**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, 17 Οκτωβρίου 2023, ημέρα Τρίτη και ώρα 14.10΄, στην Αίθουσα Γερουσίας 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» (2η συνεδρίαση – ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

Στην συνεδρίαση παρέστησαν 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, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη - Βιλιάλη Μαρία - Ελένη (Μαριλένα), Φόρτωμας Φίλιππος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Καζαμίας Αλέξανδρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η δεύτερη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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».

Σήμερα είναι η δεύτερη συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου και είναι η ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων. Οι φορείς, λοιπόν, είναι σήμερα μαζί μας εδώ, κατά κύριο λόγο άνθρωποι των μεταφορών. Οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν ένα πολύ σημαντικό κομμάτι του ΑΕΠ, της οικονομίας της ελληνικής και της ευρωπαϊκής.

Ως εκ τούτου θα ακούσουμε με προσοχή τις παρατηρήσεις και τα σχόλιά τους για το νομοσχέδιο. Ο χρόνος θα είναι 5 λεπτά για τον κάθε φορέα και θα ξεκινήσω δίνοντας το λόγο στον κύριο Μηνά Δερμάτη, Πρόεδρο του Συνδικάτου Επαγγελματιών Οδηγών Φορτηγών Αυτοκινήτων Ελλάδος. Ορίστε, κύριε Δερμάτη έχετε το λόγο για πέντε λεπτά.

**ΜΗΝΑΣ ΔΕΡΜΑΤΗΣ (Πρόεδρος του Συνδικάτου Επαγγελματιών Οδηγών Φορτηγών Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΣΕΟΦΑΕ):** Καλησπέρα σας.

Αν και ενημερωθήκαμε την τελευταία στιγμή για αυτό το νομοσχέδιο ….

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να εξηγήσω εδώ, κύριε Δερμάτη, αν μου επιτρέπετε, ότι την προηγούμενη μέρα καλούνται οι φορείς, διότι πρέπει να γίνει η πρώτη συνεδρίαση και βέβαια δεν οφείλετε να γνωρίζετε τις διαδικασίες. Εξηγώ ότι στην πρώτη συνεδρίαση, κατά την πρώτη ανάγνωση του νομοσχεδίου, τα κόμματα προτείνουν ποιοι φορείς θα προσκληθούν για να πουν τα σχόλιά τους, τις παρατηρήσεις τους και την κριτική τους για το νομοσχέδιο και εσείς που είστε σήμερα εδώ είστε προτάσεις όλων των κομμάτων. Άρα δεν υπάρχει δυνατότητα για ειδοποίηση νωρίτερα. Πρέπει να κατατεθούν οι προτάσεις αφού ολοκληρωθεί η πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής και κατόπιν καλούνται οι φορείς.

Συνεχίστε παρακαλώ.

**ΜΗΝΑΣ ΔΕΡΜΑΤΗΣ (Πρόεδρος του Συνδικάτου Επαγγελματιών Οδηγών Φορτηγών Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΣΕΟΦΑΕ):** Εκπροσωπώ, λοιπόν, τους μισθωτούς επαγγελματίες οδηγούς στην εσωτερική μεταφορά και σε ένα κομμάτι της διεθνούς μεταφοράς.

Διαβάζοντας το σχέδιο νόμου χθες αργά που ήρθε στα χέρια μου παρατηρώ ότι αναφέρεται σε εκμισθώσεις αυτοκινήτων άνευ οδηγού και κάποιος θα μπορούσε να αναρωτηθεί, «Πρόεδρε τι θέμα και τι πρόβλημα έχεις εσύ με εκμισθώσεις αυτοκινήτων άνευ οδηγού»;

Δυστυχώς, κύριε Πρόεδρε κυρίες και κύριοι, ο οδηγός μισθωτός είναι αυτός που κινεί τη μεταφορά στο 80% και έχει όλες τις ευθύνες της κυκλοφορίας του φορτηγού από τη στιγμή που θα ξεκινήσει το φορτηγό. Παρατηρώντας, κύριε Πρόεδρε το άρθρο, 8 - είναι και άλλα άρθρα αλλά δεν μπόρεσα να τα επεξεργαστώ τόσο γρήγορα - αναφέρεται λοιπόν, στις εκμισθώσεις ασυνόδευτων ρυμουλκουμένων και εδώ ελλοχεύει ο κίνδυνος για τον μισθωτό επαγγελματία οδηγό με σχέση εξαρτημένης εργασίας, ο οποίος κατά τους νόμους και κατά τις κοινοτικές Οδηγίες είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για τη στοιβασία, την ασφάλεια φορτίου, την ασφάλεια φόρτωσης, την επόπτευση φόρτωσης επί του ρυμουλκούμενου επικαθημένου.

Όπως τίθεται το νομοσχέδιο προς ψήφιση στη Βουλή θα δημιουργηθεί για τους μισθωτούς οδηγούς μεγάλο πρόβλημα στην ασφάλεια εκφόρτωσης διότι όταν εκμισθώνεις ασυνόδευτες καρότσες, ρυμουλκούμενες, επικαθήμενα και τα αφήνεις σε ένα εργοστάσιο να φορτωθούν, ο οδηγός δεν είναι παρών. Αυτό, λοιπόν, δημιουργεί πρόβλημα στη φόρτωση διότι ο οδηγός αν δεν είναι παρών να υποδείξει πως θα φορτωθεί ένα φορτίο επάνω στα επικαθήμενα των 12 μέτρων και το φορτίο στους άξονες του αυτοκινήτου γιατί εκεί σηκώνεται το βάρος και δεν μπορείς να το βάλεις οπουδήποτε, τότε δημιουργείται πρόβλημα στην οδική ασφάλεια του αυτοκινήτου, στην ασφάλεια του οδηγού αλλά και στην ασφάλεια τρίτων. Ήδη κάθε εβδομάδα το τελευταίο χρονικό διάστημα υπάρχουν θανατηφόρα ατυχήματα. Τραυματισμοί, υλικές ζημιές αυτοκινήτων και όλα αυτά συμβαίνουν κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, διότι σε όλα τα νομοσχέδια που έρχονται δεν υπάρχουν μέσα οι ελεγκτικοί μηχανισμοί. Έρχεται ένα νομοσχέδιο προς ψήφιση, μιλάει για εκμισθώσεις αυτοκινήτων, μιλάει για ασυνόδευτα ρυμουλκούμενα, μιλάει για τόσα πράγματα και δεν μιλάει για το ποιος θα ελέγξει όλο αυτό το σύστημα είτε λέγεται εφορία είτε λέγεται δελτία αποστολής κ.λπ. Δεν αναφέρεται πουθενά το νομοσχέδιο, από μια γρήγορη ματιά που έριξα, σε αυτά τα πράγματα.

Από την άλλη αναφέρει αυτό το νομοσχέδιο ότι μπορεί να εκμισθωθούν αυτοκίνητα από ξένες εταιρείες άνευ οδηγού. Δηλαδή, θα έλθουν στην Ελλάδα εταιρείες να εργασθούν και θα φέρουν οδηγούς από άλλες χώρες ενώ υπάρχει ήδη πρόβλημα με τους Έλληνες οδηγούς στη χώρα; Ούτε αυτό διασφαλίζεται κάπου. Ενσωματώνεται μία Κοινοτική Οδηγία 2006/1/ΕΚ, η οποία είχε ενσωματωθεί το 2012 και ξανάρχεται τώρα τροποποιημένη στο νομοσχέδιο, όπου δημιουργεί μεγάλο πρόβλημα στην εσωτερική μεταφορά, στις εκμισθώσεις και εμμέσως πλην σαφώς, όπως τίθεται δημιουργεί πρακτορεύσεις. Αυτό θα δημιουργήσει επιπλέον αθέμιτο ανταγωνισμό, θα δημιουργήσει υπερβολικές ώρες απασχόλησης των οδηγών και αυτό έχει να κάνει με το προηγούμενο που είπα για τον ελεγκτικό μηχανισμό. Δεν υπάρχει μία ειδική υπηρεσία ελέγχου της Τροχαίας ή του Υπουργείου, που να ελέγχει αποκλειστικά, όπως στην Ευρώπη, τα φορτηγά. Δεν υπάρχει. Η κοινή τροχαία ελέγχει τους πάντες και τα πάντα, αλλά δεν έχει την πείρα, δεν έχει και τις γνώσεις να ελέγξει διότι όταν ελέγχει το πεζοδρόμιο, τις κόντρες, τις απλές τροχονομικές παραβάσεις, για να ελέγξει ένα φορτηγό και αυτά που μεταφέρει θέλει ειδικές γνώσεις, με γνώσεις ταχογράφου, γνώσεις ηλεκτρονικών καρτών και αυτό δεν αναφέρεται πουθενά. Όσα νομοσχέδια και να φέρουμε, αν δεν μπει στο κάθε νομοσχέδιο, να υπάρχει και ο ελεγκτικός μηχανισμός, ο οποίος θα εφαρμόσει αυτά που αναφέρει το νομοσχέδιο, τότε δεν πρόκειται να αλλάξει τίποτα. Θα θρηνούμε συνέχεια ανθρώπινες ζωές στους δρόμους. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε, κ. Δερμάτη. Να περάσουμε τώρα στον κύριο Απόστολο Κενανίδη, Πρόεδρο της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Οδικών Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών.

