

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΉΑ'

Πέμπτη 22 Μαρτίου 2018

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 6365
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 62ο Δημοτικό Σχολείο Αθήνας, το 35ο Δημοτικό Σχολείο Αθήνας, το 2ο Γενικό Λύκειο Θήβας, το 1ο Γενικό Λύκειο Ιλίου, το 11ο Γυμνάσιο Ιωαννίνων, το Γυμνάσιο Αγίου Κωνσταντίνου Αγρινίου, το 9ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου, το 2ο Γυμνάσιο Κατερίνης, το ΙΕΚ Χαλανδρίου και το 15ο Δημοτικό Σχολείο Θεσσαλονίκης, σελ. 6122, 6124, 6125, 6147, 6148, 6154, 6162, 6175, 6180, 6186, 6199
3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 6121, 6127, 6129, 6131, 6136, 6141, 6142, 6147, 6149, 6153, 6155, 6156, 6157, 6158, 6161, 6166, 6167, 6171, 6172, 6173, 6174, 6175, 6177, 6178, 6179, 6183, 6184, 6188, 6189, 6194, 6195, 6199, 6237, 6238
4. Αναφορά στην αντικοινοβουλευτική συμπεριφορά του Βουλευτή της Χρυσής Αυγής κ. Ι. Λαγού, σελ. 6178, 6179, 6180, 6184, 6186

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση αναφορών με αριθμό από 709 έως 753, σελ. 6100- 6113
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 6114- 6115
3. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 23 Μαρτίου 2018, σελ. 6116
4. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
 - α) Προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων:
 - i. με θέμα: «Ανάγκη προστασίας της παραγωγής γάλακτος και της ποιότητας των γαλακτοκομικών προϊόντων», σελ. 6116
 - ii. με θέμα: «Εκτεταμένη νοθεία και παράνομες ελληνοποιήσεις σε γάλα και τυροκομικά προϊόντα καθιστούν αβέβαιο το μέλλον των Ελλήνων κτηνοτρόφων και τυροκόμων», σελ. 6118
 - iii. με θέμα: «Η λειτουργία των κτηνιατρικών υπηρεσιών, η διαχείριση των ζωνοδόων και οι επιπτώσεις τους στην κτηνοτροφία», σελ. 6119
 - iv. με θέμα: «Αποζημιώσεις κτηνοτρόφων Π.Ε. Ροδόπης που επλήγησαν από την ευλογία των προβάτων κατά το έτος 2014», σελ. 6122
 - β) Προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Επιχορήγηση ΝΠΙΔ (Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου) χωρίς κριτήρια και διαδικασίες», σελ. 6124
 - γ) Προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Για το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι» και τη μετατροπή των συμβάσεων των εργαζομένων σε αορίστου χρόνου», σελ. 6126
 - δ) Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αστικές συγκοινωνίες: Οι φορολογούμενοι πληρώνουν περισσότερο χρήματα για χειρότερες υπηρεσίες», σελ. 6128

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», σελ. 6131- 6312
2. Κατάθεση Εκθέσεων Διαρκών Επιτροπών:
 - i. Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει

την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», σελ. 6116

ii. Η Διαρκής Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων «I) Κύρωση της Σύμβασης του Συμβουλίου της Ευρώπης για την Πρόληψη και την Καταπολέμηση της Βίας κατά των γυναικών και της Ενδοοικογενειακής Βίας και προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας, II) Ενσωμάτωση της 2005/2014/ΔΕΥ απόφασης-πλαίσιο, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση-πλαίσιο 2009/299/ΔΕΥ, σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης επί χρηματικών ποινών και III) Άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων», σελ. 6180

3. Απόσυρση της αίτησης διεξαγωγής ονομαστικής ψηφοφορίας επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 1527 και ειδικό αριθμό 21 του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Βουλευτών της Δημοκρατικής Συμπράταξης, σελ. 6195

4. Αίτηση διεξαγωγής ονομαστικής ψηφοφορίας επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21 του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών από Βουλευτές του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, σελ. 6195- 6199

5. Ηλεκτρονική ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21 του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σελ. 6199- 6311

6. Επιστολικές ψήφοι επί της ονομαστικής ψηφοφορίας, σελ. 6199- 6206, 6207- 6236

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. ,	σελ. 6150- 6165
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Μ. ,	σελ. 6099- 6132
ΚΑΜΜΕΝΟΣ Δ. ,	σελ. 6132- 6150
ΛΑΜΠΡΟΥΔΗΣ Γ. ,	σελ. 6187- 6365
ΛΥΚΟΥΔΗΣ Σ. ,	σελ. 6165- 6187

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΜΥΡΑΣ Γ. ,	σελ. 6153, 6161
ΑΝΤΩΝΙΟΥ Μ. ,	σελ. 6141
ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. ,	σελ. 6153, 6155, 6156, 6157, 6158, 6161
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Μ. ,	σελ. 6121, 6127, 6129, 6131, 6237
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Σ. ,	σελ. 6173, 6174
ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ Γ. ,	σελ. 6194
ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ Λ. ,	σελ. 6237, 6238
ΖΑΡΟΥΛΙΑ Ε. ,	σελ. 6156, 6157, 6161
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ Α. ,	σελ. 6166, 6188
ΘΕΩΝΑΣ Ι. ,	σελ. 6121
ΚΑΜΜΕΝΟΣ Δ. ,	σελ. 6136, 6141, 6142, 6147, 6149
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ ,	σελ. 6129, 6141, 6142, 6194
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. ,	σελ. 6171
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. ,	σελ. 6149

ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 6141, 6147, 6149, 6155,
6156, 6178, 6183, 6188
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. ,
σελ. 6166, 6167
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 6188, 6189, 6194, 6195,
6199, 6237, 6238
ΛΥΚΟΥΔΗΣ Σ. , σελ. 6171, 6172, 6173, 6175,
6177, 6178, 6179, 6183,
6184
ΜΑΝΤΑΣ Χ. , σελ. 6178
ΜΑΥΡΩΤΑΣ Γ. , σελ. 6161
ΞΥΔΑΚΗΣ Ν. , σελ. 6153, 6157, 6177, 6178
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 6238
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 6141, 6142, 6147, 6166,
6173, 6194
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. , σελ. 6189
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ. , σελ. 6129

Β. Επί της αναφοράς στην αντικοινοβουλευτική συμπεριφορά του Βουλευτή της Χρυσής Αυγής κ. Ι. Λαγού:

ΒΟΥΤΣΗΣ Ν. , σελ. 6179
ΔΑΝΕΛΛΗΣ Σ. , σελ. 6179
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 6180
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ,
σελ. 6184
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 6178
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Χ. , σελ. 6180
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 6178
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Γ. , σελ. 6178
ΛΥΚΟΥΔΗΣ Σ. , σελ. 6178, 6179
ΞΥΔΑΚΗΣ Ν. , σελ. 6178, 6186

Γ. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ Ε. , σελ. 6116, 6117, 6118, 6119,
6120, 6122, 6123
ΑΧΜΕΤ Ι. , σελ. 6122
ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 6116, 6117
ΒΡΑΝΤΖΑ Π. , σελ. 6119, 6120, 6121
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. , σελ. 6126, 6127, 6128
ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ Ν. , σελ. 6129, 6130
ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ Π. , σελ. 6124, 6125, 6126
ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ Π. , σελ. 6126
ΣΤΥΛΙΟΣ Γ. , σελ. 6118
ΦΩΤΙΟΥ Θ. , σελ. 6124, 6125, 6126
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ. , σελ. 6128, 6129, 6130

Δ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

ΑΜΥΡΑΣ Γ. , σελ. 6161
ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ Κ. , σελ. 6147
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Μ. , σελ. 6149
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Σ. , σελ. 6173
ΓΡΕΓΟΣ Α. , σελ. 6171
ΔΑΝΕΛΛΗΣ Σ. , σελ. 6151
ΖΑΡΟΥΛΙΑ Ε. , σελ. 6158
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 6147, 6174, 6175
ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ Η. , σελ. 6192
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ,
σελ. 6184
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. ,
σελ. 6133
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ. 6131
ΚΑΡΡΑΣ Γ. , σελ. 6172
ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ Γ. , σελ. 6188
ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ Α. , σελ. 6165
ΚΑΤΣΗΣ Μ. , σελ. 6133, 6183, 6184
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 6139

ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Χ. , σελ. 6180
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 6159
ΚΕΛΛΑΣ Χ. , σελ. 6175
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 6181, 6183
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. ,
σελ. 6166, 6167
ΛΑΓΟΣ Ι. , σελ. 6177, 6178
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Γ. , σελ. 6147
ΜΑΝΙΑΤΗΣ Ι. , σελ. 6135, 6136, 6137, 6195
ΜΑΡΔΑΣ Δ. , σελ. 6181
ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ Ν. , σελ. 6153, 6154
ΜΑΥΡΩΤΑΣ Γ. , σελ. 6164, 6167
ΞΥΔΑΚΗΣ Ν. , σελ. 6186
ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ. 6162
ΣΑΡΙΔΗΣ Ι. , σελ. 6185
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 6137
ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ Χ. , σελ. 6161, 6176
ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ Π. , σελ. 6131
ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ Κ. , σελ. 6163
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 6141, 6142, 6167, 6189,
6192, 6193, 6194
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ Α. , σελ. 6155, 6156
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ. , σελ. 6157, 6158
ΧΑΤΖΗΣΑΒΒΑΣ Χ. , σελ. 6160

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:

ΘΕΩΝΑΣ Ι. , σελ. 6157
ΜΑΝΤΑΣ Χ. , σελ. 6177, 6178
ΜΠΑΡΚΑΣ Κ. , σελ. 6127, 6133
ΜΠΓΙΑΛΑΣ Χ. , σελ. 6157
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 6178

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΖ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΑ'

Πέμπτη 22 Μαρτίου 2018

Αθήνα, σήμερα στις 22 Μαρτίου 2018, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9.39', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Θ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΜΑΡΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Κυρίες και κύριοι συ-

νάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον Γραμματέα της Βουλής κ. Μάριο Κάτση, Βουλευτή Θεσπρωτίας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

Υγείας

709) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Αντιπεριφερειάρχης Μαγνησίας και Σποράδων επισημαίνει την αναγκαιότητα της προμήθειας ιατροτεχνολογικού εξοπλισμού και αναλώσιμων υλικών για τη Μονάδα Υγείας του Πρωτοβάθμιου Εθνικού Δικτύου Υγείας (ΠΕΔΥ) Βόλου καθώς και της στελέχωσής του με ιατρούς βασικών ειδικοτήτων, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα όποια προβλήματα και οι ελλείψεις σε ιατρικό εξοπλισμό και αιτείται την επίλυση του ζητήματος για την εξυπηρέτηση των ασθενών.

Πολιτισμού και Αθλητισμού

710) Η Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Οσσαίων "Η Αγία Κυράννα" επισημαίνει την αναγκαιότητα λήψης μέτρων για τη διενέργεια σωστικών επεμβάσεων για την προστασία και αποφυγή περαιτέρω καταστροφών στην οικεία Χατζή και Χατζηχριστάκη στην περιοχή Όσσα του Δήμου Λαγκαδά Θεσσαλονίκης, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως μνημείο, καθώς τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μεγάλης έκτασης πτώση λίθων, προκαλώντας την αναστάτωση των περιοίκων και αιτείται την έναρξη της διαδικασίας χρηματοδότησης του έργου.

Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Υγείας

711) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε καταγγελία της Διοίκησης του Γενικού Νοσοκομείου Λακωνίας για τη μη εφαρμογή των προβλεπόμενων ως προς τη διαχείριση των ιατροδικαστικών περιστατικών στο Γενικό Νοσοκομείο Λακωνίας, παρά το γεγονός ότι διαθέτει πλήρως εξοπλισμένο νεκροτομείο και επικουρικό ιατροδικαστή, με αποτέλεσμα οι συγγενείς των θανόντων να αναγκάζονται να επωμιστούν με μεγάλο οικονομικό και ψυχικό κόστος τη διαδικασία μεταφοράς των σορών σε άλλη πόλη για να πραγματοποιηθούν οι νεκροτομές.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

712) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΒΑΡΔΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Αγροτικής Οικονομίας και Κτηνιατρικής της Περιφέρειας Κρήτης αιτείται την επίσπευση των διαδικασιών για την έγκαιρη έναρξη του προγράμματος δακοκτονίας, καθώς ήδη έχουν αναδειχθεί εργολάβοι ψεκασμού με διαγωνισμό που διενεργήθηκε το 2017, ενώ πολλές περιοχές στην Κρήτη έχουν πρόωπη παραγωγή και επιπλέον θέτει το ζήτημα της έγκαιρης προμήθειας δακοκτόνων υλικών (εντομοκτόνων και ελκυστικών ουσιών) για το πρόγραμμα δακοκτονίας του έτους 2018.

Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης

713) Ο Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (ΑΛΕΚΟΣ) ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Νίκος Ψαρίδης εκφράζει τη διαμαρτυρία του για τη μη καταβολή εξωϊδρυματικού επιδόματος, λόγω χρεών του, στον Οργανισμό Ασφάλισης Ελεύθερων Επαγγελματιών (ΟΑΕΕ), ενώ του αναγνωρίστηκε ποσοστό αναπηρίας πάνω από 67% με διάγνωση ότι πάσχει από "σκλήρυνση κατά πλάκας" και αιτείται το συμψηφισμό ή την παρακράτηση σε μηνιαία βάση μέρους ή όλου του ποσού του εξωϊδρυματικού επιδόματος, γεγονός που -όπως υποστηρίζει- θα βοηθούσε εκατοντάδες δικαιούχους αυτού του επιδόματος να μειώσουν τις οφειλές τους και να βελτιώσουν την καθημερινότητά τους.

Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης

714) Ο Βουλευτής Πρέβεζας κ. ΣΤΕΡΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι κάτοικοι της περιοχής Πετρίτσια - Ταράνα Νεοχωρίου Πρέβεζας εκφράζουν τη διαμαρτυρία τους για τον αποκλεισμό του οικισμού τους, ο οποίος αν και βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης, δεν έχει συνδεθεί με το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος (ΟΤΕ), στερώντας έτσι από περίπου διακόσια άτομα τόσο την τηλεφωνική σύνδεση όσο και την πρόσβαση στο διαδίκτυο και αιτούνται την επίλυση του ζητήματος.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

715) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΒΑΡΔΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αντιπεριφερειάρχης Πρωτογενή Τομέα Κρήτης εκφράζει την ανησυχία του για τη μη πρόβλεψη σφραγίδας προέλευσης στα σφάγια αιγοπροβατοειδών, χοίρων και πουλερικών, σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση 91354/2017, με αποτέλεσμα να επικρατεί σύγχυση στο καταναλωτικό κοινό καθώς ελλοχεύει ο κίνδυνος για παράνομες ελληνοποιήσεις σφάγιων, ιδιαίτερα κατά την περίοδο του Πάσχα και καλεί τις αρμόδιες αρχές να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την επίλυση του ζητήματος.

Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Υγείας

716) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ και Β' Αθηνών κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο κ. Αλέξανδρος Παπαδόπουλος ενημερώνει σχετικά με το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα άτομα με ακρωτηριασμένα μέλη και έχουν την ανάγκη αγοράς πρόσθετου μέλους προτείνοντας σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία το 75% του ποσοστού κάλυψης να το εξασφάλιζαν τα Ασφαλιστικά Ταμεία και το 25% ο ασφαλιζόμενος, ωστόσο οι τιμές που αναγράφονται στη σχετική νομοθεσία απέχουν από τις πραγματικές τιμές της αγοράς με αποτέλεσμα οι πολίτες με χαμηλά εισοδήματα να μην μπορούν να ανταπεξέλθουν στο κόστος και αιτείται απαντήσεις.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

717) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Αγροτικής Οικονομίας και Κτηνιατρικής της Περιφέρειας Κρήτης αιτείται την επίσπευση των διαδικασιών για την έγκαιρη έναρξη του προγράμματος δακοκτονίας, καθώς ήδη έχουν αναδειχθεί εργολάβοι ψεκασμού με διαγωνισμό που διενεργήθηκε το 2017, ενώ πολλές περιοχές στην Κρήτη έχουν πρόωπη παραγωγή και επιπλέον θέτει το ζήτημα της έγκαιρης προμήθειας δακοκτόνων υλικών (εντομοκτόνων και ελκυστικών ουσιών) για το πρόγραμμα δακοκτονίας του έτους 2018.

Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων

718) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Λειτουργών Μέσης Εκπαίδευσης του Νομού Μαγνησίας διατυπώνει τον προβληματισμό της για την νομοθετική πρόβλεψη ίδρυσης νέων αυτόνομων εκπαιδευτικών δομών στα καταστήματα κράτησης ανηλίκων και νέων παραβατών, σε αντικατάσταση των σχολικών παραρτημάτων που λειτουργούν ήδη και επικαλούμενη τον κίνδυνο στιγματισμού των φοιτούντων σε αυτές παραβατών, αιτείται την επανεξέταση του ζητήματος.

Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης

719) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εργαζομένων στον Οργανισμό Γεωργικών Ασφαλίσεων (ΟΠΕΚΑ - ΕΦΚΑ Αγροτών) καταγγέλλει τη διαδικασία τοποθέτησης προϊσταμένων και υποβάθμισης άξιων υπαλλήλων στον Οργανισμό Προνοιακών Επιδομάτων και Κοινωνικής Αλληλεγγύης (ΟΠΕΚΑ), μετά την ίδρυση του νέου φορέα και ενημερώνει για την έμπρακτη στήριξη όλων των εργαζομένων που βρίσκονται στην πρώτη γραμμή εξυπηρέτησης του πολίτη.

Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Οικονομικών

720) Οι Βουλευτές Κυκλάδων: κ.κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ, ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΥΡΙΓΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΝΙΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο κ. Χρήστος Βουραζέρης εκφράζει τον προβληματισμό του σχετικά με τις αυθαίρετες κατασκευές και αλλαγές χρήσης πριν από τις 28-07-2011 που τακτοποιήθηκαν-ρυθμίστηκαν με τις διατάξεις των Νόμων 3843/2010, 4014/2011 και 4178/2013 ή θα τακτοποιηθούν-ρυθμιστούν με τον παρόντα Νόμου 4495/03-11-2017, αν οφείλονται αναδρομικά ασφαλιστικές εισφορές και οποιοσδήποτε φόρος, καθώς και οποιασδήποτε μορφής πρόστιμα και τέλη, όπως το τέλος ακίνητης περιουσίας, καθαρισμού, φωτισμού και άλλα ανταποδοτικά τέλη και αιτείται διευκρινιστική εγκύκλιο για τη διάταξη που συμπεριλήφθηκε στο άρθρο 105 του Νόμου 4495/03-11-2017.

Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης

721) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Χίου αιτείται τη μεταστέγαση της Επιθεώρησης Εργασίας Χίου στο ιδιόκτητο κτήριο του Ιδρύματος Κοινωνικής Ασφάλισης Χίου, στο οποίο υπάρχουν όλες οι υλικοτεχνικές υποδομές και οι απαιτούμενες υποδομές πρόσβασης ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ), για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών.

Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης

722) Η Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΑΝΝΑ-ΜΙΣΣΕΛ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος της Ένωσης Ακολουθών Τύπου και το Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου Προσωπικού του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης καταγγέλλουν την απόφαση "Ορισμός μελών του Υπηρεσιακού Συμβουλίου του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης" για παραβίαση της νομιμότητας και ακύρωση της διαφάνειας και αξιοκρατίας και ζητούν από την Πολιτική Ηγεσία την απλή εφαρμογή των νόμων, ώστε να αποτραπεί η γενικότερη απαξίωσή τους.

Οικονομικών

723) Η Βουλευτής Καστοριάς κ. ΜΑΡΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Αναγκαστικού Συνεταιρισμού Διαχειρίσεως Συνιδιοκτήτου εξ αδιαιρέτου Δάσους Λαμπανόβου Λάγγας Καστοριάς επισημαίνει αναλυτικά τους λόγους που συνηγορούν στην απαλλαγή του Συνεταιρισμού από την υποχρέωση καταβολής του Ενιαίου Φόρου Ιδιοκτησίας Ακινήτου (ΕΝΦΙΑ), προκειμένου να αντιμετωπιστεί το έντονο οικονομικό πρόβλημα του Συνεταιρισμού και να αποφευχθεί ο κίνδυνος διάλυσης του που θα έχει δυσάρεστες συνέπειες για το ορεινό και ιστορικό χωριό Λάγγα Καστοριάς.

Εσωτερικών

724) Η Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Τυφλών Βορείου Ελλάδος "Ο Λουδοβίκος Μπράιγ" θέτει το

ζήτημα του αποκλεισμού των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) από τις εθελοντικές δράσεις του Δήμου Θεσσαλονίκης για το έτος 2018 και αιτείται την επίλυση του ζητήματος.

Εσωτερικών

725) Η Βουλευτής Σερρών κ. ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΙΑΤΖΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων Σερρών επισημαίνει την αναγκαιότητα της ενίσχυσης και επάνδρωσης με το απαραίτητο προσωπικό του Τμήματος Διαβατηριακού Ελέγχου στον Προμαχώνα Σερρών προκειμένου να καλυφθούν οι αυξημένες ανάγκες της τουριστικής κίνησης τους θερινούς μήνες αλλά και να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της υποστελέχωσης του εν λόγω τμήματος από τις περιοδικές αποσπάσεις και προσωρινές μετακινήσεις της ήδη λιγοστής δύναμής του και αιτείται την επίλυση του ζητήματος.

Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων

726) Ο Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ανώτατη Συνομοσπονδία Πολυτέκνων Ελλάδος και Ορθοδόξων Χριστιανικών Σωματείων Αθηνών παραθέτει το ψήφισμα του Συλλαλητηρίου της 4ης Μαρτίου 2018 και αιτείται την άμεση απόσυρση των νέων προγραμμάτων και βιβλίων του μαθήματος των Θρησκευτικών και την άμεση συγγραφή νέων ορθοδόξων προγραμμάτων και βιβλίων με τη συνεργασία του Υπουργείου Παιδείας, της Εκκλησίας, της Πανελλήνιας Ένωσης Θεολόγων και Παιδαγωγών από όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης που να απηχούν την εκκλησιαστική διδασκαλία και ευσέβεια στους ορθόδοξους μαθητές.

Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης

727) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Δρόπολης Αλβανίας θέτει το ζήτημα της χορήγησης ενός πομπού ψηφιακής μετάδοσης τηλεοπτικού σήματος ελληνικών καναλιών εθνικής και περιφερειακής εμβέλειας προκειμένου να εξυπηρετήσει τους ομογενείς που διαμένουν εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Δρόπολης και αιτείται απαντήσεις.

Πολιτισμού και Αθλητισμού

728) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Χίου επισημαίνει την αναγκαιότητα της επέκτασης του ωραρίου της λειτουργίας των τοπικών αρχαιολογικών χώρων στο νησί της Χίου προκειμένου οι επισκέπτες με σύντομη παραμονή να έχουν την ευκαιρία να τους επισκεφτούν και αιτείται το συντονισμό αλλά και τη μέριμνα των αρμόδιων φορέων για την επίλυση του ζητήματος.

Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης

729) Οι Βουλευτές Λέσβου κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΤΑΣΣΟΣ, Β' Πειραιώς κ. ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ και Ηρακλείου κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατικό Κέντρο Σάμου αιτείται την άμεση και πλήρη στελέχωση της Τεχνικής και Υγειονομικής Επιθεώρησης με προσλήψεις προσωπικού και επισημαίνει την αναγκαιότητα εξασφάλισης της απρόσκοπτης λειτουργίας του γραφείου με βάση τις ανάγκες των εργαζομένων, ενώ προτείνει τη δυνατότητα τακτικότερων και ουσιαστικότερων ελέγχων στους χώρους εργασίας.

Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης

730) Η Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΑΝΝΑ-ΜΙΣΕΛ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Διοικητικό Συμβούλιο της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Στερεάς Ελλάδας με ψήφισμά του ζητά να ληφθεί άμεσα μέριμνα από τον πάροχο του τηλεοπτικού φάσματος (digea), έτσι ώστε να καλυφθούν από τηλεοπτικό σήμα όλες οι περιοχές της Στερεάς Ελλάδας.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Οικονομικών

731) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Παραγωγών Κηπευτικών Μεγάρων - Ομάδα Παραγωγών ενημερώνει για τα προβλήματα που επιφέρει στους παραγωγούς η αναφορά στη δήλωση για την Ενιαία Αίτηση Ενίσχυσης (ΕΑΕ)

2018 του Αριθμού Ταυτότητας Ακινήτων (ΑΤΑΚ) των καλλιεργούμενων αγροτεμαχίων και αιτείται την κατάργηση της εν λόγω υποχρέωσης.

Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων

732) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Μεγαρέων αναδεικνύει το πρόβλημα οικογενειών της περιοχής, των οποίων τα παιδιά σπουδάζουν στην Αθήνα και σε άλλες πόλεις, γεγονός που τις υποχρεώνει να συντηρούν τρία σπίτια και αιτείται την εφαρμογή του νόμου περί μετεγγραφών φοιτητών - αδερφών, ώστε να μπορούν να φοιτούν όλα τα παιδιά μιας οικογένειας στην Αθήνα.

Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων

733) Ο Βουλευτής Θεσπρωτίας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Διοικητικών Υπαλλήλων Τεχνολογικών Ιδρυμάτων (ΤΕΙ) Ηπείρου παραθέτει μια σειρά από προτάσεις που αφορούν εργασιακά θέματα των μελών του Συλλόγου, εν όψει της νέας τριτοβάθμιας εκπαιδευτικής δομής, η οποία θα συσταθεί από το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων και το Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Ηπείρου, προκειμένου να κατοχυρωθούν τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων και να μη διαταραχθεί η οικογενειακή τους ζωή και αιτείται απαντήσεις.

Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Εσωτερικών, Οικονομικών, Διοικητικής Ανασυγκρότησης

734) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Πανελλήνιο Συντονιστικό Όργανο Συλλόγων και Σωματείων Εργαζομένων "Βοήθεια στο Σπίτι" εκφράζει την έντονη δυσανεμία του για το καθεστώς εργασιακής ομηρίας στο οποίο βρίσκονται οι εργαζόμενοι του προγράμματος "Βοήθεια στο Σπίτι" επί σειρά ετών και αιτείται τη θεσμοθέτησή του και την εξεύρεση λύσης για μόνιμη και σταθερή εργασία για το υφιστάμενο προσωπικό του.

