**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, 16 Οκτωβρίου 2023, ημέρα Δευτέρα και ώρα 16.10΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022, και της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και άλλες διατάξεις για τις μεταφορές».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, η Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, 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, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, 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), Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος και Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια).

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας

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

Στη συνεδρίαση παρευρίσκεται ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας και η Υφυπουργός Αρμόδια για θέματα Μεταφορών, κυρία Χριστίνα Αλεξοπούλου.

Ως προς τον προγραμματισμό των επόμενων συνεδριάσεων, η πρότασή μου είναι να συνεχίσουμε την επεξεργασία του σχεδίου νόμου αύριο Τρίτη 17 Οκτωβρίου με δύο συνεδριάσεις, στη 13:00΄ για την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων και ώρα 16:00΄ για την κατ’ άρθρον συζήτηση. Η επεξεργασία του νομοσχεδίου θα ολοκληρωθεί με τη β΄ ανάγνωση την Τετάρτη, μεθαύριο, δηλαδή, 18 Οκτωβρίου και ώρα 10:00΄. Οι συνεδριάσεις θα διεξαχθούν εδώ στην Αίθουσα Γερουσίας.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές να προτείνουν τους φορείς, οι οποίοι θα κληθούν αύριο. Οι προτάσεις για τους φορείς θα παρακαλέσω να κατατεθούν και εγγράφως στη Γραμματεία της Επιτροπής μας.

Τον λόγο για την πρόταση φορέων έχει ο κ. Λαζαρίδης, ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Καλησπέρα, κύριε Πρόεδρε, κυρία και κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Κατ’ αρχάς, κύριε Πρόεδρε, συμφωνώ απόλυτα με τον προγραμματισμό που ανακοινώσατε, σχετικά με τις συνεδριάσεις, έτσι ώστε το νομοσχέδιο την προσεχή Πέμπτη να εισαχθεί στην Ολομέλεια.

Η πρόταση που έχουμε για τους φορείς, οι οποίοι συνδέονται με την ενσωμάτωση της πρώτης Οδηγίας, είναι το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών, ο Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεων Αυτοκινήτων, η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών και για τη δεύτερη Οδηγία το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κύριε Λαζαρίδη. Θα παρακαλέσω και εγγράφως να καταθέσετε την πρότασή σας.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Αναμφίβολα, το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών, το Τεχνικό Επιμελητήριο σαφέστατα και τα άλλα που ανέφερε ο προλαλήσας συνάδελφος. Επιπρόσθετα, λόγω των διατάξεων του Υπουργείου προτείνω και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μάλιστα, να καταθέσετε και εσείς εγγράφως την πρότασή σας, κύριε Μαμουλάκη.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΠΑΣΟΚ, κ. Απόστολος Πάνας.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑΑΛΛΑΓΗΣ»):** Καλησπέρα σας. Σε ότι αφορά τις ημέρες, είμαστε σύμφωνοι με την πρόταση του Προεδρείου. Σίγουρα, προτείνουμε το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών, την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας, τον Ελληνικό Επιμελητηριακό Επιχειρηματικό Σύνδεσμο Μεταφορών και το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κύριε Πάνα.

Τον λόγο έχει ο κ. Δελής από το Κ.Κ.Ε..

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Δώστε μας λίγο χρόνο, κύριε Πρόεδρε, να δούμε αν έχουμε κάποιο φορέα. Τι χρονικό περιθώριο έχουμε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Δελή. Παρακαλώ μέχρι το πέρας της συνεδρίασης ενημερώστε μας σχετικά. Θα ακούσουμε αργότερα τις προτάσεις από την Ελληνική Λύση.

Τον λόγο έχει ο κ. Βαλτογιάννης.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΒΑΛΤΟΓΙΑΝΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Συμφωνούμε με τους φορείς που έχουν κληθεί, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Και εμείς δεν έχουμε διαφοροποίηση. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Βρεττέ.

Τον λόγο έχει η κυρία Κεφαλά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ):** Κύριε Πρόεδρε, να συμπληρώσουμε στους φορείς που έχουν προταθεί ήδη, την ΣΕΟΦΑΕ, το Συνδικάτο Επαγγελματιών Οδηγών Φορτηγών Αυτοκινήτων Ελλάδας, που δεν ειπώθηκε. Έχει ειπωθεί η Πανελλήνια Ένωση Οδηγών Φορτηγών;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ):** Ωραία. Είμαστε καλυμμένοι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία, ευχαριστούμε και εσάς, κυρία Κεφαλά.

Εισερχόμαστε τώρα στον κύκλο των τοποθετήσεων των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών. Ο χρόνος ομιλίας προσδιορίζεται στα δεκαπέντε λεπτά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Όποιος άλλος συνάδελφος, πέραν των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, θέλει να λάβει τον λόγο να ενημερώσει τη Γραμματεία, παρακαλώ.

Ξεκινάμε από τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, κ. Μακάριο Λαζαρίδη, ο όποιος έχει τον λόγο.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία και κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλούμαστε σήμερα εδώ να συζητήσουμε για το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που επιχειρεί την ενσωμάτωση δύο Ευρωπαϊκών Οδηγιών, της Οδηγίας 2022/738, η οποία τροποποίησε την Οδηγία 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και της Οδηγίας 2021/1187 περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που δημοσιεύθηκε στις 7 Ιουλίου 2021.

Πριν μπω στην ουσία του σχεδίου νόμου που θα συζητήσουμε από σήμερα και για τις επόμενες μέρες, θα ήθελα να σχολιάσω σύντομα το κορυφαίο πολιτικό ζήτημα των ημερών, τα αποτελέσματα των αυτοδιοικητικών εκλογών, ο β΄ γύρος των οποίων διεξήχθη χθες. Το αδιαμφισβήτητο συμπέρασμα που προκύπτει είναι, ότι η μεγάλη εικόνα δεν έχει αλλάξει, σε σχέση με αυτή, πριν από τρεις μήνες στις εθνικές εκλογές. Επιβεβαιώθηκε η πολιτική κυριαρχία της Νέας Δημοκρατίας και η εμπιστοσύνη των πολιτών στην Κυβέρνηση και στον Πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη. Η Νέα Δημοκρατία κατέγραψε στον α΄ γύρο, όπου συμμετείχαν οι υποψήφιοι όλων των κομμάτων, πάνω από το ποσοστό των εκλογών του Ιουνίου. Οι πολίτες στήριξαν τις επιλογές, τις οποίες κάναμε στις περισσότερες περιφέρειες της επικράτειας, με τα αποτελέσματα, μάλιστα, σε κάποιες από αυτές, να είναι, άκρως, εντυπωσιακά, ενώ χθες θέλησαν να στείλουν και συγκεκριμένα μηνύματα, τα οποία προφανώς και λαμβάνουμε υπόψη μας.

Το αποτέλεσμα στον β΄ γύρο δείχνει ότι υπήρξε αντισυσπείρωση όλων των κομμάτων της αντιπολίτευσης, απέναντι στους υποψηφίους της Νέας Δημοκρατίας. Αυτό καταγράφηκε σε όλες τις αναμετρήσεις σε δήμους και περιφέρειες. Σημειώνω εδώ, ότι η Νέα Δημοκρατία είναι κυρίαρχη πολιτικά, δεν έχει, όμως, ποσοστό πάνω από 50% που απαιτείται για να κερδίσει κάποιος στον β΄ γύρο. Η πολιτική της κυριαρχία οδήγησε σε αντισυσπείρωση όλων των υπόλοιπων κομμάτων απέναντι στους υποψηφίους της Νέας Δημοκρατίας.

Η Κυβέρνηση θα συνεχίσει να εργάζεται για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των πολιτών και να ακούει τα αιτήματα της κοινωνίας. Παρά τις δυσκολίες και τα εμπόδια και τα προβλήματα, η συμφωνία αλήθειας, το συμβόλαιο τιμής που έχει συναφθεί, μεταξύ της Νέας Δημοκρατίας και της κοινωνίας, τηρείται απαρέγκλιτα. Έχουμε τη βούληση, την ικανότητα και την αποφασιστικότητα να επιλύσουμε τα προβλήματα των πολιτών, να βελτιώσουμε την καθημερινότητά τους και την ποιότητα ζωής τους. Η λαϊκή εντολή είναι να συνεχίσουμε ακόμα πιο γρήγορα την υλοποίηση των υποσχέσεών μας, με έμφαση στο μεταρρυθμιστικό μας έργο. Και αυτό όταν τα κόμματα της αντιπολίτευσης εξακολουθούν να αναζητούν βηματισμό, δεν πείθουν και συνεχίζουν να βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από την κοινωνία.

Και κάτι τελευταίο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ, που από χθες το βράδυ θυμηθήκατε και επαναφέρατε τον προοδευτισμό σας. Προοδευτικό είναι να μειώνεις την ανεργία, να αυξάνεις τον κατώτατο μισθό, να αυξάνεις μισθούς και συντάξεις. Οι «πράσινες» πολιτικές είναι προοδευτικές. Προοδευτικό είναι να μειώνεις τους φόρους και τις ασφαλιστικές εισφορές, να φέρνεις ξένα κεφάλαια και πάνω απ’ όλα, προοδευτικό είναι να παρουσιάζεις την αναβαθμισμένη εικόνα της χώρας στον κόσμο. Αυτή είναι προοδευτική πολιτική και αυτό κάνει σήμερα η Νέα Δημοκρατία.

Πριν μπω στην ουσία του νομοσχεδίου, νομίζω ότι πρέπει να δούμε όλα τα κόμματα -και νομίζω ότι εδώ πρέπει να συμφωνήσουμε- τις πολιτικές εκείνες και τα εργαλεία που πρέπει να χρησιμοποιήσουμε, ούτως ώστε να αυξήσουμε τη συμμετοχή των πολιτών. Νομίζω ότι η αποχή περνάει οριζόντια και είναι πέρα και πάνω από κόμματα, πέρα και πάνω από πολιτικές και ιδεολογίες.

Νομίζω, επίσης, ότι το πρώτο που πρέπει να γίνει, είναι η ανάγκη να αποκατασταθεί η σχέση εμπιστοσύνης, ανάμεσα στους πολίτες και στους πολιτικούς, μία σχέση που έχει διαρραγεί και παρά τις προσπάθειες δεν φαίνεται αυτή η σχέση να αποκαθίσταται. Και όσο αυτή η σχέση εμπιστοσύνης δεν αποκαθίσταται -λυπάμαι που θα το πω- η χώρα δεν μπορεί

να πάει παραπέρα. Άρα, πρέπει όλοι μας να συμφωνήσουμε, για να αντιμετωπίσουμε αυτό το γεγονός.

Έρχομαι τώρα, στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών. Η χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές ρυθμίζεται σε ενωσιακό επίπεδο από το 1984 και την Οδηγία 84/647, που ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο. Η Οδηγία 2006/1/ΕΚ ήταν κωδικοποιητική και μεταφέρθηκε στο εθνικό δίκαιο με νόμο που περιείχε και εθνικές ρυθμίσεις για την απελευθέρωση των μισθώσεων, όπως η δυνατότητα των ιδιωτών να μισθώνουν φορτηγά με μέγιστο βάρος κάτω των 3,5 τόνων, από επιχειρήσεις εκμίσθωσης για προσωπικές τους ανάγκες, καθώς και η κατάργηση προηγούμενων περιορισμών, όπως το χρονικό όριο στη διάρκεια της μίσθωσης και η απαγόρευση μίσθωσης φορτηγών ιδιωτικής χρήσης με μέγιστο βάρος άνω των 6 τόνων.

Η Οδηγία 2022/738, αποτέλεσε μέρος του οδικού πακέτου 1, δηλαδή, της δέσμης των προτάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναθεώρηση του συνόλου της νομοθεσίας, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των μεταφορών και στο επάγγελμα του μεταφορέα. Η υιοθέτησή της καθυστέρησε, σε σχέση με τις υπόλοιπες νομοθετικές προτάσεις, γιατί τα περισσότερα κράτη - μέλη, ανάμεσά τους και η χώρα μας, είχαν σοβαρές επιφυλάξεις για τις ρυθμίσεις της. Λόγω της βαρύτητας των αλλαγών που φέρνει η Οδηγία 2022/738 και της ανάγκης για επικαιροποίηση και αναδιάρθρωση των υπόλοιπων προβλέψεων του ν.4093/2012, επιλέχθηκε η κατάρτιση νόμου, που θα ενσωματώνει τις νέες διατάξεις της Οδηγίας 2022/738 και θα τις καταστρώνει σε ένα ενιαίο κείμενο, με τις διατάξεις μεταφοράς της Οδηγίας 2006/1 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Η βασική αλλαγή που φέρνει η Οδηγία 2022/738 και που αποτέλεσε το αντικείμενο έντονου προβληματισμού στις διαπραγματεύσεις, είναι η υποχρέωση των κρατών μελών να απελευθερώσουν, τουλάχιστον, για τις μεταφορικές επιχειρήσεις, τις διασυνοριακές μισθώσεις οχημάτων, δηλαδή, τις μισθώσεις οχημάτων που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος. Ορισμένα κράτη μέλη τις είχαν, ήδη, απελευθερώσει πριν την Οδηγία, ενώ άλλα, όπως η Ελλάδα, δεν τις επέτρεπαν για τις επιχειρήσεις τους. Η επιφύλαξη συνδέεται και σχετίζεται με τη δυσχέρεια οδικού ελέγχου των μεταφορών και ιδίως των ενδομεταφορών, αφού, πλέον, η εθνικότητα του οχήματος, όπως φαίνεται από τα στοιχεία κυκλοφορίας, άδεια και πινακίδες, που δηλώνουν τη χώρα που τέθηκε σε κυκλοφορία, δεν θα υποδεικνύει απαραίτητα την εθνικότητα του μεταφορέα.

Για την αποσόβηση αυτού του προβλήματος, προβλέπεται ότι τα όργανα ελέγχου θα έχουν καθ΄ οδόν ταχεία πρόσβαση σε αξιόπιστη πληροφορία, για το ποια επιχείρηση διαθέτει και χρησιμοποιεί, τη συγκεκριμένη στιγμή, το όχημα που ελέγχεται. Αυτή η πληροφορία καταχωρείται σε πληροφοριακό σύστημα του κράτους μέλους του μισθωτή και θα είναι διαθέσιμη, μέσω διασύνδεσης, στις αρχές ελέγχου όλων των κρατών μελών. Επιπλέον, από ελληνικής πλευράς, επιλέχθηκε για τη διασυνοριακή μίσθωση, μεταξύ των διαθέσιμων δυνατοτήτων της Οδηγίας, η ρύθμιση που θα επέφερε τη μικρότερη αναστάτωση στην αγορά των υπηρεσιών μεταφορών, με πρόβλεψη για δυνατότητα αναθεώρησης στο άρθρο 14.

Στο πρώτο μέρος της συγκεκριμένης ρύθμισης, επομένως, ενσωματώνεται ακριβώς η προαναφερόμενη Οδηγία για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, η οποία εισήχθη στο ελληνικό δίκαιο με τον ν.4093/2012 και τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022 και ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στη μίσθωση οχημάτων στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, αλλά και για λογαριασμό τρίτων.

Η Οδηγία 2022/738, επιδιώκει τον εκσυγχρονισμό του νομικού πλαισίου, που αφορά στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με μισθωμένα οχήματα, προβλέποντας, ιδίως, την υποχρέωση των κρατών μελών να επιτρέπουν τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, ανεξαρτήτως του κράτους μέλους, θέση του οχήματος σε κυκλοφορία, ώστε οι επιχειρήσεις να επωφελούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων.

Σε αυτή την κατεύθυνση, προβλέπεται και μία σειρά ειδικότερων συμπληρωματικών διατάξεων. Επί της ουσίας, ο εκσυγχρονισμός των οδικών και εμπορευματικών μεταφορών είναι απαραίτητος, όχι μόνο για την επικαιροποίηση του υφιστάμενου πλαισίου, αλλά και για την κάλυψη κενών, ιδίως, όσον αφορά τη χρήση μισθωμένων οχημάτων.

