**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 16.15΄, 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». (3η συνεδρίαση)

Στη 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, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, 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), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, 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 τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «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».

Πριν προχωρήσουμε στη συζήτηση, επί των άρθρων, καλούνται οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές να ψηφίσουν, επί της αρχής, του νομοσχεδίου.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Λαζαρίδης.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ψηφίζω «ΝΑΙ», κύριε Πρόεδρε.

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

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ψηφίζω «ΕΠΙΦΥΛΑΞΗ», κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ , ο κ. Πάνας.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», ο κ. Δελής.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», ο κ. Μπούμπας.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», ο κ. Βαλτογιάννης.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ"», ο κ. Βρεττός.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», η κυρία Κεφαλά.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεπώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών έγινε δεκτό, επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμαστε τώρα στη συζήτηση, επί των άρθρων, και τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Μακάριος Λαζαρίδης, για να αναπτύξει τις θέσεις του.

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

Κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η νέα συνεδρίαση της Επιτροπής μας αφορά τη συζήτηση επί των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σχετικά με την ενσωμάτωση δύο Οδηγιών, 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, καθώς και της Οδηγίας 2021/1187 περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Αναλυτικά, σχετικά με τα 31 άρθρα του σχεδίου νόμου, σημειώνω, τα εξής. Το άρθρο 1, προσδιορίζεται ο σκοπός του παρόντος, που είναι 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.

Το αντικείμενο του παρόντος σχεδίου νόμου προσδιορίζεται στο άρθρο 2, είναι μέσω της επικαιροποιημένης ενσωμάτωσης 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 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022, η αναμόρφωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, παρέχοντας δυνατότητα, πρώτον, διευρυμένης χρήσης μισθωμένων οχημάτων, δεύτερον, χρήσης οχημάτων που έχουν μισθώσει επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, εκτός του κράτους μέλους εγκατάστασής τους, ώστε να καλύπτουν τη βραχυπρόθεσμη αύξηση της ζήτησης ή να αντικαθιστούν οχήματα ελαττωματικά ή με βλάβη, διασφαλίζοντας, παράλληλα, τη συμμόρφωση με τις αναγκαίες απαιτήσεις ασφάλειας και κατάλληλες συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς και τρίτον, απλούστευση της διαδικασίας παροχής των σχετικών αποδεικτικών στοιχείων.

Στο άρθρο 3, παρατίθενται οι ορισμοί, όχημα, μισθωμένο όχημα και επιχειρήσεις εκμίσθωσης.

Τα άρθρα 4 έως 6, παρέχουν τις βασικές ρυθμίσεις της Οδηγίας. Σε αυτά τα άρθρα, προβλέπονται οι όροι, για να χρησιμοποιούνται μισθωμένα οχήματα επιχειρήσεων άλλων κρατών μελών σε ελληνικό έδαφος, άρθρο 4 και οι όροι με τους οποίους οι ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις, άρθρο 5 και οι ελληνικές μη μεταφορικές επιχειρήσεις, άρθρο 6, μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα.

Η αξιοποίηση του στόλου των οχημάτων των δήμων και των νομικών τους προσώπων και η μείωση του κόστους των σχετικών έργων, ρυθμίζεται με το άρθρο 7.

Στο άρθρο 8, καθορίζονται οι όροι, υπό τους οποίους οι ελληνικές επιχειρήσεις μπορούν να εκμισθώνουν τα οχήματα που διαθέτουν, ώστε να εξασφαλίζεται η καλύτερη αξιοποίηση του στόλου τους.

Ζητήματα σχετικά με την εκμίσθωση φορτηγών αυτοκινήτων μικτού βάρους, κάτω των 3,5 τόνων, από επιχειρήσεις εκμίσθωσης σε επιχειρήσεις και ιδιώτες για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών τους, ρυθμίζονται με το άρθρο 9. Αντίστοιχη διάταξη περιεχόταν στον ν.4093/2012 και επαναλαμβάνεται με το παρόν.

Τα άρθρα 10 έως 12, προβλέπουν τη διοικητική διαδικασία για τον έλεγχο και την παρακολούθηση εφαρμογής των ρυθμίσεων. Βασικό σημείο είναι ότι οι μισθώσεις και οι εκμισθώσεις, μεταξύ επιχειρήσεων, μεταφορικών και μη, διασυνοριακές και εθνικές, καταχωρούνται σε ηλεκτρονικά μητρώα από τις περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών.

Οι κανόνες που δεν θίγονται από την εφαρμογή της Οδηγίας 2006/1 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, αναφέρονται στο άρθρο 13, και αφορούν στην οργάνωση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτων και για ίδιο λογαριασμό, στις τιμές και τους όρους μεταφοράς στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, στη διαμόρφωση των τιμών μίσθωσης στην εισαγωγή των οχημάτων και τους όρους πρόσβασης στη δραστηριότητα ή στο επάγγελμα του εκμισθωτή οδικών οχημάτων.

Στο άρθρο 14, ορίζονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του πρώτου μέρους, σύμφωνα με τις αποφάσεις των Υπουργών, Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού.

Στο άρθρο 15, αναφέρονται οι καταργούμενες διατάξεις για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Στο άρθρο 16, προσδιορίζεται ο σκοπός του δεύτερου μέρους, που είναι η έγκαιρη ολοκλήρωση των έργων που αφορούν στην υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, στο πλαίσιο που θέτει ο Κανονισμός 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Σεπτεμβρίου 2013, για τη δημιουργία τεχνολογικά προηγμένων διαλειτουργικών δικτύων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το αντικείμενο του δεύτερου μέρους αναφέρεται στο άρθρο 17 του σχεδίου νόμου, και είναι πρώτον, η οργάνωση και αποσαφήνιση των διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται και προηγούνται της υλοποίησης των έργων που αποτελούν μέρος προκαθορισμένων τμημάτων διασυνοριακών συνδέσεων και ελλείποντα τμήματα του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθώς και άλλων έργων στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου, με συνολικό κόστος, όπως είπαμε και χθες, άνω των 300 εκατομμυρίων ευρώ. Δεύτερον, ο καθορισμός της εντεταλμένης αρχής, η οποία πρόκειται να διευκολύνει την αποτελεσματική εποπτεία και τη διεκπεραίωση των διαδικασιών αδειοδότησης των έργων αυτών, διαρθρωμένη στα επιμέρους στάδια αυτής. Τρίτον, ο συντονισμός της διασυνοριακής διαδικασίας αδειοδότησης και τέταρτον, η ρύθμιση θεμάτων, σχετικά με τη διαδικασία σύναψης δημοσίων συμβάσεων διασυνοριακών έργων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής, σύμφωνα με το άρθρο 25.

Στο άρθρο 18, προσδιορίζεται το πεδίο εφαρμογής του Μέρους Β΄ και στο άρθρο 19, παρατίθενται οι ορισμοί του ίδιου μέρους. Συγκεκριμένα, οι έννοιες «απόφαση έγκρισης», «διαδικασία αδειοδότησης», «έργο», «διασυνοριακό έργο», «φορέας προώθησης του έργου», «εντεταλμένη αρχή» και «κοινή αρχή».

Στο άρθρο 20, προβλέπεται ότι τα έργα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Μέρους Β΄, αντιμετωπίζονται, κατά προτεραιότητα προς επίσπευση των σχετικών διαδικασιών. Παράλληλα, διευκρινίζεται ότι ειδικές διαδικασίες αδειοδότησης, όπως στην περίπτωση των στρατηγικών επενδύσεων, υλοποιούνται από το πλαίσιο που τις διέπει.

Στο άρθρο 21, καθορίζεται η υπηρεσιακή δομή που θα εκτελεί τα καθήκοντα της εντεταλμένης αρχής, καθώς και οι υποχρεώσεις που αναλαμβάνει να εκτελέσει. Η διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης και η δυνατότητά της υπό όρους παράτασής της, προκειμένου να μπορούν να τεθούν σαφή χρονοδιαγράμματα, προσδιορίζεται στο άρθρο 22, ενώ στο αμέσως επόμενο άρθρο, στο άρθρο 23, προβλέπονται η διαδικασία αδειοδότησης, το περιεχόμενο του φακέλου κοινοποίησης και οι λοιπές υποχρεώσεις ενημέρωσης της εντεταλμένης αρχής προς τους φορείς προώθησης των έργων.

Στο άρθρο 24, σημειώνεται ο συντονισμός της διαδικασίας αδειοδότησης, όταν πρόκειται για διασυνοριακά έργα και στο άρθρο 25, το θεσμικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στις διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων που διενεργούνται από κοινό φορέα σε διασυνοριακό έργο.

Το άρθρο 26, επισημαίνει πώς ανατίθεται στην εντεταλμένη αρχή η υποχρέωση υποβολής στην επιτροπή πληροφοριών, σχετικά με τον αριθμό των διαδικασιών αδειοδότησης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του σχεδίου νόμου, τη μέση διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης, τον αριθμό των διαδικασιών αδειοδότησης που υπερβαίνουν την προθεσμία και τη σύσταση οποιασδήποτε κοινής αρχής, κατά την περίοδο αναφοράς, προκειμένου να υπάρχει σαφής ενημέρωση σε κάθε επίπεδο.

Στο άρθρο 27, ορίζονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του Μέρους Β΄, σύμφωνα με τις αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και στο άρθρο 28, μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας, λόγω εκτέλεσης συγκοινωνιακών έργων, μέτρα που συνδέονται και με το Flyover στη Θεσσαλονίκη, με τροποποίηση της παρ.1, του άρθρου 52 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Ακολουθεί στο άρθρο 29, ο καθορισμός των γεωγραφικών περιοχών και δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών, με προσθήκη της παρ.3, στο άρθρο 11, του ν.4974/2022.

Το άρθρο 30, αναφέρεται στην ενίσχυση των περιφερειακών αερολιμένων, ιδιωτικών και αρμοδιότητας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, μέσω της διάθεσης προσωπικού με συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα, όπως μας εξήγησε και ο Διοικητής της ΥΠΑ, κατά την ακρόαση των φορέων, ενώ στο άρθρο 31, ορίζεται η έναρξη ισχύος του σχεδίου νόμου από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αυτό είναι πολύ συνοπτικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κυρία Υπουργέ, το περιεχόμενο των άρθρων του συγκεκριμένου σχεδίου νόμου, αναφορικά με την ενσωμάτωση των δύο Οδηγιών.

Με ενδιαφέρον περιμένουμε να ακούσουμε τις παρατηρήσεις σας, προκειμένου να υπάρξει η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη συναίνεση και ευρεία αποδοχή του εν λόγω νομοθετήματος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, κ. Λαζαρίδη.

