

## **ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ**

*στο σχέδιο νόμου «Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις»*

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

### **ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΓΕΝΙΚΑ**

#### **A. Το αντικείμενο του παρόντος σχεδίου νόμου**

Η ραγδαία ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου, είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευμάτων τα τελευταία 20 χρόνια. Συγκεκριμένα στην Ευρώπη, η διείσδυση των ασιατικών προϊόντων στις αναπτυγμένες ευρωπαϊκές αγορές συνέβαλε στην αύξηση κατά 381% του συνολικού όγκου του εμπορευματικού φορτίου. Σήμερα, σύμφωνα με τη Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο παγκόσμιος κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας υπολογίζεται σε περίπου 5,4 τρισεκατομμύρια ευρώ ή 13,8 % του παγκόσμιου ΑΕΠ, ενώ οι λιμένες της Μεσογείου διαχειρίζονται το 9% της παγκόσμιας μεταφοράς εμπορευμάτων, ποσοστό που αντιστοιχεί στο 48% της ευρωπαϊκής αγοράς. Χαρακτηριστικό είναι ότι και η πλειοψηφία του διερχόμενου φορτίου (52%) που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον Ευρωπαϊκό Βορρά καταλήγει σε λιμένες της Μεσογείου, ενώ από εκεί μεταφέρεται με άλλα μεταφορικά μέσα προς το Βορρά.

Στην Ελλάδα, ο κλάδος της εφοδιαστικής υπολογίζεται περίπου στο 10% του ΑΕΠ, ενώ υπάρχουν πολλές δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης του κλάδου καθώς δεν έχει αξιοποιηθεί πλήρως η δυναμική της χώρας, λόγω της γεωγραφικής της θέσης (η μικρότερη απόσταση μεταξύ της Ευρώπης και της διώρυγας του Σουέζ).

Σήμερα, σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, η αποτελεσματικότητα και η ανταγωνιστικότητα του δικτύου των Ελληνικών Logistics είναι χαμηλότερη από τις γειτονικές της χώρες (Θέση 71 όταν η Τουρκία είναι στη θέση 29 και η Ρουμανία στη θέση 50 - Logistics Performance Index ranking 2012). Τα προβλήματα επιδεινώθηκαν από την οικονομική κρίση που διέρχεται η Ελλάδα τα τελευταία

χρόνια. Από την άλλη πλευρά, οι δυνατότητες της χώρας έχουν αυξηθεί ιδιαίτερα λόγω της εντυπωσιακής ανάπτυξης του λιμένος του Πειραιά και του διερχόμενου φορτίου, ενώ και προοπτικές των υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας (added – value services) είναι πολύ μεγάλες. Οι υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας αποτελούν την κρίσιμη παράμετρο για την αύξηση της εθνικής οικονομίας σε χώρες με ιδιαίτερα ανεπτυγμένη εφοδιαστική.

Ο παρόν νόμος καλείται να υποστηρίξει την υλοποίηση της Εθνικής Στρατηγικής Logistics. Το όραμα για την Ελληνική Εφοδιαστική Αλυσίδα έχει διπλή διάσταση (2 Πυλώνες):

- I. Ενδυνάμωση και εκσυγχρονισμός του Συστήματος Εμπορευματικών Μεταφορών και των Logistics της χώρας μας έτσι ώστε ο τομέας της εφοδιαστικής αλυσίδας να αναπτυχθεί και να βοηθήσει ταυτόχρονα υποστηρικτικά, την ανάπτυξη των υπόλοιπων τομέων της εθνικής οικονομίας (βιομηχανία, εξαγωγές, εμπόριο, τουρισμός, αγροτική παραγωγή κ.ά.).
- II. Ανάδειξη της Ελλάδας σε ανταγωνιστικό και ποιοτικό διαμετακομιστικό κόμβο της Ν.Α. Ευρώπης με στόχο την εκμετάλλευση του διερχόμενου φορτίου και την ανάπτυξη σχετικών υποστηρικτικών δραστηριοτήτων (value-added services: αποθήκευση, ανασυσκευασία, assembly, κλπ).

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου σκοπείται η θεσμοθέτηση του κανονιστικού πλαισίου για τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων εφοδιαστικής, η ανάπτυξη των κατάλληλων διοικητικών δομών για τη διαρκή παρακολούθηση της δραστηριότητας αυτής και την ανάπτυξη εθνικής στρατηγικής στον τομέα αυτό, ο οποίος μπορεί να αναδείξει την Ελλάδα σε σημαντικό διαμετακομιστικό πόλο και η προώθηση σύγχρονων δράσεων που συνδυάζουν την ανάπτυξη της εφοδιαστικής με την προστασία του περιβάλλοντος.

## ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ

### Επί του Άρθρου 1

Με το Άρθρο 1 δίδονται οι ορισμοί που ισχύουν για την εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδίου νόμου. Ιδιαίτερη σημασία έχουν οι ορισμοί που αφορούν στην ίδια την έννοια της Εφοδιαστικής και τις επιμέρους δραστηριότητες, οι οποίες εμπίπτουν στην έννοια αυτή. Μέχρι σήμερα ο νομοθέτης δεν είχε ασχοληθεί με τη νομική οριοθέτηση της έννοιας της Εφοδιαστικής, με αποτέλεσμα να υφίσταται μία γενικότερη ασάφεια ως προς το ποιες δραστηριότητες ασκούνται ως τμήμα της Εφοδιαστικής και να μην γίνεται αντιληπτό ότι, όπως έχουν διαμορφωθεί οι εξελίξεις στην παγκόσμια αγορά, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Εφοδιαστική συχνά δεν εξαντλούν τη δραστηριότητά τους αυτή στη μεταφορά, διαμεταφορά και αποθήκευση αγαθών και εμπορευμάτων και στις λοιπές κύριες δραστηριότητες εφοδιαστικής, αλλά περαιτέρω ασκούν και άλλες συμπληρωματικές των παραπάνω δραστηριοτήτων. Για το λόγο αυτό, διευκρινίζεται ότι στις δραστηριότητες εφοδιαστικής περιλαμβάνονται και η συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση προϊόντων και λοιπές επιμέρους δραστηριότητες. Οι δραστηριότητες αυτές εντάσσονται στην εφοδιαστική, εφόσον ασκούνται συμπληρωματικά-δευτερευόντως σε σχέση με τις κύριες δραστηριότητες εφοδιαστικής, όπως αυτές περιγράφονται στον νόμο. Περαιτέρω, με το σχέδιο νόμου δίδεται ο ορισμός του Κέντρου Αποθήκευσης και Διανομής, στο οποίο πέραν της αποθήκευσης προϊόντων και των λοιπών κύριων δραστηριοτήτων εφοδιαστικής δύνανται να ασκούνται και δευτερεύουσες-συμπληρωματικές δραστηριότητες εφοδιαστικής. Ιδιαίτερη σημασία έχει ότι με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, ως Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής νοείται η αυτόνομη εγκατάσταση, κατά την έννοια του προτεινόμενου σχεδίου, ενώ αποθηκευτικές και λοιπές εγκαταστάσεις, οι οποίες αποτελούν τμήμα άλλης βιομηχανικής ή εμπορικής δραστηριότητας και δεν είναι αυτόνομες, ακολουθούν σε σχέση ιδίως με την αδειοδότησή τους, τις μέχρι σήμερα κείμενες διατάξεις που αφορούν την αδειοδότηση της εγκατάστασης της οποίας αποτελούν τμήμα. Σημειώνεται, τέλος, ότι πέραν των άλλων ορισμών, με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου οριοθετείται και η έννοια της επιχείρησης παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής σε

τρίτους (third party logistics), η οποία αποτελεί μοχλό ανάπτυξης της εφοδιαστικής σε χώρες του εξωτερικού, γνωρίζει όμως περιορισμένη έκταση στην Ελλάδα.

## **Επί του Άρθρου 2**

Με το παρόν άρθρο οριοθετείται το πεδίο εφαρμογής του προτεινόμενου σχεδίου νόμου. Διευκρινίζεται ότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, πέραν των άλλων, οι Εμπορευματικοί Σταθμοί Τύπου Α΄ κατά την έννοια των διατάξεων του π.δ. 79/2004, καθώς και ότι δεν θίγεται η ισχύς και η εφαρμογή διαφόρων διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας, πολλές εκ των οποίων αποτελούν ή ενσωματώνουν ρυθμίσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι οποίες αφορούν τους όρους μεταφοράς και αποθήκευσης αγαθών και εμπορευμάτων.

