic consignment note**

1. Subject to the provisions of this Protocol, the consignment note referred to in the Convention, as well as any demand, declaration, instruction, request, reservation or other communication relating to the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, may be made out by electronic communication.

2. An electronic consignment note that complies with the provisions of this Protocol shall be considered to be equivalent to the consignment note referred to in the Convention and shall therefore have the same evidentiary value and produce the same effects as that consignment note.

Article 3**Authentication of the electronic consignment note**

1. The electronic consignment note shall be authenticated by the parties to the contract of carriage by means of a reliable electronic signature that ensures its link with the electronic consignment note. The

3

reliability of an electronic signature method is presumed, unless otherwise proved, if the electronic signature:

- (a) is uniquely linked to the signatory;
- (b) is capable of identifying the signatory;
- (c) is created using means that the signatory can maintain under his sole control; and
- (d) is linked to the data to which it relates in such a manner that any subsequent change of the data is detectable.

2. The electronic consignment note may also be authenticated by any other electronic authentication method permitted by the law of the country in which the electronic consignment note has been made out.

3. The particulars contained in the electronic consignment note shall be accessible to any party entitled thereto.

Article 4

Conditions for the establishment of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall contain the same particulars as the consignment note referred to in the Convention.

2. The procedure used to issue the electronic consignment note shall ensure the integrity of the particulars contained therein from the time when it was first generated in its final form. There is integrity when the particulars have remained complete and unaltered, apart from any addition or change which arises in the normal course of communication, storage and display.

3. The particulars contained in the electronic consignment note may be supplemented or amended in the cases authorized by the Convention.

The procedure used for supplementing or amending the electronic consignment note shall make it possible to detect as such any supplement or amendment to the electronic consignment note and shall preserve the particulars originally contained therein.

Article 5

Implementation of the electronic consignment note

1. The parties interested in the performance of the contract of carriage shall agree on the procedures and their implementation in order to comply with the requirements of this Protocol and the Convention, in particular as regards:

- (a) The method for the issuance and the delivery of the electronic consignment note to the entitled party;
- (b) An assurance that the electronic consignment note retains its integrity;
- (c) The manner in which the party entitled to the rights arising out of the electronic consignment note is able to demonstrate that entitlement;
- (d) The way in which confirmation is given that delivery to the consignee has been effected;
- (e) The procedures for supplementing or amending the electronic consignment note; and
- (f) The procedures for the possible replacement of the electronic consignment note by a consignment note issued by different means.

4

2. The procedures in paragraph 1 must be referred to in the electronic consignment note and shall be readily ascertainable.

Article 6

Documents supplementing the electronic consignment note

1. The carrier shall hand over to the sender, at the latter's request, a receipt for the goods and all information necessary for identifying the shipment and for access to the electronic consignment note to which this Protocol refers.

2. The documents referred to in Article 6, paragraph 2 (g) and Article 11 of the Convention may be furnished by the sender to the carrier in the form of an electronic communication if the documents exist in this form and if the parties have agreed to procedures enabling a link to be established between these documents and the electronic consignment note to which this Protocol refers in a manner that assures their integrity.

FINAL PROVISIONS

Article 7

Signature, ratification, accession

1. This Protocol shall be open for signature by States which are signatories to or Parties to the Convention and are either members of the Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.

2. This Protocol shall be open for signature at Geneva from 27 to 30 May 2008 inclusive and after this date, at United Nations Headquarters in New York until 30 June 2009 inclusive.

3. This Protocol shall be subject to ratification by signatory States and open for accession by non-signatory States, referred to in paragraph 1 of this article, which are Parties to the Convention.

4. Such States as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference and which have acceded to the Convention may become Parties to this Protocol by acceding thereto after its entry into force.

5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

6. Any instrument of ratification or accession, deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol adopted in accordance with the provisions of Article 13 hereafter, shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

Article 8

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 7, paragraph 3, of this Protocol, have deposited their instruments of ratification or accession.

5

2. For any State ratifying or acceding to it after five States have deposited their instruments of ratification or accession, this Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the said State has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 9
Denunciation

1. Any Party may denounce this Protocol by so notifying the Secretary-General of the United Nations.
2. Denunciation shall take effect 12 months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.
3. Any State which ceases to be Party to the Convention shall on the same date cease to be Party to this Protocol.