Στο δεύτερο μέρος της ρύθμισης, ενσωματώνεται η Οδηγία 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Στόχος της Οδηγίας αποτελεί η κατά προτεραιότητα υλοποίηση συγκεκριμένων έργων μεταφορικής υποδομής, μέσω της εποπτείας, οργάνωσης και επιτάχυνσης διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται και προηγούνται της υλοποίησης των έργων. Αποσκοπεί, επίσης, στην επίτευξη μεγαλύτερης σαφήνειας, όσον αφορά στις διαδικασίες, τις οποίες πρέπει να ακολουθούν οι φορείς προώθησης των έργων, ειδικότερα, σε σχέση με την αδειοδότηση, τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων και άλλες διαδικασίες. Η Οδηγία εφαρμόζεται σε έργα που αποτελούν μέρος προκαθορισμένων τμημάτων του κεντρικού δικτύου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Βάσει του παραρτήματος, τα προκαθορισμένα τμήματα διασυνοριακών συνδέσεων για την Ελλάδα αφορούν πρώτον, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και συγκεκριμένα διασυνοριακές συνδέσεις και ελλείποντα τμήματα και δεύτερον, τις οδικές μεταφορές. Παράλληλα, καλύπτονται και μη διασυνοριακά έργα στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου με συνολικό κόστος, ανά έργο, άνω των 300 εκατομμυρίων ευρώ. Ωστόσο, τα κράτη μέλη δύναται να εφαρμόζουν την Οδηγία και σε άλλα έργα, στο κεντρικό και στο εκτεταμένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, ώστε να καταστεί δυνατή μία ευρύτερη εναρμονισμένη προσέγγιση των έργων υποδομής, των μεταφορών, καθώς και διασυνοριακών έργων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της.

Τα ως άνω έργα μπορούν να υλοποιούνται, είτε από δημόσιους φορείς, είτε από ιδιωτικούς. Θα πρέπει να επισημανθεί, ότι τα έργα διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών παρουσιάζουν καθυστερήσεις που οφείλονται σε χρονοβόρες και πολύπλοκες, κατά τη διαδικασία εφαρμογής, εγκρίσεων και αδειοδοτήσεων, απαραίτητων για την έναρξη κατασκευής των έργων υποδομής.

Σε εθνικό επίπεδο, οι σημαντικότερες καθυστερήσεις πριν την έναρξη κατασκευής των σιδηροδρομικών έργων υποδομής εντοπίζονται, σύμφωνα με τους φορείς υλοποίησης, δηλαδή, τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ στις ακόλουθες διαδικασίες, σε ότι αφορά στο συμβατικό στάδιο ωρίμανσης μελετών, στη διαδικασία έκδοσης απόφασης περιβαλλοντικών όρων, η οποία, όπως γνωρίζουμε καλά, περιλαμβάνει διαβούλευση με πλήθος φορέων, αρχαιολογικές υπηρεσίες, περιφέρειες, δήμους, οργανισμούς κοινής ωφέλειας.

Επίσης, κάποιες φορές, απαιτείται αναθεώρηση των μελετών, προκειμένου να ληφθούν υπόψιν οι παρατηρήσεις των φορέων στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Επιμέρους αδειοδοτήσεις απαιτούνται για κτιριακά έργα, αν περιλαμβάνονται τέτοια στο κύριο έργο. Αρμόδια υπηρεσία για την περιβαλλοντική αδειοδότηση των έργων είναι η Διεύθυνση Περιβαλλοντικών Αδειοδοτήσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Σχετικά με τη διαδικασία απόκτησης γης για την κατασκευή νέων έργων, προϋποθέτει την απαλλοτρίωση των απαραίτητων εκτάσεων. Η κήρυξη απαλλοτρίωσης γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ή με απόφαση του αρμόδιου Περιφερειάρχη σε κάποιες περιπτώσεις και προϋποθέτει την περιβαλλοντική αδειοδότηση, ενώ η συντέλεση της απαλλοτρίωσης απαιτεί δικαστική απόφαση προσδιορισμού προσωρινής τιμής μονάδας για την αποζημίωση.

Υπογραμμίζεται ότι η έλλειψη οργάνωσης των διαδικασιών αδειοδότησης και οι διασυνοριακές διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων που απαιτούνται πριν από την έναρξη υλοποίησης του έργου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, προκαλούν την αβεβαιότητα και την επιφυλακτικότητα των ιδιωτών επενδυτών, όσον αφορά τη συμμετοχή τους σε έργα υποδομών.

Η κατάσταση αυτή θέτει σε κίνδυνο την έγκαιρη υλοποίηση των έργων έως το έτος 2030 και επιπλέον συνεπάγεται σημαντικές καθυστερήσεις και έξοδα. Επισημαίνεται δε, πώς η ολοκλήρωση του έργου ως το 2030 αποτελεί υποχρέωση βάσει του Κανονισμού 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου αφορά τις μεταφορικές και μη επιχειρήσεις και τους εγκατεστημένους στην Ελλάδα επαγγελματίες που εκτελούν μεταφορικό έργο, καθώς και τους φορείς υλοποίησης των έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό, μάλιστα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει διοργανώσει δύο ημερίδες, με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων καλών πρακτικών και υποβολής διευκρινιστικών ερωτημάτων, ενώ απέστειλε κείμενο με ερμηνευτικές προσεγγίσεις επί των επιμέρους ζητημάτων της Οδηγίας που έθεσαν οι εκπρόσωποι των κρατών μελών.

Με τις παρεμβάσεις που δρομολογούμε με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, επιδιώκεται η ενίσχυση της επιχειρησιακής ευελιξίας των επιχειρήσεων, που μεταφέρουν εμπορεύματα για ίδιο λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων και η αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω επιχειρήσεων. Επίσης, μέσω της μίσθωσης οχημάτων, θα διευκολυνθεί η αντικατάσταση του στόλου οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων με οχήματα λιγότερο ρυπογόνα. Ταυτόχρονα, επιδιώκονται η εποπτεία, οργάνωση και επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται και προηγούνται της υλοποίησης των έργων, το οποίο θα επιφέρει απλούστευση, διαφάνεια και μεγαλύτερη αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα. Με την επίσπευση, εξάλλου, της ολοκλήρωσης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, μέσω της αύξησης του ποσοστού των υποδομών, που συμμορφώνονται με τα πρότυπα, επέρχεται έμμεσο όφελος στους χρήστες των μεταφορικών υποδομών μέσω της παροχής βελτιωμένων υπηρεσιών.

Για όλους αυτούς τους λόγους, θεωρώ ότι οφείλουμε να συμφωνήσουμε στην ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 222/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022 και της Οδηγίας 2021/1187 του

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Πρόκειται για εξέλιξη που συμβάλλει στη γεφύρωση ενός ακόμα χάσματος της χώρας μας από την Ε.Ε. και που θα δώσει ώθηση προς τα εμπρός στις επιχειρήσεις και τους επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας και εκτελούν μεταφορικό έργο, καθώς και στους φορείς υλοποίησης των έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Θεωρούμε ότι μπορούμε να συμφωνήσουμε όλες οι πτέρυγες του Κοινοβουλίου και σας καλώ να το αποδείξουμε στην πράξη, υπερψηφίζοντας το σχέδιο νόμου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω από το σημαντικό, κατά την άποψή μας, πολιτικό γεγονός που συντελέστηκε χθες σε επίπεδο Αυτοδιοίκησης Α΄ και Β΄ Βαθμού στη χώρα. Ένα πολιτικό γεγονός, που κατά την άποψή μας, συνιστά την πρώτη, βαθιά και διακριτή «ρωγμή» στην Κυβέρνηση του κυρίου Μητσοτάκη. Σε μία Κυβέρνηση, που επί πέντε συναπτά έτη, εις διπλούν, μάλιστα, έχει αναλάβει τις τύχες της χώρας και ειδικά τις τελευταίες 120 ημέρες ανεδείχθη, τόσο ευδιάκριτα και εύδηλα η αναποτελεσματικότητα, η κάκιστη διαχείριση σημαντικών ζητημάτων που έχουν λάβει χώρα και ειδικά ελέω της κλιματικής κρίσης ή «εγκληματικής» αλλαγής. Ρόδος, Έβρος, Εύβοια, θεσσαλικός κάμπος, Βόλος, νομίζω είναι περιοχές που έχουν μείνει ανεξίτηλα χαραγμένες οι απαράδεκτες, σε επίπεδο διαχείρισης, κινήσεις της Κυβέρνησης και των τοπικών ως επί το πλείστον δημοτικών και αυτοδιοικητικών αρχών.

Βεβαίως, ο ελληνικός λαός μίλησε χθες και κατά την άποψή μας ένα ευρύτατο προοδευτικό μέτωπο αποτυπώθηκε στην κάλπη και ειδικά σε περιοχές, όπως η Θεσσαλία, αλλά και σε πολλούς δήμους της χώρας, οι «γαλάζιοι» υποψήφιοι, οι «γαλάζιοι» δήμαρχοι αποτελούν παρελθόν και μάλιστα, ο εμβληματικότερος όλων, ο Δήμος Αθηναίων, άλλαξε χέρια, όχι μόνο ο Δήμος Αθηναίων, αλλά και ο Δήμος Θεσσαλονίκης. Στον Δήμο Ηρακλείου, είχαμε, επίσης, αλλαγές, στον Δήμο Πατρέων είχαμε συνέχεια, βέβαια, της λαϊκής συσπείρωσης. Θα σας αναφέρω μόνο το εξής, από τους δέκα κορυφαίους δήμους της χώρας, μόλις, οι δύο έχουν μία ευδιάκριτη «μπλε» στήριξη. Ο κ. Μαμάκος και ο Μπέος. Τώρα, το τι θα συμβεί αργότερα, δεν είναι, βέβαια, ζήτημα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, στο Ελληνικό Κοινοβούλιο αντιπαρατιθέμεθα με επιχειρήματα και απόψεις και σε αυτό θα κρίνει ο ελληνικός λαός στο μέλλον. Άλλωστε, σε 237 ημέρες από σήμερα, έχουμε μία άλλη, επίσης, πολύ σημαντική και κρίσιμη κάλπη, αυτή των Ευρωεκλογών. Οπότε, οψόμεθα μέχρι τότε.

Επιτρέψτε μου να εισέλθω στο νομοσχέδιο και προτού μπω στις λεπτομέρειες της ουσιαστικά κοινοτικής οδηγίας που μας απασχολεί, να ευχαριστήσω από το βήμα της Γερουσίας, το βήμα της εν λόγω Επιτροπής και τον Πρόεδρο του ΣΥΡΙΖΑ, τον Στέφανο Κασσελάκη για την εμπιστοσύνη του και την ανάληψη των καθηκόντων μου ως Τομεάρχης Υποδομών και Μεταφορών. Σε πολλά ζητήματα -και λέω της επιστημονικής μου ιδιότητας ως πολιτικού μηχανικού- νομίζω ότι μπορώ να φανώ χρήσιμος στο ελληνικό κοινοβούλιο, κατ’ αρχάς και στην κοινωνία.

Δεν μπορώ, όμως, να μην κάνω μία πολύ σύντομη αναφορά, οφείλω σημειολογικά και ηθικά, σε αυτό που συνιστά και αποτελεί ακόμα μία ιστορική εκκρεμότητα όλων μας, μία ιστορική ευθύνη. Η ανεξιχνίαστη, μέχρι τώρα, υπόθεση των Τεμπών και τα λάθη που

οδήγησαν στο μεγαλύτερο σιδηροδρομικό ατύχημα, που έχει λάβει χώρα ποτέ στην πατρίδα μας. Αυτό είναι μία ελάχιστη υποχρέωση μέχρι τέλους, να κυνηγήσουμε, να ψάξουμε να αναλύσουμε τα αίτια αυτής της θλιβερής υπόθεσης αυτού του δυστυχήματος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό σχέδιο νόμου αποτελεί, επί της ουσίας, την ενσωμάτωση δύο Οδηγιών, αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: της Οδηγίας 738/2022 για τη χρήση στο μέλλον οχημάτων χωρίς οδηγό και την Οδηγία 1187/2021 για τον εξορθολογισμό του τρόπου υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η Οδηγία 738/2022 αποτελεί τροποποίηση του Κανονισμού του 2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη, στο ελληνικό δίκαιο, με τον ν. 4093/2012, το Μεσοπρόθεσμο του 2012, δηλαδή, για όσους θυμούνται ή όσους ήταν εκείνη την εποχή στο Ελληνικό Κοινοβούλιο.

Ο αρχικός νόμος, επί της ουσίας, έθετε το γενικό πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης χρήσης του υφιστάμενου και αρκούντως δυναμικού των μεταφορικών οχημάτων σε όλες τις ευρωπαϊκές οικονομίες. Έθετε έτσι τον στόχο της επίτευξης οικονομιών κλίμακας μέσα από την ελαστικοποίηση των όρων ενοικίασης φορτηγών οχημάτων, τόσο μέσα σε κάθε χώρα, όσο και μεταξύ των κρατών μελών. Ήταν και είναι, δηλαδή, μία Οδηγία που στοχεύει στον πυρήνα της ιδέας της ενιαίας αγοράς και γι’ αυτό και το πλαίσιο που ενσωματώνουμε σήμερα, παρουσιάζει μικρό βαθμό ευελιξίας για τον εκάστοτε εθνικό νομοθέτη. Ενδιαφέρον έχει, ότι την ίδια, περίπου, περίοδο στη χώρα μας η παγκόσμια τράπεζα υλοποιούσε μία μελέτη για τα logistics, βασικό συμπέρασμα της οποίας ήταν το τεράστιο πλήθος μεταφορικού δυναμικού στις ελληνικές επιχειρήσεις που δεν αξιοποιούταν, γεγονός που έκανε τη δυνατότητα εκμίσθωσης οχημάτων, ιδιαιτέρως των μικρών οχημάτων, από τη μία επιχείρηση στην άλλη αναγκαία.

Η σημερινή Οδηγία εμβαθύνει στο υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο, επί της ουσίας με έναν μοναδικό τρόπο. Αν μέχρι τώρα, μία επιχείρηση μπορούσε να νοικιάσει οχήματα σε τρίτη χώρα για την πραγματοποίηση μεταφορικού έργου εκεί, χρησιμοποιώντας οχήματα αδειοδοτημένα εκεί, με την παρούσα τροποποίηση μία αλλοδαπή επιχείρηση μπορεί να μισθώσει, για παράδειγμα, σε τρίτη χώρα μέλος της κοινότητας, οχήματα για την πραγματοποίηση μεταφορικού έργου στην Ελλάδα. Η τροποποίηση αυτή απαιτεί σε έναν βαθμό και την ηλεκτρονικοποίηση και τυποποίηση των αποδεικτικών εγγράφων για την πραγματοποίηση αυτής της συναλλαγής, μεταξύ όλων των κρατών μελών, κάτι που πραγματοποιείται μέσα από την Οδηγία.

Για το πρώτο αυτό σκέλος του νομοσχεδίου, θα ήθελα να κάνω τρεις καίριες και σημαντικές, κατά την άποψή μας, παρατηρήσεις. Πρώτον, η συμπερίληψη των οχημάτων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης στις προβλέψεις του νόμου με το άρθρο 7, μάς φαίνεται ότι βρίσκεται στα όρια της Οδηγίας νομικά, καθώς οι δήμοι δεν ασκούν εμπορική δραστηριότητα και δυσκολευόμαστε να καταλάβουμε το σκεπτικό της πολιτικά, καθώς είναι προφανές, ότι ασκείται αθέμιτος ανταγωνισμός προς τις επιχειρήσεις του κλάδου των μεταφορών.