Θα δώσουμε τον λόγο στον Εισηγητή της Μειοψηφίας, τον κ. Μαμουλάκη.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να κάνω πρώτα μία γενική παρατήρηση για το σκεπτικό, με το οποίο νομοθετεί τον παρόντα νόμο η παρούσα Κυβέρνηση. Το ανέφερε και ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας. Το αναφέρει, άλλωστε, και η Αιτιολογική Έκθεση. Με ποιον τρόπο θεωρούμε, ότι ο σημερινός νόμος συμβάλλει στην ανανέωση και κυρίως στο «πρασίνισμα» του μεταφορικού στόλου της χώρας μας; Οι σημερινές διατάξεις ως μια στιγμή απελευθέρωσης των μεταφορών, στην πραγματικότητα, δίνουν ζωή σε φορτηγά οχήματα Ι.Χ και ειδικά όσα βρίσκονται στην κατοχή μη μεταφορικών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούνται. Αν δεν υπάρχουν μέτρα ενίσχυσης ή επιδότησης για την ανανέωση του στόλου των μεταφορικών επιχειρήσεων, πραγματικά, δεν βλέπω από πού προκύπτει η υποτιθέμενη ανανέωση που επικαλείται ευδιάκριτα ο νομοθέτης.

Ένα δεύτερο στοιχείο, αναλόγως με τη γενική παρατήρηση, είναι το ότι θα ήθελα να επαναφέρω το ζήτημα της φορολογικής ασυμμετρίας, μεταξύ των διαφορετικών χωρών σε έναν κλάδο που βρίσκεται, εκ των πραγμάτων, εν κινήσει. Να το ξαναπούμε. Η πλήρης απελευθέρωση των όρων λειτουργίας του κλάδου των οδικών μεταφορών και ειδικά, η δυνατότητα αλλοδαπής επιχείρησης να πραγματοποιεί μεταφορικό έργο με οχήματα εκμισθωμένα σε τρίτη χώρα, δημιουργεί μείζον ζήτημα ανταγωνισμού για τις ελληνικές επιχειρήσεις. Και για να το πούμε πιο απλά, είναι σαν να πιέζουμε, ώστε οι μεταφορές στην Ελλάδα να γίνονται αποκλειστικά με οχήματα μισθωμένα σε βαλκανικές χώρες ή σαν να ωθούμε ελληνικές επιχειρήσεις να μετεγκατασταθούν στις όμορες βαλκανικές χώρες. Και επαναλαμβάνω, ότι μπορεί να μην είναι η πρόθεση του Υπουργείου αυτή η κατεύθυνση, αλλά εκ των πραγμάτων, είναι μία έλλειψη της Οδηγίας και εν τέλει, της ίδιας της ευρωπαϊκής πολιτικής αναφορικά με το εν λόγω ζήτημα.

Ένα τρίτο θέμα, που θέλω να εκθειάσω είναι ότι από τα σχόλια που έλαβαν χώρα στη δημόσια διαβούλευση, προκύπτει η αίσθηση ότι, υπό συνθήκες, οι όροι μίσθωσης ενός φορτηγού Ιδιωτικής Χρήσεως (Ι.Χ.) για μια μεταφορική επιχείρηση είναι αυστηρότεροι από αυτούς της μίσθωσης για μη μεταφορικές επιχειρήσεις. Ο παραπάνω ισχυρισμός στηρίζεται στο ότι για τις πρώτες διατηρείται σε ισχύ ο Κανονισμός (ΕΚ), αριθ.1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, άρθρο 8, παρ. 2, ο οποίος θέτει διαφορετικά χρονικά όρια από αυτά που υιοθετούνται με το άρθρο 5 του παρόντος σχεδίου νόμου.

Τέταρτον, σε συνέχεια ουσιαστικά της προηγούμενης παρατήρησης, στα άρθρα 8 και 9, θα πρέπει να εισαχθούν περιορισμοί ως προς το κλάσμα του στόλου, αλλά και τον επιτρεπτό χρόνο που μπορούν οι μη μεταφορικές επιχειρήσεις να μισθώνουν τα οχήματά τους. Προφανώς, μία τέτοια πρόβλεψη, θα πρέπει να είχε μεγαλύτερες ευελιξίες, όσο πιο μικρή είναι μία επιχείρηση. Επαναλαμβάνουμε, όμως, ότι η μη συμπερίληψη περιορισμών για τις μη μεταφορικές επιχειρήσεις συνιστά άνιση μεταχείριση από τον νομοθέτη.

Πέμπτον, με το άρθρο 7, ο νομοθέτης προβλέπει τη δυνατότητα μίσθωσης φορτηγών Δημοσίας Χρήσεως (Δ.Χ.) των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Το ανέφερα και στην τοποθέτησή μου στην, επί της αρχής, συζήτηση. Η πρόβλεψη αυτή, θεωρούμε ότι βρίσκεται στα όρια της Οδηγίας και εγείρει ζητήματα άνισου ανταγωνισμού. Ως γνωστόν, οι δήμοι δεν έχουν επιχειρηματική δραστηριότητα και ως εκ τούτου, με την πρόβλεψη αυτή καλούνται να ανταγωνιστούν επιχειρήσεις, μεταφορικές ή μη, οι οποίες ασκούν τέτοιου είδους δραστηριότητα. Πέρα, όμως, από το νομικό σύστημα, υπάρχει και ένα ουσιαστικό βαθύτατο πολιτικό σύστημα. Η Πολιτεία με τον σημερινό νόμο υποτίθεται ότι δίνει ένα εργαλείο για την τόνωση επιχειρήσεων -και δη των μικρομεσαίων- που μπορεί να έχουν έναν στόλο οχημάτων, που υποχρησιμοποιείται. Με τον νόμο, όμως, ο στόλος αυτός θα μπορεί να αποτελεί μία παράλληλη πηγή εσόδων. Γιατί, λοιπόν, να επιθυμεί ο νομοθέτης να στερήσει αυτή τη δυνατότητα από μία μικρομεσαία επιχείρηση, την ώρα που τα οχήματα των δήμων έχουν περιέλθει στην κατοχή τους, αν όχι μέσα από απευθείας χρηματοδότηση από το κράτος, συχνά ακόμα και από δωρεές;

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να σημειώσω, ότι η Οδηγία δεν προβλέπει υποχρεωτικά κάτι τέτοιο. Είναι φυσικά στη διακριτική ευχέρεια του νομοθέτη. Ο κ. Υπουργός ανέφερε χθες -και τον πιστεύουμε- ότι η πρόθεση της Κυβέρνησης είναι η ενσωμάτωση να γίνει με τις λιγότερες δυνατές απώλειες για τα εργασιακά κεκτημένα του κλάδου των μεταφορών.

Θα ήθελα, επίσης, σχολιάζοντας τα όσα είπε η εκπρόσωπος από τον κλάδο των τουριστικών λεωφορείων, ότι το αίτημα αύξησης του βάρους των φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσεως (Ι.Χ.), που μπορούν να αδειοδοτούνται για μη μεταφορικές επιχειρήσεις, είναι λογικό και πρέπει πραγματικά να εξεταστεί ενδελεχώς από το Υπουργείο. Είναι, άλλωστε, γνωστό, νομίζω, στους περισσότερους από εμάς, ότι τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι μεσοσταθμικά 20 % με 30% βαρύτερα από τα αντίστοιχα που έχουν θερμικούς κινητήρες, εξαιτίας του βάρους των μπαταριών. Αυτό θα ήταν σίγουρα ένας ανώδυνος τρόπος να ενισχυθεί το «πρασίνισμα» του μεταφορικού στόλου και ειδικά για τα ηλεκτρικά φορτηγά.

Τέλος, θα ήθελα να θέσω και ένα ερώτημα, σχετικά με την παράγραφο για τους υπαλλήλους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Αντιλαμβάνομαι ότι η σημερινή ρύθμιση αποτελεί ελαστικοποίηση των όρων, από τους οποίους οι υπάλληλοι της κεντρικής Υπηρεσίας της Πολιτικής Αεροπορίας, συνεπικουρούν στα περιφερειακά αεροδρόμια την περίοδο ειδικά φόρτισης, την περίοδο αιχμής τους. Η ίδια, ωστόσο, η ύπαρξη της διάταξης, θέτει ερωτήματα, σχετικά με τη στελέχωση της Υ.Π.Α.. Άρα, θα θέλαμε να μας ενημερώσει ο κ. Υπουργός ή η κυρία Υπουργός, ποιο είναι το σχέδιο, ποιος είναι ο οδικός χάρτης, ποιος είναι ο στρατηγικός σχεδιασμός της Κυβέρνησης, αναφορικά με την ενίσχυση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Και το λέω αυτό, διότι πέραν του δομικού ζητήματος που άπτεται της ασφάλειας των συγκοινωνιών και δη των αεροπορικών, υπάρχει και ένα θέμα εύρυθμης λειτουργίας των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας, ιδιαίτερα, την τουριστική περίοδο. Άλλωστε, το τουριστικό προϊόν αποτελεί μία προμετωπίδα για την ανάπτυξη στη χώρα μας. Άρα, η ασφάλεια, συν την εύρυθμη λειτουργία αυτού του τουριστικού προϊόντος και φυσικά των πολιτών που εξυπηρετούνται, είναι κομβικής και θεμελιώδους σημασίας για εμάς και θέλω να πιστεύω και για τους συνολικά παρόντες στην Αίθουσα.

Θα ήθελα, λοιπόν, ειδικά γι’ αυτό το ζήτημα, να ακούσουμε ποιος είναι σχεδιασμός για την ενίσχυση και τη στελέχωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Απόστολος Πάνας.

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

Κύριε Πρόεδρε, κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με τον σχολιασμό των άρθρων, καθώς ο χρόνος είναι περιορισμένος.

Ακούσαμε τους εμπλεκόμενους φορείς να τοποθετούνται αναφορικά με το παρόν νομοσχέδιο και οι οποίοι ενίσχυσαν τους προβληματισμούς μας, σχετικά με συγκεκριμένα άρθρα, για τα οποία σας καταθέτουμε πλέον και συγκεκριμένες προτάσεις και είναι πολύ σημαντικό να τις λάβετε υπόψη σας, γιατί θεωρούμε ότι το σχέδιο νόμου θα βελτιωθεί κατά πολύ.