Article 10
Termination

If, after the entry into force of this Protocol, the number of Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, this Protocol shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect. It shall also cease to be in force from the date on which the Convention ceases to be in force.

Article 11
Dispute

Any dispute between two or more Parties relating to the interpretation or application of this Protocol which the Parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 12
Reservations

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Protocol, declare by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that it does not consider itself bound by article 11 of this Protocol. Other Parties shall not be bound by article 11 of this Protocol in respect of any Party which has entered such a reservation.
2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.
3. No other reservation to this Protocol shall be permitted.

6

Article 13
Amendments

1. Once this Protocol is in force, it may be amended according to the procedure defined in this article.
2. Any proposed amendment to this Protocol presented by a Party to this Protocol shall be submitted to the Working Party on Road Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) for consideration and decision.
3. The Parties to this Protocol shall make all possible efforts to achieve consensus. If, despite these efforts, consensus is not reached on the proposed amendment, it shall require, as a last resort, for adoption a two-thirds majority of Parties present and voting. A proposed amendment adopted either by consensus or by a two-thirds majority of Parties shall be submitted by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe to the Secretary-General to be circulated for acceptance to all Parties to this Protocol, as well as to signatory States.
4. Within a period of nine months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Party may inform the Secretary-General that it has an objection to the amendment proposed.
5. The proposed amendment shall be deemed to have been accepted if, by the end of the period of nine months foreseen in the preceding paragraph, no objection has been notified by a Party to this Protocol. If an objection is stated, the proposed amendment shall be of no effect.
6. In the case of a country which becomes a Contracting Party to this Protocol between the moment of notification of a proposal for amendment and the end of the nine-month period foreseen in paragraph 4 of this article, the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe shall notify the new State Party about the proposed amendment as soon as possible. The latter may inform the Secretary-General before the end of this period of nine months that it has an objection to the proposed amendment.
7. The Secretary-General shall notify, as soon as possible, all the Parties of objections raised in accordance with paragraphs 4 and 6 of this Article as well as of any amendment accepted according to paragraph 5 above.
8. Any amendment deemed to have been accepted shall enter into force six months after the date of notification of such acceptance by the Secretary-General to Parties.

Article 14
Convening of a diplomatic conference

1. Once this Protocol is in force, any Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Protocol. The Secretary-General shall notify all Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one fourth of the Parties to this Protocol notify him of their concurrence with the request.
2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Parties the provisional

7

agenda for the Conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the Conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

Article 15

Notifications to States

In addition to the notifications provided for in Articles 13 and 14, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in Article 7, paragraph 1, above, and the States which have become Parties to this Protocol in accordance with paragraphs 3 and 4 of Article 7, of:

- (a) Ratifications and accessions under Article 7;
- (b) The dates of entry into force of this Protocol in accordance with Article 8;
- (c) Denunciations under Article 9;
- (d) The termination of this Protocol in accordance with Article 10;
- (e) Declarations and notifications received in accordance with Article 12, paragraphs 1 and 2.

Article 16

Depositary

The original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies thereof to all the States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

DONE at Geneva, this twentieth day of February two thousand and eight, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

**ΠΡΟΣΘΕΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΟΔΙΚΩΣ (CMR) ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ**

Τα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο,

Ως Μέρη στη Σύμβαση επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς (CMR), που υπεγράφη στη Γενεύη στις 19 Μαΐου 1956,

Επιθυμώντας τη συμπλήρωση της Σύμβασης προκειμένου να διευκολυνθεί η προαιρετική έκδοση του δελτίου παράδοσης μέσω διαδικασιών που χρησιμοποιούνται για την ηλεκτρονική καταγραφή και τον χειρισμό δεδομένων,

Συμφώνησαν τα παρακάτω:

Άρθρο 1

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Πρωτοκόλλου, «Σύμβαση» σημαίνει τη Σύμβαση επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς (CMR).