Ορίστε, έχετε τον λόγο, κ. Κενανίδη.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Οδικών Εμπορευμάτων και Επιβατικών Μεταφορών (ΟΦΑΕ)): Σας ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ξεκινήσω με μια παρατήρηση. Θα ήταν σκόπιμο πραγματικά πριν από οποιαδήποτε έλευση ενός νομοσχεδίου, το Υπουργείο και ιδιαίτερα η νέα Υπουργός κυρία Αλεξοπούλου, να μας καλούσε στο γραφείο της και να συζητήσουμε κάποιες παραμέτρους τι θα θέλαμε να προσθέσουμε ή να αφαιρέσουμε γιατί θα ήταν προτιμότερο για να υπάρχει μια αρμονική και καλή συνεργασία.**

**Αυτό ήταν προτιμότερο και στη συνέχεια να ξεκινούσε η διαβούλευση, ποιοι άλλοι θα θέλουν να τοποθετηθούν. Αυτό το οποίο θέλω να πω, είναι ότι εάν καταρχήν τηρούνται οι προϋποθέσεις για να είναι κάποιος όπως ορίζει ο νόμος, δηλαδή, εάν κάποιος επαγγελματίας μη μεταφορέας ή οποιοσδήποτε επαγγελματίας έχει τη δυνατότητα να νοικιάσει φορτηγά οχήματα. Για να έχεις ένα φορτηγό όχημα πρέπει να τηρούνται κάποιες προϋποθέσεις. Αυτές οι προϋποθέσεις που τηρούνται για εμάς τους μεταφορείς θα τηρούνται και σε αυτούς οι οποίοι θα έχουν νοικιάσει οποιαδήποτε οχήματα; Υπάρχει αυτό στο νομοσχέδιο; Είναι ερωτήματα, τα οποία γίνονται από εμάς γι’ αυτό είπα νωρίτερα ότι ήταν καλά να συζητούσαμε το νομοσχέδιο, πριν και όλες αυτές οι απορίες πραγματικά να λυθούν και να προχωρήσουμε στην συνέχεια στην ουσία αυτού του νομοσχέδιου.**

 **Συνεχώς έρχονται διάφορα νομοσχέδια από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα οποία ενσωματώνεται και στην ελληνική νομοθεσία. Έχουμε κάποιες ιδιομορφίες. Μιλάμε ότι μια ξένη εταιρεία – βουλγάρικες να πω – γιατί ο μεγάλος αθέμιτος ανταγωνισμός γίνεται από τις βαλκανικές χώρες σε εμάς όπως μια από αυτές είναι και Βουλγαρία όπου ένας μεγάλος αριθμός Ελλήνων μεταφορέων έχει πάει την έδρα της στη Βουλγαρία, ενώ κατοικοεδρεύει στην Ελλάδα και κάνει τις μεταφορές εσωτερικές ως επί το πλείστο και του εξωτερικού με βουλγαρικά οχήματα. Οπότε αυτό όπως αντιλαμβάνεστε, είναι ένας αθέμιτος ανταγωνισμός γιατί δεν υπάρχει ελεγκτικός μηχανισμός να ελέγξει τη διάρκεια και την περίοδο και την εργασία αυτού του οχήματος. Είναι πολύ σημαντικό να δημιουργηθούν πρώτα απ’ όλα όπως ισχύουν σε όλη την Ευρώπη οι ελεγκτικοί μηχανισμοί.**

 **Θα ήθελα να έχω την προσοχή σας, για να μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε γιατί είναι πολύ σημαντικά αυτά τα οποία λέμε γιατί τα ζούμε καθημερινά σε όλη την Ευρώπη και θα ήθελα, πραγματικά να έχω την προσοχή σας.**

**Αυτό το οποίο βλέπω εδώ σε όλη την Ευρώπη υπάρχουν τα λεγόμενα μικτά κλιμάκια οι ελεγκτικοί μηχανισμοί, τα οποία τα συζητάμε χρόνια τώρα σε αυτή την αίθουσα της Επιτροπής αλλά τελικά ποτέ δεν εφαρμόζονται. Γιατί σήμερα άμα δείτε και το έχουμε αποδείξει αυτό με τους ελεγκτικούς μηχανισμούς των συγκοινωνιών, της εφορίας που στήθηκε στα σύνορά μας αλλά και στο εσωτερικό της χώρας σε μεγάλες πόλεις όπως η Θεσσαλονίκη και τα αυτοκίνητα τα οποία σταματήσαμε τα ξένα σχεδόν, όλα έκαναν παράνομη μεταφορά.**

 **Η δίμηνη διάρκεια που θα έχει ένα ξένο φορτηγό αυτοκίνητο, το βουλγάρικο παράδειγμα, θα πάνε τα οχήματα σε εσωτερικές μεταφορές όπως γίνεται και τώρα επειδή υπάρχει έλεγχος γίνεται κι αυτή τη στιγμή, είναι ότι θα μεταφέρει τα αγροτικά προϊόντα από τον παραγωγό στην εταιρεία, στο διαλογητήριο, στο εργοστάσιο. Αυτό γίνεται κατά κόρον αλλά δεν υπάρχει έλεγχος. Ψηφίζουμε νομοσχέδια χωρίς να ελέγχεται τίποτα από όλα αυτά.** Άρα, λοιπόν, θα ήταν σκόπιμο να γίνει μια γενικότερη διευκρίνιση όλου αυτού του νομοσχεδίου, πριν έρθει προς ψήφιση. Τώρα είναι αργά πια για να μιλάμε και αυτά που θα πούμε δεν ξέρω κατά πόσο και να τηρηθούν ακόμη, θα είναι πολύ αργά για μας όλους.

Σήμερα, λοιπόν, επωμιζόμαστε αθέμιτο ανταγωνισμό όλοι οι Έλληνες μεταφορείς, όπως ξέρετε. Ήδη, αν βγείτε στο οδικό δίκτυο, που όλοι έχετε βγει, το 80% είναι ξένα φορτηγά οχήματα. Θα χαθεί η ελληνική μεταφορά από τους Έλληνες μεταφορείς, από τη χώρα μας, θα την ελέγχουν καθαρά οι ξένοι και βασικά οι βαλκανικές χώρες. Εκεί οδηγούμαστε.

Εάν δεν αλλάξουν, λοιπόν, οι συνθήκες και ο τρόπος γενικότερα στους μεταφορείς, ποτέ δε θα υπάρχει ελληνική μεταφορά, θα σβήσουμε εντελώς.

Μιλάμε για το 2030, ότι πρέπει να έχουμε φιλικά στο περιβάλλον οχήματα.

Με ποιες προϋποθέσεις, υπό ποιους όρους;

Αύριο εγώ θα ανταγωνιστώ τον Βορειομακεδόνα, τον Βούλγαρο, τον Τούρκο, τον Αλβανό, όταν αυτοί όλοι έχουν προβεί σε αντικαταστάσεις νέων οχημάτων, ασφαλή για τα οδικά δίκτυα και καλύτερες συνθήκες εργασίας.

Αυτά όλα, λοιπόν και νέα οχήματα, πότε θα γίνουν για το περιβάλλον;

Ποτέ.

