**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, 18 Οκτωβρίου 2023, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.10΄, 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 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» (4η συνεδρίαση - β΄ ανάγνωση).

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι, καλημέρα σας.

Θέμα ημερήσιας διάταξης είναι η 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».

Είμαστε στην 4η συνεδρίαση και τη β΄ ανάγνωση και ξεκινάμε αμέσως με τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Μακάριο Λαζαρίδη.

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

Κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την παρούσα συνεδρίαση, όπως είπε και ο Πρόεδρος, ολοκληρώνεται η ενδιαφέρουσα συζήτηση που είχαμε στην Επιτροπή για την ενσωμάτωση των δύο Κοινοτικών Οδηγιών, 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, καθώς 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.

Ακούστηκαν αξιόλογες προτάσεις, βεβαίως, όχι πάντα δημοσιονομικά ρεαλιστικές, ωστόσο, χρήσιμες στον δημόσιο διάλογο που εκτιμώ ότι θα αξιολογηθούν αναλόγως από τους αρμόδιους, το επόμενο χρονικό διάστημα.

Όπως ανέφερε και ο κ. Υπουργός, στόχοι του συγκεκριμένου σχεδίου νόμου είναι η ανταπόκριση της χώρας μας στις υποχρεώσεις απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η αποτελεσματική εκτέλεση κομβικών συγκοινωνιακών έργων υποδομής, με την επιβεβλημένη διαχείριση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης, η εύρυθμη λειτουργία των υπεραστικών και αστικών δημόσιων οδικών μεταφορών, καθώς και η ενίσχυση της ασφάλειας των περιφερειακών μας αεροδρομίων.

Η επιδίωξη του παρόντος σχεδίου νόμου είναι διπλή, αφενός, 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. Αφετέρου, 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 Δεκεμβρίου του 2013 για τη δημιουργία τεχνολογικά προηγμένων διαλειτουργικών δικτύων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κατ’ αρχάς, μέσω της επικαιροποιημένης ενσωμάτωσης της Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022, το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου έχει ως αντικείμενο την αναμόρφωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Επί της ουσίας, η κύρια αλλαγή που προκαλεί η νέα Οδηγία είναι η υποχρέωση όλων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης να απελευθερώσουν, τουλάχιστον, για τις μεταφορικές επιχειρήσεις τις διασυνοριακές μισθώσεις οχημάτων, δηλαδή, της μίσθωσης οχημάτων που κυκλοφορούν σε άλλο κράτος μέλος, προκειμένου να αυξηθούν η ανταγωνιστικότητα και η παραγωγικότητα αυτών των επιχειρήσεων.

Η χώρα μας επέλεξε τη διασυνοριακή μίσθωση, μεταξύ των διαθέσιμων δυνατοτήτων της Οδηγίας, ώστε να υπάρξει η μικρότερη δυνατή αναστάτωση στην αγορά των υπηρεσιών μεταφορών και φυσικά, όπως ορίζεται στην Οδηγία, υπάρχει η δυνατότητα αναθεώρησης. Από την άλλη, αναφορικά με την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, το οποίο θα πρέπει να ολοκληρώσουμε ως το 2030, μπορούμε να πούμε ότι το παρόν σχέδιο νόμου επιδιώκει την, κατά προτεραιότητα, υλοποίηση συγκεκριμένων έργων μεταφορικής υποδομής του κεντρικού δικτύου, μέσω της εποπτείας οργάνωσης και επιτάχυνσης διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται και βεβαίως, προηγούνται της υλοποίησης των έργων.

Η Οδηγία αποσκοπεί, επίσης, στην επίτευξη μεγαλύτερης σαφήνειας, όσον αφορά στις διαδικασίες, τις οποίες πρέπει να ακολουθούν οι φορείς προώθησης των έργων, ειδικότερα σε σχέση με την άδεια, τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων και άλλες διαδικασίες.

Με τα σχετικά άρθρα, ορίζονται η υπηρεσία που ασκεί καθήκοντα εντεταλμένης αρχής και οι αρμοδιότητές της. Επίσης, καθορίζεται η μέγιστη διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης και ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα με την οργάνωση αυτή. Ειδική αναφορά γίνεται στη συνεργασία των εντεταλμένων αρχών των δύο μερών για τον συντονισμό των χρονοδιαγραμμάτων και την κατάρτιση κοινού προγράμματος της διαδικασίας αδειοδότησης.