## **Επί του Άρθρου 3**

Με το άρθρο 3 ρυθμίζεται η χωρίς προηγούμενη διοικητική άδεια ή άλλο διοικητικό περιορισμό άσκηση μιας ή περισσότερων δραστηριοτήτων εφοδιαστικής, ανεξαρτήτως του εάν οι δραστηριότητες αυτές ασκούνται για την εξυπηρέτηση εμπορικών ή βιοτεχνικών-βιομηχανικών δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης ή για την παροχή υπηρεσιών προς τρίτους ή και για τους δύο σκοπούς. Η ελεύθερη άσκηση δραστηριοτήτων εφοδιαστικής τελεί υπό την επιφύλαξη των ειδικότερων και ενωσιακής προελεύσεως διατάξεων που αφορούν ιδίως την αδειοδότηση της μεταφορικής, της σιδηροδρομικής και της αεροπορικής επιχείρησης, καθώς και της επιχείρησης ταχυμεταφορών, καθώς και υπό την επιφύλαξη των ειδικότερων διατάξεων του προτεινόμενου νομοσχεδίου, οι οποίες αφορούν στο Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής. Με το προτεινόμενο άρθρο, τακτοποιείται επομένως και ο μέχρι σήμερα προβληματισμός για το εάν π.χ. μια μεταφορική επιχείρηση δύναται να ασκεί και άλλες δραστηριότητες εφοδιαστικής και υπό ποίο καθεστώς.

## **Επί των Άρθρων 4 και 5**

Η θεσμοθέτηση κανόνων για την αστική μεταφορά και διανομή προϊόντων εντός του αστικού ιστού μέσω των σχετικών σχεδίων (urban mobility plans), καθώς και δράσεις για την προώθηση της πράσινης εφοδιαστικής (green logistics) αποτελούν προτεραιότητα και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στόχος της προστασίας του περιβάλλοντος και της προώθησης των πράσινων logistics, είναι η ανάπτυξη πρακτικών αστικής μεταφοράς που προωθούν την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου και τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>). Το γεγονός αυτό συνάδει με την εξοικονόμηση πόρων, την αειφόρο ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων καθώς και τη συμμόρφωση της χώρας με τις κοινοτικές πολιτικές.

Με τα δύο αυτά άρθρα προωθείται η έκδοση προεδρικών διαταγμάτων για την ρύθμιση κανόνων που αφορούν: (α) τη μεταφορά και διανομή αγαθών εντός και περιμετρικά αστικής περιοχής, ώστε να διαταράσσεται κατά το δυνατόν λιγότερη η ζωή στην πόλη, τη δημιουργία χώρων προσωρινής αποθήκευσης αγαθών και στάθμευσης φορτηγών με στόχο τη συγκεντρωμένη μεταφορά των αγαθών αυτών προς τα καταστήματα και τους ειδικούς όρους για τον ανεφοδιασμό των καταστημάτων λιανικής, ώστε να αποτραπεί η άσκοπη, μη αποδοτική και επιβαρυντική κυκλοφορία φορτηγών εντός του αστικού ιστού και να καταστεί ο ανεφοδιασμός των καταστημάτων πιο οικονομικός, αποδοτικός και «φιλικός» προς τους εμπόρους, αλλά και τους κατοίκους και (β) την καταγραφή του αποτυπώματος άνθρακα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην εφοδιαστική και η γνωστοποίηση αυτών που διατηρούν χαμηλό ή μειώνουν το αποτύπωμα αυτό στο ευρύ κοινό με στόχο την πριμοδότησή τους ως επιχειρήσεων που προωθούν την κοινωνική ευθύνη και την περιβαλλοντική ευαισθησία.

## **Επί των άρθρων 6 και 7**

Με το προτεινόμενο άρθρο 6 συστήνεται για πρώτη φορά διοικητική μονάδα αρμόδια για την παρακολούθηση του τομέα της εφοδιαστικής σε επίπεδο τμήματος εντός της οργανωτικής δομής του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Σημειώνεται ότι μέχρι σήμερα δεν υπήρχε αρμόδια διοικητική μονάδα για την

παρακολούθηση των θεμάτων αυτών, ενώ μεταξύ των αρμοδιοτήτων του τμήματος εντάσσεται και η ανάπτυξη και παρακολούθηση βασικών δεικτών αποδοτικότητας και η συλλογή και επεξεργασία δεδομένων και η εξαγωγή συμπερασμάτων για τις δραστηριότητες εφοδιαστικής με στόχο τη λειτουργία ενός είδους παρατηρητηρίου εφοδιαστικής και τον καλύτερο σχεδιασμό της τόνωσης της ανταγωνιστικότητας του εν λόγω κλάδου.