Άρα, θα ήταν καλύτερα πρώτα να συζητήσουμε εφ’ όλης της ύλης και πως μπορούμε να περιφρουρήσουμε τον κλάδο μας. Αυτός είναι ο ρόλος, πιστεύω του Υπουργείου, που εμάς υπηρετεί, δεν υπηρετεί κάποιον άλλον. Θεωρητικά εμάς θα υπηρετήσει. Να συζητήσουμε, τι πρέπει να αλλάξει, με την εμπειρία μας, αυτή που έχουμε.

Πολλά θα μπορούσα να πω σε κάθε άρθρο, αλλά ο χρόνος είναι ελάχιστος, που πραγματικά δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα. Δε μας δίνεται αυτή η δυνατότητα, για να αναφερθούμε κατ’ άρθρο αναλυτικά.

Αυτά, σε γενικές γραμμές, είχα να πω και βασικά θα προτιμούσα, τώρα που θα ψηφίσετε, μεθαύριο, που θα ψηφιστεί αυτό το νομοσχέδιο, να μη δίνει τη δυνατότητα στους ξένους μεταφορείς να νοικιάζουν μόνο τα ρυμουλκούμενα. Να είναι υποχρέωσή τους να νοικιάζουν συρμό, για να υπάρχει κι ένας, έστω, τυπικός έλεγχος. Όχι, ουσιαστικός, αλλά τυπικός, γιατί νοικιάζοντας μόνο ρυμουλκούμενα, πραγματικά, θα χαθεί αυτό που λέμε στην καθημερινή ορολογία, η μπάλα. Θα χάσουμε τα πάντα, αυτό θα γίνει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Κενανίδη. Αναφορικά με τις παρατηρήσεις σας, θα απαντήσει η κυρία Υφυπουργός, στη συνέχεια.

Για τον τρόπο νομοθέτησης, όμως, αν μου επιτρέπετε εμένα, θα σας έλεγα ότι το νομοσχέδιο ήταν σε διαβούλευση από τις 28 Σεπτεμβρίου μέχρι τις 11 Οκτωβρίου και εκεί φαντάζομαι ότι κάνατε κάποιες παρατηρήσεις. Είναι ένα αρκετά σημαντικό διάστημα, ώστε να ενσωματωθούν τα σχόλια και οι παρατηρήσεις, τα οποία οπωσδήποτε, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, που έχει τη νομοθετική πρωτοβουλία, βλέπει τα σχόλια που γράφει ο κάθε ενδιαφερόμενος φορέας για το νομοσχέδιο, αλλά και ο κάθε απλός πολίτης.

Ο βαθμός που τα ενσωματώνει αποτελεί το αντικείμενο της επεξεργασίας που κάνουμε εδώ, στη συνέχεια, αλλά και η Επιτροπή, η συνεδρίαση και η ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών φορέων και προσώπων, έχει αυτή, ακριβώς, την έννοια. Πριν, εισαχθεί το νομοσχέδιο στην Ολομέλεια, να γίνουν οι απαιτούμενες διορθώσεις, βελτιώσεις και όλα όσα θα αποφασίσει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου. Το λόγο έχει η κυρία Βιδάλη.

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΒΙΔΑΛΗ (Διευθύντρια του Συνδέσμου Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεων Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΣΤΕΕΑΕ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εμείς θα ήθελα να πω, ότι είμαστε ένας κλάδος, ο οποίος έχει σημαντική παρουσία στην αγορά των επαγγελματικών οχημάτων και το συγκεκριμένο νομοσχέδιο έχει κάποια άρθρα που μας αφορούν. Επειδή, βάσει του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, καταργείται η προηγούμενη παράγραφος ιε του ν. 4093/2012, η οποία ήταν η μόνη παράγραφος που ανέφερε ότι οι επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων μπορούν να εκμισθώνουν οχήματα Ιδιωτικής Χρήσης (Ι.Δ.), δίνουμε συγκεκριμένη προσοχή σε συγκεκριμένα άρθρα του νομοσχεδίου, γιατί ουσιαστικά καθορίζουν τη λειτουργία μας. Οι επισημάνσεις που κάνουμε είναι μόνο δύο γενικές και οι άλλες είναι συγκεκριμένες.

Η πρώτη γενική επισήμανση είναι, ότι δεν έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου το γεγονός, ότι οι επιχειρήσεις εκμίσθωσης μπορούν να μισθώνουν και φορτηγά δημοσίας χρήσεως βάσει του άρθρου 32, που είναι η μίσθωση των αναριθμών οχημάτων του ν. 4663 του 2020 και απλώς θεωρούμε, ότι θα έπρεπε να συμπεριληφθεί κατά κάποιο τρόπο στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο προκειμένου να αποφύγουμε οποιεσδήποτε παρερμηνείες στο μέλλον δηλαδή είναι καθαρά απλώς να αναφερθεί.

Θα προχωρήσω στα συγκεκριμένα άρθρα και μετά θα σας πω για την επόμενη ενότητα. Λοιπόν συγκεκριμένα εμείς θεωρούμε ότι στο άρθρο 8, η παράγραφος 2, επειδή αφήνει κατά κάποιο τρόπο, ανεξέλεγκτη και χωρίς κανόνες την εκμίσθωση των φορτηγών, εμείς προτείνουμε σαν ένα μέτρο, ότι στην περίπτωση το μεταφορικό έργο του φορτηγού που μισθώνεται όπως αυτό αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας του θα πρέπει να είναι ίδιο με το μεταφορικό έργο του μισθωτή. Απλώς αυτό υπήρχε αρχικά πριν γίνουν οι τροποποιήσεις πάλι στο νόμο του 2012,και θεωρούμε ότι κάτι ανάλογο θα πρέπει με κάποιο τρόπο να μπαίνει κάποια προϋπόθεση, για να περιορίσουμε λίγο την ανεξέλεγκτη εκμίσθωση.

 Έπειτα στο άρθρο 9, είναι το συγκεκριμένο άρθρο, το οποίο περιγράφει ουσιαστικά τη λειτουργία στις εταιρείες εκμίσθωσης, σε επιχειρήσεις εκμίσθωσης αυτοκινήτων, για τη μίσθωση των φορτηγών ιδιωτικής χρήσης. Στο συγκεκριμένο ζητάμε, και σε ένα σημείο αναφέρει, ότι οι επιχειρήσεις εκμίσθωσης μπορούν να εκμισθώνουν τα φορτηγά αυτοκίνητα έως 3,5 τόνους - πάντα μιλάμε ότι εμείς ασχολούμαστε ως 3,5 τόνους δεν έχουμε παραπάνω βάρος - αναφέρει ότι θα πρέπει τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης να έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στο όνομα της επιχείρησης εκμίσθωσης, που αναφέρει το καθεστώς κατοχής των οχημάτων και αναφέρει, είτε να είναι πάγια ουσιαστικά της επιχείρησης, είτε να είναι από εταιρίες χρηματοδοτικής μίσθωσης. Εμείς θα θέλαμε να παραμείνει σκέτο μίσθωσης, γιατί έχουμε περιπτώσεις που μπορεί να τύχει κάποια βλάβη, κάποιο ατύχημα και να χρειαστούμε για κάποιες μέρες, για κάποιο διάστημα ολιγοήμερη αντικατάσταση του οχήματος.

Τι γίνεται ότι μπορούμε να εκμισθώσουμε, από κάποια άλλη εταιρεία του χώρου πάλι ενοικίασης, οπότε να μπορούμε να κάνουμε τη διαδικασία της υπεκμίσθωσης να μην είναι δηλαδή περιορισμένος στο χρηματοδοτικής. Επομένως θα πρέπει να αλλάξει λίγο και στην παράγραφο 3, του ίδιου άρθρου το α, σχετικά με το καθεστώς κατοχής.

Επίσης στην παράγραφο δ, που αναφέρει την υποχρέωση της γνωστοποίησης στην αρμόδια διεύθυνση μεταφορών και επικοινωνιών θεωρούμε, ότι εμείς σαν επιχειρήσεις ούτως ή άλλως επειδή λειτουργούμε βάσει της νομοθεσίας της ΚΥΑ 16597 του 2010 και ουσιαστικά υφίσταται ήδη συγκεκριμένη διαδικασία γνωστοποίησης βάσει της νομοθεσίας αυτής, θεωρούμε ότι είναι περιττό να συμπεριληφθούμε σε αυτή την υποχρέωση.