Στο νομοσχέδιο που συζητάμε στην Επιτροπή μας, προσδιορίζονται, επίσης, ρυθμίσεις, οι οποίες συμβάλλουν στην καλύτερη εκτέλεση κομβικών συγκοινωνιακών έργων υποδομής και στη διαχείριση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης που προσωρινά θα επιφέρουν, όπως θα συμβεί λόγου χάρη στο έργο του Flyover στη Θεσσαλονίκη.

Βαρύνουσας σημασίας είναι και οι άξονες για τα έργα από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, την ανάπτυξη του δικτύου των ΚΤΕΛ και την ενίσχυση της ασφάλειας και ομαλής λειτουργίας των περιφερειακών αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ανά την Επικράτεια.

Πρόκειται για δεσμεύσεις της χώρας, αλλά θα έλεγα και πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης που θεωρούμε πώς θα συμβάλουν στην ορθή λειτουργία των μεταφορικών και μη επιχειρήσεων και των εγκατεστημένων στη χώρα μας επαγγελματιών που εκτελούν μεταφορικό έργο, καθώς και των φορέων υλοποίησης των έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ενώ, ταυτόχρονα, ξεκαθαρίζουν και τις αρμοδιότητες, μεταξύ της κεντρικής διοίκησης και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, περιφερειών και δήμων.

Στο πλαίσιο αυτό, σας καλώ να υπερψηφίσουμε όλοι μαζί το νομοσχέδιο αυτό. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς τον κ. Λαζαρίδη. Θα αλλάξουμε λίγο τη σειρά, καθώς το ζήτησε ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Μαμουλάκης, και θα δώσουμε τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή του ΠΑΣΟΚ, τον κ. Πάνα.

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

Έχουμε αποδείξει, όλα αυτά τα χρόνια, σε ότι αφορά στις ευρωπαϊκές ενσωματώσεις οδηγίας, ότι τις βλέπουμε με ένα θετικό πρίσμα και κατά κύριο λόγο, η προσπάθειά μας σε ότι αφορά τις ενστάσεις που έχουμε και κατ’ εξέλιξη, και τις προτάσεις που κάνουμε, είναι να έχουμε ένα καλύτερο νομοθέτημα, προκειμένου να διευκολύνουμε και να προστατεύουμε κατά κάποιον τρόπο και να εξελίσσουμε τις ανάλογες ομάδες, οι οποίες αναφέρονται σε κάθε ευρωπαϊκή ενσωμάτωση οδηγίας.

Χθες, λοιπόν, κάναμε μία σειρά παρατηρήσεων στην κατ’ άρθρον συζήτηση που αφορούσαν συγκεκριμένα θέματα και προτάσεις, συγχρόνως. Δυστυχώς, δεν πήραμε κάποια απάντηση σε όλες αυτές τις προτάσεις που κάναμε και βέβαια, παραμένουν κάποιοι γενικότεροι προβληματισμοί και παρατηρήσεις που έχουμε που αφορούν στην πρόθεση να υπάρχουν δικλείδες ασφαλείας για την προστασία του κλάδου των εγχώριων οδικών μεταφορών, τον απαραίτητο ελεγκτικό μηχανισμό, για να διασφαλίζει την ορθή εφαρμογή των διατάξεων ή των προϋποθέσεων που θέτουν για τη νομιμότητα μίσθωσης των φορτηγών δημοσίας χρήσης.

Επίσης, όπως είπαμε και χθες, στο νομοσχέδιο δεν προβλέπεται τι θα γίνει αν μία εταιρία με έδρα όμορη χώρα μας συστήσει εταιρία με αποκλειστικό αντικείμενο τη μίσθωση οχημάτων και τοποθετήσει οδηγούς από την ίδια χώρα με μισθούς πολύ χαμηλότερους. Δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη με ποιον ακριβώς τρόπο θα ισοσκελίσουμε τις οικονομικές απώλειες από άμεσους και έμμεσους φόρους, αλλά και ασφαλιστικές εισφορές. Όπως είπαμε, θα πρέπει να υπάρχει και μία οικονομικοτεχνική μελέτη, στην οποία θα αποτυπώνονται αναλυτικά τα έσοδα του κράτους απ’ όλες αυτές τις αλλαγές που θα γίνουν, οι οποίες, με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο, επηρεάζουν εν γένει και το επάγγελμα των μεταφορών, αλλά και την εθνική οικονομία.