Στο άρθρο 5, παρ. α΄, «το μισθωμένο όχημα μπορεί να χρησιμοποιείται σε ελληνικό έδαφος μόνο για περιόδους δύο διαδοχικών μηνών εντός οποιοδήποτε δεδομένου ημερολογιακού έτους. Η χρησιμοποίηση του οχήματος μπορεί να γίνεται από την ίδια μεταφορική επιχείρηση. Η διάρκεια της σύμβασης μίσθωσης δεν μπορεί να υπερβαίνει το χρονικό όριο των δύο μηνών». Η μίσθωση, αυτό που λέμε εμείς, θα πρέπει να αφορά αμιγώς τις ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις, διότι σε αντίθετη περίπτωση η παραπάνω παράγραφος έρχεται σε αντίθεση με το άρθρο 8, παρ. 2α΄ της ευρωπαϊκής κοινοτικής Οδηγίας 1072/2009. Επίσης, ζητάμε να προστεθεί ο όρος «να γίνονται μισθώσεις», μόνο ολόκληρων οδικών συρμών και όχι ξεχωριστά τα ρυμουλκούμενα από τα ρυμουλκά, με σκοπό τη διασφάλιση των συμφερόντων των ιδιοκτητών και όχι την απλή εκμετάλλευση των οχημάτων

τους. Ειδικότερα, οι μεταφορείς δεν επιτρέπεται να εκτελούν ενδομεταφορές με το ίδιο όχημα ή αν πρόκειται για συνδυασμούς συζευγμένων οχημάτων με το μηχανοκίνητο όχημα του ιδίου οχήματος στο ίδιο κράτος μέλος, εντός τεσσάρων ημερών, μετά το πέρας της ενδομεταφοράς στο ίδιο κράτος.

Στο άρθρο 6, η συγκεκριμένη παράγραφος είναι αντίθετη με το άρθρο 1 της Οδηγίας 1079/2009, η οποία τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 2020/1015 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Εδώ, κάθε οδική μεταφορά, εκτός των μεταφορών για λογαριασμό τρίτου ή για ίδιο λογαριασμό, για την οποία δεν εισπράττεται άμεση ή έμμεση αμοιβή και η οποία δεν παράγει άμεσα ή έμμεσα εισοδήματα για τον οδηγό του οχήματος ή άλλους και δεν συνδέεται με επαγγελματική δραστηριότητα, θεωρείται μεταφορά αποκλειστικά για μη εμπορικούς σκοπούς. Η εκμίσθωση τώρα φορτηγών δημοσίας χρήσης, αυτό εμείς προτείνουμε, χωρίς οδηγό, αποτελεί έμμεση παραχώρηση σε μία μη μεταφορική επιχείρηση, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη, ότι υπάγεται στις προϋποθέσεις του 1071/2009, αλλά και του νόμου 1072/2009, περί ασκήσεως επαγγέλματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Στις ανωτέρω, λοιπόν, παραγράφους του άρθρου 6, πρέπει να συμπεριληφθεί πέραν των περιπτώσεων β΄, γ΄, δ΄, της παρ. 1, του άρθρου 4, και η περίπτωση α΄ του ίδιου άρθρου.

Παρ’ όλο που οι διατάξεις του άρθρου 7, βρίσκονται ήδη σε εφαρμογή με τον ν.4685/2020, άρθρο 91, ζητάμε να συμπεριληφθούν κανόνες καταλληλότητας των φορτηγών που μισθώνονται, τα κριτήρια, επίσης, και οι οικονομικοί όροι, σύμφωνα με των οποίων θα μισθώνουν οι δήμοι δικά τους οχήματα, τη στιγμή, μάλιστα, που μετά βίας, γνωρίζετε καλά, καλύπτονται οι δικές τους ανάγκες. Ποιος, λοιπόν, θα καθορίσει την επάρκεια οχημάτων σε κάποιον δήμο, έτσι ώστε να έχει τη δυνατότητα να μισθώνει τα οχήματά του; Με ποια διαδικασία θα μισθώνει ο δήμος οχήματα σε εργολάβους ή ιδιώτες για εκτέλεση έργου μεταφοράς;

Στο άρθρο 8, παρ.1, θα πρέπει να προστεθεί στο τέλος της παραγράφου, σύμφωνα με το άρθρο 4, παρ. α΄ του παρόντος νομοσχεδίου. Εδώ έχουμε το εξής, οι μη μεταφορικές επιχειρήσεις με εγκατάσταση στην Ελλάδα μπορούν να εκμισθώνουν οχήματα, τα οποία διαθέτουν και για τα οποία έχει χορηγηθεί η άδεια φορτηγού ιδιωτικής χρήσης ή ανεξάρτητη άδεια ρυμουλκούμενου σε επιχειρήσεις με μη μεταφορικές ή επαγγελματίες με εγκατάσταση στην Ελλάδα. Στο σημείο, λοιπόν, αυτό, θα πρέπει απαραιτήτως να μπει περιορισμός ως προς τον αριθμό των οχημάτων τα οποία θα μπορεί να εκμισθώσει μία επιχείρηση στη χρονική διάρκεια του μισθώματος, καθώς, βέβαια, θα πρέπει να συμπεριληφθεί και η πρόβλεψη, ότι ο μισθωτής έχει δικαίωμα να θέσει σε κυκλοφορία, βάσει των δραστηριοτήτων της επιχείρησης το όχημα που επρόκειτο να μισθώσει. Τέλος, θα πρέπει να υπάρξει ειδική μέριμνα με την προσθήκη παραγράφου αποφυγής χρόνιων μισθώσεων, χωρίς να υπάρχει έλεγχος για τις συνολικές δραστηριότητες μιας επιχείρησης.

Στο άρθρο 9, προτείνουμε την προσθήκη παραγράφου, όπου θα αναγράφεται ρητά πώς το συμβόλαιο μίσθωσης θα προσκομίζεται στην αρμόδια διεύθυνση μεταφορών και επικοινωνιών της περιφέρειας της έδρας του οχήματος, απ’ όπου και θα αποδίδεται και το υπηρεσιακό σημείωμα, το οποίο θα αναγράφει το είδος των εμπορευμάτων που μπορεί να μεταφέρει, ώστε να υπάρχει δυνατότητα ελέγχου της νομιμότητας χρήσης του φορτηγού οχήματος. Επιπλέον, το παρόν σχέδιο νόμου, οφείλει να διευκρινίζει, ότι επιτρέπονται να μισθώνονται φορτηγά σε επιχειρήσεις και θα πρέπει να προβλέπεται μόνο στην περίπτωση που η επιχείρηση έχει δικαίωμα να θέσει σε κυκλοφορία ιδιωτικής χρήσης φορτηγό, βάσει

των δραστηριοτήτων της και το αντικείμενο των εργασιών.

Στο άρθρο 10, παρ.3, όπου η σύμβαση που καταρτίζεται για τις μισθώσεις του παρόντος γνωστοποιείται στις φορολογικές αρχές, σύμφωνα με τη φορολογική νομοθεσία, εδώ ζητάμε να προστεθεί η γνωστοποίηση και στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας της έδρας του οχήματος, πριν τη χρήση του φορτηγού από τον μισθωτή. Παράλληλα, κρίνουμε απαραίτητο να προστεθεί στο παρόν άρθρο, ποιος ελεγκτικός μηχανισμός θα ελέγχει τη νομιμότητα των μισθώσεων και των φορτίων καθ’ οδόν.

Όπως καταλαβαίνετε, οι συγκεκριμένες παρατηρήσεις που κάνουμε έχουν διπλό χαρακτήρα: και ελεγκτικής φύσεως, αλλά και ασφάλειας, γιατί σκοπός της συγκεκριμένης Οδηγίας που συζητάμε είναι να διασφαλίσουμε αυτά τα δύο συγκεκριμένα θέματα, τα οποία αφορούν στην ελληνική κοινωνία. Ποια είναι αυτά; Ο έλεγχος και η ασφάλεια.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως γνωρίζετε, είναι ορθή και απαραίτητη η εναρμόνιση με τις κοινοτικές οδηγίες, αν και μερικές φορές υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση, αλλά θα πρέπει και η ελληνική πολιτεία να μεριμνήσει πρωτίστως για την εναρμόνιση των προτύπων λειτουργίας της αγοράς, προκειμένου να μην προκαλέσει τη μείωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής μεταφοράς, η οποία, εκ των πραγμάτων, δυσκολεύεται -το έχουμε δει πάρα πολλές φορές από αυτό το βήμα και από αυτή την Επιτροπή- να εφαρμόσει τις Οδηγίες που αφορούν τις οργανωμένες και δυνατές αγορές οδικών μεταφορών της Ευρώπης.

Είμαστε, λοιπόν, υποχρεωμένοι να διασφαλίσουμε τα συμφέροντα και τη βιωσιμότητα του κλάδου στη χώρα μας με κάποιες δικλείδες ασφάλειας και προστασίας. Θα πρέπει, για παράδειγμα, να προβλέψουμε τι θα γίνει εάν μία εταιρεία με έδρα όμορη χώρα μας συστήσει εταιρεία με αποκλειστικό αντικείμενο τη μίσθωση οχημάτων και τοποθετήσει οδηγούς από την ίδια χώρα με μισθούς πολύ χαμηλότερους και ελκυστικούς για τα συμφέροντα της εταιρείας, σε σχέση με τις απολαβές των δικών μας οδηγών. Τι θα γίνουν, δηλαδή, οι Έλληνες επαγγελματίες οδηγοί με μισθούς ήδη χαμηλούς για τα ευρωπαϊκά δεδομένα εξελιγμένων αγορών.

Αντίστοιχα, θα πρέπει να δούμε με ποιον ακριβώς τρόπο θα ισοσκελίσουμε τις οικονομικές απώλειες του κράτους από άμεσους και έμμεσους φόρους, αλλά και ασφαλιστικές εισφορές που εισπράττονται στη χώρα μας από τον κλάδο των μεταφορών, όταν οι έδρες των εταιρειών μίσθωσης οχημάτων έχουν τη φορολογική τους έδρα σε άλλη χώρα με ελκυστικότερα φορολογικά για τους εργοδότες κίνητρα. Για να μπορέσουμε, μάλιστα, να έχουμε μια σαφή και πλήρη εικόνα για τη συνεισφορά του κλάδου των οδικών μεταφορών στη χώρα μας, θα έπρεπε να υπάρχει ήδη -εμείς το προτείνουμε και σήμερα από αυτό το βήμα- μία οικονομοτεχνική μελέτη, στην οποία να αποτυπώνονται αναλυτικά τα έσοδα του κράτους από άμεσους και έμμεσους φόρους, ασφαλιστικές και εργοδοτικές εισφορές. Στην ουσία, δηλαδή, να είναι προφανής η συνεισφορά του κλάδου στην εθνική οικονομία, έτσι ώστε να είμαστε έτοιμοι να εκτοπίσουμε τις μακροχρόνιες επιπτώσεις στην εθνική οικονομία, προβλέποντας έτσι το τι θα γίνει στο μέλλον ο κλάδος των οδικών μεταφορών στη χώρα.