Ακόμα μια παρατήρηση που κάνουμε στο άρθρο 14, σχετικά με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις που λέει, ότι η ομάδα αυτή του Υπουργείου Μεταφορών θα μπορεί να τροποποιεί λεπτομέρειες, όπως στο άρθρο 14, στην παράγραφο 2 που λέει, ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να τροποποιούνται οι λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία γνωστοποίησης, θεωρούμε, ότι το «τροποποιούνται» ίσως καλύτερα θα ήταν να μπει το «εξειδικεύονται», γιατί ουσιαστικά αυτό είναι και το έργο του Υπουργείου Μεταφορών γιατί μια απόφαση δεν μπορεί να τροποποιήσει ένα νόμο. Γι’ αυτό το λόγο και γενικότερα η παρατήρηση λοιπόν που θέλουμε να κάνουμε επειδή όπως είπα το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, ουσιαστικά οριοθετεί τη λειτουργία των επιχειρήσεων ενοικίασης σχετικά με τη μίσθωση των φορτηγών ιδιωτικής χρήσεως 3,5 τόνους. Καταργώντας το προηγούμενο δημιουργείται μια ασάφεια για το εάν η εκμίσθωση των φορτηγών ιδιωτικής χρήσης, γίνεται κατά τα λοιπά με τους όρους και προϋποθέσεις εκμίσθωσης των επιβατικών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων.

Και τι εννοώ; Ότι βάσει αυτού του άρθρου που υπήρχε στον προηγούμενο, που καταργείται τώρα με αυτό, εμείς υπαγόμαστε και στο όριο ηλικίας που υπάρχει για τα ΦΙΧ- είναι μέχρι 14 χρόνια, όσο είναι και για τα επιβατικά ιδιωτικής χρήσης οχήματα. Αυτή τη στιγμή, αν μείνει το νομοσχέδιο όπως είναι, μας δημιουργεί μια ασάφεια, κατά πόσο ακολουθούμε τις προϋποθέσεις που μας καθορίζουν τη λειτουργία μας, βάσει της αρχικής ΚΥΑ. Πρέπει με κάποιο τρόπο να διευκρινιστεί αυτό.

Η γενικότερη επισήμανση που θα ήθελα να κάνω είναι, επειδή βλέπουμε ότι γενικώς δημιουργούνται και από την Κυβέρνηση νομοσχέδια τα οποία έχουν να κάνουν πάρα πολύ με την «πράσινη ανάπτυξη» λαμβάνοντας υπόψη την κλιματική κρίση, θα θέλαμε να γίνει το εξής: Προτείνουμε, ειδικά για τα ηλεκτρικά φορτηγά ιδιωτικής χρήσης, ο περιορισμός των 3,5 τόνων που έχουμε εμείς αυτή τη στιγμή, να ανέλθει στους 4,25 τόνους και δεν είναι ένα νούμερο το οποίο έχουμε βγάλει από το μυαλό μας. Αυτή τη στιγμή στο Ηνωμένο Βασίλειο, στα διπλώματα β κατηγορίας έχει γίνει η αλλαγή και έχει ήδη ψηφιστεί από το υπουργείο μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου, ότι με β κατηγορίας μπορείς να οδηγείς μέχρι 4,25 τόνους ηλεκτρικό. Το Ευρωκοινοβούλιο το έχει εντάξει στις τροπολογίες που είναι προς ψήφιση στο τέλος του χρόνου και εκεί θα το κάνουν οριζόντιο μέτρο για όλα τα διπλώματα β κατηγορίας να είναι μέχρι 4,25 τόνους, από ότι έχουμε μάθει, γιατί είμαστε και μέλη της Lease Europe, που είναι η Ομοσπονδία των Ενοικιαζόμενων και των leasing αυτοκινήτων στην Ευρώπη, οπότε γι’ αυτό έχουμε και μία ενημέρωση πάνω σε αυτό.

Άρα, λοιπόν, τι θα θέλαμε; Τα ηλεκτρικά φορτηγά γενικώς, επειδή προσπαθούμε να γίνει διείσδυση στην αγορά, αλλά πρέπει με κάποιο τρόπο να μην είναι όλα αρνητικά, γιατί με βάση έρευνα που κάναμε εμείς τον Ιούνιο, διαπιστώσαμε, ότι σε σχέση με τα συμβατικά, τα ηλεκτρικά φορτηγά έχουν κατά μέσον όρο 32% μειωμένο ωφέλιμο φορτίο λόγω της μπαταρίας ή έχουν 72% λιγότερη αυτονομία, πάλι λόγω του βάρους τους και είναι και κατά 56% ακριβότερα. Πρέπει με κάποιο τρόπο να κάνουμε κάτι, που να μην είναι τόσο αρνητικά, για να τα προτιμήσει ο άλλος.

Αυτά ήθελα να πω, ευχαριστώ που με ακούσατε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Βιδάλη, να περάσουμε τώρα στον κ. Παναγιώτη Τεγρέλλη, ο οποίος είναι ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Συνομοσπονδίας Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών, ενώ παραβρίσκονται στην Επιτροπή μας ο κ. Βασίλειος Σαχινίδης, μέλος του ΔΣ και ο κ. Γιώργος Σταματόπουλος, ταμίας της Συνομοσπονδίας.

Κύριε Τεγρέλλη έχετε τον λόγο.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΓΡΕΛΛΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Συνομοσπονδίας Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών-ΠΣΧΕΜ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε για την τιμή που μας καλέσατε σήμερα, απλώς θέλω, με έκπληξη, να εκφράσω το εξής, ότι αναφερθήκατε για τη διαβούλευση, αλλά συγκεκριμένα εμείς τυχαία πληροφορηθήκαμε αυτή τη διαβούλευση από τον Εισηγητή της Επιτροπής, τον κ. Λαζαρίδη και με μεγάλη έκπληξη μέσα σε δύο μέρες, βρεθήκαμε απροετοίμαστοι για να έρθουμε σήμερα εδώ να καταθέσουμε τις προτάσεις μας, όσο μπορούμε καλύτερα.

Θα επισπεύσω τη διαδικασία, αν και ήθελα να μπω στο όλο το ιστορικό της διαδικασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τους κοινούς κανόνες που υπάρχουν βάσει των Οδηγιών 1071 και 1072, οι οποίες αναφέρονται στην πρόσβαση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και πάνω σε αυτό όλοι οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί θέτουν κοινούς όρους για μεταφορικές επιχειρήσεις και όχι για επιχειρήσεις μη-μεταφορικές, οι οποίες ασκούν εμπορική, επιχειρηματική δραστηριότητα, για τους οποίους η ελληνική Πολιτεία έδωσε το δικαίωμα, βάσει του νομοθετικού διατάγματος 49 του 68 και μετέπειτα του 1959 του 91, να μπορούν να εκδώσουν άδειες σε ΦΙΧ, αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά των εμπορευμάτων που παράγουν, μεταποιούν στους πελάτες τους, χωρίς την είσπραξη κομίστρου. Ο τελευταίος νόμος που προστάτευε, κατά κάποιο τρόπο, τις μεταφορικές επιχειρήσεις ήταν ο ν.3446, ο οποίος βεβαίως υπέστη πολλές τροποποιήσεις, πάντα με στόχο την ελεύθερη διακίνηση των εμπορευμάτων από μη-μεταφορικές επιχειρήσεις και παράλληλα μειώθηκαν με μία απόφαση- την γ5553376 του 2022- και σε αυτό αναφέρεται το ένα τρίτο της μείωσης των προστίμων, σε ότι αφορά τα ΦΙΧ, γεγονός που κατ’ εμάς, δημιουργεί απορίες μέσα από αυτή τη διαδικασία.

