**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 25 Σεπτεμβρίου 2023, ημέρα Δευτέρα και ώρα 16.10΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κου Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση 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».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν η Υφυπουργός Μεταφορών και Υποδομών, κυρία Χριστίνα Αλεξοπούλου, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη - Βιλιάλη Μαρία - Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δάγκα Παρασκευή (Βιβή), Δελής Ιωάννης, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσουμε την συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση 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».

Στη συνεδρίαση παρίσταται η Υφυπουργός Μεταφορών και Υποδομών, κυρία Χριστίνα Αλεξοπούλου.

Τον λόγο για την εισαγωγική της τοποθέτηση θα λάβει η Υφυπουργός, η κυρία Αλεξοπούλου. Εν συνεχεία, θα τοποθετηθούν οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές για δέκα λεπτά της ώρας, ο καθένας. Όποιος άλλος συνάδελφος επιθυμεί να μιλήσει, παρακαλώ, να ενημερώσει τη Γραμματεία της Επιτροπής.

Η συζήτηση θα ολοκληρωθεί με την ομιλία του Υπουργού και θα ακολουθήσει η ψηφοφορία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, επί της διαδικασίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο δεν θα εισαχθεί αύριο στην Ολομέλεια, επειδή μιλάτε για ψηφοφορία;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η διαδικασία που λέω είναι στο τέλος της τοποθέτησης των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών. Θα τοποθετηθούν οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές και κατόπιν, θα ακολουθήσει ψηφοφορία.

Τον λόγο έχει η Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κυρία Χριστίνα Αλεξοπούλου.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου κυρώνεται το Πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς, γνωστή από το διεθνές ακρωνύμιό της ως CMR, αναφορικώς με το ψηφιακό δελτίο παράδοσης το λεγόμενο e-CMR.

Το Πρόσθετο Πρωτόκολλο για το e-CMR, το οποίο κυρώνεται με το παρόν σχέδιο νόμου, υπεγράφη στη Γενεύη, στις 20 Φεβρουαρίου του 2008 και εφαρμόστηκε για πρώτη φορά τον Ιανουάριο του 2017 μεταξύ της Γαλλίας και της Ισπανίας. Η παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία αποσκοπεί στην προσχώρηση και της Ελλάδας σε αυτό, σύμφωνα με την παρ.3, του άρθρου 7 του Πρωτοκόλλου, και στην πλήρη εφαρμογή του.

Με την υιοθέτησή του e-CMR διευκολύνουμε τις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται οδικώς. Το Πρωτόκολλο παρέχει ενιαίο νομικό πλαίσιο για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές που διενεργούνται επ’ αμοιβή, όταν ο τόπος παραλαβής των εμπορευμάτων και ο τόπος παράδοσης βρίσκονται σε δύο διαφορετικά κράτη, από τα οποία το ένα τουλάχιστον είναι συμβαλλόμενο και έχει κυρώσει την αρχική σύμβαση.

Επί της ουσίας, το Πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης CMR εξειδικεύει τα ζητήματα, που είναι σχετικά με το e-CMR και επιδιώκει την επίλυση προβλημάτων νομικής φύσεως για την εισαγωγή του στις διεθνείς μεταφορές.

Με βάση και τη διεθνή εμπειρία, αναμένουμε ότι η χρήση του ψηφιακού, αντί του έντυπου δελτίου παράδοσης, θα επιφέρει πολύ σημαντικά οφέλη, μεταξύ των οποίων η μείωση του κόστους και του χρόνου διακίνησης των στοιχείων του δελτίου παράδοσης, η δυνατότητα πρόσβασης στα στοιχεία αυτά σε πραγματικό χρόνο, διευκολύνοντας τις κρατικές αρχές σε κάθε προληπτικό ή κατασταλτικό έλεγχο και τον περιορισμό του κινδύνου μη ορθής συμπλήρωσης του δελτίου.

Η υπό ψήφιση διάταξη δεν παρεμβαίνει μόνο στη γενικότερη ανάγκη για ψηφιοποίηση των εγγράφων μεταφοράς, η οποία θα συμβάλει στην ανάπτυξη του τομέα των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αλλά, επιπλέον, καθορίζει το νομικό πλαίσιο για την ηλεκτρονική ανταλλαγή των δεδομένων της μεταφοράς, μεταξύ φορτωτή, μεταφορέα και παραλήπτη. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, οι επικοινωνίες γίνονται ταχύτερες και ασφαλέστερες, ενώ διευκολύνεται και η εκτέλεση των συμβάσεων μεταφοράς. Το Πρωτόκολλο δεν προβλέπει την ανάπτυξη από τα κράτη εθνικών πληροφοριακών συστημάτων για την υλοποίηση της μετάβασης από το έντυπο στο ψηφιακό δελτίο παράδοσης και ο τρόπος υλοποίησης των απαιτήσεων θα καθοριστεί με Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις.

Στόχος και δέσμευσή μας είναι να προχωρήσουμε τάχιστα στην έκδοση της δευτερογενούς νομοθεσίας, προκειμένου να κερδίσουμε τον χρόνο που έχει παρέλθει, αλλά, κυρίως, να κάνουμε πράξη τις επιταγές του Πρωτοκόλλου, δηλαδή, τη διευκόλυνση των μεταφορών. Στις υπό έκδοση ΚΥΑ, θα περιγραφούν τεχνικές λεπτομέρειες, με τις οποίες θα διασφαλιστούν οι απαιτήσεις του Πρωτοκόλλου, όπως, επί παραδείγματι, η ακεραιότητα των δεδομένων και η αξιοπιστία της ψηφιακής υπογραφής. Σε κάθε περίπτωση, 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, ακριβώς, τα ίδια αποτελέσματα, όπως εκείνο του δελτίου παράδοσης.

Επιτρέψτε μου τώρα, μία σύντομη αναφορά σε ορισμένες σημαντικές λεπτομέρειες του Πρωτοκόλλου. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το e-CMR θα 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 και προβλέπεται η διαδικασία ελέγχου της γνησιότητας του ψηφιακού δελτίου παράδοσης. Εφόσον δεν αποδειχθεί διαφορετικά η αξιοπιστία της μεθόδου της ψηφιακής υπογραφής, θεωρείται δεδομένη αν η ψηφιακή υπογραφή πληροί κάποιες προϋποθέσεις.

Συγκεκριμένα, η ψηφιακή υπογραφή θα πρέπει να συνδέεται με τον υπογράφοντα με μοναδικό τρόπο, να παρέχει τη δυνατότητα ταυτοποίησης του υπογράφοντα, να δημιουργείται με τη χρήση μέσων που τελούν υπό τον αποκλειστικό έλεγχο του υπογράφοντα και βέβαια, να συνδέεται με τα δεδομένα, με τα οποία σχετίζεται με τρόπο, ο οποίος να διασφαλίζει, ότι οποιαδήποτε μεταγενέστερη μεταβολή των δεδομένων είναι ανιχνεύσιμη. Τα στοιχεία, που θα περιέχονται στο ψηφιακό δελτίο παράδοσης, είναι προσβάσιμα σε οποιοδήποτε μέρος έχει σχετικό δικαίωμα επ’ αυτών.

Περαιτέρω, καθορίζονται οι όροι για την καθιέρωση του e-CMR. Η διαδικασία για την έκδοση του ψηφιακού δελτίου παράδοσης, πρέπει να διασφαλίζει την ακεραιότητα των στοιχείων που περιλαμβάνονται σε αυτό, το λεγόμενο integrity, σε όρους ασφάλειας πληροφοριών, από τη στιγμή που το ψηφιακό δελτίο 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 βέβαια, της εμφάνισης στην οθόνη.

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. Πρώτον, τη μέθοδο έκδοσης και αποστολής του ψηφιακού δελτίου παράδοσης προς το δικαιούχο μέρος.

Δεύτερον, τη διασφάλιση ότι το ψηφιακό δελτίο παράδοσης διατηρεί την ακεραιότητά του.

Τρίτον, 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.

Τέταρτον, τον τρόπο, με τον οποίο βεβαιώνεται ότι έχει γίνει αποστολή προς τον παραλήπτη.

Πέμπτον, τις διαδικασίες συμπλήρωσης ή τροποποίησης του ψηφιακού δελτίου παράδοσης και έκτον, τις διαδικασίες για την ενδεχόμενη αντικατάσταση του ψηφιακού δελτίου παράδοσης από δελτίο παράδοσης που έχει εκδοθεί με διαφορετικό τρόπο.