Είναι, λοιπόν, δεδομένο, ότι όταν γίνεται μια συζήτηση με πραγματικά και συγκεκριμένα δεδομένα στα χέρια μας, δηλαδή, αριθμούς, στατιστικά στοιχεία, οικονομικά στοιχεία, τα συμπεράσματα που προκύπτουν θα είναι πολύ πιο ουσιώδη και πολύτιμα από αυτό που συζητάμε σήμερα. Τέλος, θεωρώ ότι ήρθε η ώρα ότι πρέπει άμεσα να χαράξουμε και να διαμορφώσουμε μία εθνική στρατηγική και πολιτική ανάπτυξης και εξέλιξης των οδικών μεταφορών που θα τις καθιστά ελκυστικές, ανταγωνιστικές και βιώσιμες, στοιχεία που, δυστυχώς, όπως ακούσαμε και από την ακρόαση των φορέων, λείπουν σήμερα από τις οδικές μεταφορές στη χώρα μας.

Θεωρώ ότι οι συγκεκριμένες παρατηρήσεις μπορούν να βοηθήσουν στη βελτίωση της κοινοτικής οδηγίας και μπορούν να διαμορφώσουν και ένα καλύτερο τοπίο και στις μεταφορές της χώρας μας. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος»)**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Η σημερινή Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως και η ενσωμάτωσή της στο ελληνικό δίκαιο από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, κατά την άποψη του Κ.Κ.Ε., αποτελεί ένα ακόμη αποφασιστικό βήμα στον δρόμο της λεγόμενης απελευθέρωσης της αγοράς των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων διεθνών και εσωτερικών. Από την απελευθέρωση αυτή ευνοείται και ταυτόχρονα, επιταχύνεται και η συγκέντρωση και η συγκεντροποίηση του κεφαλαίου, εκείνου του κεφαλαίου που δραστηριοποιείται ή πρόκειται να δραστηριοποιηθεί, σκοπεύει να το κάνει, δηλαδή, στον μεταφορικό κλάδο των εμπορευμάτων, μιας και με τις ρυθμίσεις αυτού του νομοσχεδίου που συζητούμε δίνεται η δυνατότητα στις μεγάλες μεταφορικές εταιρείες να μειώνουν το κόστος και άρα, να αυξάνουν την κερδοφορία τους. Δεν υπάρχει, άλλωστε, άλλος τρόπος. Κάτι, άλλωστε, που αποτελεί και τον διακηρυγμένο στόχο του σημερινού νομοσχεδίου. Μόνο που γι’ αυτό, δηλαδή, ακριβώς εξαιτίας αυτής της περαιτέρω ισχυροποίησης αυτών των μεγάλων μεταφορικών επιχειρήσεων εταιρειών, «συνθλίβονται» και οδηγούνται στην εξαφάνιση οι μικροί αυτοαπασχολούμενοι του κλάδου των μεταφορών εμπορευμάτων με τα φορτηγά δημόσιας χρήσης που διαθέτουν. Ταυτόχρονα, για τους ίδιους ακριβώς λόγους, στον βωμό, δηλαδή, της κερδοφορίας των μεγάλων εταιρειών μεταφορών, «θυσιάζονται» και τα δικαιώματα των εργαζομένων που εργάζονται σε όλα τα μισθωμένα οχήματα παντού και στη χώρα μας και σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αν το δούμε άρθρο προς άρθρο και παρά το ότι τα άρθρα από το 1 έως το 3, είναι εισαγωγικές διατάξεις, δηλαδή, αναφέρουν τον σκοπό, το αντικείμενο και τους ορισμούς, ωστόσο, στο πρώτο άρθρο ο σκοπός είναι διατυπωμένος με μία ολοφάνερη σκοπιμότητα, που δεν είναι άλλη από την ενίσχυση, όπως αναφέρεται εδώ, της επιχειρησιακής ευελιξίας των επιχειρήσεων και η αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητάς τους, των μεγάλων επιχειρήσεων. Πώς, λοιπόν, μετά από όλα αυτά, διαβάζοντας αυτό το πρώτο άρθρο, που αναφέρεται στον σκοπό της ενσωμάτωσης αυτής της ευρωενωσιακής Οδηγίας, να μην διαμαρτύρονται οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί Δημοσίας Χρήσεως Φορτηγών; Είναι δυνατόν; Το ακούσαμε και σήμερα, νομίζω. Ήταν χαρακτηριστική η τοποθέτηση του εκπροσώπου τους στην Επιτροπή μας.

Το άρθρο 1, γίνεται ακόμα πιο κυνικό -ας μου επιτραπεί η έκφραση- γιατί λίγο παρακάτω, στο άρθρο 2, αναφέρεται ότι όλο αυτό γίνεται, ώστε να καλύπτουν οι μεγάλες μεταφορικές εταιρείες τη βραχυπρόθεσμη αύξηση της ζήτησης της μεταφοράς εμπορευμάτων, ανάλογα, βεβαίως, με τις διακυμάνσεις του εμπορίου ή και να αντικαθιστούν οχήματα. Ας αναρωτηθούμε ποιοι έχουν αυτή τη δυνατότητα.

Πηγαίνοντας στο άρθρο 4, προβλέπει αυτό το άρθρο τη δυνατότητα των επιχειρήσεων να χρησιμοποιούν οχήματα μισθωμένα, τα οποία έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία, σε οποιοδήποτε κράτος μέλος και όχι μονάχα στην Ελλάδα, όπως ίσχυε μέχρι τώρα, σύμφωνα με τον ν.4093/2012, με τον οποίο τότε νόμο έγινε ακριβώς και το πρώτο βήμα στο δρόμο αυτής της απελευθέρωσης. Είναι χαρακτηριστικό, ότι στο άρθρο 4, αναφέρεται ότι επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται, στο ελληνικό έδαφος, οχήματα που έχουν μισθώσει επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ανοίγει, δηλαδή, το παιχνίδι, ανοίγει το «γήπεδο» και όταν ανοίγει το «γήπεδο», ξέρετε ότι αυτά τα μεγάλα «γήπεδα» είναι για τους μεγάλους «παίκτες», δεν είναι για τους «μικρούς». Δεν χρειάζεται και πολλή φαντασία, άλλωστε, για να το καταλάβει κανείς.

Στο άρθρο 5, προβλέπονται, οι όροι, υπό τους οποίους οι μεταφορικές επιχειρήσεις, που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων, για περιπτώσεις μισθωμένων οχημάτων που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία, σύμφωνα με τη νομοθεσία άλλου κράτους μέλους και οι όποιοι περιορισμοί αφορούν στην ανώτατη διάρκεια της μίσθωσης, που είναι δύο διαδοχικοί μήνες, κατ’ έτος, καθώς και τον αριθμό των μισθωμένων οχημάτων, που δεν τον λες και μικρό, μιας και φτάνει μέχρι το 25%, σε σχέση με τον στόλο της, κάθε φορά, επιχείρησης.

 Στο άρθρο 6, προβλέπονται οι όροι, υπό τους οποίους οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα και οι επαγγελματίες μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για οδικές εμπορευματικές μεταφορές για δικό τους λογαριασμό.

Παραλείπω το άρθρο 7, στο οποίο θα αναφερθώ παρακάτω. Στο άρθρο 8, προβλέπεται ότι οι ελληνικές επιχειρήσεις, είτε μεταφορικές, είτε άλλες επιχειρήσεις, μπορούν να εκμισθώνουν τα οχήματα που διαθέτουν -και άλλο άνοιγμα του παιχνιδιού, όπως λέγαμε πριν- χωρίς ορισμένους περιορισμούς που ίσχυαν, ώστε να εξασφαλίζεται η καλύτερη αξιοποίηση του στόλου αυτών των επιχειρήσεων.

Στο άρθρο 9, προβλέπονται ρυθμίσεις, σχετικά με την εκμίσθωση φορτηγών αυτοκινήτων, κάτω των 3,5 τόνων, από επιχειρήσεις εκμίσθωσης σε επιχειρήσεις και σε ιδιώτες. Θυμίζουμε ότι μία αντίστοιχη διάταξη υπήρχε και στο ν.4093/2012.

Έρχομαι στο άρθρο 7, στο οποίο προβλέπεται η δυνατότητα να εκμισθώνουν οι δήμοι τα φορτηγά τους οχήματα, όπως και τα νομικά πρόσωπα των δήμων, σε μη μεταφορικές εταιρείες και σε επαγγελματίες μη μεταφορείς. Στο ερώτημα «γιατί γίνεται αυτό», η απάντηση είναι προφανής. Είναι ένα ακόμα βήμα στην ενίσχυση της επιχειρηματικής λειτουργίας των δήμων, γιατί, όλο και περισσότερο, οι δήμοι λειτουργούν και θα λειτουργούν ως ανώνυμες εταιρείες, ως επιχειρήσεις, οι οποίες θα αναζητούν έσοδα από τις τσέπες των δημοτών τους, μιας και το κράτος θα μειώνει συνεχώς την απόδοση των εσόδων που οφείλει να δίνει, σύμφωνα με το Σύνταγμα. Για να μην μιλήσουμε για εκείνα τα παρακρατηθέντα και ποτέ αποδοθέντα από το κράτος -και μιλάμε για μερικά δισεκατομμύρια- στους δήμους.

Είναι μία διάταξη, η οποία, βεβαίως, είναι κομβική στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Καλά είναι τα όποια παράπονα εκφράζονται εδώ να εφαρμόζονται και στην πράξη, γιατί απ’ όσο ξέρουμε όλα τα υπόλοιπα κόμματα -αναφέρομαι σε αυτά τα κόμματα που στοχεύουν

στην άσκηση της κυβερνητικής εξουσίας- έχουν στηρίξει πρόσωπα δημάρχων, όπως είναι ο κ. Παχατουρίδης στο Περιστέρι, για παράδειγμα, οι οποίοι καθόλου, μα καθόλου, δεν διαφωνούν με τέτοιες διατάξεις. Είναι υπέρ, δηλαδή, της επιχειρηματικής λειτουργίας αυτών των δήμων, για να μην μιλήσω για τον νεοεκλεγέντα Δήμαρχο του Πειραιά, τον κ. Μώραλη.