Θα πρέπει όμως, να τονίσουμε την απελευθέρωση των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών και μέχρι σήμερα ότι ουδέποτε ο κλάδος επιδοτήθηκε από την πολιτεία για τον εκσυγχρονισμό του στόλου του. Στόχος της κυβέρνησης, για την πράσινη ανάπτυξη κάτι όμως, που δεν συνέβη στις μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες εντάχθηκαν και εντάσσονται σε προγράμματα ΕΣΠΑ και έχουν το δικαίωμα ανανέωσης του στόλου των Ι.Χ. Τίθεται λοιπόν θέμα, αθέμιτου ανταγωνισμού σε σχέση με τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Θα έρθω, επί των άρθρων τώρα, να κάνω τις τοποθετήσεις μου μιας και ο χρόνος είναι λίγος.

 Στο άρθρο 5, χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από Ελληνικές Μεταφορικές Επιχειρήσεις, για λογαριασμό τρίτων. Παράγραφος α΄ το μισθωμένο όχημα μπορεί, να χρησιμοποιείται σε ελληνικό έδαφος μόνο για περίοδο δύο διαδοχικών μηνών, σε οποιοδήποτε δεδομένο ημερολογιακό έτος. Η χρησιμοποίηση του οχήματος μπορεί, να γίνει από την ίδια τη μεταφορική επιχείρηση. Η διάρκεια της μείωσης δεν μπορεί, να υπερβαίνει το χρονικό όριο των δύο μηνών. Η τοποθέτησή μας είναι, ότι η μίσθωση θα πρέπει να αφορά αμιγώς, Ελληνικές Μεταφορικές Επιχειρήσεις διότι, σε αντίθετη περίπτωση η παράγραφος αυτή έρχεται σε αντίθεση με το άρθρο 8, παράγραφος 2, του Ευρωπαϊκού κανονισμού 1072 το 2009. Οι μεταφορείς δεν επιτρέπεται, να εκτελούν εδώ μεταφορές με το ίδιο όχημα ή αν πρόκειται για συνδυασμούς συζευγμένων οχημάτων, με το μηχανοκίνητο όχημα του ίδιου οχήματος, του ίδιου κράτους μέλους εντός τεσσάρων ημερών, μετά το πέρας της μεταφοράς στο ίδιο κράτος.

Στο άρθρο 6, χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από Ελληνικές Επιχειρήσεις, για μεταφορές ιδίου λογαριασμού. Στην παράγραφο β΄ θα πληρούνται οι όροι των περιπτώσεων β΄ γ΄ και δ΄ της παραγράφου 1 και της παραγράφου 2, του άρθρου 4. Η συγκεκριμένη παράγραφος είναι, αντίθετη με το άρθρο 1 παράγραφος δ΄ του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1071 του 2009, όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 2020 του 2015 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του συμβουλίου.

Κάθε οδική μεταφορά, εκτός των μεταφορών για λογαριασμό τρίτων, για ιδίου λογαριασμό, για την οποία δεν εισπράττεται, άμεση ή έμμεση αμοιβή και η οποία δεν παράγει άμεσα ή έμμεσα εισόδημα, για τον οδηγό του οχήματος ή άλλους και να συνδέεται με επαγγελματική δραστηριότητα θεωρείται αποκλειστικά μεταφορά, για μη εμπορικούς σκοπούς.

Η εκμίσθωση ΧΔΧ χωρίς οδηγό, αποτελεί έμμεση παραχώρηση σε μία μεταφορική επιχείρηση χωρίς, να λαμβάνεται υπόψη ότι υπάγεται στις προϋποθέσεις του 1071 αλλά και το 1072 περί ασκήσεως επαγγέλματος Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών. Στην ανωτέρω παράγραφο του άρθρου 6, πρέπει να συμπεριληφθεί πέρα των περιπτώσεων β΄ γ΄ δ΄ της παραγράφου 1 άρθρου 4 και η περίπτωση α΄ του ιδίου άρθρου.

Στο άρθρο 8, οι μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα μπορούν, να εκμισθώνουν τα οχήματα που διαθέτουν και για τα οποία έχει χορηγηθεί άδεια φορτηγού δημόσιας χρήσης, ανεξάρτητα διαμορφωμένου σε επιχειρήσεις μεταφορικές ή μη επαγγελματίες στην Ελλάδα ή σε άλλα Κράτη Μέλη Ένωσης. Στην πρώτη περίπτωση θα πρέπει να προστεθεί στο τέλος της παραγράφου, «σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος α΄ του νομοσχεδίου, Κανονισμοί 1071/ 1072 του 2009».

Παράγραφος 2, η μη μεταφορικές επιχειρήσεις με εγκατάσταση στην Ελλάδα μπορούν να εκμισθώνουν τα οχήματα που διαθέτουν και για τα οποία έχει χορηγηθεί άδεια φορτηγού ιδιωτικής χρήσης ή ανεξάρτητη άδεια ρυμουλκουμένου, σε επιχειρήσεις μη μεταφορικές ή επαγγελματικές με εγκατάσταση στην Ελλάδα. Στη δεύτερη περίπτωση, θα πρέπει απαραιτήτως να μπει περιορισμός ως προς τον αριθμό των οχημάτων τα οποία θα μπορεί, να μισθώσει μια επιχείρηση στη χρονική διάρκεια του μισθώματος καθώς, βέβαια και η πρόβλεψη ότι ο μισθωτής έχει δικαίωμα να θέσει σε κυκλοφορία βάση της δραστηριότητας της επιχείρησης το όχημα, το οποίο πρόκειται να μισθώσει.

 Επίσης, η προσθήκη της περίπτωσης 3, το μισθωμένο όχημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την πρόσκαιρη ανάγκη εξυπηρέτησης της επιχείρησης ήτοι τρεις μήνες ανά ημερολογιακό έτος. Κρίνουμε την παραπάνω προσθήκη απαραίτητη, για την αποφυγή χρόνιων μισθώσεων χωρίς να υπάρχει έλεγχος για τις συνολικές δραστηριότητες της επιχείρησης.

Στο άρθρο 9, εκμίσθωσης φορτηγών ιδιωτικής χρήσης από επιχειρήσεις εκμίσθωσης, προτείνουμε την προσθήκη παραγράφου το συμβόλαιο μίσθωσης να προσκομίζεται στην αρμόδια διεύθυνση μεταφορών και επικοινωνιών της περιφέρειας που είναι έδρα του οχήματος, όπως και του αποδίδεται υπηρεσιακό σημείωμα, το οποίο θα αναγράφει το είδος των εμπορευμάτων που μπορεί να μεταφέρει. Δεν υπάρχει διαφορετικά δυνατότητα ελέγχου της νομιμότητας χρήσης του οχήματος και ειδικότερα μέσα από την αδυναμία των ελεγκτικών μηχανισμών.

Παράγραφος ΄Δ ο χρόνος της εκμίσθωσης να μην υπερβαίνει τις 30 ημέρες. Το άρθρο 10, ολοκληρώνω, η σύμβαση που καταρτίζεται για τη μίσθωση του παρόντος γνωστοποιείται στις φορολογικές αρχές, σύμφωνα με τη φορολογική νομοθεσία, προσθήκη, λοιπόν και εδώ και στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, της έδρας του οχήματος πριν τη χρήση του φορτηγού.

Κύριε Πρόεδρε, η άμεση ή έμμεση παραχώρηση ενός φορτηγού οχήματος για την εκτέλεση εμπορευματικής μεταφοράς, πρώτον άρει τους όρους έκδοσης της αδείας των Φ.ι.Χ. για ιδία χρήση της επιχείρησης και κατά δεύτερον η μεταφορά θα εκτελείται για λογαριασμό τρίτων.

Για το λόγο αυτό όπως αναφέραμε και στις προτάσεις μας επί των συγκεκριμένων άρθρων, οι μεταφορές αυτές δεν είναι σύννομες με την έννοια και τις διατάξεις των Ευρωπαϊκών Οδηγιών, κυρίως της 1071 και 1072 του 2009. Η ιδιωτική εμπορευματική μεταφορά έχει πλήρως απελευθερωθεί από το 2010.

Εδώ γεννάται το ερώτημα σε αυτή τη διαδικασία των μισθωμένων οχημάτων και ειδικά των Φ.ι.Χ. εφόσον υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης στο επάγγελμα στο 3887, γιατί να δημιουργείται όλη αυτή η προσπάθεια για την εκμίσθωση φορτηγών ιδιωτικής χρήσης.