Τέλος, ορίζεται ότι 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, το οποίο αναφέρεται το συγκεκριμένο πρωτόκολλο. Τα έγγραφα πρέπει να παρέχονται από τον αποστολέα στον μεταφορέα, υπό τη μορφή ηλεκτρονικής επικοινωνίας, εφόσον διατίθενται στην αντίστοιχη μορφή και εφόσον, βέβαια, τα μέρη έχουν συμφωνήσει ως προς τις διαδικασίες που επιτρέπουν τη σύνδεση, μεταξύ των εν λόγω εγγράφων και του ψηφιακού δελτίου παράδοσης, στο οποίο αναφέρεται το συγκεκριμένο πρωτόκολλο με τρόπο που διασφαλίζει την ακεραιότητά τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αυτό το πρόσθετο Πρωτόκολλο, επί του CMR η Κυβέρνησή μας εισάγει μία ακόμα ψηφιακή μεταρρύθμιση στην ελληνική πραγματικότητα. Ο ειδικότερος τρόπος λειτουργίας του ψηφιακού πιστοποιητικού θα αποσαφηνιστεί με τη δευτερογενή νομοθεσία, όπως προανέφερα, ώστε να μπορέσουμε να διευκολύνουμε όλους τους εμπλεκόμενους. Στο σύνολό του, το Πρωτόκολλο ακολουθεί διεθνείς πρακτικές και δεν υπάρχουν δυνατότητες προσθηκών ή τροποποιήσεων. Υπάρχει, όμως, η δυνατότητα, κατά τη σύνταξη των ΚΥΑ που θα ακολουθήσουν, να αξιοποιήσουμε και εκεί τις βέλτιστες πρακτικές προς όφελος των μεταφορών και εν τέλει, όλων των πολιτών.

Για όλους αυτούς τους λόγους, θεωρώ ότι οφείλουμε όλοι να συναινέσουμε στην εισαγωγή του e- CMR στην ελληνική νομοθεσία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τον λόγο έχει η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, η κυρία Μαριλένα Σούκουλη - Βιλιάλη.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλούμαστε σήμερα να κυρώσουμε το πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης, επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς, σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης.

Η Σύμβαση, επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς, υπεγράφη στη Γενεύη στις 19 Μαΐου του 1956 και κυρώθηκε στη χώρα μας με τον ν.559/1977. Στις 20 Φεβρουαρίου του 2008, υπεγράφη στη Γενεύη το Πρόσθετο Πρωτόκολλο, επί της ανωτέρω Σύμβασης, το οποίο έρχεται προς Κύρωση με το παρόν Σχέδιο Νόμου. Η χώρα μας δεν το έχει υπογράψει έως σήμερα και ως εκ τούτου, η κύρωσή του αποσκοπεί στην προσχώρηση σε αυτό, σύμφωνα με την παρ.3, του άρθρου 7 αυτού.

Το Πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς, συγκεκριμένα, αποσκοπεί στην επίλυση νομικών ζητημάτων για την εισαγωγή του Ψηφιακού Δελτίου Παράδοσης, αναφορικά με τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές επ’ αμοιβή, όταν ο τόπος παραλαβής των εμπορευμάτων και ο τόπος παράδοσης, όπως καθορίζονται στο συμβόλαιο μεταφοράς, βρίσκονται σε δύο διαφορετικές χώρες, από τις οποίες η μία, τουλάχιστον, είναι συμβαλλόμενη. Αναμένεται, επομένως, η εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς, ότι θα διευκολύνει με την ταχύτερη και ασφαλέστερη, ως προς την αξιοπιστία ανταλλαγή δεδομένων, μεταξύ αποστολέα, μεταφορέα, ενδεχομένως και περισσοτέρων του ενός μεταφορέων, σύμφωνα με το άρθρο 34 της Σύμβασης, και παραλήπτη.

Το Πρωτόκολλο, αριθμεί 33 συμβαλλόμενα μέρη, εκ των οποίων οι 19 χώρες είναι κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι δύο του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. Συνοπτικά και επί των άρθρων. Στο άρθρο πρώτο, αναφέρεται ο στόχος της ρύθμισης και ακολουθεί το κείμενο του Πρωτοκόλλου σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική.

Στο άρθρο 1, παρατίθενται οι ορισμοί όρων που αφορούν το Πρωτόκολλο, όπως σύμβαση, ηλεκτρονική επικοινωνία, ψηφιακό δελτίο παράδοσης, ψηφιακή υπογραφή, όρους, που, λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας και της ψηφιοποίησης, συναντάμε διαρκώς σήμερα.

Στο άρθρο 2, περιγράφεται το πεδίο εφαρμογής και τα αποτελέσματα του ψηφιακού δελτίου παράδοσης. Συγκεκριμένα, το ψηφιακό δελτίο παράδοσης δύναται να συνταχθεί, μέσω ηλεκτρονικής επικοινωνίας, είναι ισότιμο με το έντυπο δελτίο παράδοσης που περιγράφεται στη σύμβαση και ως εκ τούτου, έχει την ίδια αποδεικτική ισχύ και παράγει τα ίδια έννομα αποτελέσματα.

Όσο αφορά τον έλεγχο γνησιότητας, το άρθρο 3, αναφέρει ότι πραγματοποιείται, μέσω της αξιόπιστης ψηφιακής υπογραφής, που διασφαλίζει τη σύνδεσή της με το ψηφιακό δελτίο παράδοσης, ενώ παράλληλα, καθορίζονται οι προϋποθέσεις γνησιότητας της ψηφιακής υπογραφής και διασαφηνίζεται ότι η γνησιότητα του ψηφιακού δελτίου παράδοσης είναι δυνατόν να ελεγχθεί και με οποιαδήποτε άλλη μέθοδο προβλέπει η νομοθεσία της χώρας έκδοσης του ψηφιακού δελτίου παράδοσης.

Με το άρθρο 4, θεσπίζονται οι όροι για την καθιέρωση του ψηφιακού δελτίου παράδοσης, ώστε να διασφαλίζεται η ακεραιότητα των στοιχείων, κατά την αρχική τους καταχώρηση και σε όλη την πορεία επικοινωνίας, αποθήκευσης και εμφάνισης στην οθόνη. Προβλέπεται η δυνατότητα συμπλήρωσης ή τροποποίησης των στοιχείων μόνο σε περιπτώσεις που ρυθμίζονται από τη σύμβαση.

Στο άρθρο 5, τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται να συμφωνήσουν για τις διαδικασίες και την εφαρμογή τους, ώστε να καλύπτονται οι απαιτήσεις του Πρωτοκόλλου και της σύμβασης, οι οποίες θα πρέπει να αναγνωρίζονται από τα ενδιαφερόμενα μέρη για την εκτέλεση του συμβολαίου μεταφοράς, όπως η μέθοδος έκδοσης και αποστολής, ο τρόπος απόδειξης των δικαιωμάτων που απορρέουν από το ψηφιακό δελτίο παράδοσης, ο τρόπος βεβαίωσης της αποστολής προς τον παραλήπτη και οι διαδικασίες συμπλήρωσης ή αντικατάστασης.

Στο άρθρο 6, προβλέπεται η υποχρέωση παροχής από τον φορέα συμπληρωματικών αποδείξεων των πληροφοριών, κατόπιν αιτήματος αποστολέα για λόγους ταυτοποίησης της αποστολής και πρόσβασης στο ψηφιακό δελτίο παράδοσης.

Στις τελικές διατάξεις και στα άρθρα 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 και 15, προβλέπονται οι ρυθμίσεις για τους όρους και τη διαδικασία για την υπογραφή, επικύρωση και προσχώρηση των κρατών στο Πρωτόκολλο. Η επικύρωση ή η προσχώρηση πραγματοποιείται, μέσω κατάθεσης του σχετικού οργάνου στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών. Προβλέπεται ο χρόνος έναρξης ισχύος του Πρωτοκόλλου και η διαδικασία καταγγελίας του Πρωτοκόλλου, η οποία λαμβάνει χώρα με μία απλή γνωστοποίηση στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών και καθίσταται ισχυρή 12 μήνες μετά τη λήψη από τον Γενικό Γραμματέα της γνωστοποίησης της καταγγελίας.

Προβλέπονται οι προϋποθέσεις, οι οποίες, εφόσον πληρωθούν, παύει η ισχύς του Πρωτοκόλλου. Ορίζεται το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, ως αρμόδιο για την επίλυση των διαφορών, μεταξύ των μερών. Θεσπίζεται ως μόνη δυνατή επιφύλαξη ως προς το Πρωτόκολλο η δυνατότητα οποιουδήποτε κράτους, κατά την υπογραφή, κατά την επικύρωση ή την προσχώρηση, να δηλώσει ότι δεν δεσμεύεται από το άρθρο 11 αυτού, περί δικαιοδοσίας του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης.

Επίσης, προβλέπεται η διαδικασία τροποποίησης του Πρωτοκόλλου και η διαδικασία σύγκλησης διπλωματικής διάσκεψης, με σκοπό την αναθεώρησή του. Περιγράφονται οι λοιπές υποχρεώσεις ενημέρωσης των μερών από τον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ.