8

«Ηλεκτρονική επικοινωνία» σημαίνει πληροφορίες που παράγονται, αποστέλλονται, λαμβάνονται ή αποθηκεύονται με ηλεκτρονικά, οπτικά, ψηφιακά ή παρόμοια μέσα, έτσι ώστε οι κοινοποιημένες πληροφορίες να είναι προσβάσιμες, ώστε να είναι διαθέσιμες προς χρήση για μεταγενέστερη αναφορά. «Ψηφιακό δελτίο παράδοσης» σημαίνει το δελτίο παράδοσης που εκδίδεται μέσω ηλεκτρονικής επικοινωνίας από τον μεταφορέα, τον αποστολέα ή οποιονδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο για την εκτέλεση συμβολαίου μεταφοράς υποκείμενου στις διατάξεις της Σύμβασης, περιλαμβανομένων στοιχείων τα οποία ευλόγως σχετίζονται ως συνημμένα αρχεία ή συνδέονται με άλλον τρόπο με την ηλεκτρονική επικοινωνία και εκδίδονται είτε ταυτόχρονα είτε μεταγενέστερα, κατά τρόπο ώστε να αποτελούν μέρος του ψηφιακού δελτίου παράδοσης.

«Ψηφιακή υπογραφή» σημαίνει δεδομένα σε ηλεκτρονική μορφή τα οποία επισυνάπτονται ή ευλόγως συνδέονται με άλλα ηλεκτρονικά δεδομένα και τα οποία λειτουργούν ως μέθοδος ελέγχου γνησιότητας.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής και αποτελέσματα του ψηφιακού δελτίου παράδοσης

1. Τηρουμένων των διατάξεων του παρόντος Πρωτοκόλλου, το δελτίο παράδοσης που αναφέρεται στη Σύμβαση, καθώς και τυχόν απαίτηση, δήλωση, οδηγία, αίτημα, επιφύλαξη ή άλλη επικοινωνία που σχετίζεται με την εκτέλεση συμβολαίου μεταφοράς για το οποίο εφαρμόζεται η Σύμβαση, δύναται να συνταχθεί μέσω ηλεκτρονικής επικοινωνίας.
2. Το ψηφιακό δελτίο παράδοσης που συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου θεωρείται ισότιμο με το προβλεπόμενο στη Σύμβαση δελτίο παράδοσης και ως εκ τούτου έχει την ίδια αποδεικτική ισχύ και παράγει τα ίδια αποτελέσματα, όπως εκείνο το δελτίο παράδοσης.

Άρθρο 3

Έλεγχος γνησιότητας του ψηφιακού δελτίου παράδοσης

1. Το ψηφιακό δελτίο παράδοσης ελέγχεται ως προς τη γνησιότητά του από τα συμβαλλόμενα στο συμβόλαιο μεταφοράς μέρη μέσω αξιόπιστης ψηφιακής υπογραφής, που διασφαλίζει τη σύνδεσή της με το ψηφιακό δελτίο παράδοσης. Εφόσον δεν αποδειχθεί διαφορετικά, η αξιοπιστία της μεθόδου της ψηφιακής υπογραφής θεωρείται δεδομένη, αν η ψηφιακή υπογραφή:
 - (α) συνδέεται με τον υπογράφοντα με μοναδικό τρόπο,
 - (β) παρέχει τη δυνατότητα ταυτοποίησης του υπογράφοντα,
 - (γ) δημιουργείται με τη χρήση μέσων που τελούν υπό τον αποκλειστικό έλεγχο του υπογράφοντα, και
 - (δ) συνδέεται με τα δεδομένα με τα οποία σχετίζεται, με τρόπο ο οποίος να διασφαλίζει ότι οποιαδήποτε μεταγενέστερη μεταβολή των δεδομένων είναι ανιχνεύσιμη.
2. Η γνησιότητα του ψηφιακού δελτίου παράδοσης είναι δυνατόν να ελεγχθεί και με οποιαδήποτε άλλη μέθοδο ηλεκτρονικού ελέγχου που προβλέπεται από τη νομοθεσία της χώρας στην οποία εκδίδεται το ψηφιακό δελτίο παράδοσης.
3. Τα στοιχεία που περιέχονται στο ψηφιακό δελτίο παράδοσης είναι προσβάσιμα σε οποιοδήποτε μέρος έχει σχετικό δικαίωμα επ' αυτών.