Δεύτερον, το μέτρο θέτει -και έθετε φυσικά και στο παρελθόν ήδη από το 2012- ένα ζήτημα, σχετικά με φορολογικές ανισότητες, μεταξύ διαφορετικών κρατών μελών. Αν, δηλαδή, ένας στόλος οχημάτων που δραστηριοποιείται στη Βόρεια Ελλάδα, για παράδειγμα, φορολογείται περισσότερο από ένα στη Βουλγαρία, είναι προφανές, ότι σε ένα περιβάλλον πλήρους απελευθέρωσης του πλαισίου λειτουργίας, είτε οι ελληνικές επιχειρήσεις θα έχουν ανταγωνιστικό μειονέκτημα, είτε θα πιέζονται να μετεγκατασταθούν.

Τρίτον, νομίζω ότι η κατάργηση όλων των μέχρι τώρα περιορισμών, που έθετε μέχρι σήμερα το νομικό πλαίσιο για τις επιχειρήσεις μεταφορών, όπως, για παράδειγμα, οι περιορισμοί, αναφορικά με το κλάσμα του στόλου μιας επιχείρησης, που δύναται να ενοικιάζεται ή, για παράδειγμα, η κατάργηση κάθε περιορισμού, σε σχέση με το μέρος του στόλου που πρέπει να επανδρώνεται και ούτω καθεξής, έχει προκαλέσει μεγάλη ανησυχία στον κλάδο, που αποτυπώθηκε στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης. Εξάλλου, στη δημόσια διαβούλευση, που σας ανέφερα, υπήρχαν σχόλια που έκαναν λόγο για τον μετασχηματισμό των επιχειρήσεων μεταφορών της χώρας σε επιχειρήσεις ουσιαστικά ενοικίασης φορτηγών δημόσιας χρήσης. Αυτό, εκτός των άλλων, αφήνει και μικρά, απελπιστικά μικρά περιθώρια διαπραγμάτευσης για τους εργαζόμενους στον κλάδο, καθώς οι ίδιοι γίνονται περισσότερο αναλώσιμοι σε αυτό το νέο διαμορφωμένο τοπίο.

Καταλαβαίνω ότι ειδικά οι δύο τελευταίες παρατηρήσεις συνδέονται με τη γενική φιλοσοφία της Οδηγίας και όχι απαραιτήτως με τη βούληση της Κυβέρνησης. Νομίζω, όμως, ότι οφείλουμε τις επόμενες ημέρες να επεξεργαστούμε, να συζητήσουμε και εν τέλει, νομοτεχνικά να βελτιώσουμε την υφιστάμενη κατάσταση.

Στο δεύτερο μέρος του νόμου, έχουμε την ενσωμάτωση της Οδηγίας 1187/2021, για την επιτάχυνση της υλοποίησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Υπενθυμίζεται ότι η ιδέα της δημιουργίας του δικτύου μάς πηγαίνει πίσω στο 2013, στην περίοδο, δηλαδή, που η Επιτροπή αναζητούσε μεγάλα δημόσια έργα, για να καταστεί εφικτή η μακροοικονομική έξοδο της ευρωζώνης από την κρίση. Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, όπως αυτό περιγραφόταν στον Κανονισμό 1315/2013, περιλαμβάνει δύο διακριτά επίπεδα σχεδιασμού, ένα εκτεταμένο και ένα κεντρικό. Ο ορίζοντας ολοκλήρωσης του πρώτου είναι το 2050, ενώ του δεύτερου, του κεντρικού το 2030.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνονταν στα διασυνοριακά έργα, που θα είχαν εμφανείς επιπτώσεις και στην εμβάθυνση της ενιαίας αγοράς. Έτσι, με την παρούσα Οδηγία ορίζονται δεσμευτικές προθεσμίες για τη σύνταξη των προπαρασκευαστικών μελετών των έργων του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Ορίζεται η υποχρέωση σύνταξης κοινού χρονοδιαγράμματος υλοποίησής τους, μεταξύ διαφορετικών κρατών μελών, σε περίπτωση, πάντοτε, διασυνοριακών έργων και δίνεται η δυνατότητα να προσδιοριστεί ένας μονάχα κοινός φορέας, ο οποίος στο μέλλον να «τρέχει» με ενιαίο τρόπο τις διαγωνιστικές διαδικασίες και στις δύο μεριές των συνόρων, στη βάση μιας διακρατικής συμφωνίας.

Στον βαθμό που η εν λόγω Οδηγία αφορά στον τρόπο υλοποίησης μιας καθαρά πανευρωπαϊκής πολιτικής στο πεδίο των μεταφορών και των υποδομών, δεν υπάρχουν και πολλά περιθώρια κριτικής. Θα έχει, ωστόσο, όμως, πραγματικά, ενδιαφέρον να μας ενημερώσει ο κ. Υπουργός, που βρίσκεται σήμερα εδώ, στην Επιτροπή, για τη μέχρι τώρα πορεία υλοποίησης των έργων που εντάσσονται στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, καθώς, φυσικά, να μας ενημερώσει και για τα έργα, τα οποία στο μέλλον θα απολαύσουν τις ειδικές μέριμνες και τα αυστηρά χρονοδιαγράμματα που περιγράφονται στο παρόν νόμο.

Για την ώρα, αυτές ήταν οι παρατηρήσεις, εκ μέρους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Πριν δώσουμε τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ, θα σας ανακοινώσω τους φορείς που προτείνατε και θα κληθούν αύριο στην ακρόαση φορέων.

Έτσι, λοιπόν, θα κληθούν το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών, μία κοινή πρόταση από Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ, ο Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεων Αυτοκινήτων, η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ο Ελληνικός Επιμελητηριακός Επιχειρηματικός Σύνδεσμος Μεταφορών και το Συνδικάτο Επαγγελματιών Οδηγών Φορτηγών Αυτοκινήτων.

Αυτοί είναι και οι φορείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Τον λόγο έχει ο κ. Πάνας.

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

Δεν είχα σκοπό να κάνω κάποιο σχόλιο για τις αυτοδιοικητικές εκλογές. Θεωρώ όμως, ότι οι τοποθετήσεις που έγιναν, σε μία πολύ περίεργη περίοδο για τη χώρα μας, που και η Αυτοδιοίκηση πρέπει να θεωρείται συμμετοχή, αλλά και οι όροι προοδευτισμός και προοδευτικότητα πρέπει να έχουν την πραγματική τους έννοια.

 Νομίζω, ότι χθες επανήλθαμε σε μία πολιτική κανονικότητα. Σε μία πολιτική κανονικότητα, στην οποία και ο θεσμός της Αξιωματικής, αλλά και της ελάσσονας Αντιπολίτευσης μπορούν, πλέον, να εκφραστούν. Δεν αντιλαμβάνομαι λοιπόν, τον λόγο που προσπαθούν από θέση εκπρόσωποι, κυρίως, της Κυβέρνησης και της Νέας Δημοκρατίας να κάνουν το άσπρο-μαύρο, από τη στιγμή που ο ίδιος Πρωθυπουργός είπε ξεκάθαρα, ότι «η χθεσινή βραδιά ήταν μία κακή βραδιά».

Βέβαια, και αν δεν είχαμε εργαλειοποίηση του ίδιου του θεσμού. Τι σημαίνει εργαλειοποίηση του θεσμού; Σημαίνει το 43%. Σημαίνει τα ψηφοδέλτια «σεντόνια» με διπλούς υποψηφίους συμβούλους. Σημαίνει συζήτηση που δεν έγινε για τον θεσμό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τι θα δώσει στην τοπική κοινωνία. Να ξέρετε ότι αυτές οι δύο εβδομάδες θα ήταν πολύ πιο δυσμενείς πολιτικά και αυτοδιοίκητα για εσάς. Και αυτό δεν το λέω με τη μομφή της Αντιπολίτευσης, αλλά με τη μομφή προστασίας και της μη εργαλειοποίησης, πλέον, θεσμών, όπως αυτού της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, κάτι που έγινε νομοθετικά εδώ στη Βουλή και φτάσαμε σε αυτά τα πολιτικά αποτελέσματα, τα οποία είχαμε και αυτό έχει σχέση συγχρόνως και με την μεγάλη αποχή. Μην ψάχνουμε μεγάλη αποχή, όταν βγάζουμε τον Δήμαρχο με το 43%, όταν δίνουμε υπεραρμοδιότητες στον εκάστοτε δήμαρχο, όταν αποσιωπούμε τον ρόλο του Δημοτικού Συμβουλίου, όταν φτιάχνουμε ψηφοδέλτια διπλά και τριπλά σαν να είμαστε συνδικαλιστικές παρατάξεις. Αυτό έγινε εδώ μέσα και εκφράστηκε έξω και δυστυχώς, το νομοθετικό κομμάτι αφορά εσάς.

Στα του νομοσχεδίου τώρα, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινάμε, σήμερα την επεξεργασία του προτεινόμενου σχεδίου νόμου για την ενσωμάτωση της Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Θα ήθελα να ξεκινήσω την τοποθέτησή μου, κάνοντας μία σύντομη αναφορά στην κατάσταση που επικρατεί αυτή τη στιγμή στη χώρα μας και στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Συγκεκριμένα, είχαμε πριν λίγους μήνες τις καταστροφικές πλημμύρες που έπληξαν την περιοχή της Θεσσαλίας και έφεραν στην επιφάνεια χρόνια θέματα και ζητήματα σε επίπεδο υποδομών, αλλά και στον τομέα των μεταφορών. Γίναμε όλοι μάρτυρες των αποκλεισμένων για ημέρες περιοχών και της παντελούς απουσίας του σχεδίου θωράκισης και της προστασίας των περιουσιών των Ελλήνων πολιτών. Δεν υπήρξε, ουσιαστικά, καμία πρόβλεψη και μελέτη για την αντιμετώπιση τέτοιων εκτάκτων συνθηκών, παρά το ότι υπήρχε, εδώ και πολύ καιρό, κώδωνας κινδύνου από σύσσωμο τον επιστημονικό χώρο.

Βέβαια, δεν αποτελεί αυτό λεκτική υπερβολή. Αυτό που θέλω να επισημάνω είναι ότι από το 2007, η Ειδική Γραμματεία Υδάτων, στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, είχε εκπονήσει ειδική μελέτη και ουδείς προειδοποιούσε για τα επερχόμενα πλημμυρικά φαινόμενα στη Θεσσαλία και τη Μαγνησία. Παρέμεινε, όπως φάνηκε πολύ καλά, κλειδωμένη στα συρτάρια όλων των υπευθύνων.

Σε ότι αφορά στα θέματα των μεταφορών, ξέρετε καλά ότι τμήματα των εθνικών και επαρχιακών δρόμων παρέμειναν κλειστά, λόγω καταστροφών που υπέστησαν, υποχρεώνοντας, μάλιστα, τα οχήματα που εκτελούσαν μεταφορικό έργο να διανύσουν τεράστιες εναλλακτικές διαδρομές και αποστάσεις, για να προσεγγίσουν τον τελικό τους προορισμό. Είναι προφανές, λοιπόν, ότι προκλήθηκε τεράστια οικονομική επιβάρυνση και μεγάλες καθυστερήσεις, τόσο στις αποστολές, όσο και στους παραλήπτες των προϊόντων. Δυστυχώς, ζήσαμε πάλι μία κατάσταση, που δεν αρμόζει σε ένα κράτος οργανωμένο, που βέβαια, θέλει να αυτοαποκαλείται και επιτελικό. Θα βάλω, όμως, μία τελεία στην αναφορά μου για τα τραγικά αυτά γεγονότα, ελπίζοντας και πιστεύοντας, ότι όλοι από κοινού με την πρόληψη, με τη συμπόρευση, αλλά και με τη μελέτη των αρμόδιων φορέων με τον επιστημονικό τομέα, δεν θα επιτρέψουμε να ξαναζήσουμε τέτοιες τραγικές στιγμές.

Σε ότι αφορά στον κλάδο των οδικών μεταφορών, τα τελευταία χρόνια δέχεται και υπομένει τη μία κρίση πίσω από την άλλη, δίχως να λαμβάνονται πραγματικά και ουσιαστικά μέτρα στήριξης για την ενίσχυση του κλάδου από την ίδια την πολιτεία. Η οικονομική και ενεργειακή κρίση, η πανδημία, ο ρωσοουκρανικός πόλεμος δεν αφήνουν περιθώρια εξέλιξης και ανάπτυξης του συγκεκριμένου κλάδου, ενώ, παράλληλα, δημιούργησαν και άλλα προβλήματα, στα οποία, δυστυχώς, παραμείνατε και η προηγούμενη πολιτική ηγεσία –ένας λόγος παραπάνω- ως θεατής. Η μείωση, για παράδειγμα, του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης στα καύσιμα, έστω και για λίγους μήνες, που έχουμε προτείνει ως ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής, θα επέφερε, προφανώς, θετική επίδραση στη μείωση των τιμών των καυσίμων και ομοίως, κατ’ επέκταση, μείωση του κόστους που επιβαρύνονται οι χρήστες μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως, επίσης, τα νοικοκυριά και οι επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν πετρέλαιο θέρμανσης, συμβάλλοντας, στην ουσία, στην ελάφρυνση του οικονομικού κόστους, με το οποίο επιβαρύνονται οι καταναλωτές και επιχειρήσεις.

Τέλος, θα παρέσυρε προς τα κάτω, τόσο τα κόμιστρα των μεταφορών, όσο και τις τελικές τιμές των προϊόντων στους καταναλωτές, ενώ το κόστος των καυσίμων δεν θα καθιστούσε τη μεταφορά εμπορευμάτων απαγορευτική, αμβλύνοντας έτσι τις επιπτώσεις από τις αυξημένες τιμές των καυσίμων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να μην μακρηγορώ, σχετικά με την επεξεργασία του νομοσχεδίου και την α΄ ανάγνωση, αξίζει να σημειωθεί πώς έπειτα από την ενδελεχή παρακολούθηση της δημόσιας διαβούλευσης, διαπιστώσαμε ότι οι εκπρόσωποι των φορέων του κλάδου των μεταφορών εκφράζουν ενστάσεις για συγκεκριμένα άρθρα του πρώτου μέρους. Εκτιμούμε, επομένως, πώς για να εκφράσουμε μία ολοκληρωμένη και τεκμηριωμένη άποψη, επί των συγκεκριμένων άρθρων, θα πρέπει να ακούσουμε και να επεξεργαστούμε με προσοχή τους προβληματισμούς και τις συγκεκριμένες ενστάσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων, ώστε παράλληλα με την ενσωμάτωση της ευρωπαϊκής Οδηγίας στο ελληνικό δίκαιο, να διασφαλιστεί ο εγχώριος κλάδος των μεταφορών και οι αντίστοιχες ελληνικές εταιρείες.

Το παρόν σχέδιο νόμου, προφανώς, σε ένα μέρος κινείται προς τη θετική κατεύθυνση καθώς επιδιώκεται η εποπτεία, η οργάνωση, η απλοποίηση και η επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης, που απαιτούνται και προηγούνται της υλοποίησης των έργων,

το οποίο θα φέρει απλούστευση, διαφάνεια και μεγαλύτερη αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα. Όμως, δεν απαντά στο ερώτημα πώς θα διασφαλιστεί ο εγχώριος κλάδος των μεταφορών και οι αντίστοιχες ελληνικές επιχειρήσεις.

Επιπλέον, η παρούσα ευρωπαϊκή Οδηγία δύναται να εξελίξει τον ν.3887/2010, που επί Κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ θεσμοθετήθηκε, και περιείχε διατάξεις της Οδηγίας 2006/1 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Ο νόμος αυτός αποτέλεσε το πλαίσιο, που θα καθόριζε το μέλλον των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και έθεσε, στην ουσία, τα θεμέλια, πάνω στα οποία θα οικοδομούνταν ο εξορθολογισμός, ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας, καθιστώντας τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, αφενός βιώσιμες, αφετέρου ανταγωνιστικές.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα τελευταία χρόνια η παγκοσμιοποίηση των αγορών και η ραγδαία τεχνολογική πρόοδος έχουν διαμορφώσει νέα δεδομένα στον ρόλο που διαδραματίζουν οι μεταφορές στην εθνική και την παγκόσμια οικονομία. Στο σύγχρονο, λοιπόν, περιβάλλον του διεθνούς ανταγωνισμού ως μείζονος σημασίας στόχοι για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων ορίζονται οι απαιτήσεις για ασφαλή, αξιόπιστη, έγκαιρη, με φιλική προς το περιβάλλον και με χαμηλό κόστος μεταφορά αγαθών και υπηρεσιών. Δεν μπορούμε να αρνηθούμε πώς οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν ένα υποσύστημα του συστήματος μεταφορών και το εθνικό σύστημα μεταφορών με τη σειρά του, αποτελεί υποσύστημα του παγκόσμιου συστήματος μεταφορών, επηρεαζόμενο από τις διεθνείς εξελίξεις.