Τέλος, με το άρθρο 16, ορίζεται ως θεματοφύλακας του Πρωτοκόλλου ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ.

Ακολουθούν τα άρθρα 2 και 3, που αφορούν στην πρόβλεψη αναγκαίων εξουσιοδοτικών διατάξεων για την έκδοση κοινών υπουργικών αποφάσεων, με τις οποίες θα ρυθμίζονται οι τεχνικές απαιτήσεις και λοιπά θέματα για την εφαρμογή των άρθρων 3, 4 και 5 του Πρωτοκόλλου, καθώς και η έναρξη ισχύος του νόμου και του Πρωτοκόλλου που κυρώνεται.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο, πραγματικά, αποτελεί μία ευκαιρία να υπερτονίσουμε τη δέσμευση του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη και της Κυβέρνησής του, να προχωρήσουμε άμεσα στην ολοκλήρωση του ψηφιακού κράτους, μέχρι το τέλος της τετραετίας, μία δέσμευση προεκλογική.

Έχουμε ακόμα πολλά να πράξουμε για την ψηφιακή διακυβέρνηση, αλλά, για πρώτη φορά, ξέρουμε ποιες είναι οι εκκρεμότητες και τις έχουμε μετρήσει. Έχουμε τα χρηματοδοτικά εργαλεία, έχουμε συγκεκριμένο οδικό χάρτη για να το πετύχουμε και θα το πετύχουμε.

Η Ελλάδα περνάει στην ψηφιακή εποχή και αυτό θα δημιουργήσει ένα κράτος με καλύτερες υπηρεσίες, λιγότερη γραφειοκρατία και περισσότερη διαφάνεια, αντάξιο, δηλαδή, και των προσδοκιών, αλλά επιτρέψτε μου να πω και των απαιτήσεων των πολιτών. Η σημερινή κύρωση αποτελεί ένα βήμα προς αυτή την κατεύθυνση, γι’ αυτό και σας ζητώ να την υπερψηφίσουμε. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αγαπητή Εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας, δεν είναι και το καλύτερο παράδειγμα -δεν υποτιμώ τα βήματα που έγιναν για την ψηφιοποίηση του κράτους ή και πολλά που έχουν να γίνουν- η κύρωση της παρούσας σύμβασης, γιατί από το 2017 που πιλοτικά εφαρμόστηκε στην χώρα μας -αφήστε τα κόμματα που έχουν την ευθύνη γι’ αυτό- μέχρι το 2023 που συζητάμε, δεν το λες και μικρό χρόνο, για να μπορούσε να είχε κυρωθεί. Από το 2017 - 2019 μπήκε σε πιλοτική εφαρμογή. Απλά, για να έχουμε μία τάξη μεγέθους, σε σχέση με τα βήματα.

Εκείνο που έχει σημασία και πραγματικά, θα συμβάλω στην εξοικονόμηση του χρόνου, γιατί θεωρείται αυτονόητο, εκ των ων ουκ άνευ, είναι ότι η συγκεκριμένη εφαρμογή του ψηφιακού δελτίου συμβάλλει στο πολύ σημαντικό έργο που εκτελούν οι Έλληνες μεταφορείς. Θα χρησιμοποιήσουμε, όμως, την επιφύλαξη ως κοινοβουλευτικό εργαλείο για την Ολομέλεια, γιατί δεν αρκεί να συζητήσουμε στον χρόνο που διαθέτουμε στο Κοινοβούλιο μόνο για την κύρωση, ως η 34η χώρα, αν δεν κάνω λάθος, της Σύμβασης για το Ψηφιακό Δελτίο Μεταφοράς.

Έχω μπροστά μου δύο έγγραφα, όπου εκπέμπεται, εδώ και δυόμισι, περίπου, χρόνια, από τους επαγγελματίες μεταφορείς, ιδιοκτήτες και οδηγούς φορτηγών αυτοκινήτων, ένα ανεξίτηλο και επαναλαμβανόμενο SOS, σε σχέση με τις δυνατότητες επιβίωσής τους στην εγχώρια και διεθνή αγορά των μεταφορών. Έχει σχέση με το κόστος των καυσίμων, έχει σχέση με τους τελωνειακούς ελέγχους, έχει σχέση με τις υποδομές που συναντούν ή δεν συναντούν στους τελωνειακούς σταθμούς. Είναι μία σειρά παραμέτρων, αγαπητή κυρία Υπουργέ, η οποία πρέπει κάποια στιγμή να μπει και στη βάσανο του κοινοβουλευτικού διαλόγου και να μην την προσπερνάμε σαν να κάνουμε ότι δεν υπάρχει.

Οι αυξήσεις των καυσίμων, η αδικαιολόγητη ανοχή, η έλλειψη μέτρων προστασίας ή θωράκισης των συγκεκριμένων επαγγελματιών, σχεδόν, τιμωρητικά, είναι κάτι που πρέπει να συζητήσουμε. Από την πλευρά μου, δεσμεύομαι ότι θα το κάνουμε αύριο, παράλληλα με την κύρωση της Συνθήκης για το Ψηφιακό Δελτίο Αποστολής. Όμως, η επιφύλαξή μας, ξαναλέω, κύριε Πρόεδρε, για να καταγραφεί και ως ψήφος στο τέλος της διαδικασίας, έχει κυρίως κοινοβουλευτικό στόχο, για να αναπτύξουμε αύριο εξίσου σημαντικά ζητήματα με αυτή την κύρωση της συγκεκριμένης συνθήκης. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Γιαννούλη για τη συντομία που περιγράψατε τις θέσεις σας.

Να πάμε τώρα, μέσω της υπηρεσίας τηλεδιάσκεψης, όπως μάς είχε ζητήσει εγκαίρως από την προηγούμενη εβδομάδα για πολύ σοβαρούς λόγους, στον Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής», τον κ. Απόστολο Πάνα.

Κύριε Πάνα, ελπίζω να μας ακούτε. Έχετε τον λόγο.

Ο κ. Πάνας, δυστυχώς, δεν ακούγεται. Επομένως, μέχρι να επιλυθεί το τεχνικό ζήτημα, θα δώσω τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. του Κ.Κ.Ε., κ. Δελή.

Κύριε Δελή, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν έχουμε να πούμε και εμείς πάρα πολλά. Ωστόσο, πρέπει να σημειώσουμε ότι πρόκειται για μία παλιά διεθνή σύμβαση, από το 1956 ακόμη, στα πλαίσια του ΟΗΕ, για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς, η οποία κυρώθηκε στη χώρα μας το 1977. Αυτή, λοιπόν, η σύμβαση συμπληρώθηκε το 2008 με το πρόσθετο Πρωτόκολλο αυτό της σύμβασης, το σημερινό, το οποίο δίνει τη δυνατότητα χρήσης του ψηφιακού, αντί του έντυπου, δελτίου παράδοσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

Βεβαίως, πρόκειται για μία αντικειμενική εξέλιξη εκσυγχρονισμού. Αυτό το πρωτόκολλο κυρώνεται τώρα από την ελληνική Βουλή, δεκαπέντε χρόνια μετά. Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση που το συνοδεύει, εδώ θα σταθώ κυρίως, το ίδιο το πρωτόκολλο αναμένεται να επιφέρει σημαντικά οφέλη στις εμπλεκόμενες, στο Συμβόλαιο Μεταφοράς, οικονομικές οντότητες, όπως περιορισμό του κόστους και του χρόνου διακίνησης των στοιχείων του δελτίου παράδοσης, δυνατότητα πρόσβασης στα στοιχεία αυτά σε πραγματικό χρόνο, περιορισμό του χρόνου για τον έλεγχο του δελτίου παράδοσης από τις αρμόδιες αρχές και περιορισμό του κινδύνου μη ορθή συμπλήρωσης του δελτίου. Μάλιστα, στην ίδια αιτιολογική έκθεση και στα οφέλη της αξιολογούμενης ρύθμισης, την οποία και συζητούμε σήμερα, αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι η ρύθμιση θα συμβάλει στην ψηφιοποίηση των εγγράφων μεταφοράς, στη διαφάνεια, στη βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού - κρατήστε το αυτό- στην αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Τα οφέλη, λοιπόν, είναι δεδομένα, αφού όπως αναφέρεται στους στόχους της ρύθμισης, η επικοινωνία έτσι αναμένεται να είναι ταχύτερη και ασφαλέστερη ως προς την αξιοπιστία των δεδομένων και να διευκολύνει την εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς, αφού αντιμετωπίζονται τα προβλήματα του έντυπου δελτίου παράδοσης, όπως η καθυστέρηση στον χρόνο συμπλήρωσης, αποστολής και ελέγχου των πληροφοριών και μη ορθής συμπλήρωσης του εντύπου -χρησιμοποιώ κομμάτια αυτούσια από την αιτιολογική έκθεση- και έτσι η ψηφιοποίηση των εγγράφων μεταφοράς θα συμβάλει στην ανάπτυξη -κρατήστε το, επίσης, και αυτό- του τομέα των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Ασφαλώς, και θα συμβούν όλα αυτά τα οφέλη, μόνο που αυτά αφορούν τελικά τις μεγάλες εταιρείες των διεθνών εμπορευματικών οδικών μεταφορών, οι οποίες, βεβαίως, προσδοκούν σε ακόμα μεγαλύτερα και ακόμα περισσότερα κέρδη, όταν θα δουν τα φορτηγά - νταλίκες τους να μην καθυστερούν στα τελωνεία, αφού επιταχύνονται οι διαδικασίες ελέγχου και έτσι να αποκτούν αυτές οι εταιρείες ένα συγκριτικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων διεθνών ανταγωνιστών τους. Οφέλη θα υπάρξουν, επίσης, και για τα μεγάλα διεθνή κέντρα εφοδιαστικών αλυσίδων, τα γνωστά και ως Logistics, στα οποία θα συγκεντρώνονται, βεβαίως, ακόμα πιο γρήγορα τα εμπορεύματα, μέσω αυτών των διεθνών οδικών μεταφορών.