Τέλος, νομίζω ότι είναι καλό να ξεκινήσει επιτέλους και μία κουβέντα για την εθνική πολιτική στις μεταφορές για έναν κλάδο, ο οποίος είναι, ιδιαίτερα, επιβαρυμένος όλα αυτά τα χρόνια, για ένα κλάδο, ο οποίος δεν έχει ενισχυθεί και «έβαλε πλάτη», κατά τη δύσκολη περίοδο του Covid. Καλό, λοιπόν, θα είναι να έχουμε και μία εθνική πολιτική, σε ότι αφορά το κομμάτι των μεταφορών, η οποία πρέπει να ξεκινήσει εδώ μέσα από τη Βουλή ως συζήτηση.

 Είναι, λοιπόν, προφανές και αυτονόητο, ότι οι παρατηρήσεις που κάνουμε έχουν τον εξής σκοπό: τα νομοθετήματα που φέρνουμε να είναι σωστά δομημένα, ώστε να αποτελούν χρήσιμα εργαλεία των πολιτών, των ανάλογων κλάδων και επαγγελματιών απέναντι στις δυσκολίες που θα προκύψουν την επόμενη μέρα.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, αυτό, ζητάμε από την ηγεσία του Υπουργείου να εξετάσει ξανά τις προτάσεις που έγιναν χθες στην κατά άρθρον συζήτηση σε συγκεκριμένες παρεμβάσεις που κάναμε, και έστω και την ύστατη στιγμή, πολλές από αυτές τις προτάσεις να τις εντάξουμε, προκειμένου να έχουμε, κατά κύριο λόγο, ένα πιο βελτιωμένο νομοθέτημα και πιο δομημένο, ώστε πραγματικά η εναρμόνιση της συγκεκριμένης κοινοτικής οδηγίας να έχει και το αποτέλεσμα που ουσιαστικά θέλουμε. Δηλαδή, να εξασφαλίσει και την προστασία του κλάδου, αλλά και την εξέλιξή του.

Ευχαριστώ.

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

Ευχαριστούμε τον κ. Πάνα.

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

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

Δεν πρόκειται να μακρηγορήσω ιδιαίτερα. Ξεκινώ, λέγοντας ότι ένα πρώτο, όσο και βασικό, συμπέρασμα για το νομοσχέδιο, με το οποίο ενσωματώνεται στο ελληνικό δίκαιο, άλλη μία ευρωπαϊκή οδηγία -και βέβαια, στην ενσωμάτωση αυτή αποτυπώνεται και το στίγμα της εκάστοτε κυβέρνησης που την πραγματοποιεί- είναι ότι σε αυτή την Οδηγία αποτυπώνεται το στίγμα για την περαιτέρω απελευθέρωση των εμπορευματικών οδικών μεταφορών.

Αυτό το νομοσχέδιο συνιστά τελικά αντικειμενικά μία υπαρξιακή απειλή για τους αυτοαπασχολούμενους επαγγελματίες των φορτηγών δημόσιας χρήσης, καθώς τους εκθέτει σε έναν ανταγωνισμό προορισμένο, εξαρχής, να ωφελήσει αντικειμενικά τις μεγάλες εταιρείες οδικών μεταφορών, που θα είναι και οι μεγάλοι κερδισμένοι, βέβαια, αυτής της «κούρσας» του καπιταλιστικού ανταγωνισμού σε μία απελευθερωμένη αγορά οδικών μεταφορών. Μονάχα όποιος δεν θέλει, δεν το βλέπει αυτό. Και είναι αυτό άλλο ένα αποκαλυπτικό παράδειγμα για τον πραγματικό χαρακτήρα αυτής της διεθνικής καπιταλιστικής ένωσης, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία έχει εγγεγραμμένο στο DNA της, ως πρώτη προτεραιότητα, τις ειδικές και τις συνολικές ανάγκες του κεφαλαίου και όχι, βέβαια, τις ανάγκες των λαών των κρατών μελών της.