Επομένως, οφείλουμε να δημιουργήσουμε ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο που να συμβαδίζει με το ευρωπαϊκό δίκαιο, τις διεθνείς συνθήκες, τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες της χώρας και τις πραγματικές ανάγκες του μεταφορικού κλάδου προσανατολιζόμενο και στην ευρωπαϊκή πολιτική, που δεν είναι άλλη από τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού ενιαίου χώρου μεταφορών, αποφεύγοντας τα λάθη του παρελθόντος. Η ένστασή μας, όμως, έγκειται στο γεγονός, ότι πολλές φορές στην προσπάθειά μας να εναρμονίσουμε το ελληνικό δίκαιο με το νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχουμε υποπέσει σε κάποιες αστοχίες. Αυτές νομίζω ότι θα μας δοθεί η δυνατότητα, μέσω των επόμενων συνεδριάσεων και των παρεμβάσεων των φορέων να τις διορθώσουμε.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Πάνα.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., κ. Γιάννης Δελής.

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

Βεβαίως, η επικαιρότητα δεν έχει μόνο τις δημοτικές εκλογές, έχει και το δράμα του παλαιστινιακού λαού, ένα δράμα που συνεχίζεται, εδώ και δεκαετίες.

Όμως, μιας και το έφερε η κουβέντα, να αναφερθούμε στις δημοτικές εκλογές. Νομίζω ότι δύο είναι τα βασικά πολιτικά συμπεράσματα που προκύπτουν από τον χθεσινό δεύτερο γύρο των τοπικών εκλογών. Βέβαια, τα ψηφοδέλτια της Λαϊκής Συσπείρωσης, αυτά που στήριξε, δηλαδή, το Κ.Κ.Ε., είχαν πολύ σημαντικές επιτυχίες.

Ποια ήταν αυτά τα συμπεράσματα; Το πρώτο συμπέρασμα είναι ότι επιβεβαιώνεται εκ νέου ο συνολικά αρνητικός συσχετισμός για τα λαϊκά συμφέροντα, από τα αποτελέσματα

αυτών των εκλογών. Όμως, την ίδια στιγμή, γιατί ακόμα και στην πιο μεγάλη «νύχτα» υπάρχουν φωτεινά σημάδια, σταθεροποιείται και ενισχύεται περαιτέρω ένα διακριτό «ρεύμα», το οποίο αμφισβητεί αυτή την κυρίαρχη πολιτική, έτσι όπως υλοποιείται απ’ όλα διαδοχικά τα κυβερνητικά κόμματα, όλα τα χρόνια. Και αυτό το «ρεύμα» εκδηλώνεται και με τον «απεγκλωβισμό» σημαντικών εργατικών λαϊκών δυνάμεων από τα αστικά κόμματα, αλλά ταυτόχρονα και με τη μαχητική τους και έμπρακτη συμπόρευση με τις δυνάμεις του Κ.Κ.Ε., εν προκειμένω στην τοπική διοίκηση.

Όσο για το συνεχιζόμενο δράμα του παλαιστινιακού λαού που έχει, βέβαια, θύτη, που δεν είναι άλλος από τη δολοφονική πολεμική μηχανή του Ισραήλ, εδώ και δεκαετίες, στο απόσπασμα στήνεται το δικαίωμα ενός λαού στην ελευθερία του και ταυτόχρονα, στο να έχει αυτός ο λαός το δικό του κράτος. Πότε θα εφαρμόσετε, αλήθεια, την απόφαση που πήραμε, εδώ μέσα στη Βουλή, για την αναγνώριση του κράτους του Ισραήλ; Πότε; Πότε σκοπεύετε να το κάνετε;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ:** *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Έχετε ακούσει ποτέ για τη ΧΑΜΑΣ;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»:** Αυτό το δικαίωμα, λοιπόν, του παλαιστινιακού λαού είναι, αυτή τη στιγμή, στο απόσπασμα, στο να έχει το δικό του κράτος, σύμφωνα με τη διεθνή νομιμότητα, που συνέχεια την επικαλείστε, σύμφωνα, δηλαδή, με τις αποφάσεις του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Το πρόβλημα, κύριε Παναγιωτόπουλε, και το ξέρετε πάρα πολύ καλά, δεν ξεκίνησε το περασμένο Σάββατο, με τις ενέργειες της ΧΑΜΑΣ. Έχει ξεκινήσει, εδώ και δεκαετίες.

Τώρα, για να πάμε και στο νομοσχέδιο. Πρόκειται για την ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο μιας Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 2006 ακόμα, το μακρινό, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς τον οδηγό τους, στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, η οποία τροποποιήθηκε πέρυσι το 2022. Πρόκειται, δηλαδή, για έναν ακόμα κρίκο στην αλυσίδα της πολιτικής της λεγόμενης απελευθέρωσης της αγοράς των οδικών μεταφορών, τόσο των διεθνών, όσο και της εσωτερικής αγοράς των κρατών μελών.

Ο γενικότερος σκοπός αυτής της Οδηγίας δεν είναι άλλος, παρά η ενίσχυση της ελεύθερης κυκλοφορίας, σε αυτή την ενιαία καπιταλιστική αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των μεγάλων επιχειρήσεων, οι οποίες μεγάλες επιχειρήσεις θέλουν να εκμεταλλευθούν τις χαμηλές τιμές, που υπάρχουν σε ορισμένα κράτη μέλη και που είναι ασφαλώς πιο συμφέρουσες από τη χρήση των δικών τους οχημάτων.

Συνεπώς, επιδιώκουν να μεγαλώσουν τα μερίδια αγοράς τους, τόσο στις διεθνείς, όσο και στις εσωτερικές οδικές μεταφορές, σε άλλα κράτη μέλη. Είναι αυτό ένα αυθαίρετο και πολύ βολικό συμπέρασμα που βγάζουμε εμείς στο Κ.Κ.Ε.; Όχι, βέβαια. Το λέει η ίδια η Αιτιολογική Έκθεση. Διαβάζω ακριβώς, ότι «η Οδηγία 2022/738 επιδιώκει τον εκσυγχρονισμό του νομικού πλαισίου που αφορά στις οδικές εμπορικές μεταφορές», κ.λπ., για να πάμε στο επίμαχο σημείο, «ώστε οι επιχειρήσεις να επωφελούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων». Τι άλλο να πει; Νομίζω το λέει πεντακάθαρα.

Θυμίζουμε ότι η αρχική Οδηγία, αυτή, δηλαδή, του 2006, επέτρεπε στα κράτη μέλη να περιορίζουν τη χρήση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων μεικτού βάρους, άνω των έξι τόνων, για μεταφορές και περιόριζε η αρχική Οδηγία τη χρήση οχήματος που έχει μισθωθεί σε κράτος-μέλος διαφορετικό από εκείνο, στο οποίο είναι εγκατεστημένη η

επιχείρηση που μισθώνει το όχημα. Η ισχύουσα, όμως, από το 2022 Οδηγία, δηλαδή, αυτή που έρχεται προς κύρωση σήμερα, καταργεί όλους αυτούς τους περιορισμούς και τα δικαιώματα επί αυτών των περιορισμών, που είχαν παλαιότερα τα κράτη μέλη, με στόχο βέβαια να επιτρέψει να χρησιμοποιούνται στο έδαφος κάθε κράτους μέλους οχήματα, που έχουν μισθώσει επιχειρήσεις, εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους μέλους και να χρησιμοποιούνται οχήματα μισθωμένα σε άλλο κράτος μέλος για δύο διαδοχικούς μήνες τον χρόνο. Σύμφωνα δε, με την Οδηγία, δίνεται η δυνατότητα στις επιχειρήσεις, στις μεγάλες επιχειρήσεις, προφανώς, να κάνουν χρήση, γιατί αυτές θα κάνουν χρήση αυτών των διατάξεων, εκείνου του αριθμού οχημάτων, ο οποίος αντιστοιχεί, τουλάχιστον, στο 25% του συνολικού στόλου των οχημάτων που τους ανήκουν.

Είναι καινούργια αυτά τα ζητήματα που εισάγονται στην ελληνική νομοθεσία; Κάθε άλλο. Η αφετηρία αυτού του ζητήματος τέτοιων ρυθμίσεων, βρίσκεται σε προηγούμενους νόμους της απελευθέρωσης από τα μνημόνια, εκείνα που πριν από μία δεκαετία και πλέον, εισήγαγαν, βέβαια, την ευρεία χρήση φορτηγών ιδιωτικής χρήσης στην εμπορευματική μεταφορά, με σοβαρότατες αρνητικές συνέπειες για τους ελεύθερους επαγγελματίες του κλάδου. Νομίζω, ότι όλοι μας έχουμε λάβει μία επιστολή από το σχετικό σωματείο όλων αυτών, οι οποίοι έχουν στην κατοχή τους φορτηγά δημόσιας χρήσης. Αυτοί είναι που πλήττονται. Η λογική, βεβαίως, είναι η πλήρης απελευθέρωση της διαδικασίας μίσθωσης - εκμίσθωσης οχημάτων για οπουδήποτε και για οτιδήποτε.

Το καινούργιο στοιχείο είναι, ότι, πλέον, στη διαδικασία μίσθωσης αυτών των οχημάτων, δεν έχει σημασία καμία σε ποια χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει εκδοθεί η άδεια του οχήματος. Φυσικά, ο στόχος αυτών των ρυθμίσεων -και αυτά τα λέει η έκθεση συνεπειών ρύθμισης- δεν είναι άλλος από την περαιτέρω ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ευελιξίας, με άρση των όποιων περιορισμών υπήρχαν μέχρι τώρα στη λειτουργία της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών, η οποία, βεβαίως, άρση αντικειμενικά ευνοεί τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και της χώρας μας, είτε αυτές δραστηριοποιούνται στον χώρο της εκμίσθωσης οχημάτων, είτε αυτές που έχουν το κεφάλαιο και είναι σε θέση να μισθώνουν σε μαζική κλίμακα οχήματα από μία άλλη τρίτη χώρα.

Ενισχυμένες, βέβαια, βγαίνουν και οι ελληνικές μεγάλες εταιρείες, μεταφορικές και μη, οι οποίες διευκολύνονται στην εκμίσθωση του στόλου τους στο εξωτερικό, όταν αυτός δεν αξιοποιείται βέβαια για ιδία χρήση. Ενιαία αγορά, δηλαδή, με λίγα λόγια ελεύθερη κυκλοφορία, δυνατότητες μικρότερου κόστους για επιχειρήσεις, καμία, μα καμία, απολύτως, πρόβλεψη για την προστασία των εργαζομένων που θα εργάζονται σε αυτά τα μισθωμένα οχήματα. Δεν υπάρχει ούτε λέξη σε αυτή την Οδηγία, παντού, σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ταυτόχρονα, υπάρχει και το άρθρο 7, το οποίο προβλέπει τη δυνατότητα να εκμισθώνουν τα φορτηγά τους οχήματα οι δήμοι και τα νομικά πρόσωπα των δήμων. Χθες, είχαμε δημοτικές εκλογές. Που να τα μισθώνουν; Σε μη μεταφορικές επιχειρήσεις και επαγγελματίες μη μεταφορείς. Θα μου πείτε αντίστοιχη διάταξη υπήρχε και σε έναν παλαιότερο νόμο του 2012, τον ν. 4093. Επανέρχεται, λοιπόν, αυτή διάταξη, για να εμπεδωθεί ακόμα καλύτερα και να εφαρμοστεί. Φυσικά, αυτό δεν πρόκειται για τίποτε άλλο, παρά για μία διάταξη που έρχεται να ενισχύσει «φόρα παρτίδα» τη λογική της επιχειρηματικής λειτουργίας των δήμων.

Αυτά τα ζητήματα, δηλαδή, που ανοίγαμε εμείς στις δημοτικές εκλογές και που απέφευγαν συστηματικά όλες οι υπόλοιπες δυνάμεις, που είχαν ψηφοδέλτια στις δημοτικές εκλογές, έρχεται το σημερινό νομοσχέδιο και το νομοθετεί. Τα οχήματα των δήμων, όσα έχουν απομείνει από αυτά, γιατί έχουν και τεράστιες ελλείψεις ως γνωστόν, να έχουν τη δυνατότητα οι δήμοι να τα εκμισθώνουν σε άλλες εταιρείες και σε άλλους που τα έχουν ανάγκη, αδιαφορώντας, ίσως, προκειμένου να ενισχύσουν τα έσοδά τους, ακόμα και για τις ανάγκες των ίδιων των δημοτών τους.

Στο άρθρο 14, μάς κάνει εντύπωση, ότι στις λεγόμενες εξουσιοδοτικές διατάξεις, προβλέπεται η δυνατότητα με υπουργική απόφαση να μπορούν να τροποποιούνται οι όροι του άρθρου 5, για τη χρησιμοποίηση από μεταφορικές επιχειρήσεις σε ελληνικό έδαφος μισθωμένων οχημάτων. Δηλαδή, νομοθετηθείται η δυνατότητα να αλλάζουν αυτοί οι όροι που έρχονται με αυτό το νομοσχέδιο, κατά το δοκούν, ακόμα και σε σχέση και με το τι προβλέπει αυτό το νομοσχέδιο που συζητούμε, ανάλογα πάντα με τα συμφέροντα των μεγάλων επιχειρήσεων του κλάδου.

Συνοπτικά, το νομοσχέδιο - Οδηγία εξυπηρετεί την ελεύθερη κυκλοφορία, τη συγκέντρωση και τη συγκεντροποίηση του κεφαλαίου, μία αντικειμενική διαδικασία που εξελίσσεται έτσι κι αλλιώς. Η νομοθέτηση έρχεται, ακριβώς, για να θεσμοθετήσει μια πραγματικότητα, στα πλαίσια και της απελευθέρωσης της αγοράς υπηρεσιών, δίνοντας τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να μειώνουν το κόστος, αυξάνοντας, βέβαια, την κερδοφορία τους, «συνθλίβοντας», ταυτόχρονα, τους μικρούς αυτοαπασχολούμενους του κλάδου και επιδεινώνοντας περαιτέρω τη θέση και τα δικαιώματα των εργαζομένων που θα εργάζονται με μισθωμένα οχήματα παντού σε όλα τα κράτη μέλη.

Αναφέρθηκα, κυρίως, στο πρώτο μέρος αυτού του νομοσχεδίου, αλλά και το δεύτερο μέρος, που, μεταφορικά και κυριολεκτικά, «στρώνει το έδαφος», για να λειτουργήσουν αυτές οι μεταφορές, είναι παρεμφερές. Θα τοποθετηθούμε στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής.

Πάντως, επί της αρχής, καταψηφίζουμε το σημερινό νομοσχέδιο. Ευχαριστώ.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ (Προεδρεύων 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, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, 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), Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Μπούμπας

Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος και Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια).

Τον λόγο έχει ο κ. Μπούμπας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ -ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αφορμή και τις χθεσινές επαναληπτικές εκλογές, η θέση της Ελληνικής Λύσης είναι πάγια έξω από κόμματα, χρώματα και αρώματα, διότι αυτό δεν είναι αυτοδιοίκηση, είναι ετεροδιοίκηση και το ξέρετε πάρα πολύ καλά.