Άρθρο 4

Όροι για την καθιέρωση του ψηφιακού δελτίου παράδοσης

1. Το ψηφιακό δελτίο παράδοσης περιλαμβάνει τα ίδια στοιχεία με το δελτίο παράδοσης που αναφέρεται στη Σύμβαση.
 2. Η διαδικασία για την έκδοση του ψηφιακού δελτίου παράδοσης πρέπει να διασφαλίζει την ακεραιότητα των στοιχείων που περιλαμβάνονται σε αυτό από τη στιγμή που δημιουργείται για πρώτη φορά στην τελική του μορφή. Ακεραιότητα υφίσταται όταν τα στοιχεία παραμένουν πλήρη και αναλλοίωτα, εκτός προσθήκης ή αλλαγής που προκύπτει κατά τη συνήθη πορεία της επικοινωνίας, της αποθήκευσης και της εμφάνισης στην οθόνη.
 3. Τα στοιχεία που περιέχονται στο ψηφιακό δελτίο παράδοσης είναι δυνατόν να συμπληρώνονται ή να τροποποιούνται στις περιπτώσεις που προβλέπονται από τη Σύμβαση.
- Η διαδικασία για τη συμπλήρωση ή την τροποποίηση του ψηφιακού δελτίου παράδοσης πρέπει να καθιστά δυνατή τη διαπίστωση της όποιας συμπλήρωσης ή τροποποίησης επί του ψηφιακού δελτίου παράδοσης και να διατηρεί τα στοιχεία που αυτό περιελάμβανε αρχικώς.

Άρθρο 5

Εφαρμογή του ψηφιακού δελτίου παράδοσης

1. Τα μέρη που ενδιαφέρονται για την εκτέλεση του συμβολαίου μεταφοράς καλούνται να συμφωνήσουν ως προς τις διαδικασίες και την εφαρμογή τους, προκειμένου να συνάδουν με τις απαιτήσεις του παρόντος Πρωτοκόλλου και της Σύμβασης, ιδίως ως προς τα παρακάτω:
 - (α) τη μέθοδο έκδοσης και αποστολής του ψηφιακού δελτίου παράδοσης προς το δικαιούχο μέρος,
 - (β) τη διασφάλιση ότι το ψηφιακό δελτίο παράδοσης διατηρεί την ακεραιότητά του,
 - (γ) τον τρόπο με τον οποίο το μέρος που έχει τα δικαιώματα που απορρέουν από το ψηφιακό δελτίο παράδοσης δύναται να αποδείξει τα ως άνω δικαιώματα,
 - (δ) τον τρόπο με τον οποίο βεβαιώνεται ότι έχει γίνει αποστολή προς τον παραλήπτη,
 - (ε) τις διαδικασίες συμπλήρωσης ή τροποποίησης του ψηφιακού δελτίου παράδοσης, και
 - (στ) τις διαδικασίες για την ενδεχόμενη αντικατάσταση του ψηφιακού δελτίου παράδοσης από δελτίο παράδοσης που έχει εκδοθεί με διαφορετικό τρόπο.
2. Οι διαδικασίες της παρ. 1 πρέπει να αναφέρονται στο ψηφιακό δελτίο παράδοσης και να είναι άμεσα επαληθεύσιμες.

Άρθρο 6

Έγγραφα συμπληρωματικά του ψηφιακού δελτίου παράδοσης

1. Ο μεταφορέας οφείλει να παραδώσει στον αποστολέα, κατόπιν αιτήματος του τελευταίου, απόδειξη για τα αγαθά και κάθε πληροφορία που είναι απαραίτητη για την ταυτοποίηση της αποστολής και την πρόσβαση στο ψηφιακό δελτίο παράδοσης στο οποίο αναφέρεται το παρόν Πρωτόκολλο.
2. Τα έγγραφα που αναφέρονται στην περ. (ζ) της παρ. 2 του άρθρου 6 και στο άρθρο 11 της Σύμβασης πρέπει να παρέχονται από τον αποστολέα στον μεταφορέα υπό τη μορφή ηλεκτρονικής επικοινωνίας, εφόσον διατίθενται στην αντίστοιχη μορφή και εφόσον τα μέρη έχουν συμφωνήσει ως προς τις

10

διαδικασίες που επιτρέπουν τη σύνδεση μεταξύ των εν λόγω εγγράφων και του ψηφιακού δελτίου παράδοσης, στο οποίο αναφέρεται το παρόν Πρωτόκολλο, με τρόπο που διασφαλίζει την ακεραιότητά τους.