Βεβαίως, θα μου πείτε, αντίστοιχη διάταξη υπήρχε και στον νόμο του 2012, όμως, φαίνεται ότι δεν λειτούργησε και τώρα δίνεται εκ νέου η δυνατότητα, με έναν πιο σαφή τρόπο, να «τρέξει» το ζήτημα αυτό και να μπορέσουν οι δήμοι να αξιοποιήσουν τα οχήματα που έχουν. Και το ερώτημα που τίθεται είναι το εξής. Έχουν, άραγε, οι δήμοι επάρκεια, έχουν όλα αυτά τα μηχανήματα και τα φορτηγά για να τα εκμισθώνουν και σε και σε άλλους; Δεν έχουν, δηλαδή, δικές τους ανάγκες οι δήμοι ή αυτές οι ανάγκες θα «θυσιάζονται» -οι ανάγκες των δημοτών τους, των δήμων τους, των γειτονιών τους- προκειμένου να εξευρεθούν έσοδα για τους δημοτικούς προϋπολογισμούς; Ερωτήματα με προφανείς, βεβαίως, απαντήσεις. Σε κάθε περίπτωση, είναι μία διάταξη, με την οποία εμείς διαφωνούμε και την καταψηφίζουμε. Θέλουμε να το δηλώσουμε και από δω, μιας και ενισχύεται η λογική, όπως είπαμε, της επιχειρηματικής λειτουργίας των δήμων.

Στο άρθρο 14, στις λεγόμενες εξουσιοδοτικές διατάξεις, προβλέπεται η δυνατότητα με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ή του συναρμόδιου Υπουργού, να μπορούν να τροποποιούνται οι όροι του άρθρου 5, για τη χρησιμοποίηση από μεταφορικές επιχειρήσεις σε ελληνικό έδαφος μισθωμένων οχημάτων που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία, σύμφωνα με νομοθεσία άλλου κράτους μέλους. Μπορεί, δηλαδή, μία υπουργική απόφαση να τροποποιεί όρους του άρθρου 5. Δηλαδή, για να καταλάβουμε, θα αλλάζει ο εκάστοτε Υπουργός τους όρους, κατά το δοκούν, ακόμα και σε σχέση με το νομοσχέδιο το σημερινό και για ποιους λόγους, άρα, θα γίνεται αυτό;

Στο άρθρο 28, έχουμε μία ιδιότυπη έμμεση, αλλά ουσιαστική ομολογία για την ταλαιπωρία που περιμένει τον λαό της Θεσσαλονίκης από το έργο αυτού του πολυδιαφημισμένου Flyover στον περιφερειακό της πόλης. Με την έναρξη των εργασιών, ήδη, έχουν ξεκινήσει κάποιες πρόδρομες εργασίες, η πόλη αναμένεται να ζήσει πραγματικά ασφυκτικές κυκλοφοριακές συνθήκες, χωρίς να έχει γίνει η παραμικρή συνολική κυκλοφοριακή μελέτη. Δεν υπάρχει τίποτα επ’ αυτού, όσο κι αν το έχουμε ζητήσει και στη Βουλή και στην Περιφέρεια.

Αυτό που θέλουμε να πούμε είναι ότι διαφωνούμε με τον τρόπο που πάει να γίνει αυτή η αναβάθμιση του περιφερειακού της πόλης, μία αναβάθμιση για έναν περιφερειακό δρόμο της Θεσσαλονίκης που επείγει, βέβαια, να γίνει, γιατί ο περιφερειακός της Θεσσαλονίκης είναι ένας από τους πιο επικίνδυνους δρόμους της χώρας. Αυτό το λένε οι συγκοινωνιολόγοι και το έχουν πει και δημόσια.

Ασφαλώς, και πρέπει να γίνει αναβάθμιση. Όμως, άλλο αναβάθμιση και άλλο ιδιωτικοποίηση μέσω ΣΔΙΤ αυτού του Flyover και σε κάθε περίπτωση, αυτό που θέλουμε να πούμε και από δω και από αυτό το βήμα, είναι ότι δεν πρέπει να γίνει καμία, μα καμία παρέμβαση, στον περιφερειακό της Θεσσαλονίκης, μέχρις ότου λειτουργήσει το ΜΕΤΡΟ της πόλης, σύμφωνα με τις κυβερνητικές ανακοινώσεις σε έναν, περίπου, χρόνο, το 2024, μέχρις ότου, δηλαδή, ομαλοποιηθεί η λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς της πόλης που αυτή τη στιγμή είναι μια πραγματική «τυραννία». Είναι μια ντροπή για τον λαό της πόλης της Θεσσαλονίκης, όπως είναι, λίγο ως πολύ, και για τις μαζικές συγκοινωνίες της Αθήνας και αναφέρομαι στα λεωφορεία. Η κατάσταση νομίζω πως έχει φθάσει στο απροσώρητο.

Στο άρθρο 30, η υποστελέχωση των περιφερειακών αεροδρομίων -το θίξαμε και στη συζήτηση με τους φορείς- βρίσκεται στο «κόκκινο», με ότι σημαίνει αυτή η υποστελέχωση για την ομαλή εκτέλεση, ακόμη και για την ίδια την ασφάλεια των πτήσεων.

Πώς πάει τώρα η Κυβέρνηση να αντιμετωπίσει αυτή την υποστελέχωση στις λοιπές διατάξεις που ποτέ δεν λείπουν από κανένα νομοσχέδιο; Με την εντατικοποίηση της εργασίας των λίγων που εργάζονται σε αυτά τα περιφερειακά αεροδρόμια, αλλά και με τη θεσμοθέτηση των υποχρεωτικών μετακινήσεων εργαζομένων από άλλα αεροδρόμια, από τις κεντρικές υπηρεσίες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, που δεν επιτρέπεται -λέει- να υπερβαίνουν τις 180 ημέρες το έτος, δηλαδή, τους μισούς μήνες, για έξι μήνες. Και όλα αυτά, όταν σε όλα τα αεροδρόμια υπάρχουν ελλείψεις προσωπικού, μικρές ή μεγάλες. Σε ορισμένα, μάλιστα, επαρχιακά αεροδρόμια, απ’ όσο ξέρουμε, έχει απομείνει μονάχα ένας εργαζόμενος και αν τυχόν, άνθρωπος είναι, πάθει κάτι αυτός, τότε πολύ απλά, δεν ξέρουμε πώς θα λειτουργήσει αυτό το αεροδρόμιο.

Τι θέλει να πει η Κυβέρνηση με το άρθρο 30; Να ξεχάσουμε τις προσλήψεις που αυτά τα αεροδρόμια χρειάζονται και να αρκεστούμε στις μετακινήσεις. Όχι. Εμείς έχουμε μία εντελώς διαφορετική άποψη. Θα συνεχίσουμε να ζητάμε, μαζί με τους εργαζόμενους και τους κατοίκους αυτών των περιοχών, προσλήψεις μόνιμου προσωπικού. Και δεν ήταν καθόλου καθησυχαστική η δήλωση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που απάντησε με έναν γενικό τρόπο, ότι αναμένονται να γίνουν προσλήψεις μέσω ΑΣΕΠ. Πότε; Πόσοι; Τίποτα συγκεκριμένο. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, 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), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος και Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια).

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Κωνσταντίνος Μπούμπας.

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

Κύριοι του Υπουργείου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και χθες διατυπώσαμε κάποιες ανησυχίες και ερωτηματικά απέναντι σε ένα αόριστο νομικό πλαίσιο, το οποίο αυτή τη στιγμή καταστρατηγεί και κάποια δικαιώματα, κυρίως επαγγελματικής φύσεως, στους επαγγελματίες αυτοκινητιστές.

Θα εξηγήσουμε παρακάτω ποιες είναι επιφυλάξεις μας, καθώς έχουμε πάρα πολλά συσσωρευμένα προβλήματα σε έναν πολύπαθο κλάδο, όπως είναι τα φορτηγά δημόσιας χρήσης, οπότε κάθε ευρωπαϊκή οδηγία που έρχεται να ενσωματωθεί και εμείς να εναρμονιστούμε με το ενωσιακό δίκαιο, θα πρέπει να την εξετάζουμε διεξοδικά. Αυτό το λέμε, σε ότι αφορά στην κατοχύρωση του επαγγέλματος και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σε ένα οδικό δίκτυο στην Ελλάδα, το οποίο δεν έχει και τις κατάλληλες υποδομές και δεν μπορεί να γίνει σύγκριση, τουλάχιστον, με άλλες χώρες της γηραιάς. Αυτό είναι μια αλήθεια, αλλά και μία ανεξέλεγκτη κατάσταση, που επικρατούσε, τουλάχιστον, τα τελευταία χρόνια, σε ότι αφορά και τις άδειες φορτηγών που άλλαξαν πάρα πολλά ζητήματα, αλλά και αυτά που αναφέραμε για τα αλλοδαπά φορτηγά, με τις παρανομίες, κ.λπ..

Οι επιφυλάξεις μας, ως Ελληνική Λύση, κύριε Πρόεδρε, είναι ότι δεν προβλέπονται τα μεταφερόμενα είδη, ποιοι θα επωφελούνται από τις εν λόγω μεταφορές, εγχώριες ή αλλοδαπές εταιρείες, που δεν πληρούν αυτές τις προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα. Έχουμε, δηλαδή, τις ανησυχίες μας σε ότι αφορά στο άρθρο 5, το άρθρο 7, το αόριστο άρθρο 24, το άρθρο 29 που δεν συμμετέχουν οι τοπικές αρχές, κ.λπ..

Στο άρθρο 7, για παράδειγμα, υπάρχει ένας προβληματισμός, σχετικά με τη χρήση των οχημάτων, αν θα χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες των δήμων ή θα καλύπτουν κάποιες άλλες ιδιωτικές ανάγκες. Και δεν ξέρουμε τι ανάγκες μπορεί να είναι αυτές, στις οποίες, προφανώς, συμμετέχουν και αλλοδαπά ιδιωτικά συμφέροντα που ίσως, δεν πληρούν αυτές τις προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος.

Παράλληλα, και το άρθρο 9, δίνει τη δυνατότητα σε επιχειρήσεις μεταφορικές, επαγγελματίες μη μεταφορείς, που ασκούν επιχείρηση ως επάγγελμα στην Ελλάδα, καθώς και κάποια φυσικά και νομικά πρόσωπα και ενώσεις προσώπων, χωρίς να υπάρχει μία νομική, όμως, προσωπικότητα, που δεν ασκούν επιχείρηση επάγγελμα, να μπορούν να μισθώνουν φορτηγά ιδιωτικής χρήσης. Όλα αυτά μάς προβληματίζουν, για να δούμε ποια ιδιωτικά συμφέροντα θα εξυπηρετούν, ενδεχομένως, κατά το δοκούν.

Η φύση του φορτηγού δημοσίας χρήσεως, από τη στιγμή που δεν έχει το ενεργό κύτταρο, δηλαδή, τον άνθρωπο, χάνει την ανθρωποκεντρική της αξία και ουσία. Δηλαδή, μιλάμε, πλέον, για φορτηγά, τα οποία θα ναυλώνονται και δεν δίνουμε βαρύτητα και σημασία στον άνθρωπο που πρέπει να ζήσει, στον άνθρωπο που πρέπει να μοχθήσει, που πρέπει να έχει την εργασία του, την ασφαλιστική του κάλυψη και αυτές τις συνθήκες που θα του παρέχουν ασφάλεια.