Επειδή έχω κι εγώ εμπειρία από την Αυτοδιοίκηση, όπως και ο επικεφαλής μας, ο Κυριάκος Βελοπούλος από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, είναι μία ετεροδιοίκηση, διότι το αθηνοκεντρικό μοντέλο, όπως είναι δομημένο, δεν τολμάει να εκχωρήσει εξουσία. Βάζει τα προβλήματα «κάτω από το χαλί», διότι αν η Αυτοδιοίκηση αποκτήσει πρωτοβουλία και αρμοδιότητα, τότε το αθηνοκεντρικό μοντέλο του Κολωνακίου -σχήμα λόγου- θα χάσει εξουσία.

Άρα, εμείς αυτό που λέμε στην «Ελληνική Λύση» έξω από κόμματα, είναι ότι υπάρχει μία κομματική περιχαράκωση και με τους νόμους που «μαγειρεύετε», η μειοψηφία είναι αυτή που θα κυβερνά την πλειοψηφία και στις δημοτικές κοινότητες. Είναι δυνατόν σήμερα, χωρίς αυτοτελείς πόρους από τα παρακρατηθέντα, τον φόρο ζύθου που ακούστηκε και τα απευθείας 45.000 μέχρι 60.000 ευρώ καλά να κρατούν, να μην ενδιαφέρεται το ανθρωποκεντρικό μοντέλο να χρηματοδοτήσει συγκεκριμένους ημέτερους Δημάρχους; Αυτό δεν γίνεται; Δεν βάφεται ο χάρτης πότε «μπλε», πότε «ροζ», πότε «κίτρινος», κ.λπ.;

Αν θέλουμε να μιλάμε για Αυτοδιοίκηση, διότι είμαστε η Ευρώπη των περιφερειών, όχι των χωρών, γιατί δεν ακολουθούμε το μοντέλο της Ιταλίας, του Βελγίου, της Ολλανδίας, της Σουηδίας; Διότι, έχουμε δύο περιφέρειες σήμερα. Στον Β΄ Βαθμό, από τη μία είναι η αιρετή περιφέρεια και από την άλλη η αποκεντρωμένη. Αν έρθει στο συμβούλιο ένα θέμα και δεν έχει την απαιτούμενη πλειοψηφία, γιατί μπορεί και ο Περιφερειάρχης να μην έχει τους δικούς του συμβούλους που απαιτούνται δια της ψήφου τους να τον στηρίξουν, μετά από τρεις μήνες, αν ξανάρθει και δεν ληφθεί απόφαση, πάει στην αποκεντρωμένη και παίρνει από εκεί την υπογραφή και φεύγει. Γιατί άραγε; «Στρίβειν δια του αρραβώνος», για να τα λέμε όλα. Αυτή είναι η Αυτοδιοίκηση που οραματιζόμαστε; Δεν ξέρω, με υποβάθμιση του ρόλου της Εκκλησίας του Δήμου, με τηλεδιασκέψεις, είναι ενεργό κύτταρο σήμερα η Αυτοδιοίκηση; Είναι μία κομματική περιχαράκωση γι’ αυτό και εμείς στην «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ» δεν ασχοληθήκαμε, ούτε με συνδυασμούς, ούτε με πρόσωπα, ούτε με χρώματα, ούτε με αρώματα. Να λέμε ξεκάθαρα στον κόσμο, δορυφόρος του πυρήνα, πρέπει να υπάρξει Αυτοδιοίκηση. Πυρήνας είναι το αθηνοκεντρικό μοντέλο, αλλά αυτός δεν είναι δορυφόρος, είναι «νεροκουβαλητής». Αυτοδιοίκηση δεν είναι αυτό κύριοι και το ξέρετε. Γι’ αυτό κι εμείς στην «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ», μένουμε έξω από την ιστορία των «μαγειρεμάτων», των 45.000 των απευθείας αναθέσεων.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να θυμίσω στον εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ, ότι αν και είπατε, κύριε συνάδελφε, για τα Τέμπη και το μεγαλύτερο σιδηροδρομικό δυστύχημα που έγινε, δεν έχετε υπογράψει το αίτημα για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής που εμείς προτείναμε. Κάποια στιγμή, θα πρέπει να υπογραφεί, για να ξεκινήσουν οι διαδικασίες περί της Εξεταστικής, να δούμε το τις πταίει, διότι ανάλογο ατύχημα είχαμε και το 1972 με γνωστή «ζεϊμπεκιά του Πουλόπουλου» τότε, τίποτα δεν έγινε από τότε μέχρι τώρα.

Σε ότι αφορά στο σημερινό νομοσχέδιο και στην Οδηγία που πρέπει να ενσωματώσουμε και να εγκλιματιστούμε πάνω σε αυτή. Το θέμα είναι ποιος θα στηρίξει τον επαγγελματία φορτηγατζή, διότι εγώ συνομίλησα με ανθρώπους των δημοσίων φορτηγών και εκφράζουν οι άνθρωποι τις ανησυχίες τους, αναφέρουν ότι θα χάσουν το μεροκάματό τους, το βιοποριστικό τους επάγγελμα, διότι χάνεται η φύση του Δ.Χ., του δημοσίας χρήσεως και τα ερωτήματα που προκύπτουν είναι πώς θα τα διαχειρίζονται οι δήμοι, τι συμβάσεις θα υπογράφονται, τι εμπορεύματα θα μεταφέρουν, από ποιες αλλοδαπές χώρες και τι επιτέλους θα εξυπηρετούν. Μπορεί να θέλουμε να ενσωματωθούμε στο ενωσιακό δίκαιο, αυτό είναι το ορθό, το λογικό. Από την άλλη, όμως, εμείς, όλα αυτά τα χρόνια τι κάναμε για το συγκεκριμένο επάγγελμα των φορτηγών; Αυτό το θέμα είχε ξανάρθει στη Βουλή και το είχαμε συζητήσει.

Κατ’ αρχάς, πρέπει να υπάρχει ένας ουσιαστικός έλεγχος για το μικτό βάρος, το καθαρό βάρος και το απόβαρο, σε σωστούς ελέγχους που πρέπει να γίνονται. Το τι γίνεται στη Βόρεια Ελλάδα με τα φορτηγά από τη Βουλγαρία και τα παράνομα φορτία, δεν λέγεται. Και αν τους γράψεις, δεν πληρώνονται τα πρόστιμα και οδικό δίκτυο σωστό δεν έχουμε και ακόμη εκκρεμεί ένα άλλο θέμα με τα φορτηγά που κουβαλάνε κυψέλες για το μέλι, για να γίνει επικονίαση, που δεν τα αφήνουν να μπουν στο οδικό δίκτυο, αλλά ούτε οδικό δίκτυο έχουμε σωστό, ούτε έλεγχοι των αλλοδαπών φορτηγών γίνονται, ούτε το τονάζ ελέγχεται, ούτε το αμπαλάζ, κ.λπ.. Ούτε βελτιώθηκε κάτι για τους ναύλους που πληρώνουν στα επιβατηγά, βλέπε Όμιλο Γκριμάλντι και Ηγουμενίτσα και πάει λέγοντας.

Μελετώντας αυτά τα άρθρα, κατ’ αρχάς, δεν προβλέπονται οι επιχειρηματικοί στόχοι και το χρονικό διάστημα επίτευξής τους για την αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω επιχειρήσεων. Δεν προβλέπονται τα μεταφερόμενα είδη και ποιοι θα επωφελούνται από τις εν λόγω μεταφορές, εγχώριες ή αλλοδαπές εταιρείες, που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα, ώστε να μπορεί κάποιος να αξιολογηθεί ορθά από την παρούσα διάταξη, αλλά και από τις επόμενες διατάξεις που έχουμε εντοπίσει ως «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ».

Στο άρθρο 7, τώρα του παρόντος, υπάρχει ένας προβληματισμός που προκαλεί η χρήση των οχημάτων, ήτοι αν θα χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες των Δήμων ή θα καλύπτουν άλλες ιδιωτικές ανάγκες, μιας και μιλούσαμε και για την Αυτοδιοίκηση πριν από λίγο, στις οποίες, προφανώς, θα συμμετέχουν και αλλοδαπά ιδιωτικά συμφέροντα. Αυτό είναι αλήθεια, αλλά το θέμα είναι ποια είναι αυτά και υπό ποιους όρους; Θα πληρούν τις προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα;

Επίσης, προβληματισμό μάς προκαλεί και το άρθρο 9 του παρόντος, το οποίο δίνει τη δυνατότητα σε επιχειρήσεις μεταφορικές και σε επαγγελματίες μη μεταφορείς, που ασκούν επιχείρηση επάγγελμα στην Ελλάδα, καθώς και φυσικά και νομικά πρόσωπα και ενώσεις προσώπων, χωρίς τη νομική προσωπικότητα, που δεν ασκούν επιχείρηση επάγγελμα, ώστε να μπορούν να μισθώνουν φορτηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης. Αυτά όλα μας βάζουν σε έναν προβληματισμό, καθώς προκύπτουν ερωτηματικά ουσίας για τον τρόπο μεταφοράς, την ασφάλεια των προϊόντων, βλέπε εμπορική αμαξοστοιχία Τεμπών. Και ο Κυριάκος Βελόπουλος, ο επικεφαλής μας, έθεσε ερωτήματα, αλλά ακόμη να απαντηθούν, για το τι μετέφερε, υπό ποιες συνθήκες τα μετέφερε, κ.λπ..

Στον σκοπό του νομοσχεδίου δεν προβλέπονται οι επιχειρηματικοί στόχοι και το χρονικό διάστημα επίτευξης για την αύξηση της παραγωγικότητας, αλλά δεν προβλέπονται

τα μεταφερόμενα είδη και κάποιοι θα επωφελούνται από τις εν λόγω μεταφορές. Εδώ μπαίνουν, λοιπόν, ερωτηματικά και για το τι θα μεταφέρεται. Αυτή είναι η επιφύλαξη.

Σε ότι αφορά στη χρήση των οχημάτων, ενδέχεται να γεννήσει συνθήκες του αθέμιτου ανταγωνισμού σε επαγγελματικές τάξεις, οι οποίες δεν έχρηζαν ανάλογης βοήθειας από την Κυβέρνηση. Είναι αυτό που λέγαμε πριν για τους επαγγελματίες αυτοκινητιστές, οι οποίοι έχουν τα χίλια μύρια προβλήματα. Εδώ δεν έπαιρναν «επιστρεπτέα προκαταβολή» αυτοί που έπρεπε να πάρουν, σε ότι αφορά στην αύξηση του πετρελαίου και της βενζίνης, σε αντίθεση με άλλα κράτη της Κομισιόν. Δεν πήραν πίσω τα χρήματα που απαιτούνταν, ενώ οι Γάλλοι πήραν πολύ περισσότερα, με βάση τους τόνους που είχε το φορτηγό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** «Επιστρεπτέα» γιατί δεν πήραν;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Επιδότηση, όχι «επιστρεπτέα προκαταβολή», κύριε Υπουργέ, συγνώμη. Πήραν, αν θυμάμαι καλά, γιατί είναι παλιά ιστορία, μέχρι 6 τόνους στη Γαλλία, 1.200 ευρώ και εδώ δεν έχουν πάρει. Είχαν προβλήματα και έχουν σοβαρά προβλήματα οι αυτοκινητιστές, αυτή τη στιγμή.

Σε ότι αφορά στους ναύλους των καραβιών, πληρώνουν αρκετά χρήματα, με βάση και το ατύχημα που έγινε και με βάση την πράσινη κάρτα που παίρνουν και τα φορτηγά της Τουρκίας. Ευτυχώς, τουλάχιστον, βάζουν καύσιμα στους Κήπους και στα ελληνικά φορτηγά οι Τούρκοι, γιατί έβαζαν στα υπόλοιπα και δεν έβαζαν στα ελληνικά, έβαζαν μόνο μέχρι ένα ύψος 100 ευρώ και τώρα το έκαναν 400 ευρώ, όπως τα άλλα. Αυτό έγινε πριν από δύο χρόνια. Δείτε το λίγο αυτό, ψάξτε το.

Προκύπτουν αυτά τα ερωτήματα, σχετικά με τα φορτηγά των δήμων και για πόσο χρονικό διάστημα, ποιο θα είναι το αντάλλαγμα της μίσθωσης και με ποιον τρόπο θα επιλέγονται οι επιχειρήσεις και πώς θα γίνεται η εκμίσθωση και ποιο το πεδίο δραστηριότητας αυτών των επιχειρήσεων που μπορούν να μισθώνουν φορτηγά του δήμου. Οι συγκεκριμένες ελληνικές επιχειρήσεις, από τη διάθεση εκμίσθωσης των οχημάτων, θα αποκομίζουν σαφώς ένα χρηματικό όφελος. Ταυτόχρονα, προβλέπεται ότι οι μεταφορικές επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα εκμίσθωσης των οχημάτων δημοσίας χρήσεως, που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα, σε επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες και σε άλλα κράτη, δηλαδή, δίνεται η δυνατότητα και σε άλλα κράτη της Ένωσης. Ουσιαστικά, προβλέπεται αυτή η δυνατότητα εκμίσθωσης οχημάτων από ελληνικές επιχειρήσεις. Όμως, εμείς ζητάμε να διευκρινιστούν ορισμένα θέματα, όπως, υπό ποιες προϋποθέσεις θα γίνεται η μίσθωση, για πόσο χρονικό διάστημα, με τι αντάλλαγμα και ποιο θα είναι το αντικείμενο της μεταφοράς.

Αν πάμε σε ένα αόριστο νομικό πλαίσιο, όπως είναι με βάση την Οδηγία, όλες οι επιχειρήσεις θα μπορούν να μισθώνουν οχήματα σε επιχειρήσεις του εξωτερικού. Ρυθμίζονται ζητήματα, σχετικά με την εκμίσθωση φορτηγών αυτοκινήτων μικτού βάρους, κάτω των τρεισήμισι τόνων από επιχειρήσεις εκμίσθωσης σε επιχειρήσεις και ιδιώτες για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών τους. Το θέμα είναι, όπως είπαμε, τι θα μεταφέρονται σε αυτά τα φορτηγά. Εξυπηρετούνται επιχειρήσεις που θα εκμισθώνουν τα φορτηγά τους σε άλλες επιχειρήσεις. Είναι σημαντικό, όμως, να διευκρινιστεί, ότι όλα αυτά ισχύουν για νόμιμες μεταφορές. Αυτό πρέπει να διευκρινιστεί. Μπορεί να ακούγεται λογικό, αλλά δεν διευκρινίζεται, να μην υπάρχει, δηλαδή, η έκνομη ενέργεια. Αυτό θα πρέπει να διευκρινιστεί περισσότερο.

Ρητά αναφέρεται ότι για τις μισθώσεις των άρθρων 5 και 6, που καταρτίζονται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ως μισθώτρια, η σύμβαση μίσθωσης γνωστοποιείται στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας της έδρας της μίσθωσης, πριν από την ημερομηνία έναρξης της μίσθωσης. Εδώ πρέπει να υπάρχει διαφάνεια, απόλυτη διαφάνεια, σε ότι αφορά στο ποια είναι τα μέρη της σύμβασης, οι συμβαλλόμενοι, μεταξύ των οποίων πώς υπογράφεται η σύμβαση.

Είναι πολλά τα ζητήματα, θα έχουμε την ευκαιρία, βεβαίως, να τα πούμε και πιο αναλυτικά, αλλά μπαίνουν, όπως είπαμε, ερωτήματα, τι θα μεταφέρεται με τα φορτηγά των δήμων, δηλαδή, της Αυτοδιοίκησης; Το αντάλλαγμα, όπως είπαμε και ο τρόπος που θα επιλέγονται οι επιχειρήσεις που θα τα εκμισθώνουν. Να διευκρινιστούν ορισμένα θέματα σε ότι αφορά, λοιπόν, πρώτον, το χρονικό διάστημα, δεύτερον, τη μίσθωση, τρίτον, το αντάλλαγμα και τέταρτον, το αντικείμενο μεταφοράς. Είναι σημαντικά και πρέπει να διευκρινιστούν.