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**Άρθρο 7****Υπογραφή, επικύρωση, προσχώρηση**

1. Το παρόν Πρωτόκολλο είναι ανοικτό προς υπογραφή από Κράτη που έχουν ήδη υπογράψει τη Σύμβαση ή είναι Μέρη αυτής και είτε είναι μέλη της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη είτε έχουν γίνει δεκτά από την Επιτροπή υπό τη συμβουλευτική ιδιότητα της παρ. 8 των κανόνων λειτουργίας της Επιτροπής.
2. Το παρόν Πρωτόκολλο είναι ανοικτό προς υπογραφή στη Γενεύη από τις 27 έως και τις 30 Μαΐου 2008 και, μετά την πάροδο της παραπάνω προθεσμίας, στην έδρα των Ηνωμένων Εθνών στη Νέα Υόρκη έως και τις 30 Ιουνίου 2009.
3. Το παρόν Πρωτόκολλο υπόκειται σε επικύρωση από τα υπογράφοντα Κράτη και είναι ανοικτό για προσχώρηση από μη-υπογράφοντα Κράτη, σύμφωνα με την παρ. 1, τα οποία είναι Μέρη της Σύμβασης.
4. Κράτη που ενδέχεται να συμμετέχουν σε ορισμένες δραστηριότητες της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σύμφωνα με την παρ. 11 των κανόνων λειτουργίας της Επιτροπής και τα οποία έχουν προσχωρήσει στη Σύμβαση δύνανται να καταστούν Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου προσχωρώντας σε αυτό μετά τη θέση του σε ισχύ.
5. Η επικύρωση ή η προσχώρηση πραγματοποιείται μέσω κατάθεσης του σχετικού οργάνου στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.
6. Οποιοδήποτε όργανο επικύρωσης ή προσχώρησης, το οποίο κατατίθεται μετά τη θέση σε ισχύ τροποποίησης του παρόντος Πρωτοκόλλου η οποία έχει υιοθετηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13, θεωρείται ότι ισχύει για το Πρωτόκολλο όπως έχει τροποποιηθεί.

Άρθρο 8**Θέση σε ισχύ**

1. Το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ την ενενηκοστή (90^η) ημέρα αφότου πέντε (5) από τα Κράτη που αναφέρονται στην παρ. 3 του άρθρου 7, του Πρωτοκόλλου έχουν υποβάλει τα αντίστοιχα όργανα επικύρωσης ή προσχώρησής τους.
2. Για οποιοδήποτε Κράτος που επικυρώνει το παρόν Πρωτόκολλο ή προσχωρεί σε αυτό αφότου πέντε (5) Κράτη έχουν υποβάλει τα αντίστοιχα όργανα επικύρωσης ή προσχώρησης, το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ κατά την ενενηκοστή (90^η) ημέρα αφότου το εν λόγω Κράτος υποβάλει τα αντίστοιχα έγγραφα κύρωσης ή προσχώρησής του.

11

Άρθρο 9
Καταγγελία

1. Οποιοδήποτε από τα Μέρη δύναται να καταγγείλει το παρόν Πρωτόκολλο, απευθύνοντας σχετική γνωστοποίηση στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.
2. Η καταγγελία είναι ισχυρή δώδεκα (12) μήνες από την ημερομηνία λήψης από τον Γενικό Γραμματέα της γνωστοποίησης της καταγγελίας.
3. Κράτος που παύει να είναι Μέρος της Σύμβασης παύει αυθημερόν να είναι Μέρος και στο παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο 10
Λήξη ισχύος

Εάν, μετά τη θέση του παρόντος Πρωτοκόλλου σε ισχύ, ο αριθμός των Μερών μειωθεί, λόγω καταγγελίας, σε λιγότερα από πέντε (5), το Πρωτόκολλο παύει να ισχύει από την ημερομηνία κατά την οποία γίνεται ισχυρή η τελευταία τέτοια καταγγελία. Επιπλέον, το Πρωτόκολλο παύει να ισχύει από την ημερομηνία κατά την οποία παύει να ισχύει η Σύμβαση.

Άρθρο 11
Διαφορές

Οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ δύο ή περισσότερων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή του παρόντος Πρωτοκόλλου, που τα Μέρη αδυνατούν να επιλύσουν μέσω διαπραγματεύσεων ή με άλλον τρόπο, μπορεί, κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε εκ των ενδιαφερομένων Μερών, να παραπέμπεται προς επίλυση στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης.