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, όσοι τέλος πάντων απέμειναν από αυτούς, μεταφορείς, αφού κυριολεκτικά «πνίγονται» από τον ανταγωνισμό των μεγάλων εταιρειών, ούτε φυσικά οι λαϊκοί άνθρωποι, οι οποίοι βλέπουν τις τιμές των εμπορευμάτων να αυξάνονται συνεχώς.

Τα κέρδη, λοιπόν, ακόμα και από μία αναγκαία, όπως είπα, και 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, κύριε Πρόεδρε, αφορούν αυτούς, οι οποίοι κατέχουν τα μέσα παραγωγής. Αυτοί καρπώνονται τα οφέλη, οι κεφαλαιοκράτες, και όχι βέβαια, οι μισθωτοί ή οι εργαζόμενοι, αυτοί, δηλαδή, οι οποίοι απλώς «πωλούν» την εργατική τους δύναμη.

Τούτων δοθέντων, επιφυλασσόμαστε για την τελική μας ψήφο στην Ολομέλεια αύριο. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Πάνας.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όπως είπαν και οι προλαλήσαντες, η Συνθήκη αυτή αφορά τη Σύμβαση για τη Διεθνή Οδική Μεταφορά Εμπορευμάτων, τη γνωστή ως e-CMR, που υπεγράφη στη Γενεύη, στις 19 Μαΐου του 1956. Η Συνθήκη CMR διέπει τις διαδικασίες που θα πρέπει να γίνουν για τη διεθνή μεταφορά. Ως εκ τούτου, αντικαθιστά με δικές της διατάξεις και νόμους κάθε σχεδόν τοπικό νόμο των κρατών μελών της Συνθήκης και η φιλοσοφία της είναι να υπάρχει, πλέον, μία ενιαία νομοθεσία, για να λύσει τις διαφορές, μεταξύ των νομικών συστημάτων των κρατών μελών.

Σκοπός της εν λόγω ρύθμισης είναι η κύρωση του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς, σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης.

Στη συγκεκριμένη, επίσης, κύρωση τίθενται οι προϋποθέσεις για τον έλεγχο γνησιότητας του Ψηφιακού Δελτίου από τα συμβαλλόμενα στο Συμβόλαιο Μεταφοράς μέρη, μέσω αξιόπιστης ψηφιακής υπογραφής και καθορίζονται οι απαιτήσεις της αξιοπιστίας της ψηφιακής υπογραφής.

Παράλληλα, θεσπίζονται όροι για την καθιέρωση του Ψηφιακού Δελτίου Παράδοσης, ώστε να διασφαλίζεται η ακεραιότητα των στοιχείων, κατά την αρχική τους καταχώρηση και σε όλη την πορεία της επικοινωνίας.

Στο άρθρο 6, επίσης, προβλέπεται η υποχρέωση παροχής από τον μεταφορέα συμπληρωματικών αποδείξεων και πληροφοριών, κατόπιν αιτήματος του αποστολέα, για λόγους ταυτοποίησης της αποστολής και πρόσβαση στο Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης. Επίσης, προβλέπεται η δυνατότητα του αποστολέα, υπό προϋποθέσεις παρέχει τα έγγραφα της παρ.2 της Σύμβασης, με τη μορφή ηλεκτρονικής επικοινωνίας.

Τέλος, στα επόμενα άρθρα, προβλέπονται οι όροι για τη διαδικασία και την υπογραφή, επικύρωση και προσχώρηση του κράτους στο Πρωτόκολλο, ο χρόνος έναρξης ισχύος, η διαδικασία καταγγελίας και οι προϋποθέσεις, στην οποία, εφόσον πληρωθούν, παύει η ισχύς τους.

Η Κύρωση, τέλος, προβλέπει τη δυνατότητα κράτους, κατά την υπογραφή, επικύρωση ή προσχώρηση, να δηλώσει ότι δεν δεσμεύεται από το άρθρο 11 αυτού, περί δικαιοδοσίας του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης.

Εν κατακλείδι, προβλέπεται η διαδικασία τροποποίησης του Πρωτοκόλλου, η σύγκληση διπλωματικής διάσκεψης, με σκοπό την αναθεώρηση του Πρωτοκόλλου, καθώς και οι λοιπές υποχρεώσεις ενημέρωσης των μερών από τον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ.

Μερικά από τα ζητήματα που προκύπτουν είναι τα εξής. Το πρόσθετο Πρωτόκολλο, που κυρώνεται με το παρόν σχέδιο νόμου, υπεγράφη στη Γενεύη, στις 20 Φεβρουαρίου του 2018, και υπήρξε πιλοτικά, κατά την περίοδο 2017-2019, στη χώρα μας. Η χρήση του Ψηφιακού, αντί του εντύπου Δελτίου Παράδοσης, αναμένεται να επιφέρει σημαντικά οφέλη στις εμπλεκόμενες, στο Συμβόλαιο Μεταφοράς, οικονομικές οντότητες, όπως περιορισμό του κόστους και του χρόνου διακίνησης των στοιχείων του Δελτίου Παράδοσης, δυνατότητα πρόσβασης στα στοιχεία αυτά σε πραγματικό χρόνο, περιορισμό του χρόνου για τον έλεγχο του Δελτίου Παράδοσης από τις αρμόδιες αρχές και περιορισμό του κινδύνου μη ορθής συμπλήρωσης του Δελτίου.

Ποιοι, όμως, είναι οι πραγματικοί λόγοι που καθυστερήσαμε ως χώρα να απλοποιήσουμε και να διασφαλίσουμε τη διακίνηση των εμπορευμάτων σε άλλες χώρες;

Τέλος, θα πρέπει να ορίζεται ως μακροπρόθεσμος στόχος η γενικότερη ανάγκη για ψηφιοποίηση των εγγράφων μεταφοράς, η οποία θα συμβάλει στην ανάπτυξη του τομέα των Διεθνών Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών, δίνοντας μία εικόνα για τα οφέλη της αξιολογούμενης ρύθμισης, τόσο ως προς το κομμάτι της μείωσης των δαπανών, όσο και ως προς το κομμάτι της αύξησης της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας.

Παρόλα αυτά, η αποδοχή, συμπερασματικά, της κύρωσης του συγκεκριμένου Πρωτοκόλλου αποτελεί μία θετική εξέλιξη. Όμως, μέσα στο πλαίσιο αυτό, υπάρχουν και μία σειρά ζητημάτων, τα οποία τίθενται στην καθημερινότητα που υπάρχει, αυτή τη στιγμή, στη χώρα μας, ως προς το κομμάτι της διαχείρισης των μεταφορών σε εθνικό επίπεδο.

Για τον λόγο αυτόν, θα επιφυλαχθούμε, σε ότι αφορά στην ψήφιση της συγκεκριμένης Κύρωσης, για την Ολομέλεια της Βουλής, που θα γίνει αύριο.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη - Βιλιάλη Μαρία - Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δάγκα Παρασκευή (Βιβή), Δελής Ιωάννης, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Ελληνικής Λύσης, κυρία Μαρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, κληθήκαμε στην παρούσα Επιτροπή, προκειμένου να ψηφίσουμε την κύρωση του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς (CMR) και ειδικότερα το σκέλος σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης.

Αξίζει να σημειωθεί δε, ότι το Πρόσθετο πρωτόκολλο υπεγράφη στη Γενεύη, στις 20 Φεβρουαρίου του 2008,πλέον, δηλαδή των 15 ετών μέχρι σήμερα. Μάλιστα, η Σύμβαση επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς υπεγράφη στη Γενεύη στις 19 Μαΐου του 1956 και κυρώθηκε με τον ν.559/1977.