Η επιφύλαξη μας σχετίζεται με τα κριτήρια, με τα οποία θα συμμετέχει ένας ιδιώτης σε ένα έργο -εκεί είναι το θέμα- από τη στιγμή που δεν έχει τα ιδία μέσα για την εκτέλεση του. Δηλαδή, ο ένας θα μετακυλήσει το «μπαλάκι» στον άλλον. Είναι λίγο «ντόμινο» αυτές οι ιστορίες και αυτές οι περιβόητες ενσωματώσεις ευρωπαϊκής οδηγίας. Ας μην κρυβόμαστε, έχουν απώτερο σκοπό και στόχο να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένη κάστα ανθρώπων. Αυτό είναι μία αλήθεια, γιατί πολλά παίζονται και στις ευρωπαϊκές μεταφορές.

Η χρήση των οχημάτων γεννά συνθήκες ενός αθέμιτου σκληρού ανταγωνισμού σε επαγγελματικές τάξεις, οι οποίες δεν έχρηζαν ανάλογης βοήθειες από την Κυβέρνηση όλα αυτά τα χρόνια. Διαπιστώνουμε, δηλαδή, ότι ανοίγει ο δρόμος σε κάθε ξένο αλλοδαπό κάτοικο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να συμμετέχει σε έργα των δήμων και μάλιστα, χωρίς να χρησιμοποιεί τα δικά του μέσα. Δηλαδή, είναι μία υπόθεση «φασόν». Αυτό μας θυμίζει εμάς και για τους λόγους αυτούς επιφυλασσόμαστε και θέλουμε να απαντηθούν κάποια ερωτήματα που γεννώνται.

Όπως και για το άρθρο 7, προκύπτουν ερωτήματα. Τι θα μεταφέρεται με τα φορτηγά των δήμων; Για πόσο χρονικό διάστημα; Ποιο είναι το αντάλλαγμα της μίσθωσης; Με ποιο τρόπο θα επιλέγονται οι επιχειρήσεις και πώς θα εκμισθώνονται όλα αυτά; Πρέπει να υπάρχει μία μεγαλύτερη διαφάνεια, να μας δώσει, δηλαδή, μία σιγουριά, γιατί δημιουργούνται αστερίσκοι, ερωτηματικά και αν θέλετε και υπονοούμενα.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 9, ρυθμίζει ζητήματα, σχετικά με την εκμίσθωση φορτηγών αυτοκινήτων μικτού βάρους, κάτω των 3,5 τόνων, από επιχειρήσεις εκμίσθωσης, σε επιχειρήσεις και ιδιώτες για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών τους αναγκών. Το θέμα είναι, τι θα μεταφέρονται με αυτά τα φορτηγά. Φαίνεται να εξυπηρετούνται επιχειρήσεις που εκμισθώνουν τα φορτηγά σε άλλες επιχειρήσεις. «Από τον Άννα στον Καϊάφα», δηλαδή, περνάμε, από τη μία επιχείρηση στην άλλη και ούτω καθεξής. Και είναι σημαντικό να διευκρινιστεί, ότι όλα αυτά ισχύουν για νόμιμες μεταφορές και όχι για παράνομο εμπόριο. Εδώ έχουμε επιφυλάξεις. Ποιος μάς διασφαλίζει τη νομιμότητα του εμπορεύματος σε ένα κοντέινερ, για παράδειγμα, το οποίο θα έχει αφετηρία και τέρμα της μεταφοράς τους;

Στο άρθρο 10, σύμφωνα με 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 μισθώτριας. Εδώ πρέπει να υπάρχει απόλυτη διαφάνεια, σε ότι αφορά ποια είναι τα μέρη της σύμβασης, μεταξύ ποιων υπογράφεται και ποιοι είναι οι συμβαλλόμενοι, το αντικείμενο μεταφοράς, η διάρκεια και το αντάλλαγμα της μίσθωσης. Αυτά όλα χρήζουν διευκρινίσεων. Επίσης, να διευκρινιστούν ορισμένα θέματα, όπως υπό ποιες προϋποθέσεις θα γίνεται η μίσθωση, για πόσο καιρό, με τι αντάλλαγμα και ποιο το αντικείμενο της μεταφοράς.

Πρέπει να είμαστε βέβαιοι, ότι τα μισθωμένα οχήματα χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για επαγγελματικούς λόγους, όχι για παράνομους σκοπούς. Προέρχομαι από τον Νομό Σερρών που το λαθρεμπόριο καυσίμων, τουλάχιστον παλιά, στο τελωνείο του Προμαχώνα, γινόταν «το έλα να δεις». Είναι πολλά τα λεφτά, δεν είναι «παίξε γέλασε», απέναντι στις μεταφορές να λέμε απριόρι, ότι θα γίνονται απλά μεταφορές από αλλοδαπές εταιρείες, από άλλα φορτηγά. Υπάρχουν συγκεκριμένα κυκλώματα. Αν πούμε ότι δεν υπάρχουν, δεν λέμε την αλήθεια, είτε έχει να κάνει με λαθρεμπόριο καυσίμων, είτε με παράνομα αυτοκίνητα που μπαίνουν στην Ελλάδα με μία σειρά από εμπορεύματα. Αυτή τη στιγμή, το βιώνουμε και διασυνοριακά αυτό το ζήτημα, από συγκεκριμένες εταιρείες, πολλές φορές και εταιρείες «φαντάσματα», εταιρείες άλλων συμφερόντων, που πήγαν κάποιοι Έλληνες στη Βουλγαρία, έκαναν κάποιες εταιρείες μεταφορών, συνεργάστηκαν με Βούλγαρους και οι οποίοι θα χρησιμοποιήσουν τώρα και αυτή την Οδηγία που συζητάμε και θα κινούνται πιο ελεύθερα. Γιατί να μην τα πούμε αυτά, δηλαδή; Αυτά όλα πρέπει να διασφαλιστούν, διότι υπάρχουν πολλές παρανομίες.

Επίσης, έχουμε επιφύλαξη ως προς την ετοιμότητα της Υπηρεσίας Υποστήριξης Πληροφορικής και Ηλεκτρονικών Συστημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την ανάπτυξη, υποστήριξη και διαχείριση των κεντρικών συστημάτων πληροφορικής. Υπάρχουν κάποιες επιφυλάξεις ως προς το θέμα της μηχανοργάνωσης.

Η ελευθερία της αγοράς διέπεται από τις αρχές που απορρέουν από το δίκαιο του ανταγωνισμού. Στην Ελλάδα, όμως, λόγω μιας κυβερνητικής αδιαφορίας ετών, το πρόβλημα αυτό «λιμνάζει». Δηλαδή, υπέρ των συμφερόντων ποιων; Δεν υπάρχουν πολυεθνικές εταιρείες

εταιρείες εδώ που κάνουν τις μεταφορές τεράστιων ομίλων; Τώρα ανακαλύψαμε, ξαφνικά, την Αμερική; Ανατιμήσεις και ακρίβεια καταγράφεται στα στάδια του εμπορίου. Αυτό είναι, δηλαδή, γνωστό τοις πάσι πώς υπάρχει αυτός ο αθέμιτος σκληρός ανταγωνισμός από μεγάλους ομίλους και το πώς καταλήγουν κάποια εμπορεύματα στα ράφια γενικότερα των σούπερ μάρκετ και πώς εκμεταλλεύονται αυτές τις μεταφορές συγκεκριμένες εταιρείες. Υπάρχουν λοιπόν ερωτήματα.

Γενικά, φαίνεται να είναι μία καλή Οδηγία για μία αμοιβαία συνεργασία, μεταξύ των αρμόδιων διευθύνσεων των κρατών μελών, αλλά εδώ μπαίνουν τώρα ερωτήματα, διότι είναι ανολοκλήρωτες σε υποδομές, είναι κακές οι υποδομές, θέτουν σε κίνδυνο τους πολίτες. Για παράδειγμα, τους επιβάτες. Είδαμε πρόσφατα δυστυχήματα, δεν χρειάζεται να τα επαναλάβουμε. Πόσα δίκτυα στην Ελλάδα είναι αμιγώς για εμπορευματικές μεταφορές; Έχουμε αναλογιστεί; Αυτή τη στιγμή, έχουμε κεντρικούς οδικούς άξονες, οι οποίοι έχουν πολλαπλά προβλήματα. Δεν είναι, δηλαδή, κόμβος για εμπορευματική διακίνηση και ελλοχεύει εκεί ο κίνδυνος σοβαρών ατυχημάτων.

Σε σχέση με τις διαδικασίες περιβαλλοντικής αδειοδότησης στο άρθρο 18, αυτό αφορά στην τήρηση των ασφυκτικών όρων της «πράσινης» συμφωνίας με την ενίσχυση της πολυπλοκότητας και διαδικασίας περιβαλλοντικής έγκρισης. Άλλο μεγάλο ζήτημα αυτό. Θα πρέπει στο καθεστώς να εξορθολογιστούν αυτές οι διαδικασίες αδειοδότησης. Σχετικά με τις άδειες της «πράσινης» ανάπτυξης και τις άδειες περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος, τα πράγματα δεν είναι ξεκάθαρα. Δεν μπορώ να αναφερθώ απλά στη γραφειοκρατία. Δεν υπάρχει ξεκάθαρος τρόπος αδειοδότησης.

Στο άρθρο 29, δεν συμμετέχουν οι τοπικές αρχές. Είχαμε και εκλογές και προσπαθούμε όλοι την ετεροδιοίκηση, γιατί, στην ουσία, ετεροδιοίκηση είναι, να τη «βαφτίσουμε» αυτοδιοίκηση. Δηλαδή, βλέπουμε μία υποβάθμιση, μία υποτίμηση των τοπικών αρχών, με το κεντρικό κράτος να αναλαμβάνει τοπικές αρμοδιότητες, χωρίς να έχει ούτε την εγγύτητα, ούτε τη γνώση των τοπικών αναγκών. Δηλαδή, το πλαίσιο είναι ασαφές πάνω σε αυτό το ζήτημα. Είναι το άρθρο 11, του ν.4974, που αφορά την προκήρυξη διαγωνισμών για την ανάθεση εκτέλεσης των τακτικών δημόσιων υπεραστικών και αστικών γραμμών. Δεν ξέρετε τι υπάρχει εκεί, δεν το έχετε ακούσει; Πεδίο δόξης λαμπρό σε αλισβερίσια. Γίνονταν κάποιες συναλλαγές στα δρομολόγια και ακόμα γίνονται και κάποιες εικονικές μεταφορές γίνονται, για να παίρνουν χρήματα κάποιοι, για να εξυπηρετούνται οι ημέτεροι. Αυτό είναι μία αλήθεια, μην κρυβόμαστε.