Άρθρο 12
Επιφύλαξεις

1. Οποιοδήποτε Κράτος δύναται, κατά την υπογραφή, επικύρωση ή προσχώρηση στο παρόν Πρωτόκολλο, να δηλώσει μέσω γνωστοποίησης προς τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών ότι δεν θεωρεί ότι δεσμεύεται από το Άρθρο 11 του παρόντος Πρωτοκόλλου. Τα λοιπά Μέρη δεν θα δεσμεύονται από το Άρθρο 11 του παρόντος Πρωτοκόλλου σε σχέση με Μέρος το οποίο έχει διατυπώσει τέτοια επιφύλαξη.
2. Η δήλωση της παρ. 1 του παρόντος άρθρου δύναται ανά πάσα στιγμή να ανακληθεί μέσω γνωστοποίησης προς τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.
3. Δεν επιτρέπεται καμία άλλη επιφύλαξη ως προς το παρόν Πρωτόκολλο.

12

Άρθρο 13
Τροποποιήσεις

1. Αφότου το Πρωτόκολλο τεθεί σε ισχύ, δύναται να τροποποιηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο παρόν άρθρο.
2. Οποιαδήποτε τροποποίηση του Πρωτοκόλλου που προτείνεται από Μέρος στο παρόν Πρωτόκολλο υποβάλλεται στην Ομάδα Εργασίας Οδικών Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (United Nations Economic Commission for Europe – UNECE) προς εξέταση και λήψη σχετικής απόφασης.
3. Τα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο οφείλουν να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την επίτευξη συναίνεσης. Εάν, παρά τις προσπάθειές τους, δεν επιτευχθεί συναίνεση για την προτεινόμενη τροποποίηση, απαιτείται, ως έσχατη λύση για την υιοθέτησή της, πλειοψηφία των δύο τρίτων των Μερών που είναι παρόντα και ψηφίζουν. Μία προτεινόμενη τροποποίηση που υιοθετείται είτε με συναίνεση είτε με την πλειοψηφία των δύο τρίτων των Μερών υποβάλλεται από τη γραμματεία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη στον Γενικό Γραμματέα, προκειμένου να κυκλοφορήσει προς αποδοχή σε όλα τα Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου, καθώς και στα Κράτη που το έχουν υπογράψει.
4. Εντός χρονικού διαστήματος εννέα (9) μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία η προτεινόμενη τροποποίηση κοινοποιήθηκε από τον Γενικό Γραμματέα, οποιοδήποτε Μέρος δύναται να ενημερώσει τον Γενικό Γραμματέα ότι ενίσταται κατά της προτεινόμενης τροποποίησης.
5. Η προτεινόμενη τροποποίηση θεωρείται ότι έχει γίνει δεκτή εάν, έως το τέλος του διαστήματος των εννέα (9) μηνών που προβλέπεται στην παρ.4, δεν κοινοποιηθεί καμία ένσταση από κάποιο Μέρος στο παρόν Πρωτόκολλο. Εάν δηλωθεί σχετική ένσταση, η προτεινόμενη τροποποίηση δεν τίθεται σε ισχύ.
6. Στην περίπτωση που μία χώρα καταστεί Συμβαλλόμενο Μέρος στο παρόν Πρωτόκολλο σε χρόνο μεταξύ της ημερομηνίας κοινοποίησης μίας προτεινόμενης τροποποίησης και τη λήξη της περιόδου των εννέα (9) μηνών που προβλέπεται στην παρ. 4, η γραμματεία της Ομάδας Εργασίας Οδικών Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη ενημερώνει το συντομότερο δυνατόν το νέο Κράτος Μέρος σχετικά με την προτεινόμενη τροποποίηση. Το τελευταίο δύναται να ενημερώσει τον Γενικό Γραμματέα πριν την πάροδο του χρονικού διαστήματος των εννέα (9) μηνών ότι ενίσταται κατά της προτεινόμενης τροποποίησης.
7. Ο Γενικός Γραμματέας ενημερώνει, το συντομότερο δυνατόν, όλα τα Μέρη σχετικά με τις κατά τις παρ. 4 και 6 ενστάσεις, καθώς και για οποιαδήποτε τροποποίηση γίνεται δεκτή σύμφωνα με την παρ. 5.
8. Οποιαδήποτε τροποποίηση που θεωρείται ότι έχει γίνει δεκτή τίθεται σε ισχύ έξι (6) μήνες μετά την ημερομηνία κοινοποίησης της ως άνω αποδοχής από τον Γενικό Γραμματέα προς τα Μέρη.