Οικονομικών

735) Ο Βουλευτής Έβρου κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία πολίτες του Δήμου Αλεξανδρούπολης θέτουν το ζήτημα της τακτοποίησης των ιδιοκτησιών, ως προς την κυριότητα, προσφύγων του 1922 προερχόμενων από την Καππαδοκία της Μικράς Ασίας στην περιοχή της Εξώπολης του Δήμου Αλεξανδρούπολης και αιτούνται την πρόβλεψη νομοθετικής ρύθμισης προκειμένου να επιτραπεί η εκποίηση των ακινήτων και εκτάσεων στους κατόχους τους.

Εσωτερικών, Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων

736) Οι Βουλευτές Β' Θεσσαλονίκης κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ και Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Γ' Ένωση Λειτουργών Μέσης Εκπαίδευσης (ΕΛΜΕ) Θεσσαλονίκης καλεί τις αρμόδιες αρχές να προβούν σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες σχετικά με το πρόβλημα που έχει προκύψει με τη διακοπή δρομολογίου για τη μεταφορά μαθητών στο 12ο Επαγγελματικό Λύκειο Θεσσαλονίκης και αιτείται την άμεση παρέμβαση του Περιφερειακού Διευθυντή Εκπαίδευσης Κεντρικής Μακεδονίας, καθώς και του αρμόδιου Υπουργού, για την άμεση αποκατάσταση του συγκεκριμένου δρομολογίου.

Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών

737) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Αλμυρού ενημερώνει για τις καταστροφές που προκλήθηκαν στο αγροτικό οδικό δίκτυο του Δήμου Αλμυρού, λόγω των ακραίων καιρικών φαινομένων που έπληξαν την περιοχή το τελευταίο χρονικό διάστημα και που είχαν ως αποτέλεσμα την κήρυξη του Δήμου Αλμυρού σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και αιτείται έκτακτη χρηματοδότηση προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποκατάσταση των ζημιών.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

738) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πρόεδρος του Αγροτικού Συνεταιρισμού Ένωσης Συνεταιριζόμενων Αγροτών Βισαλτίας αναφέρεται στην υποχρεωτική αναγραφή

του Αριθμού Ταυτότητας Ακινήτου (ΑΤΑΚ) στα ιδιωτικά συμφωνητικά αγρομίσθωσης και υπογραμμίζοντας ότι αυτήν τη στιγμή υφίσταται αδυναμία τεκμηρίωσης του "Ιδιοκτησιακού καθεστώτος" σε πολλά αγροτεμάχια, αιτείται την αναστολή της αναγραφής του ΑΤΑΚ μέχρι την ολοκλήρωση του Εθνικού Κτηματολογίου ή έστω την προαιρετική και σταδιακή εφαρμογή της αναγραφής.

Οικονομικών

739) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ζίτσας θεωρεί εξωπραγματικές τις ισχύουσες τιμές των αντικειμενικών αξιών στην περιοχή, οι οποίες βρίσκονται σε διάσταση από τις πραγματικές αξίες που είναι πολύ χαμηλότερες και ζητάει την επανεξέταση όλου του πλέγματος των αντικειμενικών αξιών και την εκλογίκευσή τους με βάση τη δύσκολη οικονομική πραγματικότητα που βιώνουν οι κάτοικοι του Δήμου Ζίτσας.

Υποδομών και Μεταφορών

740) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πρόεδρος του Εμπορικού και Εισαγωγικού Συλλόγου Πατρών επισημαίνει την ανάγκη τροποποίησης του άρθρου 71 του νομοσχεδίου για το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ), που ρυθμίζει την κατ' εξαίρεση αδειοδότηση των υπαίθριων χώρων στάθμευσης στην πόλη της Πάτρας και αιτείται τη συμπερίληψη πρόβλεψης που να επιτρέπει την αδειοδότηση και σε χώρους στάθμευσης ανεξαρτήτως αριθμού θέσεων κατά παρέκκλιση του σχετικού όρου του άρθρου 27 του Προεδρικού Διατάγματος 455/1976.

Οικονομικών

741) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Αντιδήμαρχοι - Δημοτικοί Σύμβουλοι της Δημοτικής Ενότητας Ζεφυρίου, ο Πρόεδρος του Τοπικού Συμβουλίου και εκπρόσωποι Μαζικών Φορέων του Ζεφυρίου εκφράζουν την έντονη αντίθεσή τους στην επικείμενη απομάκρυνση του Υποκαταστήματος της Εθνικής Τράπεζας στο Ζεφύρι και

ενημερώνοντας ότι ο Δήμος Φυλής είναι διατεθειμένος να καλύψει από ιδίους πόρους το κόστος του μισθώματος του κτιρίου στο οποίο στεγάζεται το υποκατάστημα, καθώς και την αναβάθμισή του, αιτείται την επανεξέταση της εν λόγω απόφασης.

Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων

742) Οι Βουλευτές Α΄ Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ, Β΄ Αθηνών κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ, Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ, Β΄ Πειραιώς κ. ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ και Λέσβου κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΤΑΣΣΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Συμβούλων και Ωρομίσθιων Καθηγητών Σχολείων Δεύτερης Ευκαιρίας (ΠΑΣΣΔΕ) θέτει μια σειρά από προβλήματα που αφορούν στην έγκαιρη καταβολή των αποδοχών των εργαζομένων, αλλά και στις καθυστερήσεις των προσλήψεων συμβασιούχων στα Σχολεία Δεύτερης Ευκαιρίας (ΣΔΕ), με αποτέλεσμα να παρατηρούνται ελλείψεις συμβούλων και καθηγητών σε αυτά και διεκδικεί την άμεση επίλυση των αιτημάτων του.

Εσωτερικών

743) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Παλλήνης επισημαίνει την αναγκαιότητα τήρησης αυξημένων μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των κατοίκων του Δήμου Παλλήνης, καθώς το τελευταίο διάστημα έχουν έρθει αντιμέτωποι με απανωτά κρούσματα διαρρήξεων, κλοπών και άλλων έκνομων συμπεριφορών και αιτείται την επιπλέον στελέχωση του ανθρώπινου δυναμικού του Σώματος για την ενίσχυση της περιοχής, αλλά και την εξασφάλιση της αποδοτικότερης αστυνόμευσης για την προστασία των πολιτών και των περιουσιών τους.

Υγείας, Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, Οικονομικών

744) Ο Βουλευτής Έβρου κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο καθηγητής Κωνσταντίνος Αρβανιτίδης, εργαζόμενος ως Ειδικό Εργαστηριακό Διδακτικό Προσωπικό (ΕΔΠ)

φαρμακολογίας της Ιατρικής Σχολής του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Αλεξανδρούπολης. αιτείται την ολοκλήρωση των νομοθετικών διαδικασιών που απαιτούνται, προκειμένου να χορηγηθεί στα μέλη ΕΔΙΠ η ειδική αμοιβή που χορηγείται για το κλινικό και εργασιακό έργο που παρέχουν με βάση τους Νόμους 4386/2016 και 4472/2017, καθώς εκκρεμεί η έκδοση της σχετικής ΚΥΑ για την καταβολή ειδικής αμοιβής και ο καθορισμός του ύψους της σε μέλη ΕΔΙΠ των πανεπιστημιακών κλινικών του ΕΣΥ ή των ΑΕΙ.

Εσωτερικών

745) Ο Βουλευτής Πιερίας κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΚΟΔΗΜΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων του Νομού Πιερίας εκφράζει τη διαμαρτυρία της για τη μη καταβολή των εκτός έδρας αποζημιώσεων των αστυνομικών της Διεύθυνσης Αστυνομίας Πιερίας, οι οποίοι μεταβαίνουν αποσπασμένοι στον Έβρο, τη Λέσβο και τη Χίο, προκειμένου να ενισχύσουν το έργο του ελέγχου των μεταναστευτικών ροών και ενημερώνοντας ότι δεκαεπτά αποσπασμένοι αστυνομικοί αδυνατούν να καλύψουν τις βασικές ανάγκες μετακίνησης, διαμονής και διατροφής στον τόπο απόσπασής τους, αιτείται την άμεση επίλυση του ζητήματος.

Εσωτερικών

746) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Παλλήνης επισημαίνει την αναγκαιότητα τήρησης αυξημένων μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των κατοίκων του Δήμου Παλλήνης, καθώς το τελευταίο διάστημα έχουν έρθει αντιμέτωποι με απανωτά κρούσματα διαρρήξεων, κλοπών και άλλων έκνομων συμπεριφορών και αιτείται την επιπλέον στελέχωση του ανθρώπινου δυναμικού του Σώματος για την ενίσχυση της περιοχής, αλλά και την εξασφάλιση της αποδοτικότερης αστυνόμευσης για την προστασία των πολιτών και των περιουσιών τους.

Οικονομικών, Εσωτερικών, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

747) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία τα Δημοτικά Συμβούλια του Δήμου Σητείας επισημαίνουν την αναγκαιότητα καθορισμού αποζημίωσης των πληγέντων αγροτών των Δήμων Ιεράπετρας και Σητείας από τα ακραία καιρικά φαινόμενα που έπληξαν την περιοχή και αιτούνται τη δρομολόγηση μιας σειράς μέτρων οικονομικής στήριξης και ανακούφισης των πληγέντων.

Υγείας

748) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Εργαζόμενοι στα Προγράμματα Προαγωγής Αυτοβοήθειας θέτουν το ζήτημα σχετικά με την ανανέωση της χρηματοδότησης των Προγραμμάτων Προαγωγής Αυτοβοήθειας για την απρόσκοπτη συνέχιση της λειτουργίας τους και καλούν τις αρμόδιες αρχές να προβούν σε όλα τα απαραίτητα μέτρα για την επίλυση του ζητήματος.

Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων

749) Ο Βουλευτής Άρτας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Αρταίων θέτει το ζήτημα της αναβάθμισης του Τμήματος Μηχανικών Πληροφορικής του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Ηπείρου σε πανεπιστημιακό και της μετονομασίας του σε Τμήμα Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και Τεχνολογίας Υπολογιστών της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων και αιτείται από τις αρμόδιες αρχές την ανάληψη πρωτοβουλιών για την επίλυση του ζητήματος.

Υποδομών και Μεταφορών

750) Ο Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι εργαζόμενοι στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) εκφράζουν την αντίθεσή τους σε κάθε μορφή κομματικοποίησης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης υποστηρίζοντας ότι στην επιλογή προσώπων για θέσεις τμηματάρχων άξιοι επιστημονικά συνάδελφοί τους αντικαθίστανται από άτομα με υποδεέστερα ακαδημαϊκά και εργασιακά προσόντα και δηλώνουν ότι θα προστατέψουν τους

συναδέλφους τους από ενέργειες που τους θίγουν εργασιακά και οι οποίες παραβιάζουν βασικές αρχές της εργατικής νομοθεσίας.

Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων

751) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΕΓΑΛΟΜΥΣΤΑΚΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ανώτατη Συνομοσπονδία Γονέων Μαθητών Ελλάδας (ΑΣΓΜΕ) επισημαίνει την αναγκαιότητα της διατήρησης και διεύρυνσης των Κέντρων Συμβουλευτικής και Προσανατολισμού (ΚΕΣΥΠ) εκφράζοντας την αντίθεσή του στη συνένωση αυτών με άλλες εξίσου σημαντικές δομές, προκειμένου να υπάρξει στήριξη του θεσμού του Σχολικού Επαγγελματικού Προσανατολισμού και αιτείται απαντήσεις.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

752) Η Βουλευτής Δράμας κ. ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΕΦΑΛΙΔΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Κάτω Νευροκοπίου εκφράζει τη διαμαρτυρία του για το οικονομικό αδιέξοδο στο οποίο έχουν περιέλθει οι πατατοπαραγωγοί του Λεκανοπεδίου του Κάτω Νευροκοπίου, καθώς λόγω της χαμηλής τιμής πώλησης του παραγόμενου προϊόντος αλλά και της αδυναμίας διάθεσής του στην αγορά ένα μεγάλο ποσοστό έχει παραμείνει στις αποθήκες των παραγωγών και αιτείται την ανάληψη πρωτοβουλιών για την επίλυση του ζητήματος.

Οικονομικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης

753) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Μικροπωλητών Λαϊκών Αγορών, Ειδών Ένδυσης, Υπόδησης και Οικιακής Χρήσης, Περιφερειακής Ενότητας Μαγνησίας "Γόρδιος Δεσμός" ενημερώνει για την αδυναμία πολλών συναδέλφων μικροπωλητών να προβούν στην ανανέωση της επαγγελματικής - παραγωγικής άδειάς τους λόγω της οικονομικής δυσπραγίας που τους εμποδίζει να διευθετήσουν τις υποχρεώσεις τους και να προσκομίσουν τις απαιτούμενες ενημερότητες και αιτείται την παράταση της διαδικασίας, αλλά και την ανάληψη νομοθετικής πρωτοβουλίας ώστε η εν λόγω άδεια να εκδίδεται επ' αόριστον, όπως συμβαίνει και στο στεγασμένο εμπόριο.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

Στην με αριθμό 1477/24/11/2017 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κεγκερόγλου Βασίλειου δόθηκε με το υπ' αριθμό 1225/5.1.2018 έγγραφο από την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης η ακόλουθη απάντηση:



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ
ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Ταχ. Δ/ση: Σταδίου 29
Ταχ. Κώδικας: 101 10 - Αθήνα
TELEFAX: 210 5203872
Πληροφορίες: Π. Παναγιωτακοπούλου
Τηλέφωνο: 2131516475
e-mail: ypertns@ypakp.gr

Αθήνα, 5 Ιανουαρίου 2018
Αριθ. Πρωτ.: 1225

ΠΡΟΣ: Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων
Αθήνα

ΘΕΜΑ: Προβλήματα εργαζόμενων στις αρχαιότητες του Υπουργείου Πολιτισμού.
ΣΧΕΤ: Η με αρ. πρωτ. 1477/24.11.2017 ΕΡΩΤΗΣΗ.

Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Β. Κεγκερόγλου, σας πληροφορούμε τα εξής:

Στις 22.11.2017 το Πανελλήνιο Σωματείο Εκτόκτου Προσωπικού του Υπουργείου Πολιτισμού υπέβαλε την με αριθ. Πρωτ. 914/17 αίτηση διενέργειας εργατικής διαφοράς κατά του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου Αθηνών (ΕΑΜ) και της Εφορίας Αρχαιοτήτων Αθηνών (ΕΦΑ) στο αρμόδιο Τμήμα Εργασιακών Σχέσεων Αν. Τομέα Αθηνών. Το αντικείμενο συζήτησης της εν λόγω εργατικής διαφοράς, σύμφωνα με την υποβληθείσα αίτηση, αφορούσε τη μη καταβολή δεδουλευμένων αποδοχών στους συμβασιούχους καθαριστές/τριες για τουλάχιστον τρεις μήνες.

Η ημερομηνία συζήτησης ορίστηκε για τις 18.12.2017. Την συγκεκριμένη ημέρα παραστάθηκαν αφενός το προσαναφερόμενο Σωματείο και αφετέρου το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο Αθηνών και η Εφορία Αρχαιοτήτων Αθηνών.

Μετά από διαλογική συζήτηση το Σωματείο διευκρίνισε ότι η καταγγελία αφορά τους καθαριστές που απασχολούνται στην ΕΦΑ και το ΕΑΜ με σύμβαση ιδ. δικαίου ορισμένου χρόνου, οι οποίοι δεν έχουν λάβει τις τακτικές αποδοχές του μηνός Αυγούστου 2017. Η πλειοψηφία των εργαζομένων έχει ασκήσει το δικαίωμα της επίσχεσης εργασίας από τον μήνα Οκτώβριο 2017.

Οι εκπρόσωποι του ΕΑΜ και της ΕΦΑ, με την σειρά τους δήλωσαν ότι εντός των ημερών επίκειται επίλυση του θέματος, σύμφωνα με την πρόσφατα ψηφισμένη τροπολογία (άρθρα 8-10, Ν. 4506/17).

Ύστερα από τα ως άνω λεχθέντα, η ανωτέρω υπηρεσία του ΣΕΠΕ ανέβαλε τη συζήτηση και όρισε νέα ημερομηνία συνάντησης, στις 11.01.2018.

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Ε. ΑΧΤΣΙΟΓΛΟΥ

Στην με αριθμό 2060/15/12/2017 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιωτόπουλου Νικόλαου δόθηκε με το υπ' αριθμό 1500.1/963/2018/483/5.1.2018 έγγραφο από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Δ/ση : Ακτή Βασιλειάδη
Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ. : 213 137 1464
Fax : 213 137 4336
E-mail : ke@yna.gov.gr

Πειραιάς, 05 Ιανουαρίου 2018
Αριθ. Πρωτ.: 1500.1/963/2018/483

ΠΡΟΣ: τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν.: Βουλευτή κ. Ν. Παναγιωτόπουλο

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (02)
Σύνολο (02)

ΘΕΜΑ: Απάντηση της αριθ. πρωτ. 2060/15-12-2017 Ερώτησης του Βουλευτή κ. Ν. Παναγιωτόπουλου.

Σε απάντηση της εν θέματι Ερώτησης σας γνωρίζουμε ότι, σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο που διέπει τις θαλάσσιες ενδομεταφορές στη χώρα μας [Κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/1992 και ν. 2932/2001- Α' 145], οι πλοιοκτήτριες εταιρείες δρομολογούν τα πλοία τους σε γραμμές της επιλογής τους, σύμφωνα με την ελεύθερη επιχειρηματική τους πρωτοβουλία. Ο ρόλος της Πολιτείας περιορίζεται στον έλεγχο των προβλεπόμενων προϋποθέσεων δρομολόγησης και παρεμβαίνει για λόγους δημοσίου συμφέροντος, μόνο στις περιπτώσεις που η ελεύθερη αγορά δεν εξασφαλίζει το απαιτούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης, με τη δραστηριοποίηση όλων των πλοίων που είναι σε διαθεσιμότητα, με το μέγιστο αριθμό δρομολογίων και κυρίως με τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να επιτευχθεί και να διασφαλιστεί η κοινωνικοοικονομική συνοχή και ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών της χώρας.

Η ακτοπολική σύνδεση της Θάσου με τον λιμένα Καβάλας καλύπτεται την τρέχουσα περίοδο, έως και την 31η/10/2018, από το επιβατηγό – οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ) "ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ" Ν.Π. 10553 της εταιρείας «Α.Ν.Ε.Θ.», το οποίο πρόκειται να εξυπηρετεί τη δρομολογιακή σύνδεση Πρίνος Θάσου – Καβάλα με την εκτέλεση τριών (3) δρομολογίων την ημέρα, με επιστροφή, για το διάστημα από 7/6/2018 έως 24/9/2018 και με δύο (2) δρομολόγια την ημέρα, με επιστροφή, καθ' όλη την υπόλοιπη περίοδο.

Σημειώνεται ότι η Θάσος συνδέεται με την ηπειρωτική Ελλάδα ακτοπολικώς καθ' όλη τη τρέχουσα δρομολογιακή περίοδο (ήτοι από 1η/11/2017 έως και την 31η/10/2018) και με τον λιμένα Κεραμωτής με συνολικά έντεκα (11) δρομολογημένα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, τα οποία πρόκειται να εκτελούν σε κυκλικό πρόγραμμα δρομολογίων, συνολικά, για το διάστημα έως και την 25η/3/2018, καθημερινά δεκαοκτώ (18) δρομολόγια, με επιστροφή, για τα διαστήματα από 26/3/2018 έως και 3/6/2018 και από 25/9/2018 έως και 31/10/2018, συνολικά είκοσι δύο (22) δρομολόγια την ημέρα, με επιστροφή, και για το διάστημα του θέρους, από 3/6/2018 έως και 25/9/2018, τριάντα (30) δρομολόγια την ημέρα, με επιστροφή.

Επιπρόσθετα, για το διάστημα του θέρους από 7/6/2018 έως και 24/9/2018, η σύνδεση λιμένων Κεραμωτής – Πρίνου πρόκειται να καλύπτεται και από τα Ε/Γ-Ο/Γ "ΝΙΚΗΤΗΣ" και "ΣΤΕΛΙΟΣ ΦΙΛΙΑΓΚΟΣ", με επιπλέον ένα (1) έως και δύο (2) δρομολόγια την ημέρα τουλάχιστον.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών και εξετάζει θετικά κάθε επιχειρηματική πρωτοβουλία και πρόταση που στοχεύει στην αύξηση της προσφοράς και την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Παναγιώτης Κουρουμπλής

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι,

έχω να κάνω μία ανακοίνωση προς το Σώμα.

Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Πριν εισέλθουμε στη συζήτηση των επικαιρών ερωτήσεων, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Παρασκευής 23 Μαρτίου 2018.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1367/20-3-2018 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αττικής της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Μπούρα προς τον Υπουργό Οικονομίας και Ανάπτυξης, με θέμα: «Απομάκρυνση υποκαταστήματος Εθνικής Τράπεζας από το Ζεφύρι».

2. Η με αριθμό 1344/19-3-2018 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αρκαδίας της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ κ. Οδυσσέα Κωνσταντινόπουλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Ισχύει η αποκάλυψη του Προέδρου της ΔΕΗ ότι η Κυβέρνηση σκέπτεται να πουλήσει τη ΛΑΡΚΟ, κατόπιν υπόδειξης των θεσμών;».

3. Η με αριθμό 1339/19-3-2018 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Πειραιά του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Ιωάννη Λαγού προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με θέμα: «Τούρκοι διενεργούν λαθρεμπόριο καπνού εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων».

4. Η με αριθμό 1327/16-3-2018 επίκαιρη ερώτηση του Η' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Β' Πειραιά των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Δημητρίου Καμμένου προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σχετικά με την «Εισβολή» χιλίων τουριστικών σκαφών που ετοιμάζουν οι Τούρκοι στο Αιγαίο το καλοκαίρι».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1368/20-3-2018 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αττικής της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Βλάχου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Αναστολή πρωτοκόλλων επιβολής ειδικής αποζημίωσης έως την κύρωση των δασικών χαρτών».

2. Η με αριθμό 1335/19-3-2018 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Αθηνών της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ κ. Γεωργίου - Δημητρίου Καρρά προς τον Υπουργό Οικονομίας και Ανάπτυξης, με θέμα: «Προβάλλει εκ νέου επείγουσα η ανάγκη νομοθετικής ρύθμισης των στεγαστικών δανείων σε ελβετικό φράγκο».

3. Η με αριθμό 1261/6-3-2018 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Έβρου της Νέας Δημοκρατίας κ. Αναστασίου Δημοσχάκη προς τον Υπουργό Οικονομίας και Ανάπτυξης, με θέμα: «Βιωσιμότητα των Εργοστασίων της Ελληνικής Βιομηχανίας Ζάχαρης της Ορεστιάδας».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1139/92/13-11-2017 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Βουλευτή Β' Αθηνών της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ κ. Γεωργίου - Δημητρίου Καρρά προς τον Υπουργό Μεταναστευτικής Πολιτικής, με θέμα: «Αδικαιολόγητη καθυστέρηση στη σύνταξη και δημοσιοποίηση των τριμηνιαίων Εκθέσεων Πεπραγμένων της Αρχής Προσφυγών κατά των αποφάσεων της Υπηρεσίας Ασύλου».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Σήμερα θα συζητηθούν επτά ερωτήσεις.

Ξεκινούμε αμέσως με τη συζήτηση της πέμπτης με αριθμό 1332/19-3-2018 επίκαιρης ερώτησης δεύτερου κύκλου του Β' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Γεωργίου Βαρεμένου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Ανάγκη προστασίας της παραγωγής γάλακτος και της ποιότη-

τας των γαλακτοκομικών προϊόντων».

Κυρίες Αντιπρόεδρε, έχετε δύο λεπτά για την πρωτολογία σας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ (Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής):

Κυρίες Υπουργέ, η ερώτησή μου αφορά στην εξάρση κάποιων παρόντων πρακτικών που έχουν ως αποτέλεσμα τη δραματική μείωση των τιμών του γάλακτος, ιδίως του αιγοπρόβειου γάλακτος, το οποίο έχει φτάσει σε μέση τιμή τα 85 λεπτά, αλλά σε κάποια χωριά της Αιτωλοακαρνανίας κάνουν λόγο και για 60 λεπτά και για 55 λεπτά, όταν το 2016 η τιμή του γάλακτος ήταν πάνω από ένα ευρώ, ενώ είχε πέσει ήδη 15% το προηγούμενο έτος.

Όπως καταλαβαίνετε, αυτό είναι μία βόμβα, όχι βραδυφλεγής, αλλά κανονική βόμβα στην υπόσταση της ίδιας της κτηνοτροφίας. Περιπτώσεις σαν τις που είπαμε πριν, όπου οι εισαγόμενοι γάλα χρησιμοποιείται για την παραγωγή κτηνοτροφικών προϊόντων, ιδίως τυριών ΠΟΠ, που, όπως ξέρετε καλά -και δεν θέλω να επεκταθώ πολύ, αλλά, αν χρειαστεί, θα το κάνω- είναι υποχρεωμένοι οι παραγωγοί να χρησιμοποιούν ντόπιο γάλα και μάλιστα συγκεκριμένης κατηγορίας γάλα. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι έχουμε μία βόμβα στην υπόθεση της κτηνοτροφίας και μία βόμβα στην υπόσταση ορισμένων προστατευόμενων προϊόντων.

Κυρίες Υπουργέ, θέλω να σας ρωτήσω το εξής: Ποια μέτρα λάβατε ή πρόκειται να λάβετε για το θέμα αυτό; Διότι, όπως είδατε και θα το έχετε υπόψη σας, στην δευτερολογία μου θα αναφερθώ παραπλεύρως, αν θέλετε, στα στοιχεία μιας έρευνας που δείχνει ότι μαραζώνει εδώ και πολλά χρόνια η ελληνική κτηνοτροφία και η αγροτική παραγωγή, όταν πάνω από 35% των κτηνοτρόφων και των αγροτών είναι εξήντα πέντε χρόνων και άνω, ενώ οι νεότεροι είναι ανεκπαίδευτοι.