Τέλος, να έρθω και στο ζήτημα, για να μην μακρηγορώ, γιατί θα έχουμε την ευκαιρία να τα πούμε και πιο αναλυτικά, αυτού που καταργείται για μία διετία από το 2023 ως το 2024, δηλαδή, η προβλεπόμενη νομοθετική εξουσιοδότηση με καθορισμό ΚΥΑ, ανά έτος των περιφερειακών αερολιμένων, που ενισχύονται με τις προβλεπόμενες ημέρες μετακίνησης εκτός έδρας του προσωπικού, 180 ημέρες το ανώτερο, χωρίς καμία, έστω και ενδεικτική, κοστολόγηση αυτής της ρύθμισης, την ίδια ώρα που τα στελεχιακά κενά παραμένουν με αποτέλεσμα να έχουμε υπαλλήλους «λάστιχο» αυτή τη στιγμή. Δεν είναι ότι καλύτερο.

Θυμάμαι και τον νόμο κινητικότητας, που είχαμε και μία συζήτηση με τον τότε Υπουργό, τον κ. Βορίδη, που κάποιοι άνθρωποι δικαιώθηκαν στον νόμο της κινητικότητας, πέρασαν συνεντεύξεις και ξαφνικά δεν πήγαν στις θέσεις τους, σε αυτό που τους έδινε τη δυνατότητα. Εδώ, όμως, ξέρετε, το να κάνουμε εμείς έναν υπάλληλο «λάστιχο», χάνεται η ουσία της εργασιακής θαλπωρής, της εργασιακής ασφάλειας και της βεβαιότητας και ενισχύεται η ταλαιπωρία. Πρέπει να δούμε, αν θέλουμε να οραματιζόμαστε και μία ποιότητα εργασιακής ζωής. Μεσαιωνικές είναι οι εργασιακές συνθήκες και ας μην κρυβόμαστε. Το βλέπουμε στον οδηγό ταξί, στον οδηγό λεωφορείου, μιλάω για τους μεροκαματιάρηδες των 500 ευρώ. Μιλάω για το σούπερ μάρκετ με τα εξάωρα που τους κρατάνε οκτάωρα και δηλώνονται εξάωρα. Δεν τα ξέρουμε αυτά; Δεν ξέρουμε τι επικρατεί στην αγορά; Έρχεται τώρα μια κοινοτική Οδηγία που υποβαθμίζει την έννοια του φορτηγού δημοσίας χρήσης, που ο άλλος και οικογενειακά έχει επενδύσει σε αυτό, έχει επενδύσει πραγματικά. Μπορεί να πήγε από τον πατέρα στο γιο. Έρχεται, όμως, μία ενωσιακή οδηγία που όλα τα βάζει γενικά και αόριστα, για να εξυπηρετήσει ποιους; Αλλοδαπές επιχειρήσεις χωρίς οδηγό, χωρίς, δηλαδή, τον άνθρωπο, ο οποίος επενδύει στο επάγγελμά του. Και, δυστυχώς, είναι μία κατάσταση που μας δημιουργεί πάρα πολλά ερωτηματικά και σε ένα ασαφές νομικό πλαίσιο.

Γι’ αυτόν τον λόγο ως «Ελληνική Λύση» έχουμε την επιφύλαξη μας, γιατί θέλουμε να προστατευτεί ο άνθρωπος επαγγελματίας, μεροκαματιάρης, βιοπαλαιστής, αυτοκινητιστής. Αυτό ζητάμε. Δεν το βλέπουμε, όμως. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

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

Ακούσαμε τους φορείς νωρίτερα και μας προβλημάτισαν για το εάν η Κυβέρνηση θέλει να τους βοηθήσει σε κάτι. Μίλησαν ξεκάθαρα για κάποια άρθρα, όπως το 5, το 9, το 7, το 8, το 9, το 10, το 14 και το 30. Αν μπορείτε βοηθήστε τους, διαφορετικά βάλτε τους μία «ταφόπλακα» και τελείωσε. Αυτό καταλάβαμε από τους φορείς και απ’ αυτά που είπαν.

Ευχαριστώ.

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

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

Κύριε Υπουργέ, ως εκφραστής της πολιτικής της Κυβέρνησης, φέρνετε προς ενσωμάτωση οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και καλώς κάνετε. Πάντα έχουμε πάγια κριτική ως «ΝΙΚΗ», αν αυτές οι οδηγίες ωφελούν την εθνική μας πολιτική υπόσταση και αν βοηθούν κυρίως τους ανθρώπους. Μιας και σήμερα μιλάμε για τους επαγγελματίες, αν βοηθούν τους επαγγελματίες. Προφανώς, αυτές οι οδηγίες έχουν χαρακτηριστικά ανοίγματος του επαγγέλματος, μεγαλύτερης κινητικότητας και κάλυψη ορισμένων αναγκών, οι οποίες μπορεί να προκύπτουν εκτάκτως ή σε κάποιες συγκεκριμένες περιόδους.

Καταρχάς, όλες αυτές οι ενσωματώσεις, αντιμετωπίζουν θέματα. Ερχόμαστε, όμως, σήμερα στις παρεμβάσεις, που αφορούν στο δικό μας κράτος, μετά και από τις αντιρρήσεις που ακούστηκαν από τους φορείς, αν τελικά προστατεύουμε τους ανθρώπους, οι οποίοι επιχειρούν στην πατρίδα μας και μέσα από τη φορολόγησή τους συνδράμουν στη βελτίωση των συνθηκών και της απόδοσης ενός πιο δίκαιου κοινωνικού κράτους.

Οφείλω να κάνω έναν πολιτικό σχολιασμό. Βλέπω ότι μία Κυβέρνηση, κατά δήλωσή της φιλελεύθερη και στην κοινωνική της ατζέντα άκρατη νεοφιλελεύθερη, φέρνει μία πρόταση, μία εναρμόνιση μιας Οδηγίας, με χρονικούς περιορισμούς. Τίθεται, όμως, ένα ερώτημα ρητορικό, κατά πόσον αυτή η πίστη της στην απελευθέρωση της αγοράς, στην αυτορρύθμισή της και όλα αυτά τα περισπούδαστα που ακούμε, σηκώνει και περιορισμούς. Οι οποιεσδήποτε δικλείδες προστασίας της κοινωνίας είναι απαραίτητες, αλλά αυτό δεν πρέπει να έχει ορισμένο, κατά τη δική μας εκτίμηση, χρονοδιάγραμμα. Έχετε εσείς τη δυνατότητα να δίνετε μέχρι δύο μήνες. Για ποιον λόγο να μην δίνετε τη δυνατότητα ανανέωσης

ανανέωσης αυτής της σύμβασης, γιατί μετά από κοινού συμφωνία οι δύο συμβαλλόμενοι, δηλαδή, αυτός που παραχωρεί και ο άλλος που αποδέχεται την παραχώρηση και τη χρήση των μεταφορικών μέσων χωρίς οδηγό, θέλουν να έρθουν σε μία νέα συμφωνία; Αυτό δεν έχει να κάνει με την αυτορρύθμιση της αγοράς; Πιστεύετε δηλαδή, ότι αν υπάρχει μία πρόνοια τέτοια μέσα στον νόμο είναι αρνητική στη δική σας φιλοσοφία που καταθέτετε, γιατί εμείς έχουμε επιφυλάξεις.

Επίσης, θα ήθελα να σταθώ στις διαδικασίες ρύθμισης κάποιων προβλημάτων που δημιουργούνται, προκειμένου το Flyover στην Θεσσαλονίκη να λειτουργήσει, όσο γίνεται με λιγότερα εμπόδια, μιας και η ταλαιπωρία θα είναι μεγάλη. Ελπίζουμε να είναι καλά σχεδιασμένη αυτή η πρόταση και να υλοποιηθεί, όσο γίνεται πιο γρήγορα. Δεν θα πω περισσότερα για το αν τελικά είναι κάτι που ωφελεί τη συμπρωτεύουσα, γιατί οι οποιεσδήποτε πρόνοιες είναι σημαντικές.

Θα καταθέσω τώρα κάποιους προβληματισμούς, όμως, που έχουν να κάνουν με την παραχώρηση οχημάτων και μεταφορικών μέσων από πλευράς δήμων. Θα ήθελα να ρωτήσω, αν σας προβληματίζει το γεγονός με πόση ευκολία κάποιος δήμος θα παραχωρεί σε κάποιον ιδιώτη οχήματα και για ποια χρήση. Θα μπορεί ένας εργολάβος, που παίρνει ένα μεταφορικό μέσο, χωρίς να έχει απολύτως τίποτα, μιας και είναι της μόδας οι επιχειρήσεις του ενός ατόμου και σε εξωχώριες περιοχές με off shore εταιρείες, να έρχεται να παίρνει ένα έργο, γιατί ξέρει ότι μπορεί να χρησιμοποιήσει τις οποιεσδήποτε διαδικασίες μέσα στον δήμο; Αν αυτός που θα έρθει να κάνει χρήση της διάταξης είναι ένας άνθρωπος, ο οποίος ρέπει στην εγκληματικότητα ή χρησιμοποιεί δημόσια μεταφορικά μέσα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, για να μεταφέρει προϊόντα εγκληματικής συναλλαγής από μεταφορά των πιο απίθανων πραγμάτων, άνευ τιμολόγησης ή ακόμη και βαριάς εγκληματικής δραστηριότητας σας προβληματίζει αυτό; Δηλαδή, θα μπορεί κάποιος να το μεταφέρει;

Αν θέλετε να «ανοίξετε» πραγματικά τη χρήση, να το κάνετε, γιατί, όντως, υπάρχουν οχήματα και μηχανήματα στους δήμους που πολλές φορές δεν χρειάζονται, ενώ έχουν δαπανηθεί τεράστια ποσά σε κάποιες συγκεκριμένες περιόδους. Αυτό θα μπορούσατε να το κάνετε, περιορίζοντας αυτή τη διαδικασία απελευθέρωσης, αν θεωρείται τέτοια, μόνο προς άλλους ΟΤΑ Α΄ και Β΄ Βαθμού Αυτοδιοίκησης ή άλλα νομικά πρόσωπα του δημοσίου. Δηλαδή, αυτή η απελευθέρωση που αφορά τους δήμους να μην έχει καμία σχέση με ιδιώτες, είτε για τον λόγο που σας είπα, να μπορούν να τα χρησιμοποιούν για διακίνηση εγκληματικών προϊόντων, είτε γιατί έρχονται και «χτυπάνε» τους διαγωνισμούς αθέμιτα, γιατί μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα οχήματα. Αυτό θα ήταν μία διευκόλυνση, γιατί, όντως, υπάρχουν στους δήμους επενδύσεις. Και δεν το περιορίζω μόνο στα οχήματα μεταφοράς, αλλά θα το διεύρυνα και σε σκαπτικά μηχανήματα, αλλά και σε κοντέινερ, δηλαδή, βοηθά οχηματαγωγά που δεν χρειάζονται ρυμουλκά και κοντέινερ και βοηθητικά υλικά. Όμως, με μία παράκληση το ξαναλέω για δεύτερη φορά, ότι αυτό θα έπρεπε να γίνεται μόνο προς ΟΤΑ Α΄ και Β΄ Βαθμού και λοιπά Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου.