Άρθρο 14
Σύγκληση διπλωματικής διάσκεψης

1. Όταν τεθεί σε ισχύ το παρόν Πρωτόκολλο, οποιοδήποτε Μέρος δύναται, μέσω κοινοποίησης προς τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, να ζητήσει τη σύγκληση διάσκεψης με σκοπό την αναθεώρηση του παρόντος Πρωτοκόλλου. Ο Γενικός Γραμματέας ενημερώνει όλα τα Μέρη σχετικά με το παραπάνω αίτημα και συγκαλεί διάσκεψη αναθεώρησης εφόσον, εντός τεσσάρων (4) μηνών από την ημερομηνία

13

γνωστοποίησης από τον Γενικό Γραμματέα, τουλάχιστον το ένα τέταρτο των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου τον ενημερώσουν ότι συμφωνούν με το παραπάνω αίτημα.

2. Στην περίπτωση σύγκλησης διάσκεψης σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1, ο Γενικός Γραμματέας ενημερώνει όλα τα Μέρη και τα καλεί να υποβάλουν, εντός διαστήματος τριών (3) μηνών, τις προτάσεις που επιθυμούν να εξετάσει η Διάσκεψη. Ο Γενικός Γραμματέας κυκλοφορεί σε όλα τα Μέρη την προσωρινή ημερήσια διάταξη της Διάσκεψης, καθώς και τα κείμενα τέτοιων προτάσεων, τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν την ημερομηνία της Διάσκεψης.

3. Ο Γενικός Γραμματέας προσκαλεί σε κάθε διάσκεψη που συγκαλείται σύμφωνα με το παρόν άρθρο όλα τα Κράτη που αναφέρονται στις παρ. 1, 3 και 4 του άρθρου 7, του παρόντος.

Άρθρο 15

Γνωστοποιήσεις προς τα Κράτη

Εκτός των κοινοποιήσεων που προβλέπονται στα άρθρα 13 και 14, ο Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών γνωστοποιεί στα Κράτη που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 7 ανωτέρω και τα Κράτη που κατέστησαν Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου σύμφωνα με τις παρ. 3 και 4 του άρθρου 7:

- (α) Επικυρώσεις και προσχωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 7,
- (β) Τις ημερομηνίες θέσης σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, σύμφωνα με το άρθρο 8,
- (γ) Καταγγελίες σύμφωνα με το άρθρο 9,
- (δ) Τη λήξη ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου σύμφωνα με το άρθρο 10,
- (ε) Δηλώσεις και γνωστοποιήσεις που ελήφθησαν σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 12,.

Άρθρο 16

Θεματοφύλακας

Το πρωτότυπο του παρόντος Πρωτοκόλλου κατατίθεται στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, ο οποίος αποστέλλει επικυρωμένα ακριβή αντίγραφα αυτού σε όλα τα Κράτη που αναφέρονται στις παρ. 1, 3 και 4 του άρθρου 7, του παρόντος.

ΥΠΕΓΡΑΦΗ στη Γενεύη, την εικοστή Φεβρουαρίου δύο χιλιάδες οκτώ, σε ένα αντίτυπο στην αγγλική και τη γαλλική γλώσσα, με τα δύο κείμενα να είναι εξίσου αυθεντικά.

Άρθρο δεύτερο
Εξουσιοδοτικές διατάξεις

Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών καθορίζονται οι απαιτήσεις, προκειμένου το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης (e-CMR) να συμμορφώνεται με τα άρθρα 3, 4 και 5 του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου που κυρώνεται, οι διαδικασίες και οι προϋποθέσεις με τις οποίες οι αρμόδιες εθνικές αρχές αποδέχονται το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης και επεξεργάζονται τα δεδομένα του και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου.

Άρθρο τρίτο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων της παρ. 2 του άρθρου 8 αυτού.

Αθήνα, 2023

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

- | | |
|--|---------------|
| 1. ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ | 2. ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ |
|--|---------------|

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

**3. ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ****5. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ****5. ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ»**

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 11.05' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Τετάρτη 27 Σεπτεμβρίου 2023 και ώρα 9.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης: «Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/2121 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2019 για την τροποποίηση της Οδηγίας (ΕΕ) 2017/1132 όσον αφορά τις διασυνοριακές μετατροπές, συγχωνεύσεις και διασπάσεις κεφαλαιουχικών εταιρειών», σύμφωνα με τη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη που θα σας διανεμηθεί.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