Η Σύμβαση του 1956 επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς παρέχει ένα ενιαίο νομικό πλαίσιο για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές επ’ αμοιβή, όταν ο τόπος παραλαβής των εμπορευμάτων και ο τόπος παράδοσης, όπως καθορίζονται στο Συμβόλαιο Μεταφοράς βρίσκονται σε δύο διαφορετικές χώρες από τις οποίες η μία, τουλάχιστον, είναι συμβαλλόμενη. Το δε Πρόσθετο Πρωτόκολλο, επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς, σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης, το οποίο ψηφίστηκε προ δεκαπενταετίας και το οποίο, μόλις σήμερα, κυρώνουμε έχει ως αντικείμενο την επίλυση νομικών ζητημάτων, τα οποία αφορούν στην εισαγωγή του Ψηφιακού Δελτίου Παράδοσης, ενώ αφήνει όπως έχουν τις διατάξεις της Σύμβασης.

Η αντικατάσταση του Εντύπου Δελτίου Παράδοσης με το Ψηφιακό Δελτίο αναμένεται να έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του χρόνου και του κόστους διακίνησης των προϊόντων, διευκόλυνσης στην πρόσβαση στα απαραίτητα στοιχεία, εξοικονόμηση χρόνου και δυνάμεως στον έλεγχο των παρεχόμενων στοιχείων από τις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές, καθώς και απομείωση του κινδύνου εσφαλμένης αναγραφής των απαραίτητων στοιχείων και συμπλήρωσης των σχετικών δελτίων των άλλοτε έντυπων και πλέον των ηλεκτρονικών.

Στο σημείο αυτό, όμως, γεννιέται το εύλογο ερώτημα, γιατί τέτοια καθυστέρηση, γιατί τέτοια κωλυσιεργία; Το οδικό διαμετακομιστικό εμπόριο ήταν και είναι πολύ σημαντικό για την πατρίδα μας. Η πατρίδα μας αποτελεί κόμβο μεταξύ Ανατολής και Δύσης, τη μοναδική, πλέον, χερσαία πύλη της Ευρώπης από την Ασία, συγκεντρώνει πολύ μεγάλο αριθμό διερχόμενων βαρέων οχημάτων από Ανατολή προς Δύση, Ηγουμενίτσα μέχρι τους Κήπους του Έβρου και από Νότο προς Βορρά, το Λιμάνι του Πειραιά προς τους Ευζώνους. Ανέκαθεν αποτελούσε διαμετακομιστικό κόμβο ακόμη ακόμα και επί παλιού οδικού δικτύου.

Στο άρθρο 7, «υπογραφή, επικύρωση και προσχώρηση» 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 άνοιξε προς υπογραφή από τα κράτη – μέλη, τα οποία επιθυμούσαν να προσχωρήσουν, έχουν, ήδη, όπως επισημάνθηκε, παρέλθει περισσότερα από 15 έτη. Για ποιους λόγους μεσολάβησε αυτή η πολυετής καθυστέρηση μιας και είναι γνωστό ότι μέχρι την κύρωση του παρόντος ισχύει μόνο το έντυπο δελτίο παράδοσης;

Το αντικείμενο του παρόντος, η ψήφιση για την επικράτηση του Ψηφιακού Δελτίου Παράδοσης Εμπορευμάτων σε αντικατάσταση των δελτίων σε έγχαρτη μορφή συμβαδίζει με την τεχνολογική ανάπτυξη και τις συνθήκες, οι οποίες διαμορφώνονται από τη σύγχρονη ηλεκτρονική πραγματικότητα.

Μέχρι εδώ καλώς. Ωστόσο, διαβάζοντας το άρθρο 3, «έλεγχος γνησιότητας του Ψηφιακού Δελτίου» στεκόμαστε στο στοιχείο της προσβασιμότητας. Συγκεκριμένα, ορίζεται πώς τα στοιχεία που περιέχονται στο Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης που αναφέρεται στην παρ.3, θα είναι προσβάσιμα σε οποιοδήποτε μέρος έχει σχετικό δικαίωμα επ’ αυτών. Επίσης, 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.

Το ερώτημα που προκύπτει είναι το εξής. Τελικώς, είναι καθορισμένο το ποια πρόσωπα δύνανται να έχουν πρόσβαση στα ηλεκτρονικά αρχεία των σχετικών δελτίων; Υφίστανται δικλείδες ασφαλείας, ούτως ώστε να διασφαλίζεται ο αποκλεισμός κακόβουλων ενεργειών, κυρίως, παραβίασης των δεδομένων και παραποίησης των στοιχείων; Είναι πολύ σημαντικό να αποκλειστεί οποιαδήποτε πρόσβαση τρίτων ή μη εξουσιοδοτημένων κακόπιστων προσώπων, τα οποία υπάρχει κίνδυνος να επιχειρήσουν ενέργειες παραποίησης στοιχείων ή παραβίασης των ηλεκτρονικών συστημάτων, εισβάλλοντας και προξενώντας βλάβες στο σχετικό λογισμικό.

Θα χρειαστεί να μας παράσχετε σαφείς και επαρκείς διευκρινίσεις, κύριε Υπουργέ, ως προς το ζήτημα της προστασίας των δεδομένων, τα οποία περιλαμβάνονται στο ψηφιακό περιβάλλον έκδοσης των οικείων δελτίων παράδοσης.

Με το παρόν Πρωτόκολλο, ναι μεν προβλέπονται όλες οι σχετικές διαδικασίες γύρω από το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης, ωστόσο, θα πρέπει παράλληλα να εξειδικεύονται αναλυτικά όλες οι δικλείδες ασφαλείας, τόσο σχετικά με τη γνησιότητά του, όσο και σχετικά με τα στοιχεία που περιέχονται σε αυτό. Για παράδειγμα, ποιος ο τρόπος δράσης και επίλυσης του προβλήματος που θα δημιουργηθεί σε περίπτωση που αυτά τυχόν για οποιονδήποτε λόγο χαθούν από το σύστημα ή δεν υπάρχει πρόσβαση στο σύστημα;

Στο δεύτερο άρθρο, βλέπουμε ότι η Κυβέρνηση ακολουθεί την αγαπημένη της μέθοδο των εξουσιοδοτήσεων στον εκάστοτε Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης και των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών, οι οποίοι θα καθορίζουν τις απαιτήσεις, προκειμένου το ψηφιακό δελτίο παράδοσης (e-CMR) να συμμορφώνεται με τα άρθρα 3, 4 και 5 του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου που κυρώνεται, καθώς, επίσης, και να προβλέπονται οι διαδικασίες και οι προϋποθέσεις, με τις οποίες οι αρμόδιες εθνικές αρχές αποδέχονται το ψηφιακό δελτίο παράδοσης και με ποιον τρόπο θα επεξεργάζονται τα δεδομένα του και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου.

Είναι γνωστό, πώς διαφωνούμε με την πολιτική και την τακτική της Κυβέρνησης να επιλύει σημαντικά ζητήματα με μόνο νομοθετικές εξουσιοδοτήσεις προς τους εκάστοτε συναρμόδιους Υπουργούς, οι οποίοι με αυτόν τον τρόπο «οπλίζονται» με υπερεξουσίες με φανερό τον κίνδυνο ασύνετων εκ μέρους τους ενεργειών.

Προχωρώντας τώρα στα άρθρα 11 και 12, σχετικά με τις διαφορές και τις επιφυλάξεις, θα μου επιτρέψετε να εκφράσω τις εξής σκέψεις. Το άρθρο 11, ορίζει πώς οποιαδήποτε διαφορά, μεταξύ δύο ή περισσοτέρων μερών, σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή του παρόντος Πρωτοκόλλου προς τα μέρη που αδυνατούν να επιλυθούν μέσω διαπραγματεύσεων ή με άλλον τρόπο, μπορεί κατόπιν αιτήσεως οποιουδήποτε εκ των ενδιαφερομένων μερών να παραπέμπεται προς επίλυση στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης. Ως εδώ καλά.

Ωστόσο, στο ζήτημα έγερσης, τυχόν, επιφυλάξεων το αμέσως επόμενο άρθρο, το άρθρο 12, με το οποίο ορίζεται ότι οποιοδήποτε κράτος δύναται κατά την υπογραφή επικύρωσης ή προσχώρησης 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 του Πρωτοκόλλου, καθώς και ότι τα λοιπά μέρη δεν θα δεσμεύονται από το άρθρο 11 του παρόντος Πρωτοκόλλου, σε σχέση με μέρος, το οποίο έχει διατυπώσει τέτοια επιφύλαξη -επισημαίνουμε τη σχέση μας με τη γείτονα Τουρκία- στο διαμετακομιστικό εμπόριο, είτε θαλάσσιο, είτε και χερσαίο, το οποίο και αποτελεί αντικείμενο του παρόντος.