Περαιτέρω με το άρθρο 7 θεσμοθετείται η μέχρι σήμερα κατά καιρούς λειτουργούσα Επιτροπή Logistics και αναβαθμίζεται σε μόνιμο Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας της εφοδιαστικής. Στο Συμβούλιο εκπροσωπούνται φορείς και επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, με πλειοψηφική μάλιστα συμμετοχή, καθώς και στελέχη όλων των Υπουργείων, οι αρμοδιότητες των οποίων σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη της εφοδιαστικής. Το Συμβούλιο αποτελεί συμβουλευτικό και γνωμοδοτικό όργανο, με κύριο αντικείμενο να συνεπικουρεί την Κυβέρνηση διαμέσου ιδίως του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στην ανάπτυξη Εθνικής Στρατηγικής για την Εφοδιαστική.

### **Επί των Άρθρων 8 έως 12**

Με τα προτεινόμενα Άρθρα 8 έως 12 του σχεδίου νόμου ρυθμίζονται θέματα αδειοδότησης των Κέντρων Εγκατάστασης και Διανομής, χωροθέτησης και όρων δόμησης, κυκλοφοριακών συνδέσεων και πρόσθετων εγκαταστάσεων που δύνανται να λειτουργούν εντός των χώρων των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής.

Κύριο κριτήριο για την ακολουθητέα διαδικασία αδειοδότησης των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής, σύμφωνα με το προτεινόμενο Άρθρο 8, αποτελεί η περιβαλλοντική κατάταξη των Κέντρων αυτών επί τη βάση των διατάξεων του ν. 4014/2011 και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού κανονιστικών πράξεων, ενώ αποσυνδέεται η αδειοδότησή τους από την εγκατάσταση σε αυτά ή μη μηχανολογικού εξοπλισμού, αίροντας τη μέχρι σήμερα διάκριση σε ό,τι αφορά την αδειοδότηση των σχετικών εγκαταστάσεων μεταξύ εμπορικών και βιομηχανικών αποθηκών. Ειδικότερα, τα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής, τα οποία δεν εμπίπτουν στην κατηγορία Α με βάση την περιβαλλοντική τους κατάταξη,

κατατάσσονται δηλαδή στην κατηγορία Β΄ ή δεν κατατάσσονται λόγω της ιδιαίτερα μικρής όχλησης για το περιβάλλον, θα αδειοδοτούνται με μόνη την υποβολή υπεύθυνης δήλωσης για την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας και την υποβολή λοιπών δικαιολογητικών που θα καθορισθούν με την έκδοση υπουργικής απόφασης. Για τις λοιπές εγκαταστάσεις που εμπίπτουν στις υποκατηγορίες Α2 ή Α1 ακολουθείται ένα σταδιακά διαβαθμούμενο σύστημα αδειοδότησης, σημαντικά απλοποιημένο σε σχέση με τα μέχρι σήμερα ισχύοντα, ενώ τα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής, τα οποία εγκαθίστανται εντός ΒΙΠΕ, ΒΕΠΕ και Επιχειρηματικών Πάρκων απαλλάσσονται από την αδειοδότηση του προτεινόμενου άρθρου.

Πέραν των περιοχών αυτών, τα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής δύνανται, σύμφωνα με το προτεινόμενο Άρθρο 9, να εγκαθίστανται σε περιοχές εντός και εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως, κατά τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, ενώ οι όροι δόμησης για τα Κέντρα αυτά εξομοιώνονται με τους όρους δόμησης που ισχύουν για τα βιομηχανικά κτίρια. Τούτο είναι ιδιαίτερα σημαντικό ιδίως για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην εφοδιαστική σε σχέση με τις επιχειρήσεις του εξωτερικού, όπου διαπιστώνεται ότι οι δυνατότητες δόμησης ιδίως καθ' ύψος εξυπηρετούν την αποδοτικότητα των εγκαταστάσεων μέσω της χρήσης αυτοματισμών.

Τέλος, με το προτεινόμενο Άρθρο 10, επιβάλλεται η υποχρέωση κατασκευής των απαραίτητων κυκλοφοριακών συνδέσεων για τα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής, ενώ με το Άρθρο 11 ορίζεται ότι εντός του Κέντρου δύνανται να εγκαθίστανται και να λειτουργούν και εγκαταστάσεις αντλιών υγρών καυσίμων και LPG, πλυντήρια, λιπαντήρια και συνεργεία επισκευής του στόλου των οχημάτων και λοιπές εγκαταστάσεις απαραίτητες για τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην εφοδιαστική.