Από κει και πέρα, εάν θα πάμε στην ετοιμότητα της Υπηρεσίας Υποστήριξης Πληροφορικής και Ηλεκτρονικών Συστημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, της οποίας οι αρμοδιότητες είναι αυξημένες, εκεί δεν έχουμε πειστεί για τη λειτουργία της, διότι εκεί υπάρχουν πάρα πολλά κενά, υπάρχουν πάρα πολλές ελλείψεις. Οπότε, εκφράζουμε κάποια στιγμή τα ερωτηματικά μας και για τον τρόπο λειτουργίας.

Σε ότι αφορά στην ελευθερία της αγοράς, κάτι που υπερθεματίζουμε, για την προστασία του επαγγέλματος του οδηγού φορτηγού, του λεγόμενου αυτοκινητιστή- φορτηγατζή μεροκαματιάρη -ξεκάθαρα πράγματα- η οποία, φυσικά, διέπεται από τις αρχές που απορρέουν από το δίκαιο του ανταγωνισμού, στην Ελλάδα έχουμε μείνει πίσω σε αυτό το ζήτημα. Γίνεται πολλές φορές κατάχρηση του όρου «ανταγωνισμού» που είναι ο «σκληρός» όρος, γιατί ο ορθός είναι ο συναγωνισμός έτσι, αλλά επειδή δεν είμαστε σε έναν αγγελικά πλασμένο κόσμο, ανταγωνισμός είναι, δυστυχώς, ο ανταγωνισμός του επαγγέλματος, ο ανταγωνισμός του μεροκάματου, «ο θάνατός σου, η ζωή μου», δυστυχώς, πολλές φορές, σε ένα ανταγωνιστικό καιροσκοπικό και κερδοσκοπικό περιβάλλον. Να μην κρυβόμαστε αυτό ισχύει. Όμως, έχουμε ανατιμήσεις, έχουμε ακρίβεια, έχουμε περίεργη εμπορευματική διακίνηση, χωρίς τους απαιτούμενους ελέγχους και όλα αυτά δημιουργούν κάποια ερωτηματικά. Είναι καλές οι οδηγίες, αλλά όταν ενσωματώνεται ένα κράτος σε μία κοινοτική οδηγία στο περιβόητο ενωσιακό δίκαιο, πρέπει να αναλάβει και τις ευθύνες τι κάναμε όλες αυτές τις δεκαετίες πάνω σε ένα ορθό οδικό δίκτυο μεταφορών, με όρους ισονομίας, ισοπολιτείας, πείτε το, όπως θέλετε, απέναντι σε αυτούς τους ανθρώπους, οι οποίοι αγωνίζονται νυχθημερόν σε ένα πολύ δύσκολο επάγγελμα. Δεν λέμε, ότι δεν υπάρχουν πονηριές, δεν υπάρχουν παρανομίες. Εκεί έρχεται το κράτος αρωγός και να ελέγξει και να υποστηρίξει, ανάλογα με την φύση του επαγγέλματος.

Με όλα αυτά, λοιπόν, τα ερωτηματικά έχουμε αυτές τις επιφυλάξεις, διότι έχουμε και αυτές τις ανολοκλήρωτες υποδομές που θέτουν σε κίνδυνο και το επιβατικό κοινό. Ας μην γελιόμαστε, το οδικό δίκτυο στην Ελλάδα έχει τα χίλια μύρια προβλήματα. Μάλιστα, με το τελευταίο νομοσχέδιο, μιας και μιλάτε και για τις εκλογές, θα πάρουν μεγαλύτερη αρμοδιότητα και οι δήμοι σε μία επέκταση του οδικού δικτύου, δεν ξέρω με τι εξειδικευμένο προσωπικό, με τι πόρους και με τι μηχανολογικό εξοπλισμό. Αν θυμάμαι καλά μια χρονιά, δόθηκε ένα εκατομμύριο ευρώ σε όλη την Κεντρική Μακεδονία για διαγραμμίσεις και δεν

έφθαναν αυτά τα χρήματα ούτε για τους κεντρικούς δρόμους.

Δηλαδή, καλά όλες αυτές οι οδηγίες, αλλά σε τι περιβάλλον ζούμε και τι πόρους έχουμε; Εν πάση περιπτώσει, έχουμε κι άλλα άρθρα, τα οποία εμείς τα έχουμε μελετήσει ως «Ελληνική Λύση», κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, αλλά έχουμε επιφυλάξεις, γιατί πρέπει να είμαστε κοντά στον άνθρωπο. Η κάθε οδηγία έχει ένα ανθρωποκεντρικό ενδιαφέρον. Αν χάσουμε την ουσία από τον άνθρωπο, τελειώσαμε.

Εν πάση περιπτώσει, έχουμε επιφυλάξεις για τους συγκεκριμένους λόγους, για τα συγκεκριμένα άρθρα, για το 5, το 7, το 9 και για άλλα άρθρα, για το πώς θα λειτουργήσει, πώς θα ενσωματωθούμε, πώς θα εγκλιματιστούμε σε αυτή την Οδηγία, γιατί δεν έχουμε αυτή την υποδομή, δεν έχουμε αυτό το background, για να χρησιμοποιήσουμε τον αγγλοσαξονικό όρο και γι’ αυτό έχουμε επιφυλάξεις. Θα επανέλθουμε. Σας ευχαριστώ.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Βαλτογιάννης.

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

Σε ότι αφορά στις δημοτικές και τις περιφερειακές εκλογές, που αναφέρθηκαν και οι συνάδελφοι, δεν έχει σημασία το ποιος κέρδισε. Ο ελληνικός λαός δεν πανηγυρίζει για το ποιος κέρδισε, αλλά πανηγυρίζουν για το ποιος έχασε.

Σχετικά με το συγκεκριμένο νομοθέτημα, υπάρχει ο εξωραϊσμός μιας δέσμευσης. Είναι κοινοτική οδηγία και οφείλουμε να συμμορφωθούμε. Γίνεται αναφορά σε Οδηγίες της ευρωπαϊκής κοινότητας, οι οποίες επιδιώκουν τον εκσυγχρονισμό του νομικού πλαισίου που αφορά στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με μισθωμένα οχήματα χωρίς οδηγό.

Θέλω να σταθούμε στο άρθρο 4, όπου επιτρέπει τη χρήση μισθωμένων οχημάτων σε ελληνικό έδαφος από επιχειρήσεις άλλων κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Λέμε ότι στην Ελλάδα έχουμε ανάγκη από επενδύσεις. Θεωρείτε ότι είναι υπέρ της ανάπτυξης να έρχεται μία εταιρεία εδώ με οχήματα πληρωμένα σε άλλη χώρα, εργαζόμενους από άλλη χώρα, πόρους από άλλη χώρα, να παράγει ό,τι παράγει εδώ και να βγάζει τα κέρδη της στο εξωτερικό και το μόνο ελληνικό, πιθανόν, που θα έχει, θα είναι κάποιο δάνειο, ίσως. Πόσο παραγωγική και ωφέλιμη μπορεί να είναι μία τέτοια επένδυση; Είναι κατά της ανάπτυξης της τοπικής οικονομίας, μιας και η λειτουργία μιας τέτοιας επιχείρησης δεν θα αυξήσει τον κύκλο εργασιών των εγχώριων μεταφορικών εταιρειών. Το κράτος θα χάνει από φορολογικά έσοδα, αν οι μισθώσεις γίνονται στο εξωτερικό.

Επί του άρθρου 7, θα θέλαμε να μας διευκρινίσετε με ποια διαδικασία θα εξασφαλίζεται η πληρότητα των οχημάτων που έχει ανάγκη ο δήμος. Θα πρέπει με τις αναφερόμενες μισθώσεις να είμαστε πολύ προσεκτικοί. Πολλοί δήμοι στην ελληνική επικράτεια έχουν ήδη έλλειψη οχημάτων. Κινδυνεύουν οι δήμοι να μείνουν χωρίς οχήματα για την εξυπηρέτηση ιδιωτών. Με ποιον τρόπο θα ελέγχεται εάν η χρήση του οχήματος από τον ιδιώτη εξυπηρετεί τη σύμβαση έργου που καλείται να εκπληρώσει ως ο μισθωτής;

Επίσης, θα πρέπει να ελέγχονται διεξοδικώς και τα πρόσωπα που βρίσκονται στις εταιρείες αυτές, διότι ελλοχεύει ο κίνδυνος να υπάρχουν υποκρυπτόμενα πρόσωπα που έχουν σχέση με εταίρους του δήμου, οι οποίοι στοχεύουν στην εκμετάλλευση των δημόσιων οχημάτων για προσωπικά οφέλη. Και εδώ δεν πρέπει να παραβλέψουμε, ότι υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος στις μισθώσεις αυτές, γιατί όπως γνωρίζουμε, όλες οι ενοχικές συμβάσεις διέπονται από την αιτιώδη συνάφεια. Εφόσον, λοιπόν, θα εξυπηρετούν αποκλειστικά την εκτέλεση έργου που έχει αναθέσει ο εκμισθωτής στον μισθωτή, προφανώς,

προφανώς, τα μισθώματα αυτά θα είναι σε ένα χαμηλό τίμημα. Είναι σαφές, ότι εάν υπάρχει υποκρυπτόμενο πρόσωπο πάσχει η νόμιμη αιτία.

Εν συνεχεία, στην αιτιολογική έκθεση γίνεται αναφορά στο ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Η χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση γνωρίζουμε αν είναι επαρκής για την υλοποίηση αυτού του έργου;

Επίσης, η έλλειψη οργάνωσης των διαδικασιών αδειοδότησης, καθώς και οι διασυνοριακές διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων που απαιτούνται πριν την έναρξη υλοποίησης του έργου στις διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορές, προκαλούν την αβεβαιότητα και την επιφυλακτικότητα των ιδιωτών επενδυτών, όσον αφορά τη συμμετοχή τους στα έργα υποδομών. Η κατάσταση αυτή θέτει σε κίνδυνο την έγκαιρη υλοποίηση των έργων ως το έτος 2030 και επιπλέον, συνεπάγεται σημαντικές καθυστερήσεις στα έξοδα. Τι έχετε να επισημάνετε επ’ αυτού; Πώς θα εξασφαλιστεί αυτή η αβεβαιότητα; Αναμένουμε τις απαντήσεις, περιμένοντας και τις επόμενες συνεδριάσεις και θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε και εμείς. Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός, Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα “ΝΙΚΗ”».

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θα αποφύγω κι εγώ τον πειρασμό να σχολιάσω αυτό το δεκαπενθήμερο αυτοδιοικητικής ανάπαυλας, που, τελικά, μάς βοήθησε να βγούμε λίγο από αυτή τη μιζέρια, η οποία δεν καθορίζεται από το ποιος θα είναι δήμαρχος, αλλά το πώς θα μπορέσει μέσα από αυτή τη διαδικασία, κάποιος κόσμος, αυτός ο λίγος που συμμετείχε, να επωφεληθεί. Δεν υπάρχει χειρότερο δείγμα, ότι η Δημοκρατία «νοσεί» βαθιά στη χώρα μας από την απαξία τόσων συμπολιτών μας να συμμετάσχουν στον βασικό αυτόν θεσμό, τον πιο άμεσο θεσμό, που έχει να κάνει με τη διαχείριση της καθημερινότητάς του και την επίλυση προβλημάτων. Αυτή η απαξία θα έπρεπε να είναι το συμπέρασμα και όχι ο ναρκισσισμός και η αλαζονεία που ακούστηκε από κυβερνητικά στελέχη ή από σημαντικά κόμματα εξουσίας της Αντιπολίτευσης, που θεώρησαν μέσα από μία ρεβάνς αντισυσπείρωσης ή όπως αλλιώς λέγεται, ότι λειτουργεί η Δημοκρατία. Αυτό θεωρώ ότι θα έπρεπε να προβληματίσει τους πάντες. Έχω και εγώ την εμπειρία μου, γιατί είχα χαρεί για δεκαεπτά χρόνια αυτή την όμορφη διαδρομή, την αυτοδιοικητική, όπου είχε περισσότερες διώξεις απ’ ότι χαρές. Όμως οι διώξεις είναι αυτές που σου δίνουν την αίσθηση και την ευθύνη του αγώνα και της αγωνίας για το μέλλον των παιδιών μας.

Έρχομαι, τώρα, σε αυτή την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την 2022/738. Είναι μία τυπική, στην ουσία, ενσωμάτωση της Οδηγίας, που μπορεί να έχει καλή πρόθεση. Σίγουρα, όλες οι νομοθετικές ρυθμίσεις έρχονται για να αντιμετωπίσουν προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί από την πραγματική λειτουργία της αγοράς. Όμως, στην Έκθεση του Λογιστηρίου του Κράτους, αλλά και στην Αιτιολογική Έκθεση, στους σκοπούς δεν είδα εμφανώς, κατά πόσο ωφελείται η εθνική μας οικονομία. Δηλαδή, όταν έρχεται μία ενσωμάτωση, μιας και πρόκειται να ενσωματωθεί, μέσω του Εθνικού μας Κοινοβουλίου, στη νομολογία του κράτους, θα θέλαμε να δούμε τι ωφέλεια θα φέρει. Θα ωφεληθούν οι επιχειρήσεις αυτές που έχουν επιλέξει, μέχρι να φύγουν, σύμφωνα με προηγούμενη νομοθεσία και ενσωμάτωση Οδηγίας, που τους επιτρέπει να φεύγουν, να πηγαίνουν σε άλλες χώρες, να ασκούν τη διοικητική τους έδρα και μέριμνα, γιατί έχουν πολύ χαμηλότερους φορολογικούς συντελεστές;

Εμείς, λοιπόν, με αυτή την Οδηγία βοηθούμε σε κάτι; Θα κρατήσουμε αυτές τις επιχειρήσεις που έχουν δηλώσει έδρα; Έστω αυτούς τους μικρούς μεταφορείς, που είναι ιδιοκτήτες και οδηγοί παράλληλα και προσπαθούν μέσα από τον βιοπορισμό τους να εισφέρουν στην εθνική μας οικονομία; Εγώ δεν είδα πουθενά ότι βγαίνει κάποιο τέτοιο συμπέρασμα.

Άρα, θα έπρεπε με πολλή σκεπτικότητα, αντί να λειτουργούμε ως τυπικοί εντολοδόχοι μιας σύμβασης που έχουμε υπογράψει στην Ευρωπαϊκή Ένωση και να συμμετέχουμε χωρίς καμία κριτική, να δούμε αν μέσα από αυτή τη διαδικασία μπορούμε να ενσωματώσουμε και να βοηθήσουμε, έτσι ώστε να ξαναδώσουμε στους πολίτες, σε αυτούς που είναι ακόμα ενεργοί με κάποια επαγγελματική δραστηριότητα τη δυνατότητα να επιχειρήσουν ξανά, να ρισκάρουν ξανά, να ελπίσουν ξανά. Μπορεί να ακούγεται αυτό πολύ θεωρητικό ή πολύ ελπιδοφόρο, αλλά, αλίμονο, αν πάψουμε να ελπίζουμε και αλίμονο, αν πάψουμε να πιστεύουμε, ότι έχουμε τη δυνατότητα να δημιουργήσουμε μέσα σε αυτό το περιβάλλον. Δεν είμαστε εναντίον της ελεύθερης αγοράς. Δεν είμαστε εναντίον των συνθηκών που προστατεύουν τα δικαιώματα των εργαζομένων, αλλά, σίγουρα, μέσα από αυτή την ενσωμάτωση της Οδηγίας, θα προστατευτούν τα δικαιώματα των εργαζομένων;

Επομένως, όταν έρχεται μία νομοθεσία, μία οδηγία να ενσωματωθεί στην εθνική νομοθεσία, που πρέπει να το κάνουμε σε πρώτη φάση, θα πρέπει να βλέπουμε, ουσιαστικά, αν μπορούμε με έναν άλλο τρόπο να εισφέρουμε ή να εντάξουμε κάποια άλλη ρύθμιση, έτσι ώστε, όχι μόνο να προστατεύει, αλλά να δίνει τη δυνατότητα του επιχειρείν και στους επιχειρηματίες μεταφορείς, οι οποίοι έχουν επιλέξει την πατρίδα μας για έδρα τους. Εκτός αν αυτά τα νομοσχέδια τα χρησιμοποιούμε, για να φέρουμε τροπολογίες, σαν την προηγούμενη που είχε έρθει πάλι από αντίστοιχο Υπουργείο για σταθερή μείωση των τιμών, κατά 5%, το οποίο ήταν, κατά τη δική μου γνώμη και κατά τις πεποιθήσεις και τις διακηρύξεις του Κινήματός μας, της «ΝΙΚΗΣ», ένα κυβερνητικός πολιτικός εμπαιγμός, γιατί το μείζον θέμα δεν είναι πώς θα αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα των μεταφορών, αν θα αυξήσουμε την κινητικότητα, αν αυτή η κινητικότητα οδηγήσει στην ανταγωνιστικότητα, αν μπορούμε να μισθώνουμε τα οχήματα των ΟΤΑ ή όχι.