Συγκεκριμένα, υπενθυμίζουμε πώς η Σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων έχει θεσπιστεί από τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών το 1956. Η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση αυτή από τις 24/5/77, ενώ η Τουρκία μόλις στις 2/8 του ΄95. Ωστόσο, η Τουρκία έχει επιφυλαχθεί, ως προς το άρθρο 47 της Σύμβασης, που σχετίζεται με την περίπτωση προσφυγής στη Χάγη, ως προς την περίπτωση, κύριε Υπουργέ, κατά την οποία δύο επιχειρήσεις συμβαλλόμενων κρατών διαφωνούν ως προς την ερμηνεία της Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου. Το εμπόριο μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, διέπεται κυρίως από τη (CMR) μεταφορά εμπορευμάτων μέσω οδικού δικτύου. Ως εκ τούτου, η Ελλάδα, κυρώνοντας το παρόν άρθρο του Πρωτοκόλλου, είναι σαν να δέχεται την επιφύλαξη της Τουρκιάς, για προσφυγή της στη Χάγη, σε περίπτωση διαφωνίας ως προς την ερμηνεία και εφαρμογή της Σύμβασης και του Πρωτόκολλου. Είναι ευνόητο, ότι συμφέρει την Τουρκία να ψηφίσει, όταν έρθει η ώρα το άρθρο 12 του Πρωτοκόλλου, αλλά, πολύ πιθανόν, να θέσει στη Χάγη και ζητήματα, τα οποία άπτονται της εφαρμογής του διεθνούς δικαίου, αλλά και του δικαίου της θάλασσας, βρίσκοντας την ευκαιρία να θέσει υπαρκτά και ανύπαρκτα ζητήματα σε ανύποπτο χρόνο, κατά την προσφιλή της τακτική και πρακτική.

Κυρίες και κύριοι, καλούμαστε να κυρώσουμε το πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς, το οποίο επικεντρώνεται στη χρήση του Ψηφιακού Δελτίου Παράδοσης Εμπορευμάτων. Ενώ είναι απλή τυπική διαδικασία, ωστόσο, εγείρονται ζητήματα προστασίας προσωπικών δεδομένων, προστασίας απόρρητων στοιχείων, ζητήματα συνεργασίας, μεταξύ κρατών - μελών, με διαφορετικό νομοθετικό πλαίσιο σε ζητήματα ελέγχου αξιοπιστίας των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και ζητήματα απτόμενα ακόμη και εθνικών θεμάτων. Απαιτείται, λοιπόν, σύνεση και προσοχή εκ μέρους μας.

Θα συνεχίσω την ομιλία μου για τα προβλήματα στην Ολομέλεια και η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ» επιφυλάσσεται. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Δημητροκάλλης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Βρισκόμαστε εδώ σήμερα, για να συζητήσουμε μία ακόμη Διεθνή Σύμβαση, μία ακόμη Κύρωση Πρόσθετου Πρωτοκόλλου Σύμβασης, την οποία οφείλουμε να ακολουθήσουμε. Πρόκειται για μία ακόμη διεθνή συμφωνία, της οποίας απαιτείται η νομοθετική κύρωση. Σε μία εποχή, όπου η τεχνολογία αναπτύσσεται, οι αποστάσεις και ο χρόνος εκμηδενίζονται και προωθείται η ταχύτητα των συναλλαγών με την εκτέλεσή τους, μέσω του διαδικτύου, το ψηφιακό δελτίο παράδοσης μοιάζει να είναι αναμφίβολα μία καινοτομία με σημαντικά οφέλη.

Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε ότι είναι βασικά τα πλεονεκτήματα αυτού του εγχειρήματος. Κάποια από τα οφέλη μπορεί να είναι η μείωση του κόστους. Οι επιχειρήσεις μπορούν να εξοικονομήσουν χρήματα, μειώνοντας το κόστος για την εκτύπωση, την αποθήκευση και τη διανομή των παραδοσιακών εντύπων (CMR).

Επίσης, η βελτίωση της αποτελεσματικότητας, καθώς οι επιχειρήσεις μπορούν να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας τους με την απλοποίηση της διαδικασίας παράδοσης και τον εξορθολογισμό της ροής πληροφοριών. Αύξηση της ασφάλειας, οι επιχειρήσεις μπορούν να αυξήσουν την ασφάλεια των εμπορευμάτων τους με τη χρήση των ισχυρών συστημάτων ασφαλείας για την προστασία των δεδομένων των (e-CMR). Μείωση κινδύνου απάτης, οι επιχειρήσεις μπορούν να μειώσουν τον κίνδυνο απάτης με τη χρήση των (e-CMR), τα οποία είναι πιο δύσκολο να πλαστογραφηθούν από τα παραδοσιακά έγγραφα χαρτιού.

Ναι, σίγουρα, διαβάζοντας και ακούγοντας όλα τα ανωτέρω, μιλάμε, πραγματικά, για μία τεχνολογική εξέλιξη που θα μας λύσει τα χέρια. Μελετώντας, όμως, σε βάθος, αλλά και γνωρίζοντας τις συνθήκες στη χώρα μας, δεν μπορούμε να αγνοήσουμε τους προβληματισμούς που μας δημιουργούνται, αλλά και τους φόβους για την υλοποίηση όλου αυτού του εγχειρήματος.

Αρχικά, θα πρέπει να τονίσουμε, ότι για να υλοποιηθεί αυτό το εγχείρημα η εκάστοτε επιχείρηση οφείλει να εγκαταστήσει εξειδικευμένο λογισμικό πρόγραμμα και εν συνεχεία, να παρέχει εκπαίδευση στους επαγγελματίες οδηγούς της. Φυσικά, στους επαγγελματίες οδηγούς θα πρέπει να δοθούν και νέα smartphones, που θα υποστηρίζουν αυτή τη διαδικασία. Μιλάμε, δηλαδή, για σημαντική αύξηση κόστους, ένα κόστος που οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις σίγουρα δεν θα μπορέσουν να ανταποκριθούν. Τι θα γίνουν λοιπόν, οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις; Θα κλείσουν ή θα υπάρξει κάποια επιδότηση, προκειμένου να βοηθηθούν;

Ένα άλλο μειονέκτημα είναι η ύπαρξη των τεχνικών προβλημάτων. Ως γνωστό, τα ψηφιακά έγγραφα απαιτούν πρόσβαση στο διαδίκτυο. Εάν υπάρξει διακοπή λειτουργίας στο διαδίκτυο ή αν το λογισμικό δεν ανταποκρίνεται σωστά, τι θα γίνει σε αυτή την περίπτωση; Θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί το χειρόγραφο δελτίο παράδοσης; Αν όχι, τότε τι λύσεις θα υπάρξουν;

Εν συνεχεία, συνήθως, την ψηφιοποίηση τη συνδέουμε με την πλήρη διαφάνεια. Δεν μπορούμε να αγνοήσουμε, όμως, ότι τα ψηφιακά έγγραφα είναι πιο ευάλωτα σε επιθέσεις χάκερ από τα παραδοσιακά έγγραφα χαρτιού. Αυτό είναι ένα σημαντικό ζήτημα που πρέπει να ληφθεί υπόψη, καθώς τα (e-CMR) θα περιέχουν ευαίσθητες πληροφορίες.

Μιας και αναφερόμαστε σε μειονεκτήματα, δεν μπορούμε να παραβλέψουμε την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, καθώς και την Ειδική Έκθεση, στις οποίες αναφέρεται ότι «προκαλείται σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού ενδεχόμενη δαπάνη από την κάλυψη του κόστους για τη διενέργεια ελέγχου από τις αρμόδιες αρχές εγκυρότητας των πληροφοριών που παρέχονται ηλεκτρονικά μέσω του e-CMR, αλλά και η αντιμετώπιση των δικαστικών εξόδων, σε περίπτωση προσφυγής στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, για την επίλυση διαφορών που ανακύπτουν, σχετικά με την ερμηνεία ή εφαρμογή του κυρωμένου Πρωτοκόλλου και εφόσον η χώρα μας είναι διάδικο μέρος. Είμαστε σε θέση να αντιμετωπίσουμε αυτές τις δαπάνες ή για μία ακόμη φορά θα επιβαρυνθούν όλοι οι πολίτες της χώρας μας;

Επίσης, στην αιτιολογική έκθεση γίνεται αναφορά για ένα ενιαίο νομικό πλαίσιο, το οποίο αφορά τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Θα πρέπει να προσδιοριστεί αυτό το ενιαίο νομικό πλαίσιο και αναμένουμε να τοποθετηθείτε σε αυτά τα ζητήματα, καθώς και να δούμε τη λεπτομερή έκθεση από την πιλοτική λειτουργία του e- CMR που έγινε στην NESTLE και επιφυλασσόμαστε να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια.