### **Επί του Άρθρου 13**

Με το προτεινόμενο Άρθρο 13 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις που σύμφωνα με το παρόν σχέδιο νόμου φέρουν τα χαρακτηριστικά των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής. Συγκεκριμένα, ορίζεται ότι οι υφιστάμενες

εγκαταστάσεις που έχουν ήδη αδειοδοτηθεί ήδη είτε με βάση τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ ν. 3982/2011 για τις βιομηχανικές-βιοτεχνικές εγκαταστάσεις είτε με βάση τις διατάξεις του π.δ. 79/2004 για τους Εμπορευματικούς Σταθμούς Τύπου Β΄, θεωρούνται ότι συμμορφώνονται με τον νόμο αυτό. Σε σχέση με τις εγκαταστάσεις που δεν έχουν μέχρι σήμερα αδειοδοτηθεί, ορίζεται ότι σε αυτές δύναται να χορηγηθεί ενιαία άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, τούτο δε χωρίς την επιβολή προστίμου, υπό την προϋπόθεση ότι εντός περιόδου δύο ετών από την έκδοση και έναρξη ισχύος της υπουργικής απόφασης με την οποία θα καθορίζονται τα ειδικότερα δικαιολογητικά και οι λοιπές διαδικαστικές προϋποθέσεις για την αδειοδότηση των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής με βάση το προτεινόμενο σχέδιο νόμου.

#### **Επί των Άρθρων 14 και 15**

Με τα προτεινόμενα Άρθρα οριοθετείται η έννοια του Επιχειρηματικού Πάρκου Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας, το οποίο δύναται να ιδρύεται σε έκταση τουλάχιστον 500 στρεμμάτων και το οποίο θα πρέπει οπωσδήποτε να εξασφαλίζει πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά. Περαιτέρω, ρυθμίζονται θέματα κατασκευής των απαραίτητων σιδηροδρομικών υποδομών και οι ειδικοί κατ' ανώτατο όριο όροι δόμησης που αφορούν στα πάρκα αυτά, ώστε να καταστούν ανταγωνιστικά και αποτελεσματικά, αλλά και αποτελέσουν πεδία προσέλκυσης επενδύσεων. Τέλος, δίνεται η δυνατότητα τα επενδυτικά σχέδια που αφορούν την ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας να υπάγονται στις διατάξεις του ν. 3897/2010, ο οποίος έχει γίνει γνωστός και ως νόμος για την "fast track" αδειοδότηση των λεγόμενων στρατηγικών επενδύσεων. Τέλος, με το άρθρο 15 ορίζεται ότι ειδικώς στα ακίνητα του Θριασίου και του πρώην στρατοπέδου Γκόνου, ιδιοκτησίας το μεν πρώτο της ΓΑΙΟΣΕ ΑΕ, το δε δεύτερο του Υπουργείου Άμυνας με παραχώρηση της χρήσης αυτού στην ίδια ως άνω εταιρία, δύνανται να αναπτυχθούν Επιχειρηματικά Πάρκα Εθνικής Εμβέλειας.

#### **Επί του Άρθρου 16**



Με το παρόν Άρθρο αίρονται περιορισμοί που αφορούν στη θέση σε κυκλοφορία ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων οχημάτων και ηλεκτροκίνητων μηχανημάτων έργου, ήτοι των ηλεκτροκίνητων περονοφόρων ανυψωτικών μηχανημάτων. Περαιτέρω, με το ίδιο Άρθρο εντάσσεται στις αρμοδιότητες της εταιρίας ΕΣΥΠ Α.Ε. μέσω των αρμοδίων λειτουργικών της μονάδων, η προώθηση της τυποποίησης σε θέματα και δραστηριότητες εφοδιαστικής. Τέλος, στις αρμοδιότητες της Γ.Γ.Ε.Τ. εντάσσεται η ανάπτυξη ερευνητικών προγραμμάτων και καινοτομιών που αφορούν δραστηριότητες εφοδιαστικής, ενώ στους σκοπούς της εταιρείας «Ελληνική Εταιρεία Επενδύσεων και Εξωτερικού Εμπορίου Α.Ε.», περιλαμβάνεται ρητώς και η προώθηση θεμάτων και δράσεων εφοδιαστικής.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου επιδιώκει τους παραπάνω σκοπούς και παρακαλούμε για την ψήφισή του.

Αθήνα, Μαρτίου 2014

## **ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ  
ΔΙΚΤΥΩΝ**

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

**Μ. Χρυσοχοϊδης**

**Ι. Στουρνάρας**

**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ  
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

Κ. Χατζηδάκης

**ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ**

Ι. Μιχελάκης

**ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ  
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ**

Κ. Αρβανιτόπουλος

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ**

Ι. Μανιάτης

**ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ  
ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ**

Κ. Μητσοτάκης