Ποια μέτρα, λοιπόν, προτίθεστε να λάβετε, διότι το θέμα, όπως καταλαβαίνετε, είναι τρομακτικά επείγον και αφορά την ίδια τη ζωή στα χωριά, αν θέλουμε να τα κρατήσουμε ζωντανά.

Σας ευχαριστώ και επιφυλάσσομαι για τη δευτερολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Πρόεδρο.

Κυρίες Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Κυρίες συνάδελφε, καταλαβαίνω την αγωνία σας, αλλά πρέπει να ξεκαθαρίσουμε μερικά πράγματα. Στο πλαίσιο λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης η διακίνηση γάλακτος μεταξύ των κρατών-μελών για μεταποίηση, για παραγωγή γαλακτοκομικών προϊόντων ή άλλων παραγώγων δεν αντίκειται στην ενωσιακή νομοθεσία. Άρα επιτρέπεται η διακίνηση γάλακτος.

Όλες, βεβαίως, οι ποσότητες που εισέρχονται στη χώρα μας καταγράφονται και μέσα στη χώρα μας μετατρέπονται, με βάση αυτά που προβλέπει και η δική μας νομοθεσία, σε αντίστοιχα προϊόντα.

Εμείς πάνω σε αυτό το κομμάτι καταφέραμε και πήραμε μία έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για να βάλουμε στις συσκευασίες των συγκεκριμένων γαλακτοκομικών προϊόντων σε ευδιάκριτη θέση ένα σήμα, που ουσιαστικά αναφέρει τη χώρα άμελης του γάλακτος, δηλαδή της πρώτης ύλης.

Αυτό είναι κάτι, το οποίο, όπως αντιλαμβάνεστε, θα λειτουργήσει προς την κατεύθυνση διαφάνειας της αγοράς και κυρίως θα βοηθήσει τους Έλληνες καταναλωτές να αγοράζουν το ελληνικό προϊόν. Αυτή είναι μία παρέμβαση.

Για να γίνει όλη αυτή η διαδικασία, χρειάζεται οπωσδήποτε στη διακίνηση του γάλακτος να υπάρχει έλεγχος. Υπάρχει ένα σχετικό πλαίσιο. Έχουμε το σύστημα «ARTEMIS», μέσα από το οποίο προσπαθούμε από ελέγχους να εντοπίσουμε πιθανότητες παραπλάνησης του καταναλωτή.

Και βεβαίως, πάρα πολλοί έλεγχοι δεν γίνονται μόνο από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, αλλά σε συνεργασία και με τα άλλα Υπουργεία και παράλληλα υπάρχουν έκτακτοι έλεγχοι, με τη συνδρομή και άλλων φορέων, όπως του Συντονιστικού Κέντρου Καταπολέμησης του Παραεμπορίου.

Όμως, θέλω να ξεκαθαρίσω το εξής: Η τιμή παραγωγού των κτηνοτροφικών προϊόντων, όπως στην προκειμένη περίπτωση το γάλα, πρέπει να καταλάβουμε ότι διαμορφώνεται ελεύθερα με

βάση την προσφορά και τη ζήτηση. Δεν μπορούμε να παρέμβουμε εμείς - είχαμε επιχειρήσει παλαιότερα ειδικά στα θέματα των εφοδίων -, διότι σε μία τέτοια διαδικασία υπάρχει η Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία δεν μας επιτρέπει να κάνουμε τέτοιου είδους παρεμβάσεις.

Όμως, πρέπει να γίνει κατανοητό ότι αυτή την ώρα, λόγω απελευθέρωσης των ποσοτώσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όλη η Ευρώπη αντιμετωπίζει πρόβλημα διάθεσης και βεβαίως κατ' επέκταση και τιμών.

Εμείς, λοιπόν, θα εντείνουμε τους ελέγχους. Δεν μου επιτρέπει τώρα ο χρόνος να σας πω τι είδους δεσμεύσεις αναλαμβάνουμε και τι κάνουμε μέχρι σήμερα, αλλά, ειδικά ως προς την τιμή, θέλω να αναφερθώ σε δύο συνεταιριστικές οργανώσεις, στον Συνεταιρισμό Καλαβρύτων και στον Συνεταιρισμό Βόλου, όπου η τιμή που παρέχουν στους εισκομιστές κτηνοτρόφους είναι κοντά στο 1 ευρώ το λίτρο, όταν αντίστοιχα οι μεμονωμένοι κτηνοτρόφοι «απολαμβάνουν» τιμές πολύ πιο κάτω, που φτάνουν μέχρι τα 0,83 ή 0,84 ευρώ.

Άρα η απάντηση στην προκειμένη περίπτωση μήπως είναι ότι πρέπει και οι ίδιοι οι κτηνοτρόφοι μέσα από συνεργατικές δραστηριότητες, μέσα από μία τέτοια διαδικασία, να μπορούν να παρεμβαίνουν και αυτοί για να ελέγχουν την αγορά;

Περισσότερα για τον έλεγχο θα αναπτύξω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ (Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ως προς την ανάγκη των συνεργειών στον αγροτικό τομέα, που αναφέρατε στο τέλος της ομιλίας σας, κύριε Υπουργέ, εγώ τους το λέω στα χωριά. Καμιά φορά ούτε δύο αδέρφια δεν μπορούν να συνεννοηθούν και να συμφωνήσουν να συνεργαστούν στην Ελλάδα! Αυτό πρέπει να αλλάξει.

Είπατε για τον ελεύθερο ανταγωνισμό, κάτι το οποίο γνωρίζω πολύ καλά, αλλά θέλω να σας πω το εξής: Εγώ σας έθεσα ένα θέμα: Γιατί χρησιμοποιείται το συγκεκριμένο εισαγόμενο γάλα;

Κάνατε λόγο για το «ΑΡΤΕΜΙΣ» και τους μηχανισμούς ελέγχου. Κατελήφθησαν δύο επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο γάλα, το ελεuthέρως ανταγωνιζόμενο και εισαγόμενο στην Ελλάδα, για την παραγωγή συγκεκριμένων προστατευόμενων προϊόντων.

Τι έγινε στις περιπτώσεις αυτών των δύο επιχειρήσεων; Εάν δεν καταλαβαίνουν από λόγια, υπάρχει άλλος τρόπος να συμμορφωθούν. Διότι εγώ δεν θέτω μόνο το θέμα ότι μέσα από αυτή τη διαδικασία πέφτει και η τιμή του γάλακτος. Θέτω το θέμα ότι τορπιλίζουν -και το καταλαβαίνετε, γιατί δεν επεκτείνομαι περαιτέρω εδώ- ένα συγκεκριμένο προϊόν.

Γιατί εδώ στην Ελλάδα φωνάζουν όταν κάποιο προστατευόμενο προϊόν πάει να κινδυνεύσει, αλλά οι ίδιοι το υπονομεύουν.

Τι γίνεται σε αυτή την περίπτωση;

Ως προς τις παράνομες ελληνοποιήσεις, κύριε Υπουργέ, δεν αμφιβάλω ότι ενδοχόμενως δεν είναι στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης. Εμπλέκονται και άλλα Υπουργεία. Συνεργάζονται; Συνεργάζονται αποτελεσματικά; Αν δεν συνεργάζονται, γιατί δεν το κάνουν; Ποιος πρέπει να τους ελέγξει εν προκειμένω;

Σας έθεσα προηγουμένως ένα θέμα που αφορά την ύπαρξη της ίδιας της κτηνοτροφίας. Σας έθεσα -και δεν είναι άσχετο αυτό που σας λέω τώρα, απλά δρώμαι της ευκαιρίας- το θέμα ότι έχει γεράσει ο αγροτικός πληθυσμός. Έχει γεράσει. Το 35% του αγροτικού πληθυσμού είναι πάνω από εξήντα πέντε χρονών. Οι νέοι αγρότες είναι ανεκπαιδευτοί.

Να σας πω και κάτι, κύριε Υπουργέ; Επειδή ετύγχανε να είμαι υποψιασμένος για το τι θα αναλάμβανε ο ΣΥΡΙΖΑ όταν επρόκειτο να κυβερνήσει, εδώ και τέσσερα πέντε χρόνια έχω προτείνει στην περιφέρεια, στην Αιτωλοακαρνανία, όπου συγκεντρώνεται το 10% του ζωικού κεφαλαίου όσον αφορά τα αιγοπρόβατα και το 6% όσον αφορά τα βοοειδή, τη δημιουργία σε δημόσιες γαίες ενός πρότυπου κτηνοτροφικού πάρκου και ενός πρότυπου αγροτικού πάρκου, όπου θα καλλιεργούμε, θα βάζουμε καινούργιες καλλιέργειες. Να έρχονται νέοι που θέλουν να επιστρέψουν λόγω

της κρίσης στην επαρχία και να τους δείχνουν τι μπορούν να κάνουν.

Από τότε δεν μπορώ να βγάλω άκρη. Δεν μπορώ να βγάλω άκρη, κύριε Υπουργέ -σας είχα κάνει μία αναφορά και τελειώνω με αυτό- για τις δημόσιες γαίες, ψάχνοντας στην Αιτωλοακαρνανία ποιες μπορούν οι αγρότες να πάρουν με 3 ευρώ το στρέμμα για βόσκηση και 5% που το προβλέπει ο νόμος για καλλιέργεια. Ξέρετε σε τι δεν βρίσκω άκρη από την περιφέρεια ακόμη; Στο ποια είναι, λέει, καταπατημένα και ποια είναι δασικά. Αυτή είναι η κατάσταση στην Ελλάδα, που ορισμένοι κουνάνε και το δάχτυλο σήμερα. Δεν γνωρίζει το κράτος, η περιφέρεια δηλαδή, ποια είναι καταπατημένα και ποια είναι δασικά. Κοντεύει ένας χρόνος που προσπαθώ.

Κύριε Υπουργέ, μην κουνάτε έτσι το χέρι. Στην Ελλάδα ζούμε δηλαδή! Δεν υπάρχει κάποιος που μπορεί να δώσει την απάντηση; Και αν δεν υπάρχει και αν δεν τη δώσει την απάντηση, κύριε Υπουργέ, εγώ είμαι διατεθειμένος να χρησιμοποιήσω όλα τα μέσα. Αυτό δεν έχει να κάνει ούτε με πολιτική αντιπαράθεση, ούτε με τίποτα. Ή ξέρει το κράτος ποιες είναι οι γαίες του ή δεν ξέρει. Και αν δεν ξέρει, γιατί δεν ξέρει; Κάποιος πρέπει να το ελέγξει αυτό. Πότε καταπατήθηκαν; Πότε χαρακτηρίστηκαν δασικά; Ποιος μπορεί να μας πληροφορήσει γι' αυτό; Παρακαλώ για κάτι πιο συγκεκριμένο στις απαντήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Πρόεδρο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Είδατε, κύριε Πρόεδρε, πως δικαιώνομαι;

Κύριε συνάδελφε, σχετικά με τα καταπατημένα, τις διαδικασίες κυριότητας και τα θέματα ιδιοκτησίας, η χώρα μας από την απελευθέρωσή της υποφέρει ακόμη. Υπάρχει το τεκμήριο κυριότητας του δημοσίου. Υπάρχουν εποικιστικές εκτάσεις. Υπάρχουν τόσα πολλά προβλήματα που για να τα κουβεντιάσουμε θέλουμε πολύ χρόνο. Έχουν άμεσα σχέση με το ότι δεν υπάρχει στη χώρα μας αυτό που λέμε εθνικό κτηματολόγιο, δηλαδή εμπράγματα δικαιώματα.

Όμως, εγώ θα μείνω σε δύο, τρεις από τις επισημάνσεις που κάνατε. Το πρώτο αφορά τη δυνατότητα εισαγόμενου γάλακτος να χρησιμοποιείται για την παραγωγή φέτας, για την παραγωγή γαλακτοκομικών προϊόντων. Εμείς αυτό που μπορούμε να κάνουμε, και κάνουμε, είναι να δούμε πόσες ποσότητες αιγοπρόβειου γάλακτος δηλώνονται και πόσο από αυτό χρησιμοποιείται για την παραγωγή φέτας.

Από το πρώτο εννιάμηνο του 2017, δηλαδή είναι πρόσφατα τα στοιχεία, φαίνεται ότι οι επιχειρήσεις μεταποίησης χρησιμοποιήσαν πεντακόσιους σαράντα οκτώ χιλιάδες τόνους πρόβειο γάλα και εκατόν τριάντα πέντε χιλιάδες τόνους γίδινο γάλα. Από αυτή την ποσότητα παρήχθησαν εκατόν πέντε χιλιάδες τόνοι φέτα και δωδεκάμισι χιλιάδες τόνοι άλλων τυριών ΠΟΠ.

Άρα αν κάνουμε αναγωγή αυτής της ποσότητας που παρήχθη στην ποσότητα που αντιστοιχεί ως πρώτη ύλη σε γάλα, περισεύουν, καλύπτει η παραγωγή φέτας, με βάση αυτή που δηλώνεται από τους μεταποιητές ως ποσότητας γάλακτος που έχουμε πάρει. Άρα εκεί δεν μπορούμε να τους πιάσουμε.