Βεβαίως, είναι μία διαδικασία που τη βλέπουμε θετικά. Δηλαδή, δεν μπορείς να δανείσεις το όχημά σου, γιατί μπορεί να μην έχει κάποιος δήμος ή κάποια άλλη υπηρεσία και να μην έχεις τη δυνατότητα να εισπράξεις έσοδα γι’ αυτή την παροχή, για ένα όχημα που πιθανόν στέκεται ακίνητο και δημιουργεί βάρη και προβλήματα στη συντήρησή του και στην λειτουργία. Θα θέλαμε πραγματικά, μέσα από αυτές τις διαδικασίες, να φαίνεται και η προοπτική, ότι ενδιαφερόμαστε ή ότι πιστεύουμε ότι υπάρχει λόγος σοβαρός. Οι επιχειρήσεις που βρίσκονται, δραστηριοποιούνται και έχουν αποφασίσει να έχουν την πατρίδα μας ως έδρα τους, να μπορούν να ωφελούνται από αυτή τη νομοθεσία.

Εμείς δεν έχουμε πειστεί ότι το νομοσχέδιο αυτό υπηρετεί αυτές τις ανάγκες. Θα ακούσουμε και τους φορείς αύριο και αν μας δοθεί η ευκαιρία θα θέσουμε και ερωτήματα, έτσι ώστε να δούμε σε κάποια σημεία, αν μπορεί να υπάρξει κάποια βελτίωση ή μια προσθήκη και τότε θα τοποθετηθούμε. Οπότε καταθέτω αυτή τη σύντομη πρώτη τοποθέτηση, επιφυλασσόμενος για την επόμενη συνεδρίαση.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Βρεττό και θα κλείσουμε τον κύκλο των εισηγήσεων από τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες των κομμάτων με την κυρία Κεφαλά από την «Πλεύση Ελευθερίας».

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ -ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, δεν θα κάνουμε κάποιο σχόλιο για την επικαιρότητα. Νομίζω ότι δεν είναι επί του παρόντος και νομίζω ότι τα αποτελέσματα των αυτοδιοικητικών εκλογών δεν είναι κάτι που θα έπρεπε να μας κάνει να κλαίμε ή να χαιρόμαστε. Αυτό θα το καταλάβουμε στο μέλλον.

Να μπούμε στο θέμα της Επιτροπής μας και να εκφράσω μία απορία ως πολίτης, γιατί πραγματικά δεν έχω καταλάβει τόσα χρόνια, εάν είμαστε χαρούμενοι, αν θέλουμε και αν αισθανόμαστε μέρη της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Αυτή είναι η απορία μου η μεγάλη, γιατί πραγματικά σε μία χώρα, που, σχεδόν, όλοι συμφωνούμε πώς πρέπει να αναπτυχθεί ραγδαία και να προλάβει τις εξελίξεις και τις ανάγκες της παγκόσμιας κοινότητας, βλέπουμε απελπιστικά αργά βήματα προς αυτή την κατεύθυνση, δηλαδή, της πραγματικής ενοποίησης και της λειτουργικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θα έλεγε κανείς πώς δεν είμαστε σίγουροι γι’ αυτό που θέλουμε. Εν μέρει καταλαβαίνω απόλυτα αυτή την καχυποψία, αλλά πρέπει να πάρουμε μια απόφαση. Πιστεύουμε ή όχι στην ενωμένη Ευρώπη; Αν όχι, γιατί σε κάποιες περιπτώσεις συμμορφωνόμαστε σαν άτακτα τιμωρημένα παιδιά, χωρίς να βγάλουμε τσιμουδιά και σε κάποιες άλλες, που έχουν να κάνουν με σκληρύνσεις της κοινωνίας, πραγματικά προβλήματα, δηλαδή, που τα βλέπουμε καθημερινά, έχουν να κάνουν με τα ανθρώπινα δικαιώματα ή την ασφάλεια ή και τη διάσωση ή το περιβάλλον ή ακόμη με την πολυπόθητη διεύρυνση του εμπορίου, πίνουμε από το ποτήρι της Ευρωπαϊκής Ένωσης με μικρές γουλιές;

Πραγματικά, δεν καταλαβαίνω γιατί αυτή η δυσκαμψία; Ακόμα και οι δύο Οδηγίες οι ευρωπαϊκές είναι εκπρόθεσμες, αφού έπρεπε να ενσωματωθεί από τις 6/8 η πρώτη Οδηγία και η δεύτερη από τις 10/8 του 2023, όπως αναφέρει και βέβαια βλέπουμε όλοι τη χρησιμότητα να εφαρμοστούν οι διασυνοριακές μισθώσεις οχημάτων, για λόγους οικονομίας, στη χρήση πόρων. Βλέπουμε ότι μειώνονται τα ατελείωτα χιλιόμετρα των οδηγών και των οχημάτων, μειώνεται το κόστος παραγωγής και μεταφοράς των υπηρεσιών και των προϊόντων. Αυτό κατά συνέπεια, έχει ως αποτέλεσμα το περιβάλλον να έχει λιγότερη επιβάρυνση, αφού ανανεώνεται και ο στόλος με νεότερα και οικονομικότερα οχήματα.

Άλλο θετικό είναι το θέμα της ασφάλειας, λιγότερες μεταφορές, λιγότερους κινδύνους. Έχουμε την αποσυμφόρηση των μεταφορών, αλλά ένα θέμα που επιμένει, παραμένει και «πονάει» σε όλα τα επίπεδα με τις διαρροές του, σε χρόνο, σε χρήμα, σε ενέργεια, σε εργατικό δυναμικό και βέβαια την αναποτελεσματικότητα, σε τελική ανάλυση, είναι το θέμα της γραφειοκρατίας που ακόμη μια φορά το «ταΐζουμε με μεγάλες μερίδες». Αποφασίσαμε να συμμετέχουμε στην ενιαία αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χρόνια πριν, από το 1993, με την προϋπόθεση να έχουμε ελευθερία στη διακίνηση κεφαλαίων, προϊόντων, ατόμων, υπηρεσιών. Ουσιαστικά, μία ιδεατή κατάργηση των συνόρων, ένα θαύμα ανταλλαγής, στα δύσκολα και στα εύκολα. Αυτό ήταν το όραμα. Είπαμε το «ναι» δηλαδή, αλλά η δυσκαμψία μας είναι μόνιμη και κουραστική, θα έλεγα εγώ. Αναρωτιέμαι αν πιστεύουμε πώς η ελληνική κοινωνία δεν είναι έτοιμη να δεχθεί αλλαγές ή εάν έχουμε εμείς σοβαρή έλλειψη θάρρους, για να κάνουμε αποφασιστικά βήματα και πιστεύω πώς ισχύει το δεύτερο.

Στο άρθρο 5, στο Κεφάλαιο 2α΄, γιατί επιτρέπεται η μίσθωση μόνο μέχρι το διάστημα των δύο μηνών; Για να έχουμε διαρκείς ανανεώσεις και γραφειοκρατικές διαδικασίες; Σε τι εξυπηρετεί αυτό το ανώτατο όριο;

Στο 2β΄, γιατί τα μισθωμένα οχήματα να μην ξεπερνούν το 25% του υπάρχοντος στόλου; Ποιος ο λόγος γι’ αυτούς τους περιορισμούς; Εδώ λέμε να ρίξουμε τα εμπόδια της απρόσκοπτης μετακίνησης. Γιατί όχι να μιλήσουμε για ευρωπαϊκά τέλη κυκλοφορίας και όχι εθνικά, για εναρμονισμένα ευρωπαϊκά τέλη κυκλοφορίας και όχι εθνικά. Αν υπήρχε, πραγματικά, ελεύθερη και ενιαία αγορά, δεν θα υπήρχε ανάγκη για τις οδηγίες αυτές. Θα είχαν επιλυθεί τα προβλήματα αυτά μόνιμα, όμορφα και απλά, χωρίς ρυθμίσεις, επί μεταρρυθμίσεων και άσκοπων χρόνιων κωλυμάτων. Ας δοκιμάσουμε, επιτέλους, αν αυτή η Ένωση λειτουργεί ή όχι.

Μήπως όλο αυτό οδηγήσει σε παραβατικές και παρακαμπτικές συμπεριφορές και σε μια πιθανή επιδείνωση των συνθηκών εργασίας, λόγω της αυξημένης ανταγωνιστικής πίεσης ως έμμεση επίπτωση; Είναι πιθανόν να οδηγήσει στην επέκταση της παροχής παράνομων υπηρεσιών μεταφοράς με μίσθωση και αμοιβή για ίδιο λογαριασμό επιχειρήσεων, καθώς θα διευκολυνόταν η πρόσβαση τους σε οχήματα; Δεδομένου ότι οι επιχειρήσεις για ίδιο λογαριασμό δεν αντιμετωπίζουν το ίδιο ρυθμιστικό πλαίσιο με τους φορείς εκμετάλλευσης με μίσθωση και αμοιβή το αυξημένο επίπεδο αθέμιτου ανταγωνισμού θα επηρεάσει αρνητικά τις συνθήκες εργασίας στον τομέα.

Στη δική μας περίπτωση το αίτημα είναι να αποκτήσουμε απλά μία βιώσιμη χώρα για τους πολίτες της, αφού είμαστε πολύ μακριά από την ικανοποιητική λειτουργία του κρατικού μηχανισμού, πόσο μάλλον του συγκοινωνιακού μας δικτύου. Παρ’ όλα τα έργα που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια -και μιλάω για τις περιφέρειες που είναι απομακρυσμένες από τα αστικά κέντρα της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας, όπως είναι η Εγνατία Οδός, η Ιόνια Οδός, ο αυτοκινητόδρομος Κορίνθου - Τριπόλεως - Καλαμάτας, πολύ ωραία πράγματα τα οποία τα χαρήκαμε όλοι- παρατηρούμε, όμως, και σημαντικότατες ελλείψεις που δυσκολεύουν σημαντικά τους πολίτες, αλλά και τις επιχειρήσεις των μεταφορών. Για παράδειγμα, να αναφέρουμε τα τεράστια προβλήματα που παρουσιάζονται κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες στη μετακίνηση πάνω στη Βόρεια Ελλάδα, προς τη Χαλκιδική και συγκεκριμένα στη Χερσόνησο της Σιθωνίας. Δηλαδή, όποτε υπάρχει τουρισμός, βλέπουμε μία αδύνατη χρήση του δικτύου. Ακόμη, λοιπόν, δεν έχει ολοκληρωθεί μελέτη για κάθετο άξονα Εγνατία Οδός - Βέροια – Νάουσα - Σκύδρα, ένα έργο που είναι μείζονος σημασίας για τις μεταφορές στην Πέλλα και την Ημαθία και πολλά άλλα παραδείγματα. Να μην ξεχνάμε την Κρήτη που όλος ο βόρειος άξονας έχει τεράστιο πρόβλημα. Κάθε χρόνο βλέπουμε να χάνονται ζωές σε όλα μας τα νησιά και όχι μόνο, σε περιόδους υψηλής τουριστικής κίνησης και όχι μόνο και δεν υπάρχουν υποδομές για την ασφάλεια, επαρκή σηματοδότηση και φως σε επαρχιακούς δρόμους, αλλά και σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας ακόμη. Αυτή είναι η μεγαλύτερη προτεραιότητα, να μην χάνονται ζωές, πόσο μάλλον να μην παραβλέψουμε την ταλαιπωρία των ταξιδιωτών, των επαγγελματιών που είναι δεδομένη, αλλά και το θέμα της μίσθωσης οχημάτων που θα υποστούν μεγάλη ταλαιπωρία στους ελληνικούς δρόμους και τέλος, να σκεφτούμε το εμπόριο και τον τουρισμό.

Βάζουμε εμπόδια σε μία χώρα που θα μπορούσε να είναι γεμάτη επισκέπτες. Να έχουμε, ας πούμε, μία απρόσκοπτη πρόσβαση στους αρχαιολογικούς χώρους με καινούργιους εύκολους δρόμους. Πολλά τα προβλήματα, λοιπόν. Θα μπορούσαμε να έχουμε τον άξονα Μεγαλόπολη - Ολυμπία - Πύργο - Κατάκολο που θα μπορούσε να συνδέει περιοχές και αρχαιολογικούς χώρους. Δεν τα έχουμε όλα αυτά. Αντί αυτού στηριζόμαστε και κατευθύνουμε τον τουρισμό στα νησιά μας μέσα σε μία τουριστική σεζόν δύο μηνών, με αποτέλεσμα να βλέπουμε απίστευτα μποτιλιαρίσματα. Εγώ προσωπικά το έχω ζήσει πάρα πολύ συχνά, να χάνουν φορτηγά το καράβι, επειδή δεν προλαβαίνουν να φθάσουν στο λιμάνι. Τέλος πάντων, ας μην πούμε πολλές λεπτομέρειες πάνω σε αυτή τη γνωστή προβληματική συγκοινωνία.

Το εκτεταμένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, έτσι και αλλιώς, έχει δείξει πώς έχει μεγάλες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων και παρ’ όλο, που η προθεσμία να ολοκληρωθεί μέχρι το 2050 φαντάζει μακρινή, πολλές επενδύσεις αντιμετωπίζουν σύνθετες διαδικασίες αδειοδότησης και διασυνοριακές διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων, που φέρνουν καθυστερήσεις και ανυπολόγιστα επιπλέον έξοδα, με αποτέλεσμα να μην έχουμε το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Μιλάμε για τεράστια έργα, λοιπόν, τα οποία έχουμε υποχρέωση να φτιάξουμε με περιβαλλοντικές μελέτες, διαγωνισμούς ανάθεσης, δημοσιονομικό σχεδιασμό, εθνικά ή περιφερειακά σχέδια μεταφορών, προκαταρκτικές μελέτες και εκθέσεις, ποιοτική τεκμηρίωση των έργων και όλα αυτά πριν την έναρξη της διαδικασίας αδειοδότησης και τα συζητάμε όλα αυτά, ενώ δεν μπορούμε να κάνουμε ένα αντιπλημμυρικό έργο της προκοπής και διευκρινίζουμε ποιος θα βάλει τους φωτεινούς σηματοδότες, κατά τη διάρκεια των έργων, ποιος θα φτιάξει όλες αυτές τις ελλείψεις, για να φτιάξει, λοιπόν, το συγκοινωνιακό δίκτυο.

Ας δούμε πιο υπεύθυνα κάποια στιγμή τα δίκτυα μας, που είναι το μείζον θέμα στην ανάπτυξη. Ας κοιτάξουμε τις τεράστιες ελλείψεις που έχουμε, με καλή οργάνωση και διαφάνεια. Εδώ δεν μπορούμε να συνεννοηθούμε μόνοι μας, πόσο μάλλον να συντονιστούμε με ένα άλλο κράτος μέλος στα χρονοδιαγράμματά μας, με κοινό χρονοδιάγραμμα αδειοδότησης. Σχεδόν αδύνατον.