Τα φορτηγά αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα είναι 2 εκατομμύρια, σε μια σχέση 40 χιλιάδων φορτηγών δημοσίας χρήσης. Καταλαβαίνετε το μέγεθος και τη διάσταση του προβλήματος που θα προκύψει μέσα από αυτή την διαδικασία.

Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

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

Τον λόγο έχει ο κύριος Γεώργιος Δριτσάκος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ):** Καλησπέρα σας κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ για την σημερινή πρόσκληση και για τη συμμετοχή μας στην Επιτροπή σας.

Η σημερινή μας παρουσία αφορά το άρθρο 30, το οποίο αναφέρεται στην ενίσχυση των Περιφερειακών Αερολιμένων με επιχειρησιακό προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Δηλαδή, να δύναται να μετακινήσει επιχειρησιακό προσωπικό από 120 ημέρες που είναι το ανώτατο όριο, σε 180 ημέρες από την κεντρική υπηρεσία.

Ο υπάρχων νόμος, αναφέρει ότι δύναται το προσωπικό να μετακινείται από την κεντρική υπηρεσία, στους περιφερειακούς αερολιμένες και μονάδες το μέγιστο 120 ημέρες και από τις περιφερειακές μονάδες στις περιφερειακές 180 μέρες. Αυτό εισηγούμεθα να τροποποιηθεί και να γίνει ως εξής: 180 μέρες από την κεντρική υπηρεσία σε όλες τις περιφερειακές μονάδες. Αυτό θα βοηθήσει τα μέγιστα στην εύρυθμη ομαλή και ασφαλή λειτουργία των αερολιμένων.

Συγκεκριμένα, κατά το παρελθόν έτος είχαμε μια προοδευτική αύξηση της αεροπορικής κίνησης, αντιπαρήλθαμε την περίοδο του covid το 2019 και η υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας και η τουριστική κίνηση της χώρας μας και η επιβατική έφτασε στα όρια του high score του έτους 2019 και σε κάποιες περιπτώσεις το ξεπεράσαμε.

Συγκεκριμένα, είναι πολύ τιμητικό το ότι η Ελλάδα είναι στις τρεις χώρες στην Ευρώπη που αύξησαν τα νούμερα αυτά. Όσον αφορά στο σύνολο των πτήσεων και στην κίνηση στη συνολική κίνηση των επιβατών, συγκεκριμένα το 2019, είχαμε συνολικά πτήσεις 526.000 αεροσκαφών και το 2022, 530.000, δηλαδή αυξήθηκε 0,7% ανά χιλιάδες πτήσεις αεροσκαφών και με αντιστοιχία στους επιβάτες το 2019, εξήντα τέσσερα εκατομμύρια επιβάτες εσωτερικού, εξωτερικού, διακινήθηκαν στη χώρα μας και το 2022 εξήντα τρία κόμμα πέντε εκατομμύρια. Αυτό επετεύχθη με ασφάλεια και με διαρκή μέριμνα όλων των φορέων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, της Αρχής της Πολιτικής Αεροπορίας των Αερομεταφορέων και όλων των εμπλεκομένων στις πτήσεις. Τα συγχαρητήρια και ο έπαινος είναι για όλους τους εμπλεκόμενους.

Στο δια ταύτα είναι, η Εισήγηση μας να αυξηθούν οι 180 μέρες, από τις κεντρικές για να έχουμε τη δυνατότητα να εξυπηρετήσουμε την κίνηση, την αυξανομένη κίνηση η οποία το 2023, θα αυξηθεί ακόμα περισσότερο, και αυτά φαίνονται από τα νούμερα τα οποία έχουμε μέχρι τώρα, από τον Ιανουάριο μέχρι το Σεπτέμβριο. Αλλά δεν θα αναφερθώ σε αυτά για να μην σας κουράσω περισσότερα.

Κατά τη διάρκεια λειτουργίας της Υπηρεσίας, βασική μας μέριμνα είναι η διαχρονική υποχρέωση να κρατάμε τα διεθνή πρότυπα. Τα διεθνή ευρωπαϊκά και τα εθνικά πρότυπα για την ασφάλεια των πτήσεων και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθούμε ποιοι είναι οι επιχειρησιακοί κλάδοι της Υπηρεσίας Πολεμικής Αεροπορίας, που αιτούμεθα να μετακινούνται. Οι επιχειρησιακοί κλάδοι είναι οι οδηγοί πυροσβέστες, που δεν έχουμε μόνιμο προσωπικό σε όλα μας τα αεροδρόμια, εγκατεστημένους και αναγκάζομεθα να μετακινούμε είτε με αποσπάσεις, είτε με μετακινήσεις από την Κεντρική Υπηρεσία στα Περιφερειακά αεροδρόμια για να καλύπτουμε τη νομοθεσία, την Ευρωπαϊκή και την εγχώρια νομοθεσία.

Η άλλη επιχειρησιακή ειδικότητα, είναι οι υπάλληλοι παροχής πληροφοριών AFISO. Αυτοί οι υπάλληλοι εκτελούν καθήκοντα ελεγκτή σε μικρά Περιφερειακά αεροδρόμια, τα οποία στο σύνολο τους είναι 15. Σε κάποια εξ αυτών, υπάρχει μόνιμο προσωπικό των ελεγκτών AFISO, σε κάποια δεν υπάρχει και γι’ αυτό και είμαστε υποχρεωμένοι να μην έχουμε μόνο έναν εκεί, αλλά να έχουμε δύο ή τρεις και γι’ αυτό να τους μετακινούμε ούτως, ώστε να εργάζονται από την ανατολή μέχρι τη δύση.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση στα Αεροδρόμια της Υπηρεσίας, όπου είναι υπεύθυνη η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας για τη λειτουργία τους, συχνά παρατηρείται το φαινόμενο της διεύρυνσης του ωραρίου λειτουργίας τους.

 Επομένως, οι οδηγοί πυροσβέστες και οι ελεγκτές AFISO, είναι υποχρεωμένοι οι μεν να είναι στο τιμόνι του πυροσβεστικού, οι δε να είναι με το μικρόφωνο στο χέρι αναγκαστικά για να εκτελούνται στα μικρά αυτά πτήσεις ή πτήσεις αεροδιακομίδων που μέσα στη νύχτα καλούνται στο αεροδρόμιο για να εξυπηρετηθεί είτε αεροσκάφος ή ελικόπτερα των ΕΚΑΒ ή των Ενόπλων Δυνάμεων.

Επομένως, για να συνεχίσουμε απρόσκοπτα, αυτό το πολυσήμαντο έργο και δεδομένου τις κατά τόπους υποστελέχωσης της Υπηρεσίας όπου έχει μεριμνήσει το Υπουργείο κατά την τελευταία περίοδο είτε και προγενέστερα με κάποιες μετατάξεις, αλλά και με κάποιες προσλήψεις μέσω ΑΣΕΠ, για να ενισχυθεί το προσωπικό των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Το μείζον και κρίσιμο για μας είναι οι 120 να γίνουν 180 μέρες. Δεν θα εξαντληθούν, θα εξαντλούνται κατά περίπτωση όπου χρειάζεται.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Διοικητά, αν μπορείτε θα θέλαμε να παραμείνετε συνδεδεμένος και σας ευχαριστούμε θερμά, που ανταποκριθήκατε στην πρόσκληση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου.

 Οπωσδήποτε είναι πολύ σημαντικό το άρθρο 30, όπως αντιληφθήκαμε μετά τα όσα είπατε, διότι η στελέχωση των Περιφερειακών Αεροδρομίων, με στόχο, βέβαια, την ασφαλή λειτουργία τους, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της σεζόν που η κίνηση αυξάνεται ραγδαία, είναι ένα πολύ σημαντικό ζήτημα. Κατά συνέπεια, η ενίσχυσή τους από την Κεντρική Υπηρεσία, καταλαβαίνουμε, ότι έχει μεγάλη σημασία και μας το αναλύσατε επαρκώς.

 Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη 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, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη - Βιλιάλη Μαρία - Ελένη (Μαριλένα), Φόρτωμας Φίλιππος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος,

Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Καζαμίας Αλέξανδρος.

Σε αυτό το σημείο ολοκληρώθηκε η ακρόαση φορέων και αν υπάρχει κάποιος από τους συναδέλφους Βουλευτές που θέλει να θέσει κάποιο ερώτημα στους φορείς, βεβαίως, υπάρχει αυτή η δυνατότητα.