Ευχαριστούμε πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “NIKH”»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έχουμε τοποθετηθεί ξανά για όλη αυτή τη «βιομηχανία», όπως την ονομάζω, της εναρμόνισης, σε σχέση με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προφανώς, η τεχνολογία προχωράει και η ψηφιοποίηση έχει μπει στη ζωή μας. Το θέμα είναι, όμως, επειδή εδώ μιλάμε για Εθνικό Κοινοβούλιο, θέλουμε να δούμε, κατά πόσο αυτή η διαδικασία είναι υπέρ του συμφέροντος του κράτους και η παραγόμενη εθνική νομοθεσία καλύπτει αυτή την ανάγκη, γιατί ακούσαμε ότι τελικά ο στόχος είναι να εναρμονιστούμε και με αυτή την Οδηγία, γιατί η Κυβέρνηση έχει δεσμευτεί να ολοκληρώσει μέσα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα το Ψηφιακό Κράτος.

Το πρόβλημα είναι αν θα ολοκληρώσουμε το ψηφιακό κράτος ή εάν υπάρχει κράτος πρόνοιας; Το θέμα είναι με ποιον τρόπο θα γράψουμε στους αριθμούς, ότι εντασσόμαστε στον εκμοντερνισμό ή αν τελικά το παραγόμενο έργο, το νομοθετικό, είναι σε βάρος του Έλληνα πολίτη; Δεν θα πω αυτά που είναι κοινή κτήση, ακρίβεια, δάνεια, χαμένα σπίτια, θα μιλήσω γι’ αυτό το συγκεκριμένο. Σε τι αυτή η ψηφιοποίηση θα προστατεύσει τα εθνικά συμφέροντα; Θα περιορίσει τη διαφθορά; Δηλαδή, αν αυτή τη στιγμή κάποιος είχε δέκα κοντέινερ με τον αριθμό πινακίδας και έκανε παράνομο εμπόριο με έναν τράκτορα, σήμερα, δηλαδή, αν έχει ψηφιοποιημένο το δελτίο, θα παταχθεί η φοροδιαφυγή; Θα παταχθεί η διαφθορά;

Είναι γνωστή η κοινή κτήση, ότι ήδη σε λιμάνια υπάρχουν διεθνείς οργανισμοί που αναφέρονται στα «ορφανά» κοντέινερ. Στο Λιμάνι της Νάπολης υπάρχουν στοιχεία, όπου υπάρχουν, τουλάχιστον, ένα εκατομμύριο τόνοι που περνούν από το λιμάνι, χωρίς να αφήσουν ίχνος. Ένα εκατομμύριο, όμως, σε ποια αναλογία; Σε ένα εκατομμύριο 600 τόνους εμπορευματοκιβωτίων, δηλαδή, εμπορευμάτων εντός εμπορευματοκιβωτίων που έρχονται από την Κίνα. Σύμφωνα με τις διεθνείς εκθέσεις της υπηρεσίας τελωνείων, το 60% των εμπορευμάτων διαφεύγει τον έλεγχο του τελωνείου και προφανώς, το 20% των δελτίων αποστολής δεν ελέγχεται, πέρα από τις παραποιήσεις των εγγράφων. Πιστεύει κανείς, ότι με την ψηφιοποίηση θα παταχθεί αυτό που είναι σε βάρος του λαού; Ποιος ωφελείται απ’ όλη αυτή την λαθραία μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων; Να μην μιλήσουμε για ναρκωτικά, να μην μιλήσουμε για παράνομα υλικά, να μην μιλήσουμε για το ξυλόλιο, που ενδεχόμενα είναι υλικό νόθευσης των καυσίμων και ήταν αυτό που μεταφερόταν παράνομα από τον ΟΣΕ, από τα τρένα τα ιταλικά, που διαχειρίζονται τον Οργανισμό και είχε ως αποτέλεσμα το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών που μπορεί να είχε ακόμα οδυνηρότερες συνέπειες; Άρα, τελικά μία νομοθεσία ωφελεί τους μεγάλους; Αυτούς που έχουν τη δυνατότητα; Ναι, αυτό είναι, αλλά εμείς τι κάνουμε; Συναινούμε ή περιορίζουμε ή δημιουργούμε αναχώματα, γιατί το «έγκλημα» δεν μπορεί ποτέ να περιοριστεί, παρά αν μόνο γίνει κοινό κτήμα όλων μας, ότι αυτό είναι σε βάρος των πολλών. Αν τελικά εμείς που νομοθετούμε, ερχόμαστε να υπερασπιστούμε τις μεγάλες εταιρείες, γιατί όλο αυτό το σύστημα δημιουργεί αθέμιτο ανταγωνισμό και ασφυκτιούν οι μικρές ανταγωνιστικές επιχειρήσεις της μεταφοράς, τότε για ποιον λόγο να νομοθετούμε;

Όσο για τη Χάγη, απλώς, το σημειώνω ως οξύμωρο σχήμα, αν για μία τέτοια απλή σύμβαση αποδεχόμαστε ότι μπορούμε να προσφεύγουμε στη Χάγη, λέγοντας ότι αν δεν μας αρέσει η απόφαση, έχει ενδιαφέρον να το διαβάσουμε και να καταγραφεί, το είπαν και άλλοι συνάδελφοι, το άρθρο 11, στο οποίο ορίζεται το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης ως αρμόδιο για την επίλυση των διαφορών μεταξύ των μερών, οι οποίες δεν επιλύονται με άλλο τρόπο. Ακριβώς στο επόμενο άρθρο 12, το διαβάζω, όπως ακριβώς περιγράφεται στην αιτιολογική έκθεση, «θεσπίζεται ως μόνη δυνατή επιφύλαξη ως προς το Πρωτόκολλο η δυνατότητα κράτους κατά την υπογραφή, επικύρωση ή προσχώρηση, να δηλώσει ότι δεν δεσμεύεται από το άρθρο 11 αυτού, περί δικαιοδοσίας του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης». Όποιος τα διαβάζει αυτά, πέρα από εμάς, μπορεί να μας πάρει στα σοβαρά; Εμείς θέλουμε να πάμε το Αιγαίο μας στη Χάγη, όταν για μία τέτοια απλή σύμβαση και λέμε θέσφατο η Χάγη και η Χάγη; Έχουμε τίποτα να διαπραγματευτούμε, πηγαίνοντας σε ένα Δικαστήριο, το οποίο εμείς για μια απλή υπόθεση το κρίνουμε αναρμόδιο; Στο ένα άρθρο συναινούμε στη χρησιμότητά του και στο άλλο την αναιρούμε; Αυτά δεν είναι σοβαρότητα κανενός οργανισμού, πόσο μάλλον ενός Κοινοβουλίου.

Δεν θα πω περισσότερα πράγματα, γιατί επιφυλασσόμαστε να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια. Απλώς θα θέλαμε να ξέρουμε ποιες είναι οι οκτώ χώρες από την Ευρωπαϊκή Ένωση που δεν έχουν συναινέσει, ώστε να δούμε για ποιον λόγο δεν συναινούν ή ποια χαρακτηριστικά έχουν αυτές οι χώρες και για ποιον λόγο εμείς ερχόμαστε πάλι να κάνουμε μία ανούσια για τη λειτουργία του εμπορίου μας εναρμόνιση, μόνο και μόνο για να πιάσουμε έναν ιδεατό στόχο, γιατί, στην ουσία, αυτό δεν παράγει πολιτική για τους πολίτες, που είναι το ψηφιακό κράτος. Πρέπει κάποια στιγμή να φύγουμε από την ψηφιακή πραγματικότητα και να προσέλθουμε στην πραγματική και αυτή είναι η σοβαρή αντιμετώπιση απέναντι στα προβλήματα των συμπολιτών μας και όχι απλώς να εναρμονιστούμε, για να παρουσιάζουμε σε ημερίδες ότι εμείς πιάσαμε τους στόχους.

Αν τελικά ο στόχος της Κυβέρνησης είναι να γίνει ψηφιακό κράτος και να χαθεί ο λαός του, τότε προτιμώ να είμαστε με τον λαό, παρά με το ψηφιακό κράτος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει η κυρία Παπαϊωάννου.

**ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ)**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα καλούμαστε στην Επιτροπή να τοποθετηθούμε στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την Κύρωση του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Σύμβασης επί του Συμβολαίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς. Αφορά το ψηφιακό δελτίο παράδοσης, το e-CMR, όπως έχει επικρατήσει να λέγεται.