Πριν ξεκινήσει το 2012 η εφαρμογή αυτής της πολιτικής, της λεγόμενης απελευθέρωσης, και στον χώρο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, υπήρχαν πάρα πολύ συγκεκριμένες δεσμεύσεις για την εκτέλεση εμπορευματικών μεταφορών, αποκλειστικά και μόνο, με φορτηγά δημόσιας χρήσης. Το 2012 και με τον μνημονιακό νόμο του 2ου Μνημονίου, τον ν.4093/2012, δίνεται και η δυνατότητα μίσθωσης και σε φορτηγά ιδιωτικής χρήσης. Τότε είναι που αρχίζει να «ξηλώνεται» για τα καλά το «πουλόβερ» της προστασίας των μικρών επαγγελματιών στις εμπορευματικές μεταφορές. Και αυτό συνεχίζεται έκτοτε μεθοδικά με επιμέρους ρυθμίσεις στην ίδια πάντοτε ρότα απ’ όλες τις κυβερνήσεις, ώσπου φθάνουμε σήμερα και στο σημερινό νομοσχέδιο, με το οποίο απελευθερώνεται περαιτέρω και σε πολύ μεγαλύτερο βάθος, βέβαια, και άρα, οξύνεται στο έπακρο ο μεταφορικός ανταγωνισμός σε βάρος, όπως είπαμε, των αυτοαπασχολούμενων επαγγελματιών οδηγών των φορτηγών δημοσίας χρήσεως. Αποτυπώθηκε και στη χθεσινή συνάντηση με τους φορείς η αγωνία αυτών των ανθρώπων. Η λογική είναι η πλήρης απελευθέρωση της διαδικασίας μίσθωσης εκμίσθωσης οχημάτων από οπουδήποτε και για οτιδήποτε.

Και το καινούργιο κρίσιμο στοιχείο είναι ότι, πλέον, στη διαδικασία μίσθωσης οχημάτων, δεν έχει σημασία σε ποια χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει εκδοθεί η άδεια ενός οχήματος. Καμία σημασία. Αυτό για τους μικρούς επαγγελματίες των οδικών μεταφορών που συνήθως δραστηριοποιούνται με οχήματα δημόσιας χρήσης, θα οδηγήσει σε ένα διαρκές «κυνήγι» για την αναβάθμιση και τη βελτίωση του δικού τους οχήματος για να ανταποκριθούν, όπως είπαμε, σε αυτόν τον ανταγωνισμό, κάτι, όμως, που θα αυξάνει το δικό τους κόστος, ενώ, την ίδια στιγμή, θα συμπιέζεται το εισόδημά τους.

Συνεπώς, η θέση τους δυσχεραίνεται, σε συνθήκες μάλιστα που δεν προβλέπεται κανενός είδους στήριξή τους από την κυβερνητική πολιτική, που θα έπρεπε, κατά την άποψή μας, να αφορά την επιδότηση τους για την ανανέωση των φορτηγών τους ή με μέτρα, τα οποία θα μειώνουν το κόστος λειτουργίας τους. Παραδείγματος χάρη, μία επιδότηση για τη μείωση των τιμών των καυσίμων αυτών των οχημάτων.

Συνοψίζοντας και πριν την Ολομέλεια, το νομοσχέδιο τροποποιεί την Οδηγία 2006/1/ΕΚ, με σκοπό την ενίσχυση της ελεύθερης κυκλοφορίας σε αυτή την ενιαία καπιταλιστική αγορά της Ε.Ε. και των μεγάλων επιχειρήσεων, που, βέβαια, θέλουν να εκμεταλλευθούν τις χαμηλές τιμές των μισθωμένων οχημάτων σε κάποια κράτη μέλη και να μεγαλώσουν τα μερίδια της αγοράς τους στις διεθνείς, αλλά και στις εσωτερικές οδικές μεταφορές. Καταργεί η ίδια Οδηγία το δικαίωμα των κρατών μελών να απαγορεύουν τη χρήση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβάλλει την ανεμπόδιστη δυνατότητα των επιχειρήσεων να μισθώνουν από όποιο κράτος μέλος θέλουν οχήματα και να τα χρησιμοποιούν σε κράτος μέλος οπουδήποτε διαφορετικό από εκείνο, στο οποίο είναι εγκατεστημένες. Η Οδηγία, φυσικά, αυτή είναι «βούτυρο στο ψωμί» του μεταφορικού κεφαλαίου για τη συγκέντρωση και τη συγκεντροποίησή του, στα πλαίσια της απελευθέρωσης της αγοράς υπηρεσιών, εν προκειμένω των μεταφορικών υπηρεσιών.