Εάν τώρα μπορεί να συμβεί κάτι άλλο ή όχι, δηλαδή να μπαίνει γάλα μέσα το οποίο να δηλώνεται ως αιγοπρόβειο ελληνικό, ενώ δεν είναι, είναι άλλης φύσεως θέμα και όπως αντιλαμβάνεστε είναι πάρα πολύ λεπτό εγώ να μπορέσω αυτή την ώρα να εντοπίσω, γιατί δεν έχω εντοπίσει. Το εάν συμβαίνει ή όχι, δεν μπορούμε να το πω. Ούτε βεβαίως μπορώ να μπω στη διαδικασία να πάμε να ελέγξουμε τη φέτα σε όλες τις μεταποιητικές μονάδες, εάν και κατά πόσον, αντιστοιχεί πράγματι σε πρώτη ύλη, ελληνική ή όχι.

Δεν είναι απλά. Σας το λέω, διότι μιλάμε για ένα προϊόν γεωγραφικής ένδειξης, το οποίο έχουμε την υποχρέωση -ιδιαίτερα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στην παγκόσμια αγορά- να το υπερασπιστούμε μέσα από τις Διεθνείς Συμφωνίες και μέσα από όλα όσα αφορούν τη σχέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τρίτες χώρες.

Έρχομαι στο κομμάτι που είπατε τι κάνουμε εμείς, το τι γίνεται με τους νέους αγρότες. Για παράδειγμα, είναι γνωστό το μέτρο

που έχουμε για την είσοδο νέων αγροτών. Προσπαθούμε μάλιστα -έτσι επειδή είμαστε σε μία ώρα που εξετάζουμε τι θα γίνει με τους επιλαχόντες, δεν είμαστε έτοιμοι ακόμα, αλλά προσπαθούμε- όσο το δυνατόν, να μπει όσο γίνεται περισσότερος κόσμος σε αυτήν τη διαδικασία.

Βεβαίως, υπάρχουν και άλλα μέτρα. Υπάρχουν τα μέτρα που αφορούν τη μεταποίηση, αφορούν τις ομάδες παραγωγών. Το τονίζω για μια ακόμα φορά, γιατί θα είναι μονόδρομος.

Κύριε συνάδελφε, στην Ευρωπαϊκή Ένωση ο συνεργατισμός είναι αυτός που έχει το πάνω χέρι στη διακίνηση γενικότερα των αγροτικών προϊόντων, κάτι που δυστυχώς στη χώρα μας είναι ακατόρθωτο.

Βεβαίως, τώρα, άλλα ζητήματα έχουν σχέση ιδιαίτερα με τις πρωτοβουλίες που θέλουμε να πάρουμε, διότι όντως στα θέματα ελέγχου πρέπει να γίνουμε πιο αυστηροί, ιδιαίτερα και με το σχέδιο «ΑΡΤΕΜΙΣ», αλλά πάνω απ' όλα με τη συνεργασία μας με τα συναρμόδια Υπουργεία και τις άλλες υπηρεσίες.

Ίσως απαντώντας στον κ. Στύλιο αργότερα, να πούμε περισσότερα σε αυτό το θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Συνεχίζουμε με τη δεύτερη με αριθμό 1365/20-3-2018 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Άρτας της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Στύλιου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Εκτεταμένη νοθεία και παράνομες ελληνοποιήσεις σε γάλα και τυροκομικά προϊόντα καθιστούν αβέβαιο το μέλλον των Ελλήνων κτηνοτρόφων και τυροκόμων».

Κύριε Στύλιο, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά για την πρωτολογία σας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, τους τελευταίους μήνες παρατηρείται πτώση της τάξεως του 20% σε σχέση με πέρυσι στις τιμές παραγωγού για το αιγοπρόβριο γάλα. Ανάλογη πτωτική τάση παρατηρείται και στην τιμή της φέτας.

Ένας από τους βασικούς παράγοντες που οδηγούν στη μείωση των τιμών των παραγωγών είναι και η εκτεταμένη νοθεία στην αγορά τυροκομικών προϊόντων. Συνήθως πρόκειται για εισαγόμενο γάλα που ελληνοποιείται ή για νοθευμένο γάλα. Επιπλέον, υπάρχουν περιπτώσεις όπου τυροκομικό προϊόν παρασκευάζεται στη χώρα μας ως λευκό τυρί, στη συνέχεια εξάγεται, επανασυσκευάζεται και πωλείται ως φέτα στον τελικό καταναλωτή.

Κάτω από τις συνθήκες αυτές, μεγάλοι χαμένοι θα είναι τα μικρά τυροκομεία και οι κτηνοτρόφοι με μικρό αριθμό ζώων. Οι εκμεταλλεύσεις τους έχουν καταστεί ζημιогόνες λόγω της υπερφορρόληψης και του υψηλού κόστους παραγωγής. Αν η κατάσταση συνεχιστεί, είναι θέμα χρόνου να κλείσουν όλοι αυτοί, κτηνοτρόφοι, τυροκόμοι, να χάσουν τις επιχειρήσεις τους, να χάσουν τα ζώα τους.

Οι Έλληνες κτηνοτρόφοι και οι μικροί τυροκόμοι, κύριε Υπουργέ, ανυπεράσπιστοι παρακολουθούν τον κόπο τους να εξαεμίζεται και τα χρέη τους να αυξάνουν. Η ελληνική πολιτεία διαθέτει τρεις ελεγκτικούς μηχανισμούς: τον ΕΦΕΤ, τις ΔΑΟΚ, τις Διευθύνσεις Αγροτικής Οικονομίας και Κτηνιατρικής και τον ΕΛΓΟ «ΔΗΜΗΤΡΑ». Οι αρμοδιότητές τους επικαλύπτονται. Οι έλεγχοι είναι περιστασιακοί και αναποτελεσματικοί. Ως αποτέλεσμα τα φαινόμενα της παράνομης ελληνοποίησης και της νοθείας είναι σε έξαρση. Οι καταναλωτές είναι αυτοί που είναι απροστάτευτοι.

Με βάση τα παραπάνω ερωτάσθε, κύριε Υπουργέ, σε ποιες ενέργειες προτίθεστε να προχωρήσετε, προκειμένου να διασφαλίσετε τη φέτα και γενικότερα τα ΠΟΠ κτηνοτροφικά προϊόντα της χώρας μας; Σε ποιες ενέργειες προτίθεστε να προχωρήσετε, προκειμένου να στηρίξετε τους κτηνοτρόφους και τους τυροκόμους και να προστατέψετε τους καταναλωτές; Με ποιους τρόπους θα αξιοποιήσετε τους ελεγκτικούς μηχανισμούς, προκειμένου να εντατικοποιηθούν οι έλεγχοι και να παταχθούν τα φαινόμενα νοθείας και παράνομης ελληνοποίησης;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κ. Στύλιο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, σε συνέχεια αυτών που είπα προηγουμένως, θα ήθελα να ξεκαθαρίσω πάλι ότι η τιμή παραγωγού των κτηνοτροφικών προϊόντων, όπως για παράδειγμα το γάλα, είναι τιμή η οποία διαμορφώνεται μέσα στις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης που υπάρχουν στη χώρα μας. Δεν μπορούμε από τη δική μας πλευρά να κάνουμε καμμία παρέμβαση.

Είναι, όμως, σημαντικό ότι πρέπει οπωσδήποτε να εντατικοποιηθούν οι έλεγχοι και προς αυτή την κατεύθυνση να δούμε πώς θα περιορίσουμε μέχρι του σημείου να εξαφανίσουμε -το αντιλαμβάνομαι ότι δεν γίνεται- τα φαινόμενα αισχροκέρδειας που όντως υπάρχουν και στον συγκεκριμένο χώρο.

Εμείς ρωτάμε: Ποια είναι τα εργαλεία; Και θέλω να το επαναλάβω: Το πρώτο είναι ότι πρέπει οι ίδιοι οι κτηνοτρόφοι, όπως είπα και προηγουμένως, να δημιουργήσουν βιώσιμες οργανώσεις παραγωγών -υπάρχει η δυνατότητα, υπάρχει συγκεκριμένο μέτρο- φτάνοντας μέχρι το σημείο να τους καλύπτει μέχρι και τα έξοδα λειτουργίας τους σε πέντε χρόνια μέχρι του ποσού των 100.000 ευρώ. Θα έλεγα, λοιπόν, ότι είναι μονόδρομος η οργάνωσή τους.

Δεύτερον, αυτό που θέλω να σας πω είναι ότι, ιδιαίτερα για τη στήριξη των μικρών μονάδων παραγωγής γαλακτοκομικών προϊόντων, έχουμε αυτή την ώρα σχεδιάσει κάποια εθνικά μέτρα για να μπορέσουμε να τους στηρίξουμε και να τους διευκολύνουμε, ιδιαίτερα αυτά που έχουν μία παραδοσιακή, τοπική θα έλεγα, δραστηριότητα.

Τρίτον, υπάρχει το πρόγραμμα προώθησης και προβολής των προϊόντων που παράγονται από εγχώρια ύλη. Έχει θεσπιστεί το εθνικό σήμα και είναι προς την κατεύθυνση να μπουν συγκεκριμένες δράσεις για να χρηματοδοτηθούν για την προώθηση.

Και το τέταρτο είναι ότι είμαστε αυτή την ώρα στη διαδικασία συγκρότησης διεπαγγελματικής οργάνωσης. Επειδή αυτή την ώρα βρίσκονται προς την κατεύθυνση ίδρυσης δύο διεπαγγελματικών οργανώσεων, θέλω για μια ακόμη φορά να τονίσω ότι μία διεπαγγελματική οργάνωση για τον χώρο, διότι μόνο έτσι μπορεί να υπερασπιστεί ουσιαστικά. Παράλληλα, βεβαίως, θα δούμε και τα θέματα του «ΑΡΤΕΜΙΣ», ώστε να είναι πιο αποτελεσματικό. Είναι ένα ζήτημα που μας απασχολεί.

Επίσης, είμαστε σε διαρκή επικοινωνία με το Συντονιστικό Κέντρο Καταπολέμησης της Απάτης και έχουμε πάρα πολλά αποτελέσματα. Όπως αντιλαμβάνεστε, λόγοι δεοντολογίας δεν μας επιτρέπουν να ανακοινώνουμε ποιες εταιρείες ελέγχουμε και τι αποτελέσματα έχουμε. Έχουμε, επίσης, το μεγάλο πρόβλημα της έλλειψης προσωπικού, που εκ των πραγμάτων δεν μπορούμε να ξεπεράσουμε. Κάνουμε προσπάθειες.

Είμαστε, λοιπόν, σε μία στιγμή όπου με τους ελέγχους που κάναμε στα ισοζύγια, με τις παρεμβάσεις μας, ιδιαίτερα σε περιοχές σχεδιασμένες ώστε να καλύπτουν ένα μεγάλο μέρος, θα έλεγα ότι θα έχουμε σύντομα πιο ουσιαστικά αποτελέσματα. Θέλω, όμως, και πάλι να τονίσω ότι σε αυτή την προσπάθεια θέλουμε συμμάχους τους ίδιους τους κτηνοτρόφους.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Κύριε Στύλιο, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, εμείς ως Νέα Δημοκρατία σας έχουμε επισημάνει επανειλημμένα τα ζητήματα και τα θέματα που αφορούν τον ελληνικό αγροτικό κόσμο, την ελληνική γεωργία και την ελληνική κτηνοτροφία.

Όταν πρόσφατα ψηφίστηκε ο νόμος για τα ευαλλοίωτα προϊόντα, σας είχαμε επισημάνει ότι είναι ένας νόμος ανεφάρμοστος και ότι αυτό που εσείς διατυμπανίζατε τότε, ότι θα καταφέρετε έτσι να πιάσετε τους ελέγχους στην αγορά, να διασφαλίσετε και να εξασφαλίσετε το εισόδημα των κτηνοτρόφων, δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί.

Δυστυχώς, μήνες μετά ερχόμαστε να επιβεβαιωθείμε εμείς, η Νέα Δημοκρατία. Και δυστυχώς, διπλά, για τους Έλληνες κτη-

νοτρόφους και τους Έλληνες παραγωγούς, διότι ο νόμος είναι ανεφάρμοστος. Σας το είπαμε, δεν θέλατε να μας ακούσετε.

Σας έχουμε πει επανειλημμένως, κύριε Υπουργέ, ότι η δική σας Κυβέρνηση είναι αυτή -και το είπα και στην πρωτολογία μου- που φορολόγησε τις επιδοτήσεις και τις ενισχύσεις από το πρώτο ευρώ. Η δική σας Κυβέρνηση είναι αυτή που αύξησε τον φορολογικό συντελεστή από το 22% στο 45%.

Η δική σας Κυβέρνηση είναι αυτή η οποία προχώρησε στον υπερδιπλασιασμό των ασφαλιστικών εισφορών για τους παραγωγούς και τους κτηνοτρόφους. Η δική σας Κυβέρνηση είναι αυτή η οποία προχώρησε στην αύξηση σε 100% της προκαταβολής. Η δική σας Κυβέρνηση είναι αυτή που προχώρησε στην αύξηση της αλληλεγγύης.