Επίσης, η κυρία Υφυπουργός, θα τοποθετηθεί στην αμέσως επόμενη συνεδρίαση, η οποία ξεκινάει στις 16.00. Σε κάθε περίπτωση, τα όσα είπαν οι φορείς και από τα πρακτικά αναλυτικά με κάθε λεπτομέρεια θα τα δει η ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών.

Το λόγο έχει ο κ. Δελής.

 **ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Πριν θέσω το ερώτημά μου στον κ. Δριτσάκο, το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, θα ήθελα να πω ότι -και απευθυνόμενος στους εκπροσώπους των υπόλοιπων φορέων που είχαν τον λόγο, να πω ότι- εδώ έχουμε μια κλασική περίπτωση μεταφοράς μιας Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου η διαδικασία δεν είναι η ίδια με την μεταφορά στο Εθνικό Δίκαιο ενός Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου ο Κανονισμός έρχεται αυτούσιος, στη διαδικασία μεταφοράς στην Εθνική Νομοθεσία της Οδηγίας υπάρχει ένα περιθώριο ευελιξίας για την Κυβέρνηση, γι’ αυτό και παίρνει και τη μορφή νομοσχεδίου, χωρίς, βέβαια, σε καμία περίπτωση, να αμφισβητούνται οι στόχοι, αλίμονο και πολλές φορές και τα ίδια τα μέσα που έχει η αρχική Ευρωπαϊκή Οδηγία που τροποποιεί την προηγούμενη του 2006. Όλα αυτά, τα ξέρετε καλύτερα από εμάς.

Ωστόσο και στην πρώτη και στην αρχική και βεβαίως, όπως φαίνεται και από τις προθέσεις της ίδιας της Κυβέρνησης, αυτό που θέλουμε να πούμε εμείς απευθυνόμενοι σε εσάς ως Κ.Κ.Ε., είναι, ότι -πουθενά μα πουθενά και στην Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και στην εκδοχή αυτής της Οδηγίας στην ενσωμάτωσή της στην ελληνική νομοθεσία- δεν υπάρχει πουθενά η παραμικρή μέριμνα για την προστασία των αυτοαπασχολούμενων ιδιοκτητών φορτηγών δημοσίας χρήσεως, που είναι πάρα πολλοί.

Δεν μιλάω για τους επαγγελματίες οδηγούς, εκεί απουσιάζει η οποιαδήποτε αναφορά, αν έχετε προσέξει και ως εκ τούτου τα συμπεράσματα, νομίζω, ότι είναι προφανή, για τον χαρακτήρα και για το στόχο αυτής της Οδηγίας.

Αυτό που είπαμε και χθες στην συνεδρίαση της Επιτροπής, είναι, ότι είναι μια Οδηγία και μια μεταφορά της στο Εθνικό Δίκαιο, «κομμένη και ραμμένη» στα μέτρα των μεγάλων μεταφορικών επιχειρήσεων του κλάδου. Τίποτα λιγότερο, τίποτα περισσότερο.

 Σε ότι αφορά τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, τον άκουγα και επειδή μας έκανε ιδιαίτερη εντύπωση το άρθρο 30, θα ήθελα να ρωτήσω κατ’ αρχάς τον Διοικητή: Έχει άραγε τη δυνατότητα η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας να αντέξει τη μετακίνηση προσωπικού;

Δηλαδή, επαρκεί το προσωπικό που έχει, έτσι ώστε να μετακινείται σε διάφορα περιφερειακά αεροδρόμια;

Εν πάση περιπτώσει, επειδή εμείς υποστηρίζουμε ότι το πρόβλημα μπορεί και πρέπει να λυθεί με την πρόσληψη μόνιμου προσωπικού στα αεροδρόμια για λόγους προφανέστατους και για λόγους ομαλής εκτέλεσης των πτήσεων, αλλά και για λόγους ασφάλειας των πτήσεων.

Περί αυτού πρόκειται, γιατί μιλάμε για αεροπορικές μεταφορές και θα θέλαμε πάρα πολύ να ακούσουμε τη γνώμη του κ. Δριτσάκου, του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Αν αντέχει, δηλαδή, η Κεντρική Υπηρεσία, να αποψιλώνεται από προσωπικό για μια διάρκεια έξι μηνών, παρακαλώ, 180 ημερών.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Δελή. Ο κύριος Δελής, ήταν ο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος και ελπίζω ότι ο Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ο κ. Γεώργιος Δριτσάκος, στον οποίο απευθύνεται το ερώτημα, άκουσε ευκρινώς αυτό, όπως διατυπώθηκε από τον κ. Δελή.

Το λόγο έχει ο κ. Δριτσάκος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας):** Βεβαίως, κύριε Πρόεδρε, να απαντήσω στο ερώτημα.

Τόσο από την κεντρική υπηρεσία αλλά όσο και από τα παραχωρημένα αεροδρόμια σε άλλα περιφερειακά, όπου υπάρχει ανάγκη. Δηλαδή, θα μετακινούμε ηλεκτροδοτικούς για την εξυπηρέτησηκάποιων ραντάρ ή τηλεπικοινωνιακών σταθμών, στα Ακαρνανικά, στη Λευκάδα, στο Χορτιάτη, στο Πήλιο και τα λοιπά, όπου υπάρχει ανάγκη. Εάν χρειαστεί να υπερβούμε τις 120 ημέρες δεν σημαίνει ότι όλοι να πάνε 180. Όπου χρειάζεται να έχουμε τη δυνατότητα κάποιων ειδικών, να τον μετακινούμε για να επιλύσουμε τα δημιουργηθέντα προβλήματα που ενδέχεται, μπορούν να προκύψουν, υπερβαίνοντας τις 120 μέρες, κατά κρίση και επιλογή. Πρώτο.

 Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα, έχουν ξεκινήσει, είναι σε διαδικασία και μετατάξεις, αλλά και προσλήψεις μέσω ΑΣΕΠ για να ενισχυθούν τα περιφερειακά αεροδρόμια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Δριτσάκο. Τον λόγο έχει ο κ. Μπούμπας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Καταρχάς βλέπω μέσα τους φορείς. Εγώ θα σας πω κάτι, δεν το είχα σκεφτεί, θα ήταν καλό να ακούσουμε και τον Σύλλογο Φορτοεκφορτωτών ενδεχομένως και αν τους θίγει το επάγγελμα γενικότερα ή όλη αυτή ενσωμάτωση στην Ευρωπαϊκή Οδηγία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν προτάθηκε από κάποιο κόμμα χθες.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ενδεχομένως μας διέλαθε και εμάς, γιατί νομίζω ότι πρέπει να ακούσουμε και αυτούς οι οποίοι βγάζουν μεροκάματο από την όλη αυτή ιστορία, να το πω απλά. Εγώ θέλω να κάνω μια ερώτηση προς το μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου, τον κύριο Σαχινίδη, αν πιστεύει ότι γενικότερα όλη αυτή η ενσωμάτωση και εναρμόνιση στην Ευρωπαϊκή Οδηγία, πέρα από το επάγγελμα του αυτοκινητιστή, αν θα τους θίξει γενικότερα ως προς το επάγγελμα, ως προς το πως ζην δηλαδή, να το πω έτσι και μέσω των αλλοδαπών, διότι εδώ αυτό που είπαμε και χθες και αυτό που επαναλαμβάνουμε ως Ελληνική Λύση, βλέπουμε μία ομίχλη, ένα νομικό πλαίσιο το οποίο είναι αόριστο σε ό,τι αφορά τη μετακίνηση προϊόντων, τι προϊόντα θα ‘ναι, από ποιες εταιρείες αλλοδαπές θα εκμισθώνονται, γιατί το πρόβλημα των αυτοκινητιστών το είχαμε συζητήσει εδώ στο Κοινοβούλιο, έχει τεράστια προβλήματα. Τεράστια προβλήματα ως προς και τις πράσινες κάρτες που έρχονται απ’ έξω από τα φορτηγά κυρίως, από την Τουρκία και όχι μόνο, από όλες αυτές τις νταλίκες που είναι και το βιώνω εγώ ως Βουλευτής των Σερρών, από τη Βουλγαρία.