Εδώ δεν μπορεί να μην θυμηθούμε τις τέσσερις περίφημες ελευθερίες του Μάαστριχτ για την απελευθέρωση της κίνησης των κεφαλαίων, των εμπορευμάτων, των υπηρεσιών, αλλά και του ανθρώπινου δυναμικού. Εκείνο το μακρινό 1992, που ψηφίστηκε από όλα τα αστικά κόμματα, εκτός από το Κ.Κ.Ε., δίνοντας τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να μειώνουν το κόστος και να αυξάνουν την κερδοφορία τους, «συνθλίβοντας» τους μικρούς αυτοαπασχολούμενους του κλάδου και επιδεινώνοντας τη θέση και τα δικαιώματα των εργαζομένων που θα εργάζονται σε αυτά τα μισθωμένα οχήματα παντού σε όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε.. Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς τον κ. Δελή.

Τον λόγο έχει ο κ. Βαλτογιάννης.

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

Δεν θα χρειαστώ πολύ χρόνο, όπως είπα και χθες οι φορείς μίλησαν. Θέλουμε το Υπουργείο να τους ακούσει. Εμάς μην μας ακούτε, ακούστε, όμως, εκείνους και κάντε πράξη αυτά που είπαν. Αύριο θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και εγώ θα είμαι σύντομη.

Ακούσαμε τους ανθρώπους να μιλάνε και αυτό ήταν το πιο σημαντικό. Παρ’ όλα τα θετικά και το πνεύμα συνεργασίας που έχει αυτή η Οδηγία, μάς βρίσκει διστακτικούς η ενσωμάτωσή της στην ελληνική πραγματικότητα. Έχουμε πάρα πολλά να διορθώσουμε, πολλά να εκσυγχρονίσουμε, ώστε να μπορέσουμε να είμαστε, πραγματικά, ανταγωνιστικοί προς όφελος των εργαζομένων και των πολιτών. Φοβούμαστε πώς θα ισοπεδώσει τον κλάδο, ως έχει αυτή η απροετοίμαστη και ασύνδετη διαδικασία. Θα θέλαμε και εμείς επανεξέταση του θέματος. Η αγωνία των φορέων, άλλωστε, ήταν έκδηλη. Μιλήσαμε και μετά το πέρας της συνεδρίασης με τους ανθρώπους αυτούς και μας είπαν από κοντά τα μεγάλα τους προβλήματα. Χρειάζονται άμεση στήριξη για να μην ισοπεδωθεί άλλος ένας κλάδος. Ευχαριστούμε πολύ, θα τα πούμε και στην Ολομέλεια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς.

Όπως βλέπω δεν υπάρχει κάποιος συνάδελφος βουλευτής που θέλει να πάρει τον λόγο και που θέλει να προσθέσει κάτι. Άλλωστε, όλες αυτές τις ημέρες ακούσαμε τους φορείς, τοποθετήθηκαν οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές, ενώ αύριο στην Ολομέλεια θα υπάρξει η ευκαιρία για ακόμα εκτενέστερη συζήτηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί 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 στην ψηφοφορία, επί των άρθρων και επί του συνόλου, ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των κομμάτων, επί της αρχής:

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Λαζαρίδης, έχει ψηφίσει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Μαμουλάκης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Πάνας, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», κ. Δελής, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κ. Μπούμπας, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Βαλτογιάννης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Βρεττός, επιφυλάχθηκε.

Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κυρία Κεφαλά, επιφυλάχθηκε.

Στο σημείο αυτό, ερωτάται η Επιτροπή, αν γίνονται δεκτά τα άρθρα 1 έως 30 του σχεδίου νόμου.

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Ναι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τα άρθρα 1 έως 30 γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται η Επιτροπή, αν γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο.

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Ναι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεκτό, κατά πλειοψηφία.

Τέλος, ερωτάται η Επιτροπή, εάν το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του.

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Ναι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεκτό, κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το ως άνω σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών γίνεται δεκτό, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Στην Ολομέλεια θα εισαχθεί προς συζήτηση και ψήφιση, αύριο Πέμπτη 19 Οκτωβρίου 2023 και ώρα 10.00΄, σύμφωνα με την απόφαση που έλαβε η Διάσκεψη των Πρόεδρων στις 9 Οκτωβρίου.

Λύεται η συνεδρίαση.

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

Τέλος και περί ώρα 10.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

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