Κλείνοντας, θα ήθελα να αποσαφηνίσω ότι η «Πλεύση Ελευθερίας» βλέπει κάποια θετικά σε αυτό το νομοσχέδιο. Ταυτόχρονα, όμως, διατηρούμε επιφυλάξεις ως προς τον περιορισμένο βαθμό εναρμόνισης στο πεδίο της μίσθωσης των οχημάτων. Έχουμε, επίσης, αμφιβολίες για την αποτελεσματικότητα των γραφειοκρατικών διαδικασιών αδειοδότησης και ελέγχου των μισθωμένων οχημάτων. Τέλος, μάς απασχολεί η επιτάχυνση των διαδικασιών για την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και ως προς τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον και στην αποτελεσματική χρήση πόρων στην κατασκευή των δικτύων μεταφορών.

Σας ευχαριστώ

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο Υπουργός, κ. Χρήστος Σταϊκούρας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δύο εισαγωγικές σκέψεις. Επειδή άκουσα όλους τους συναδέλφους να τοποθετούνται, επί του πεδίου των αυτοδιοικητικών εκλογών, νομίζω ότι άκουσα υπερβολές και αυθαίρετες κρίσεις. Άκουσα από συνάδελφο να λέει, ότι χθες μίλησε ο ελληνικός λαός. Δηλαδή, την προηγούμενη εβδομάδα τι έκανε; Την προηγούμενη εβδομάδα, που συμμετείχε το σύνολο των παρατάξεων, δεν μίλησε;

Άκουσα από έτερο συνάδελφο, ότι χθες επανήλθε η πολιτική κανονικότητα. Δηλαδή, την προηγούμενη βδομάδα δεν υπήρχε κανονικότητα; Πριν από τέσσερις μήνες στις βουλευτικές εκλογές δεν υπήρχε κανονικότητα; Αυτό είναι έλλειψη σεβασμού απέναντι στην κρίση του Έλληνα πολίτη. Προσωπική μου άποψη είναι, ότι όλοι μας πήραμε πολιτικά μηνύματα και οι κάλπες πάντα έχουν πολιτικά μηνύματα για όλους μας. Οφείλουμε αυτά τα πολιτικά μηνύματα να τα αξιολογούμε ορθολογικά, με σεμνότητα, υπευθυνότητα και

σεβασμό στους Έλληνες πολίτες και την κρίση τους.

Από την πλευρά μου, θέλω να συγχαρώ όλους τους νέους Περιφερειάρχες και τις νέες και νέους Δημάρχους που εξελέγησαν και δεσμευόμαστε, ως πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, να συνεργαστούμε με όλους τους φορείς της Αυτοδιοίκησης, για να υλοποιήσουμε έργα υποδομής και τα αναπτυξιακά σχέδια της κάθε Περιφέρειας.

Δεύτερη παρατήρηση που θέλω να κάνω. Πάρα πολλοί συνάδελφοι, όχι επί του πυρήνα του νομοσχεδίου, αλλά εύλογα, εκφράσατε αγωνίες και προβληματισμούς. Μιλήσατε για νέα σιδηροδρομικά δίκτυα. Πριν από λίγο, άκουσα την κυρία συνάδελφο για νέους οδικούς άξονες, άλλο συνάδελφο να μιλάει για επεκτατικές δημοσιονομικές πολιτικές στις μεταφορές, μειώσεις στους ειδικούς φόρους κατανάλωσης. Τα λεφτά δεν μας είπατε, από που θα έρθουν. Δεν υπάρχουν απεριόριστοι πόροι. Είναι περιορισμένοι, συγκεκριμένοι πόροι, για να καλύψουν, όπως άκουσα σήμερα, απεριόριστες ανάγκες.

Άρα, μία σωστή οικονομική πολιτική οφείλει να εδράζεται στο δίπτυχο οικονομική αποτελεσματικότητα και κοινωνική ανταποδοτικότητα. Κοντά σε αυτά, γιατί μιλήσατε για νέους άξονες και νέα σιδηροδρομικά δίκτυα, προσθέστε κάτι που είναι πάρα πολύ σημαντικό και νομίζω θα συμφωνήσουμε όλοι. Καλά τα νέα έργα, τα προχωράμε, τα υλοποιούμε και διαδοχικές κυβερνήσεις και οφείλω να ομολογήσω, ότι στους οδικούς άξονες είμαστε σε αρκετά καλό σημείο σε σχέση, με άλλες χώρες, αλλά, πλέον, στο λεξιλόγιό μας πρέπει να μπει με μεγαλύτερη ένταση η έννοια της συντήρησης των υφιστάμενων έργων, διότι, επί δεκαετίες, στη χώρα μας δεν ασχοληθήκαμε καθόλου με τη συντήρηση και βλέπουμε πώς μπορεί να προκύπτουν σοβαρά προβλήματα, όταν δεν υπάρχει μεθοδικότητα. Συντήρηση σημαίνει πόροι. Άρα, θα πρέπει κατ’ αντιστοιχία, να ισορροπήσουμε, μεταξύ της αναγκαιότητας εύρεσης πόρων για νέα έργα, αλλά και πόρων για συντήρηση υφιστάμενων έργων και αυτό θέλει πολύ μεγάλη προσοχή.

Επί του πεδίου, επί του νομοσχεδίου, τέσσερις είναι οι στόχοι της πολιτικής ηγεσίας.

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

Στο πρώτο κομμάτι, στο πρώτο μέρος του σχεδίου νόμου, ενσωματώνουμε αλλαγές που επήλθαν σε οδηγία με μία νέα Οδηγία του 2022, αναφορικά με τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Η βασική αλλαγή που φέρνει η νέα Οδηγία είναι η υποχρέωση των κρατών μελών, όχι της Ελλάδος, αλλά όλων των κρατών μελών, να απελευθερώσουν, τουλάχιστον, για τις μεταφορικές επιχειρήσεις τις διασυνοριακές μισθώσεις οχημάτων, δηλαδή, της μίσθωσης οχημάτων, τα οποία έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος, με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας αυτών των επιχειρήσεων. Από ελληνικής πλευράς, και το τονίζω, επιλέχθηκε για τη διασυνοριακή μίσθωση, μεταξύ των διαθέσιμων δυνατοτήτων της Οδηγίας, η ρύθμιση που θα απέφερε τη μικρότερη αναστάτωση στην αγορά των υπηρεσιών μεταφορών, με πρόβλεψη για δυνατότητα αναθεώρησης.

Σε σχετικά άρθρα του νομοσχεδίου, ακροθιγώς, τα έθιξε ο Εισηγητής της κυβερνητικής παράταξης, επιτρέπεται η χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα για την πραγματοποίηση οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτων, δηλαδή, στην Ελλάδα και όχι στο εξωτερικό. Επιτρέπεται η χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από επιχειρήσεις και επαγγελματίες που θα ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα στην Ελλάδα, για να πραγματοποιούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές για ίδιο λογαριασμό. Επιτρέπεται σε μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα να εκμισθώνουν τα οχήματα που διαθέτουν, εφόσον τους έχει χορηγηθεί η απαιτούμενη άδεια κυκλοφορίας και σε επιχειρήσεις μεταφορικές ή μη επαγγελματίες με εγκατάσταση σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προβλέπεται η κατάρτιση σύμβασης μίσθωσης για όλες τις περιπτώσεις μισθώσεων του υπό ψήφιση νόμου και προβλέπεται η αμοιβαία διοικητική συνεργασία και συνδρομή των αρμόδιων αρχών της χώρας μας και των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών, στο πλαίσιο εφαρμογής της ενσωματούμενης Οδηγίας.

Στο δεύτερο μέρος του σχεδίου νόμου, ενσωματώνεται στην εθνική νομοθεσία Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του 2021, περί των μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Έχει, απολύτως, δίκιο ο αξιότιμος συνάδελφος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, να ζητά ενημέρωση από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, επί του συγκεκριμένου θέματος και δεσμεύομαι ότι στην Ολομέλεια, μεθαύριο, μπορεί να σας καταθέσω τι ακριβώς έχουμε κάνει, για να έχουμε, εγκαίρως, σημαντική συμμετοχή στους νέους διευρωπαϊκούς διαδρόμους. Δύο είναι ουσιαστικά, έχοντας, ήδη, υπογράψει ένα μνημόνιο συνεργασίας με τη Βουλγαρία, η προηγούμενη πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, επί Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και έχοντας κάνει μία προσπάθεια με τον Έλληνα Πρωθυπουργό, με τον κ. Μητσοτάκη, την προηγούμενη Δευτέρα, να συμμετάσχουμε και στις νέες λωρίδες αλληλεγγύης, έτσι ώστε να δούμε, αν υπάρχει προσφορά σιτηρών, να ανοίξουμε έναν διάδρομο που να πηγαίνει μέχρι την Αλεξανδρούπολη και αν είναι δυνατόν μέχρι τη Θεσσαλονίκη, με τρένο και σε υφιστάμενη γραμμή.

Επί αυτών των σημείων και επί αυτών των πεδίων, θα ήθελα πάρα πολύ να έχω και τη συμβολή των Κομμάτων της Αντιπολίτευσης και αν θέλετε και στο Κοινοβούλιο μεθαύριο, αλλά και στο Υπουργείο θα χαιρόμουν, να συζητήσω επί αυτών των θεμάτων, γιατί είναι κοινά θέματα και αφορούν όχι μόνο το επόμενο έτος, αλλά τις επόμενες δεκαετίες και το πώς η Ελλάδα θα έχει σημαντική συμβολή σε αυτά.

Επισημαίνεται και το ανέφερε ο Εισηγητής της Κυβερνητικής Πλειοψηφίας, ίσως και κάποιος από την Αντιπολίτευση, ότι η ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ των μεταφορών είναι ως το 2030 εθνική υποχρέωση.

Με τα σχετικά άρθρα προβλέπεται καθεστώς προτεραιοποίησης στην υλοποίηση συγκεκριμένων έργων. Προσδιορίζεται η υπηρεσία που ασκεί καθήκοντα εντεταλμένης αρχής και οι υποχρεώσεις που αναλαμβάνει. Καθορίζεται η μέγιστη διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης. Ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα με την οργάνωση αυτής και προβλέπονται στις περιπτώσεις διασυνοριακών έργων η συνεργασία των εντεταλμένων αρχών των δύο μερών για τον συντονισμό των χρονοδιαγραμμάτων και την κατάρτιση κοινού προγράμματος της διαδικασίας αδειοδότησης, αλλά και η σύσταση κοινής εντεταλμένης αρχής.

Στο Γ΄ Μέρος του σχεδίου νόμου, δρομολογούνται ρυθμίσεις που εναρμονίζουν αποτελεσματικά την καλύτερη εκτέλεση κομβικών συγκοινωνιακών έργων υποδομής, με την επιβεβλημένη διαχείριση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης που προσωρινά θα επιφέρουν αυτά.

Επειδή δεν το θίξατε σήμερα προφανώς, θα τοποθετηθείτε, επί των άρθρων και θα το συζητήσουμε στην Ολομέλεια. Αυτό έχει να κάνει και με την έναρξη υλοποίησης του έργου, του Flyover στη Θεσσαλονίκη. Το γράφει, άλλωστε, μέσα και η αιτιολογική έκθεση. Εξορθολογίζονται και αποπλέκεται από γραφειοκρατικά εμπόδια, ο καθορισμός των γεωγραφικών περιοχών και των δικτύων, των τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών, στο πλαίσιο ενός πιο λειτουργικού δικτύου μεταφορών, προς όφελος, πρωτίστως, των πολιτών που το εμπιστεύονται για τις μετακινήσεις τους. Αυτό είναι μία νέα πρωτοβουλία, είναι ένα έργο του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας που προσπαθούμε να υλοποιήσουμε, σε συνεργασία με τις περιφέρειες και με τα κατά τόπους ΚΤΕΛ και θέλουμε να είμαστε συνεπείς στα χρονοδιαγράμματα.

Έτσι σε αυτό το πεδίο, σε αυτή την ενότητα, συμπληρώνεται το άρθρο 52 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, περί μέτρων ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας. Παρέχεται η δυνατότητα με υπουργικές αποφάσεις να προσδιορίζεται το δίκτυο οδών που επηρεάζονται από την κατασκευή συγκοινωνιακών έργων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τα οποία υλοποιούνται, είτε με συμβάσεις παραχώρησης, είτε με συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), είτε χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Ανάκαμψης Ανθεκτικότητας. Ανατίθεται κατ’ εξαίρεση, σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου, η αρμοδιότητα για τη λειτουργία συντήρησης, σήμανσης, διαγράμμισης, καθαριότητας και ηλεκτροφωτισμού του δικτύου των οδών που επηρεάζονται κατά την κατασκευή των συγκεκριμένων έργων και η αρμόδια αρχή αναλαμβάνει την αρμοδιότητα τεκμηρίωσης του περιφερειακού σχεδιασμού, αν οι τοπικές αρχές δεν υποβάλουν τις εισηγήσεις τους για τον καθορισμό γεωγραφικών περιοχών και δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών.

Άρα, είναι δύο διακριτές ενότητες. Μία είναι για έργα Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, ΣΔΙΤ, συμβάσεις παραχώρησης και καλύτερη κυκλοφορία και η άλλη είναι ουσιαστικά για το δίκτυο ΚΤΕΛ, το οποίο αναπτύσσεται στην Ελλάδα.

Τέλος, ενισχύεται η ασφάλεια των περιφερειακών αερολιμένων της χώρας. Για την αντιμετώπιση της υποστελέχωσής τους και των σχετικών ζητημάτων που ανακύπτουν, οι κεντρικές υπηρεσίες της ΥΠΑ, που έχουν μεγαλύτερη ευχέρεια στη διάθεση προσωπικού, εντάσσονται στους εν δυνάμει τροφοδότες μετακινούμενων υπαλλήλων. Έτσι, ως την οριστική επίλυση ενός χρονίζοντος προβλήματος καθίσταται εφικτή η κάλυψη σχετικών κενών σε περιφερειακά αεροδρόμια, αρμοδιότητας της ΥΠΑ, που δέχονται μεγάλο όγκο επισκεπτών, κυρίως, τους καλοκαιρινούς μήνες για την εξυπηρέτηση των αερολιμένων. Δηλαδή, δεν μιλάω μόνο για τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, αλλά και για τα άλλα που είναι αρμοδιότητας της ΥΠΑ.

Συμπερασματικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το υπό ψήφιση νομοσχέδιο το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενσωματώνει κοινοτικές οδηγίες, επιλύει ζητήματα αρμοδιοτήτων, μεταξύ κεντρικής διοίκησης, περιφερειών και δήμων και διασφαλίζει την ομαλή λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων αρμοδιότητάς της ΥΠΑ.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν ολοκληρώσουμε, θα ήθελα να σας υπενθυμίσω ότι εκτός από τις δύο συνεδριάσεις στη 13:00΄ και στις 16:00΄ της Επιτροπής μας, αύριο Τρίτη, 17 Οκτωβρίου, ώρα 10:00΄, θα συνεδριάσουν η Ειδική Διαρκής Επιτροπή Ευρωπαϊκών Υποθέσεων και οι Διαρκείς Επιτροπές Οικονομικών Υποθέσεων και Παραγωγής και Εμπορίου, πάλι στην Αίθουσα Γερουσίας, σε μία κοινή συνεδρίαση, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κ. Νικόλαο Παπαθανάση, τον Υφυπουργό στον Πρωθυπουργό, κ. Αθανάσιο Κοντογεώργη και τον Διοικητή της Ειδικής Υπηρεσίας Συντονισμού του Ταμείου Ανάκαμψης, κ. Ορέστη Καβαλάκη, σχετικά με την πορεία υλοποίησης του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Στο σημείο αυτό 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, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, 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), Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος και Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια).

Τέλος και περί ώρα 18.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

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