Υπάρχουν, το πρόβλημα που έχουμε στην ασφάλεια και στους ναύλους που πληρώνουν στα καράβια, είναι πολλά τα ζητήματα. Δηλαδή δεν πήραν και την ανάλογη επιδότηση, αυτό που έλεγα και στον κ. Σταϊκούρα χθες, κατά την περίοδο του κορονοϊού, ενώ αντίθετα βοήθησαν τα μάλα την αγορά σε ό,τι αφορά την φορτο-εκφόρτωση εμπορευμάτων για να μην μείνει η αγορά. Οπότε γενικότερα θέλω να το πω ευθαρσώς και να μου πει ότι φοβάται ότι αυτό, σε ότι αφορά τη μίσθωση φορτηγών δημοσίας χρήσεως χωρίς οδηγό θα τους δημιουργήσει πρόβλημα ανεργίας;

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

Θα ζητήσουμε βέβαια, για να απαντήσει ο κ. Σαχινίδης, μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου που είναι εδώ, την άδεια από τον κύριο Πρόεδρο που εκπροσωπεί το φορέα και τον οποίο ακούσαμε προηγουμένως, τον κύριο Τεγρέλλη.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΓΡΕΛΛΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Συνομοσπονδίας Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών(ΠΣΧΕΜ)):** Ναι βεβαίως κ. Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Μέλος του ΔΣ της Πανελλήνιας Συνομοσπονδίας Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών(ΠΣΧΕΜ)):** Καταρχάς, θέλω να σας ευχαριστήσω που μας καλέσατε έστω και αργά, να πούμε τη γνώμη μας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το αργά, εξήγησα στην αρχή της συζήτησης μας. Δεν υπάρχει περιθώριο για νωρίτερα. Πρέπει να κατατεθούν οι προτάσεις των κομμάτων, ποιοι επιθυμούν τα κόμματα, όλα τα κόμματα να ακουστούν, στην ακρόαση φορέων. Αυτό γίνεται στη συνεδρίαση της πρώτης Επιτροπής που έγινε χθες και αμέσως καλούμε τους φορείς.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ( Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ναι, αλλά για την αποκατάσταση και της αλήθειας να πούμε ότι εμείς επισημάναμε ότι είναι φαστ τρακ αυτή η διαδικασία, σχεδόν καινοφανής κοινοβουλευτικά, Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη και Πέμπτη Ολομέλεια.

Έχουμε λοιπόν διάκενο προς όφελος τηςευρύτερης συζήτησης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το να ασκούμε κριτική ακόμα και στις κοινοβουλευτικές διαδικασίες είναι ωφέλιμο και το ακούμε, πλην όμως ξέρετε ότι η Διάσκεψη των Προέδρων στην οποία συμμετέχουν όλα τα κόμματα αποφάσισε εξαιτίας της προεκλογικής προηγούμενης εβδομάδας, να μας διευκολύνει όλους μας, να είμαστε στις εκλογικές μας περιφέρειες. Διαφορετικά η πρώτη συνεδρίαση θα γινόταν Παρασκευή ή και Πέμπτη και θα υπήρχε περισσότερος χρόνος. Όμως και πάλι δεν θα υπήρχε περισσότερος χρόνος για την πρόσκληση των φορέων για τον απλούστατο λόγο που εξηγώ ότι πρέπει να κατατεθούν οι προτάσεις από τα κόμματα.

 Ο χρόνος λοιπόν δόθηκε σε εμάς, όχι στους φορείς, δόθηκε προς διευκόλυνση των βουλευτών όλων των κομμάτων, αλλά ας μην μένουμε σε αυτό τώρα.

Να δώσουμε τον λόγο και να κλείσουμε έτσι, στον κύριο Σαχινίδη να μας δώσει την απάντηση και το Προεδρείο είναι πάντα εδώ και ακούει πάντα τις προτάσεις όλων των κομμάτων. Όταν προτείνουμε πότε να γίνουν οι συνεδριάσεις, ακούμε την κάθε επιφύλαξη των συναδέλφων και των εκπροσώπων όλων των κομμάτων και στο μέτρο του δυνατού τις ενσωματώσουμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Συνομοσπονδίας Χερσαίων Εμπορευμάτων Μεταφορών (Π.Σ.Χ.Ε.Μ.)):** Ζητάτε μέσα σε 24 ώρες να κάνουμε κάτι που είχαμε όλο τον χρόνο, από τον Ιούλιο του 2021. Δηλαδή, τι;

Να ενσωματώσουμε μία Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία ζητείται από έναν φορέα, που πέρασε 10 χρόνια μνημόνιο, που περάσαμε και στηρίξαμε τη χώρα μας στον κορωνοϊό, όταν κάηκε η Βόρεια Ελλάδα και η Ρόδος και όταν πνίγηκε στη Λάρισα. Θεωρώ ότι είναι πρόκληση να ερχόμαστε εδώ και να λέτε «Σταματήστε, κύριοι, δεν πρέπει να δουλέψετε, πλέον». Αυτό μας ζητάτε τώρα, δίνοντας το δικαίωμα στα αλλοδαπά αυτοκίνητα να μπουν και να δουλεύουν ανεξέλεγκτα. Αυτό μας κάνετε. Γιατί για να πάω εγώ να δουλέψω οπουδήποτε σε φορέα ή σε αεροδρόμια ή σε λιμάνια, μου ζητάνε να φέρω φορολογική, ασφαλιστική ενημερότητα, πιστοποίηση κ.λπ..

Από πού θα τα πάρετε αυτά, από την Πολωνία, από τη Βουλγαρία ή από την Τουρκία; Μας έχετε φέρει σε πολύ δύσκολη θέση. Εκείνο που θα ήθελα να σας πω, είναι να μας δώσετε χρόνο, να ετοιμαστούμε. Δεν γίνεται από τη μια μέρα στην άλλη να τραβήξετε μια γραμμή και να πείτε «φευγάτε». Ζητώ, λοιπόν, να δοθεί, τουλάχιστον, διετής αναστολή για αυτό το συγκεκριμένο και για όλα τα άλλα, όπως, για παράδειγμα, δεν μπορούμε να μεταβιβάσουμε τα αυτοκίνητα στα παιδιά μας.

Η κυρία Υπουργός, ξέρει. Θα έπρεπε να σκύψει από επάνω μας, γιατί το Υπουργείο Μεταφορών είναι το σπίτι μας και, μάλλον, δεν μας βλέπει σαν παιδιά του. Εμείς στηρίξαμε την Κυβέρνηση σε όλη αυτή τη διαδικασία. Στηρίξαμε το κράτος σε κάθε δύσκολη θέση που ήταν, είτε λέγεται κορωνοϊός, είτε λέγεται αυξήσεις των καυσίμων, είτε λέγεται οτιδήποτε, δεν πήραμε καμία επιδότηση, βάλαμε πλάτη για να μην ανέβουν οι τιμές και αντ’ αυτού, ερχόσαστε και λέτε «Παιδιά, εδώ σταματήστε. Δεν πρέπει να δουλεύετε άλλο εσείς, θα νοικιάζουμε αλλοδαπά αυτοκίνητα, θα πάρουν τη δουλειά σας». Λες και τα ελληνικά δεν φτάνουν, θα χρειάζεται να παίρνουμε από το εξωτερικό για να κάνουμε τη δουλειά μας. Θεωρώ ότι είναι πρόκληση αυτό.

Ζητώ να μας δώσετε, τουλάχιστον, δύο χρόνια αναστολή, τόσο για αυτό όσο και για το άλλο. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Σαχινίδη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να υπενθυμίσω ότι η 3η συνεδρίαση της Επιτροπής για σήμερα είναι στις 16:00΄. Αύριο, στις 10:00΄ το πρωί, είναι η β΄ ανάγνωση και εκεί θα δοθούν και οι απαντήσεις στις παρατηρήσεις και στα σχόλια που έγιναν.

Ευχαριστώ, τους εκπροσώπους των φορέων και τους συναδέλφους.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Καλαφάτης Σταύρος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Πάνας Απόστολος, Χνάρης Εμμανουήλ, Δελής Ιωάννης, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Καζαμίας Αλέξανδρος.

Τέλος και περί ώρα 15.10΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

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