Και γνωρίζουν οι Έλληνες κτηνοτρόφοι και παραγωγοί ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ήταν αυτή η οποία θέσπισε ουσιαστικά μέτρα, μέσα και από το Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης -αναφερθήκατε κι εσείς εξάλλου- για τη στήριξη των κτηνοτρόφων και των παραγωγών.

Μιλώ πολύ συγκεκριμένα. Μιλώ για το μέτρο 9, που αναφέρεται στην ενίσχυση των ομάδων παραγωγών για να μπορέσουν να χρηματοδοτηθούν και να προχωρήσουν. Είστε, όμως, τρία χρόνια Κυβέρνηση, κύριε Υπουργέ. Ενώ το πρόγραμμα ξεκίνησε από το 2014, 2015 όταν ανέλαβε η Κυβέρνηση εθνικής σωτηρίας των ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ γιατί μέχρι σήμερα, το 2018, δεν έχει προκηρυχθεί το συγκεκριμένο μέτρο;

Επίσης, κύριε Υπουργέ, αναφέρθηκα και στην πρωτομία μου στο εξής. Καταλαβαίνουμε ότι είναι δύσκολο το ζήτημα με τους ελέγχους. Κι εσείς σε παλαιότερη επίκαιρη ερώτηση σε Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, αναφερθήκατε και παραδεχθήκατε ότι υπάρχουν φαινόμενα νοθείας στην αγορά, άρα οφείλτε αυτό το θέμα να το δείτε σε συνεργασία με τους κτηνοτρόφους.

Συνεπώς, δεν μπορείτε να μένετε αμέτοχοι. Οφείλτε άμεσα να προχωρήσετε και να αναγνωρίσετε τη σύσταση της διεπαγγελματικής οργάνωσης της φέτας. Σας ερωτώ, κύριε Υπουργέ, τι έχετε κάνει για να συσταθεί αυτή η διεπαγγελματική οργάνωση της φέτας; Δεν μπορείτε να μένετε αμέτοχοι. Τα προβλήματα προχωρούν.

Κύριε Υπουργέ, οφείλτε τα θέματα αυτά να τα θέσετε σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μέχρι τώρα δεν το έχετε θέσει. Ή ενημερώστε μας, αν τα θέσατε, ότι οι έλεγχοι θα πρέπει να γίνουν και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το γνωρίζετε, το γνωρίζουμε, το ξέρουν οι κτηνοτρόφοι, οι τυροκόμοι ότι φεύγει από την Ελλάδα ως λευκό τυρί και έξω επανασυσκευάζεται και διατίθεται ως φέτα. Η αγορά είναι εδώ.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, το ξέρετε, το ξέρουμε κι εμείς ότι με αυτές τις πολιτικές της Κυβέρνησης δεν μπορούμε να έχουμε κατανάλωση και λόγω της υπερφορολόγησης δεν υπάρχουν κατανλωτές. Για να πουληθούν τα προϊόντα χρειάζονται καταναλωτές και χρειάζεται πληροφόρηση και ενημέρωση.

Παρακαλώ πολύ, ενημερώστε με για τους ελέγχους και για τις πρωτοβουλίες που θα πάρετε. Γνωρίζετε ότι εμείς, η Νέα Δημοκρατία, είμαστε συμπαραστάτες, διότι όλοι κρινόμαστε από τα αποτελέσματα. Και θέλουμε αποτελέσματα γιατί, θέλουμε να στηρίξουμε τη ζωική παραγωγή της χώρας, θέλουμε να στηρίξουμε τους κτηνοτρόφους.

Σας το έχουμε ξαναπεί ότι η γεωργική παραγωγή είναι αυτή, η οποία δίνει διάσταση και μέγεθος στην πατρίδα. Οι κτηνοτρόφοι είναι έξω στην ύπαιθρο, στην περιφέρεια. Είναι στην ακριτική Ελλάδα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κ. Στύλιο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Κύριε συνάδελφε, το μετατρέψαμε σε επερώτηση. Όμως θέλω να σας πω κάτι: Στο δικό μου το χωριό λένε μία παροιμία, «στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλάνε για σχοινί».

Είναι δυνατόν να εγκალείτε εμάς για την ρύθμιση που φέραμε στο νόμο για τα ευαλλοίωτα και ευαίσθητα προϊόντα, όταν ξέρετε ότι χρόνος εφαρμογής είναι από την 1^η Ιανουαρίου του 2018, δίνοντας ένα χρονικό διάστημα για να μπορέσουν να προσαρμο-

στούν, ιδιαίτερα οι μεταποιητικές μονάδες ή οι χονδρέμποροι ή τα σουπερμάρκετ;

Και μάλιστα, το λέω αυτό, όταν εσείς είχατε φέρει προηγουμένως τη συγκεκριμένη ρύθμιση για πληρωμή σε εξήντα ημέρες, έχοντας μία υποσημείωση η οποία έλεγε «εκτός αν οι συμβαλλόμενοι αποφασίσουν διαφορετικά».

Φαντάζεστε εσείς τώρα οι συμβαλλόμενοι, ο αγρότης, μαζί με το πολυκατάστημα, μαζί με τον χονδρέμπορο πως συμφωνούσαν; Ότι έλεγαν οι ισχυροί. Άρα στην προκειμένη περίπτωση ουσιαστικά, είχατε καταργήσει «κάτω από το τραπέζι» τη συγκεκριμένη ρύθμιση, που δεν ίσχυε καθόλου. Ερχόμαστε εμείς τώρα και επιβάλουμε και διοικητικές κυρώσεις, ακόμα και στον ίδιο τον αγρότη, αν δεν εφαρμόσει αυτήν τη ρύθμιση για εξήντα μέρες πληρωμής.

Αναφερθήκατε ιδιαίτερα στο φορολογικό θέμα. Είπατε ότι εμείς φορολογούμε από το πρώτο ευρώ. Δεν γνωρίζετε ότι εμείς έχουμε φορολόγητο 8.500 ευρώ, που σε μία οικογένεια με δύο παιδιά φτάνει τα 9.500 ευρώ, που σύμφωνα με τις δηλώσεις του 2016 για το εισόδημα του 2016, πληρωμές του 2017, οι αγρότες πάνω από το 95% δεν πλήρωσαν φόρο;

Μιλάτε εσείς, όταν με τον νόμο του 2013 -δεν τον θυμάμαι ακριβώς- φορολογούσατε από το πρώτο ευρώ με 13% όλα τα εισοδήματα, τις αποζημιώσεις, τις ενισχύσεις για τον Έλληνα αγρότη και ήλθαμε εμείς και καταργήσαμε τη συγκεκριμένη ρύθμιση; Εξάλλου, τα στοιχεία δείχνουν ότι η απόσταση μεταξύ αυτών που πλήρωναν οι αγρότες με τις δικές σας ρυθμίσεις σε σχέση με αυτά που πληρώνουν σήμερα, είναι η μέρα με τη νύχτα.

Άρα λοιπόν, μην «πυροβολείτε» ιδιαίτερα για μία ρύθμιση που αφορά τη μόνη επαγγελματική ομάδα στη χώρα μας που έχει ατομικά αφορολόγητο και που είναι οι αγρότες.

Μπήκατε και στο άλλο θέμα που αφορά τη διεπαγγελματική οργάνωση που χρειάζεται η φέτα. Κύριε συνάδελφε, δεν θα είναι επώδυνο για τον Υπουργό το να πει «ελάτε δύο διεπαγγελματικές οργανώσεις να υπογράψουμε και η μία και η άλλη, ώστε να λειτουργούν δύο», πόσω μάλλον όταν υπάρχει ένας χώρος στον οποίον εμπλέκονται και συμβαλλόμενοι που έχουν διαφορετικά συμφέροντα. Τον μεταποιητή, για παράδειγμα, οπωσδήποτε αυτό που τον ενδιαφέρει είναι το να παίρνει πιο φθηνό γάλα. Τον κτηνοτρόφο, που κι αυτός έχει άμεση σχέση με τον χώρο, αυτό που τον ενδιαφέρει είναι να υπερασπιστεί την παραγωγή του.

Είναι δυνατόν να μην μπορέσουμε να τους βάλουμε αυτούς κάπου να συνυπάρχουν σ' αυτήν τη διεπαγγελματική οργάνωση, για να μπορούν να λειτουργούν συλλογικά και για όφελος και των μεν και των δε; Αυτό θέλω εγώ.

Θεωρώ ότι αν υπογράψουμε τις δύο διεπαγγελματικές, θα κάנוμε μεγάλη ζημιά στον χώρο. Να καταλάβουν και οι κτηνοτρόφοι και οι μεταποιητές ότι είναι μονόδρομος και να είστε σίγουροι ότι αυτό θα γίνει στο τέλος, για να μπορέσουμε όλοι να βοηθήσουμε τον χώρο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 1331/19-3-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου της Βουλευτού Καρδίτσας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Παναγιώτας Βράντζα προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Η λειτουργία των κτηνιατρικών υπηρεσιών, η διαχείριση των ζωονόσων και οι επιπτώσεις τους στην κτηνοτροφία».

Κυρία Βράντζα, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΒΡΑΝΤΖΑ: Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Υπουργέ, είναι η τρίτη επίκαιρη ερώτηση που έχουμε σήμερα για την κτηνοτροφία. Προφανώς καταλαβαίνετε ότι εμείς, οι Βουλευτές, είμαστε φορείς πληροφοριών που έχουμε από τους πολίτες, άρα πράγματι υπάρχει μεγάλη αγωνία στον κτηνοτροφικό κόσμο και στον χώρο των μεταποιητών, όπως είπε ο κ. Στύλιος, που παρά τις ανακρίβειες -δώσατε εσείς την απάντηση- έχει εντοπίσει κι εκείνος το πολύ σημαντικό πρόβλημα που υπάρχει αυτήν την ώρα στην τιμή του πρόβειου γάλακτος.

Η δική μου επίκαιρη ερώτηση επίσης αφορά την κτηνοτροφία, αλλά από μια άλλη σκοπιά, από τη μεριά της επιστήμης και της κτηνιατρικής.

Πριν ξεκινήσω να αναπτύσω την επίκαιρη ερώτησή μου, θα

πω ότι κι εσείς, αλλά και άλλα μέλη της Κυβέρνησης, έχετε αναφερθεί στη σημαντικότητα της κτηνοτροφίας και στο πόση προτεραιότητα δίνει η Κυβέρνηση στην ανάπτυξη αυτού του σημαντικού κλάδου για την οικονομία της χώρας.

Κατά τη γνώμη μου, μία σημαντική παράμετρος για την εξέλιξη, την αναβάθμιση και τελικά την ανάπτυξη της κτηνοτροφίας αποτελεί η λειτουργία και η αποτελεσματικότητα των δημόσιων κτηνιατρικών υπηρεσιών.

Δυστυχώς –και το λέω από προσωπική εμπειρία και λόγω ειδικότητας– η καθημερινότητα και τα στοιχεία δείχνουν ότι εδώ και αρκετές δεκαετίες η συμβολή των κτηνιατρικών υπηρεσιών δεν υπήρξε η μέγιστη δυνατή για την εξέλιξη του σημαντικού αυτού κλάδου του πρωτογενούς τομέα. Αναφέρω ως χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της δυσλειτουργίας τη διαχείριση των ζωονόσων και των επιδημιών τα τελευταία χρόνια και τα κακά αποτελέσματα αυτής της διαχείρισης.

Κύριε Υπουργέ, στη χώρα εφαρμόζεται πρόγραμμα για την εκρίζωση της βρουκέλλωσης των βοοειδών και των προβάτων από το 1975. Σήμερα έχουμε ακόμα κρούσματα και σε ανθρώπους και σε ζώα σε πολλές περιοχές της χώρας. Το φαινόμενο αυτό έχει συνέπειες και στην υγεία των ζώων και στην υγεία των ανθρώπων βεβαίως και στην ευζωία και στην αποδοτικότητα, αλλά κυρίως έχει πάρα πολύ μεγάλη σημασία για την εξαγωγή και τη φήμη στο εξωτερικό σημαντικών προϊόντων για την οικονομία της χώρας και εννοώ τη φέτα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Σας θυμίζω ότι πριν περίπου τέσσερα χρόνια, επειδή ακριβώς υπήρξε μία απαγόρευση ευρωπαϊκή για τις εξαγωγές της φέτας, αναγκαστήκαμε και κάναμε πιο επιτακτικούς εμβολιασμούς, προκειμένου να έχουμε την πιστοποίηση που χρειαζόταν για να κάνουμε εξαγωγές. Επιμένουμε να εφαρμόζουμε ένα πρόγραμμα εμβολιασμού για τέσσερις δεκαετίες που δεν έχει αποτέλεσμα. Προφανώς, κάποιος πρέπει να εξηγήσει γιατί το κάνουμε.

Όσον αφορά τον καταρροϊκό, μία σχετικά πρόσφατη επιδημία που είχαμε πάλι στη χώρα, οι κρατικές υπηρεσίες άργησαν πάρα πολύ να αποφασίσουν τι μέτρα θα πάρουν για να αντιμετωπίσουμε την νόσο, μεταξύ αυτών και το αν θα εμβολιάσουμε ή όχι και τελικά είχαμε πολύ μεγάλες απώλειες στον ζωικό πληθυσμό, στην προβατοτροφία στη χώρα. Υπάρχουν εκτιμήσεις που λένε ότι μειώθηκε ο πληθυσμός των προβάτων ακόμα και 30%.