Το δελτίο παράδοσης είναι ένα έγγραφο που περιέχει επιγραμματικά όλη τη συμφωνία μεταφοράς των εμπορευμάτων, από τη στιγμή της παραλαβής τους από τον αποστολέα, μέχρι τη στιγμή της παράδοσής τους στον παραλήπτη. Δηλαδή, αποστολέα, παραλήπτη, μεταφορέα ή περισσότερους διαδοχικούς μεταφορείς, τυχόν μεσάζοντες παραγγελιοδόχους, αντιπροσώπους, τόπο παραλαβής και παράδοσης, περιγραφή εμπορευμάτων, κόστη μεταφοράς, τέλη, φόρους και αν τα μέρη το επιθυμούν, ειδικούς επιπλέον όρους της σύμβασης. Είναι, δηλαδή, επιγραμματικά, μία σύμβαση ανάθεσης μεταφοράς σε τίτλους.

Διαβάζουμε στο υπό ψήφιση νομοσχέδιο, ότι το δελτίο παράδοσης μιας διεθνούς οδικής μεταφοράς που γίνεται, σύμφωνα με τις διατάξεις της εν λόγω σύμβασης, θα μπορεί, πλέον, προαιρετικά να καταρτίζεται σε ψηφιακή μορφή, εάν τα μέρη το επιθυμούν, όπως λέει το άρθρο 5, και το συμφωνήσουν. Μάλιστα, στο άρθρο 2, γίνεται λόγος, όχι μόνο για το δελτίο παράδοσης που μπορεί να γίνεται ψηφιακά, αλλά και για κάθε αίτημα, απαίτηση, επιφύλαξη, δηλαδή, για κάθε δήλωση βούλησης, η οποία μπορεί να περιέρχεται σε κάθε μέρος, που, πλέον, μπορεί με ηλεκτρονικό τρόπο να ανταλλάσσει, να ζητεί, να παίρνει πληροφορίες ή να προχωρεί σε δηλώσεις βούλησης και αποδοχής των δηλώσεων βούλησης του άλλου μέρους.

Η Πλεύση Ελευθερίας έχει υποσχεθεί στους πολίτες, ότι θα κάνει μία συνεπή, σθεναρή, αλλά και υπεύθυνη αντιπολίτευση. Υπεύθυνη σημαίνει, ότι με πολλή προσοχή θα εξετάζουμε και θα ελέγχουμε ό,τι έρχεται στη Βουλή να ψηφιστεί, οτιδήποτε θεωρούμε ότι είναι εναντίον της βασικής μας αρχής, που είναι η καλυτέρευση της ζωής των πολιτών, θα μας βρίσκει απέναντι, θα καταψηφίζεται και οι πολίτες θα ενημερώνονται από εμάς με όποιον τρόπο μπορούμε, με όλες μας τις δυνάμεις. Αν τα νομοσχέδια είναι προς τη θετική κατεύθυνση, φυσικά και θα τα στηρίζουμε.

Με το υπό κύρωση Πρωτόκολλο, δεν αλλάζουν οι όροι της Σύμβασης του 1956, που, ήδη, έχει η Ελλάδα κυρώσει και χρησιμοποιείται. Το ψηφιακό δελτίο παράδοσης θα λειτουργεί παράλληλα και ισοδύναμα με το έγχαρτο -και λέω έγχαρτο γιατί εκτός από έντυπο μπορεί να είναι και χειρόγραφο- που ισχύει σήμερα και δεν προβλέπεται και αυτό είναι σημαντικό, λήξη της ισχύος του εγχάρτου στο υπό κύρωση νομοσχέδιο. Θα εξακολουθήσει να ισχύει, ώσπου να υπάρξει νέα νομοθέτηση.

Λέμε, λοιπόν, ότι το Πρωτόκολλο δεν κινείται σε λάθος κατεύθυνση, διότι σε πολλές περιπτώσεις ανώμαλης εξέλιξης μιας διεθνούς οδικής μεταφοράς, ιδίως, σε περίπτωση ολικής κλοπής ή και καταστροφής του μεταφερομένου εμπορεύματος μαζί με το έγχαρτο δελτίο παράδοσης και τα λοιπά συνοδευτικά έγγραφα, έχουν προκύψει στην πράξη αποδεικτικές δυσχέρειες, αλλά και αμφισβητήσεις, σχετικά με τους ειδικούς όρους της μεταφοράς, ακόμη και για το ίδιο το περιεχόμενο της μεταφοράς.

Όμως, δεν μπορούμε να μην απορήσουμε, κυρία Υπουργέ, με τον χρόνο της ανάσυρσής του από τα συρτάρια προς ψήφιση σήμερα. Το Πρόσθετο Πρωτόκολλο, του οποίου η κύρωση ζητείται, υπογράφηκε, όπως είπαν και άλλοι συνάδελφοι, στη Γενεύη, στις 20 Φεβρουαρίου του 2008, δηλαδή, πριν από 15,5 χρόνια. Οι ελληνικές εταιρείες, αλλά και οι ιδιώτες έμποροι και κατασκευαστές, χρησιμοποιούν στις δουλειές τους τις ψηφιακές τεχνολογίες, εδώ και χρόνια. Τούτη τη «μαύρη» εποχή, που η μισή χώρα έχει καεί, η άλλη μισή έχει πλημμυρίσει, που οι υποδομές της χώρας έχουν καταρρεύσει, επειδή οι λέξεις πρόνοια, πρόληψη και σοβαρός σχεδιασμός είναι άγνωστες στην Κυβέρνησή σας, βρήκατε ότι αυτή η Κύρωση ήταν επείγουσα και θα βοηθούσε στην ανασυγκρότηση της χώρας;

Ναι, πράγματι, καθυστέρησε, τώρα, όμως, ήταν ακόμη πιο άκαιρο. Έχει την πολυτέλεια και τον χρόνο το Υπουργείο σας να ασχολείται αυτές τις μέρες και αυτό τον καιρό με τέτοια νομοσχέδια, όταν δεν λειτουργεί ο σιδηρόδρομος στη χώρα; Ναι, δεν υπάρχει σιδηρόδρομος και ακούσαμε ότι δεν θα υπάρξει ενδεχομένως για έξι συναπτούς μήνες. Εγώ δεν βρίσκω αεροπλάνο να κατέβω και να ανέβω στη Θεσσαλονίκη, όπου είναι η Περιφέρεια μου, γιατί ο κόσμος χρειάζεται να μετακινηθεί και δεν υπάρχει σιδηρόδρομος. Είναι απόλυτη αρμοδιότητά σας αυτό. Έχουν καταρρεύσει γέφυρες, γέφυρες κακοφτιαγμένες, σπάνε φράγματα και αναχώματα, έχει καταστραφεί όλη η Θεσσαλία. Αυτό έχει άμεση και τρομακτική επίπτωση στις ζωές χιλιάδων ανθρώπων εκεί, αλλά σε λίγο και σε όλη τη χώρα με την έλλειψη προϊόντων, με τα χρήματα που θα απαιτηθούν για την ανασυγκρότηση.

Εμείς περιμέναμε και θέλαμε όλες οι υπηρεσίες του Υπουργείου, με την καθοδήγηση των Υπουργών, να ασχολούνται μέρα και νύχτα αυτόν τον καιρό με την επίλυση των προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί και με τον σοβαρό και υπεύθυνο σχεδιασμό για τη μη επανάληψή τους. Πραγματικά, δεν μπορούμε να αντιληφθούμε τις προτεραιότητες που βάζετε και φυσικά, ούτε τις επικροτούμε.

Επειδή έχουμε να πούμε και κάποια άλλα πράγματα, επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αφού σας ευχαριστήσω για την τήρηση του χρόνου, καθώς προχωρήσαμε αρκετά γρήγορα την επεξεργασία και καταγράφηκαν απολύτως οι απόψεις όλων των κομμάτων δια των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, να πούμε ότι ολοκληρώθηκε η συζήτηση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Σύμβασης επί του Συμβουλίου για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς (CMR) σχετικά με το Ψηφιακό Δελτίο Παράδοσης».

Στο σημείο αυτό θα προχωρήσουμε αμέσως στην ψηφοφορία.

Τον λόγο έχει η κυρία Σούκουλη - Βιλιάλη.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Υπέρ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης, όπως ξεκάθαρα προέκυψε από την τοποθέτησή του, εξέφρασε την επιφύλαξή του.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Πάνας, εξέφρασε την επιφύλαξή του, επίσης, στην τοποθέτησή του.

Τον λόγο έχει ο κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Δημητροκάλλης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. « ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Παπαϊωάννου.

**ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** 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», γίνεται δεκτό, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Το σχέδιο νόμου, σύμφωνα με την από 21/9/2023 Εισήγηση της Διάσκεψης των Προέδρων, θα εισαχθεί προς συζήτηση και ψήφιση στην Ολομέλεια, αύριο, Τρίτη 26 Σεπτεμβρίου και ώρα 10.00΄.

Λύεται η συνεδρίαση. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη - Βιλιάλη Μαρία - Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δάγκα Παρασκευή (Βιβή), Δελής Ιωάννης, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 17.10΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΕΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ- ΒΙΛΙΑΛΗ**