Στα πλαίσια αυτών των παρατηρήσεων, εμείς δεν πιστεύουμε ότι η Οδηγία θα εισφέρει ιδιαίτερα στη διαδικασία της ανάπτυξης, γιατί αυτό είναι το σημαντικό. Όμως, τις τρεις παρατηρήσεις, όσον αφορά στο δικαίωμα της ανανέωσης, το δικαίωμα της παραχώρησης μόνο σε άλλους ΟΤΑ και το δικαίωμα διεύρυνσης των οχημάτων μεταφοράς και σε σκαπτικά ή άλλα βοηθητικά μηχανήματα, τα οποία, κατά περιόδους, οι δήμοι δεν μπορούν

μπορούν να τα χρησιμοποιήσουν, γιατί δεν έχουν αντικείμενο, αν και έχουν δαπανήσει τεράστια ποσά, θα ήθελα να τα λάβετε σοβαρά υπόψη σας και να δείξετε αν οι δικοί μας προβληματισμοί μπορούν να συγκινήσουν και εσάς, έτσι ώστε να νομοθετήσετε με μία ευρύτερη διαδικασία.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να κλείσουμε τον κύκλο των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών με την Ειδική Αγορήτρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Πλεύσης Ελευθερίας, την κυρία Κεφαλά.

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

Μετά από τα πολύ ενδιαφέροντα που ακούσαμε από τους φορείς και μετά από τις επισημάνσεις που κάναμε και στη χθεσινή συνεδρίαση, επί της αρχής, για τις τεράστιες ελλείψεις στα οδικά δίκτυα και τις υποδομές, για τις καθυστερήσεις των μεταφορών και την ταλαιπωρία των πολιτών, κυρίως τους θερινούς μήνες, που τα οδικά δίκτυα είναι ακόμα πιο επιβαρυμένα, την επιφανειακή και αόριστη διάθεση της Κυβέρνησης να διαθέσει χρήματα για μεγάλα έργα, πράσινη ανάπτυξη, ψηφιοποίηση, ανεργία, όπως μας παρουσιάσατε στο Εθνικό Σχέδιο Ανάπτυξης και Ανθεκτικότητας 2.0, πριν από λίγο, ο κ. Σταϊκούρας, όμως, μάς είπε αμέσως μετά την τοποθέτησή μας, ότι ωραία μας τα λέτε για τους δρόμους που χρειάζονται, αλλά πού θα βρούμε τα χρήματα για την κατασκευή και τη συντήρηση.

Αυτό ακριβώς λέμε και εμείς πώς, παρ’ όλες τις πολύ ωραίες παρουσιάσεις που μας φέρνετε τελευταία στιγμή, τα ωραία σχεδιαγράμματα και τα power points, όλοι ξέρουμε πώς οι πόροι, όσοι διατίθενται, θα πάνε τελικά αλλού. Αν δεν μπορούμε να φτιάξουμε δρόμους και υποδομές για να τις συντηρήσουμε, τότε δεν υπάρχει λόγος να συζητάμε για μεταφορές, μισθώσεις, εμπόριο και ανάπτυξη.

Επί των άρθρων τώρα, στο άρθρο 26, είναι ξεκάθαρο πώς παραλείπεται η επιβολή ελέγχων σε τακτά χρονικά διαστήματα για τη διασφάλιση του monitoring. Ακούσαμε τους φορείς να ζητούν τακτικούς ελέγχους στα οχήματα, τους οποίους θεωρούν αδύνατον σχεδόν να πραγματοποιηθούν, κυρίως, μετά τη διεύρυνση της αγοράς, αφού, ήδη, παραβιάζονται και οι υπάρχοντες κανόνες, όπως ομολόγησαν.

Μάς ανησυχεί, λοιπόν, μία πιθανή επιδείνωση των συνθηκών εργασίας, λόγω της αυξημένης ανταγωνιστικής πίεσης ως έμμεση επίπτωση. Είναι πολύ πιθανή η επέκταση της παροχής παράνομων υπηρεσιών μεταφοράς με μίσθωση και αμοιβή για ίδιο λογαριασμό επιχειρήσεων, καθώς θα διευκολυνόταν η πρόσβασή 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 αυτό.

Εκτιμάται και από τους φορείς που ακούσαμε, ότι έχει σημασία η άμεση σύνδεση οχήματος και οδηγού και αυτό δεν πρέπει να αποδυναμωθεί, γιατί μπορεί να καταστεί προβληματική η εφαρμογή των κοινωνικών κανόνων και των κανόνων πρόσβασης στην αγορά.

Ήταν, ιδιαιτέρως, χρήσιμη η διαδικασία ακρόασης φορέων που είχαμε λίγο πριν, στον βαθμό που υπήρχε ευρεία εκπροσώπηση φορέων απ’ όλο το φάσμα του κλάδου. Θα ήταν, ωστόσο, χρήσιμο, όπως εξάλλου μας διεμήνυσαν αρκετοί από τους εκπροσώπους που μας μίλησαν αργότερα κατ’ ιδίαν, να τους δινόταν περισσότερος χρόνος να αναπτύξουν τις απόψεις τους, διότι είναι σαφές πώς είχαν να μας πουν πολύ περισσότερα.

Η «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ» δίνει ιδιαίτερη προσοχή σε δύο θέματα που προέκυψαν από τη διαβούλευση μαζί τους. Ένα από τα θέματα αυτά είναι η ασφάλεια. Το νομοσχέδιο ισχυρίζεται ότι νεότερος στόλος των μισθωμένων οχημάτων θα αυξήσει την οδική ασφάλεια και η ευρωπαϊκή οδηγία το υπογραμμίζει αυτό στο προοίμιό της. Ωστόσο οι φορείς, ο κ. Μηνάς Δερμάτης από τη ΣΕΟΦΑΕ, για παράδειγμα, τόνισε ότι «η μη συμβατότητα του κινητήρα και του τράκτορα δεν είναι πάντα προεξοφλημένη». Αυτό θέτει μία σειρά προβλημάτων ασφάλειας που δεν προβλέπει το νομοσχέδιο. Ο στόλος μας είναι «γερασμένος», σε σχέση με τον ευρωπαϊκό.

Δεύτερο θέμα που προκύπτει, σύμφωνα με το άρθρο 8, είναι ότι οι μεταφορικές επιχειρήσεις που βρίσκονται στην Ελλάδα μπορούν να εκμισθώνουν οχήματα σε άλλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό θα δημιουργήσει οικονομικό πλήγμα στον εγχώριο κλάδο, παρά το γεγονός ότι υπάρχουν περιορισμοί του 25% και των δύο μηνών. Ο λόγος είναι ότι οι μεγάλες επιχειρήσεις που διαθέτουν πολύ περισσότερα οχήματα για μίσθωση, θα καταλαμβάνουν τη «μερίδα του λέοντος» στην ελληνική αγορά. Αυτό μάς προβληματίζει, ιδίως, τη στιγμή που δεν παρέχονται κίνητρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων, όπως η μείωση της φορολογίας και χαμηλότοκα δάνεια για ανανέωση των στόλων που είναι απαραίτητη.

Τρίτον, στο άρθρο 21, έχουμε θεσπίσει τη Γενική Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η συγκεκριμένη αρχή, χωρίς αιτιολογικά κριτήρια και κατ’ απόλυτη επιλογή της Πολιτείας, θα πρέπει να είναι αντικείμενο διαφάνειας, τόσο στα κριτήρια επιλογής, όσο και στον δικαιολογητικό χαρακτήρα, όποτε και να προκύπτει η καταλληλότητα για την αποτελεσματικότητα στο πλαίσιο της εναρμόνισης. Να αναφέρουμε πώς για τους οδηγούς αναφέρεται και προβλέπεται μεγαλύτερο πληροφοριακό υλικό και διασφάλιση της πρόσβασης σε αυτό, σε σχέση με την επιλογή που γίνεται από τον εθνικό νομοθέτη.

Να πούμε πώς χρειάζεται, επίσης, βελτίωση της επιβολής και του ελέγχου των παράνομων ενδομεταφορών. Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να καταγράφουν τους αριθμούς κυκλοφορίας των οχημάτων που μισθώνονται από άλλο κράτος μέλος στα εθνικά τους ηλεκτρονικά μητρώα για να υπάρχει αδιάβλητο σύστημα και συνεχές monitoring.

Υπάρχουν φόβοι ότι η άρση των περιορισμών, όσον αφορά τη χρήση στο μέλλον οχημάτων και μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, θα οδηγήσει σε περισσότερη ανταγωνιστική πίεση και ότι η χρήση οχημάτων μισθωμένων σε άλλο κράτος μέλος, θα οδηγήσει σε περισσότερες δυσχέρειες στην επιβολή της νομοθεσίας περί οδικών μεταφορών. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, στο πλαίσιο αυτό, ότι η ανοιχτή δημόσια διαβούλευση ήταν ασαφής ως προς το ζήτημα της βέλτιστης διάρκειας προσωρινής άδειας χρήσης οχημάτων ταξινομημένων σε άλλο κράτος μέλος.

Στο άρθρο 30, να συμφωνήσουμε με τον κ. Γιώργο Δριτσάκο, τον Διοικητή της ΥΠΑ, για την ενίσχυση των περιφερειακών αερολιμένων, από τις 120 ημέρες στις 180, εφόσον δεν μιλάμε για μόνιμο προσωπικό, όπως είπε και ο κ. Δελής. Είναι θέμα ασφάλειας και ο Διοικητής της ΥΠΑ προΐσταται μιας υποστελεχωμένης υπηρεσίας. Έκανε αναφορές στον ΑΣΕΠ για νέες θέσεις, αλλά φάνηκε να ζητά απεγνωσμένα μεγαλύτερη ελαστικότητα, για να καλύψει τις μεγάλες ελλείψεις που έχει η υπηρεσία του.

Αυτά θέλαμε να πούμε, επί των άρθρων, τα υπόλοιπα στην Ολομέλεια.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώθηκε ο κύκλος των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών. Υπενθυμίζω ότι η συνεδρίαση της Επιτροπής μας για τη β΄ ανάγνωση είναι αύριο στις 10:00΄.

Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, 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, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, 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), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος και Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια).

Τέλος και περί ώρα 17.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

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