Η πιο πρόσφατη επιδημία είναι η οζώδης δερματίτιδα των βοοειδών. Τα αποτελέσματα εδώ είναι πραγματικά απογοητευτικά. Οι υπηρεσίες ακολούθησαν ως όφειλαν βεβαίως –θα σας πω τι εννοώ– ανατρίχων ευρωπαϊκές επιταγές βασισμένες σε δεδομένα άλλων κρατών με διαφορετικές κλιματολογικές συνθήκες και με παλαιότερα επιστημονικά δεδομένα.

Συνέχισαν να αφανίζουν κοπάδια για να μην εξαπλωθεί η νόσος, ακόμα και όταν η νόσος έχει φτάσει στην Αχαΐα. Προφανώς, δεν διαχειριστήκαμε σωστά τη διαδικασία της εξαπλώσεως. Μάλιστα, επέδειξαν τόσο μεγάλο ζήλο στο να αφανίζουν κοπάδια όπου δεν δίστασαν να αφανίσουν και κοπάδια σπάνιων φυλών και μιλώ για το ένα από τα δύο κοπάδια της φυλής Συκιάς που βρίσκεται στη Χαλκιδική.

Όσον αφορά δε την προμήθεια του εμβολίου, τη διαχείριση του εμβολίου, τον τρόπο εμβολιασμού ανά περιοχή, που ήταν και διαφορετικός, μπορώ να σας πω λεπτομέρειες, οι οποίες δεν είναι καθόλου ευχάριστες.

Γενικότερα, είναι πραγματικά περίεργο, για όσους ασχολούμαστε με την κτηνοτροφία, ότι το ίδιο θεσμικό πλαίσιο ερμηνεύεται και εφαρμόζεται εντελώς διαφορετικά σε διαφορετικές κτηνιατρικές υπηρεσίες ακόμα και στον ίδιο νομό.

Οι αιτίες που προκαλούν αυτήν τη σύγχυση και αυτό το αποτέλεσμα, κύριε Υπουργέ, είναι οι εξής κατά τη γνώμη μου...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Αν θέλετε, κυρία συνάδελφε, ολοκληρώστε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΒΡΑΝΤΖΑ: Ολοκληρώνω σε δεκαπέντε δευτερόλεπτα, κύριε Πρόεδρε.

Είναι η υποστελέχωση των κτηνιατρικών υπηρεσιών κυρίως σε περιοχές ευαίσθητες, όπως είναι ο Έβρος και τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου –και θέλω να μας πείτε εάν έχετε κάποια πρό-

βλεψη για αυτό– το γεγονός ότι οι περιφερειακές υπηρεσίες της χώρας δεν υπάγονται στο ΥΠΑΑΤ, στο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης που είναι ο φυσικός τους χώρος, αλλά υπάγονται στις περιφέρειες, η εξαρχής απαξίωση και επί της ουσίας η κατάργηση του θεσμού του κτηνιάτρου εκτροφής και –αυτό είναι προσωπική μου άποψη– η λήψη σημαντικών αποφάσεων από στελέχη που προσεγγίζουν το θέμα μόνο θεωρητικά και δεν έχουν καλή γνώση της ελληνικής πραγματικότητας.

Οι ερωτήσεις είναι δύο: Προτίθεστε σε συνεργασία και με τα συναρμόδια Υπουργεία να επανενώσετε τις υπηρεσίες της περιφέρειας και του κέντρου που έχουν το ίδιο αντικείμενο και να τις στελεχώσετε παράλληλα, ώστε να μπορούν να επιτελέσουν το σημαντικό έργο της ανάπτυξης και της εξυγίανσης της κτηνοτροφίας; Και προτίθεστε να ενεργοποιήσετε και να αξιοποιήσετε το θεσμό του κτηνιάτρου εκτροφής ώστε να συμβάλει και αυτός αποτελεσματικά στο έργο των υπηρεσιών;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Αγαπητή συνάδελφε, θα συμφωνήσω μαζί σας ότι οι κτηνιατρικές υπηρεσίες αποτελούν έναν από τους θεμελιώδεις λίθους για την ανάπτυξη της κτηνοτροφίας.

Δεν θα συμφωνήσω, όμως, μαζί σας στη διαπίστωση ότι δεν συνέβαλαν αποφασιστικά στην εξέλιξη του συγκεκριμένου κλάδου που αναφέρετε. Δεν λέω ότι δεν υπάρχουν προβλήματα, αλλά δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα η απαξίωση που επιχειρείται στα στελέχη των κεντρικών υπηρεσιών με τον ισχυρισμό σας στην ερώτησή ότι προσεγγίζουν τα θέματα μόνο από θεωρητική πλευρά, έχοντας πλήρη άγνοια της πραγματικότητας. Είναι ατεκμηρίωτη αυτή η θέση σας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΒΡΑΝΤΖΑ: Θα την τεκμηριώσω.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Το κτηνιατρικό προσωπικό στην Κεντρική Κτηνιατρική Αρχή, αλλά και σε όλες τις υπηρεσίες κεντρικές, περιφερειακές, παρά τις αντίξοες συνθήκες –τις ξέρετε, τις αναφέρατε, τις ξέρουμε και εμείς– από την υποστελέχωση, από την αδυναμία κάλυψης των οδοιπορικών τους εξόδων, από τους περιορισμούς, τις χιλιομετρικές αποζημιώσεις, όλα αυτά που βιώνει ο κλάδος καταβάλει υπεράνθρωπες προσπάθειες για την υλοποίηση των προγραμμάτων και κυρίως για την αντιμετώπιση των επιζωοτιών.

Οι επιζωοτίες όλοι ξέρουν, περισσότερο απ' όλους η Ευρωπαϊκή Ένωση, επειδή είμαστε χώρα γειτονική με την Τουρκία ότι ουσιαστικά η Τουρκία αποτελεί την πύλη εισόδου όλων αυτών των επιζωοτιών, των ζωνοδόων –οι οποίες βεβαίως έρχονται και στη χώρα μας– και πραγματικά έχουμε τεράστιες απώλειες. Όμως δεν μπορούμε να αμφισβητήσουμε την προσφορά των κτηνιατρικών υπηρεσιών από παλαιότερα, όπως θυμούνται όλοι, με τη γρίπη, με τις διοξίνες, με τη σπογγώδη εγκεφαλοπάθεια, σήμερα με τον καταρροϊκό πυρετό.

Για όλες αυτές τις επιπτώσεις εγώ σας λέω ότι ελέγχονται οι κτηνιατρικές υπηρεσίες όχι μόνο από εμάς αλλά και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Υπάρχει μία αρμόδια Διεύθυνση Επιθεωρήσεων του τομέα υγείας και τροφίμων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τα αποτελέσματα της οποίας –στο πλαίσιο των ελέγχων της επί θεμάτων πολλών που αφορούν τη λειτουργία των κτηνιατρικών υπηρεσιών– αυτό που δείχνουν είναι ότι δεν δικαιώνονται οι ισχυρισμοί σας.

Είλικρινά σας το λέω κι εγώ έχοντας και σχέση ιδιαίτερα με τον Επίτροπο Υγείας κ. Αντρουκάιτις, έχω ιδία γνώση και πάντα στις συναντήσεις μας θα πει τον καλό λόγο για τις υπηρεσίες. Άρα μην φορτώνουμε προβλήματα –όντως υπάρχουν όλα αυτά, εξάλλου συνάδελφοί μας είναι, για να το πούμε και ξεκάθαρα– διότι καταβάλλουν μια μεγάλη προσπάθεια.

Και επιπλέον να έχουμε υπ' όψιν μας, αγαπητή συνάδελφε, ότι στις επιζωοτίες δεν είναι μόνο οι κτηνιάτροι. Είναι πάρα πολλοί οι οποίοι εμπλέκονται σε αυτήν τη διαδικασία και καλό είναι να μην φορτώνουμε όλα τα προβλήματα στους κτηνιάτρους. Τώρα, όσον αφορά τα ζητήματα υποστελέχωσης και όλα αυτά, συμ-

φωνώ μαζί σας. Στη δευτερολογία θα σας πω περισσότερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Τον λόγο έχει η κ. Βράντζα για τρία λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΒΡΑΝΤΖΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, προφανώς όσα λέω δεν τα λέω μόνο ως πολίτης και ως εκλεγμένη Βουλευτής, τα λέω και ως κτηνίατρος που είκοσι χρόνια ασχολούμαι με τον πρωτογενή τομέα. Μακριά από εμένα συντεχνιακές λογικές και υπεράσπιση μικροσυμφερόντων και συντεχνιακών συμφερόντων. Ξέρω τη βούλησή σας, ξέρω και τη βούληση της Κυβέρνησης, ξέρω και την πολιτική απόφαση που έχουμε πάρει για να βοηθήσουμε τον κλάδο της κτηνοτροφίας και τον πρωτογενή τομέα, αλλά θεωρώ...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Μπορώ να μιλάω στον Υπουργό και να με ακούει όταν αναπτύσσω την ερώτησή;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Κύριε Θεωνά, γίνεται επίκαιρη ερώτηση και πρέπει να ακούσει ο Υπουργός.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΕΩΝΑΣ: Αν ζητούσα να κάνω μία παρατήρηση δεν θα μου δίνετε τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Γιατί, ζητήσατε τον λόγο και σας αρνήθηκε κάποιος; Δεν είναι σωστό απέναντι στη συνάδελφό σας. Μπορούσατε να περιμένετε να τελειώσει, να αναγνώσω την επόμενη ερώτηση και να ρωτήσετε τον Υπουργό ό,τι θέλετε.

Συγγνώμη, κυρία συνάδελφε, συνεχίστε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΒΡΑΝΤΖΑ: Συνεχίζω, ευχαριστώ.

Είναι πραγματικά άδικο λοιπόν, κύριε Υπουργέ, αυτή η εκπροσώπηση πολιτικής βούληση και η δική σας και του Πρωθυπουργού να σκοντάφτει και είναι μεγάλη η προσπάθεια που γίνεται από αρκετούς ανθρώπους, δεν το αμφισβητώ αυτό και το ξέρω και από την άλλη μεριά- στη γραφειοκρατία, στην ανεπάρκεια και ενίοτε σε μικρά και μεγάλα συμφέροντα. Και αυτό που λέω το εννοώ και δεν λέω πράγματα που δεν τα έχω προηγουμένως ερευνησει.

Θα σας αναφέρω, λοιπόν, κάποια παραδείγματα συγκεκριμένα που δείχνουν όλα αυτά που ισχυρίζομαι. Προφανώς δεν θα έχετε απάντηση να μου δώσετε σήμερα. Νομίζω όμως ότι πρέπει να ακουστούν και κατά τη γνώμη μου θα τα διερευνούσα κιόλας.

Αυτό το διάστημα που μιλάμε στα δημόσια κτηνιατρεία υπάρχει έλλειψη αντιδραστηρίων για την εξέταση της ενζωτικής λεύκωσης και της φυματίνης, η οποία φυματίνη είναι ένα σκεύασμα που χρησιμοποιείται για την εξέταση της φυματίωσης των βοοειδών και οι δύο εξετάσεις αυτές είναι απαραίτητες για τη μετακίνηση των βοοειδών.

Είμαστε σε περίοδο που γίνονται μεταβιβάσεις των ζώων. Το ξέρετε. Αυτή η έλλειψη, λοιπόν, σε αυτήν τη χρονική συγκυρία έχει προκαλέσει τεράστια οικονομική ζημιά γιατί δεν μπορεί να γίνει κανενός είδους αγοραπωλησία ούτε για μεταβίβαση ούτε για μετακίνηση ούτε για πώληση εντός της χώρας.

Ταυτόχρονα, υπάρχει έλλειψη για τη βρουκέλλωση. Για τη βρουκέλλωση κάποιος πρέπει να απολογηθεί, κύριε Υπουργέ, γι' αυτό που γίνεται στη χώρα. Έχουμε κρούσματα και σε ανθρώπους. Ταυτόχρονα υπάρχει έλλειψη τώρα για το εμβόλιο το Rev-1 το εμβόλιο των προβάτων της βρουκέλλωσης. Ξανά η συγκυρία είναι κακή, γιατί τώρα μπορούμε να εμβολιάσουμε τα πρόβατα και τις γίδες για τη βρουκέλλα, γιατί τώρα δεν είναι έγκυα.

Δεύτερο παράδειγμα. Εμβολιακό πρόγραμμα βρουκέλλωσης βοοειδών. Έχουμε πολλά διαφορετικά καθεστώτα, επιτομή, κατά τη γνώμη μου, της γραφειοκρατίας, της πολυπλοκότητας και της αναποτελεσματικότητας και πολύ κακή επιστημονική προσέγγιση του θέματος. Χαρακτηριστικό του χάους, φαντάζομαι το ξέρετε, είναι ότι πρόσφατα δικαιώθηκε μία ομάδα κτηνοτρόφων από το Σ.τ.Ε., γιατί χωρίς σαφή επιστημονικό λόγο άλλαξε το καθεστώς εμβολιασμού στην περιοχή που ήταν και οι άνθρωποι σταμάτησαν να μπορούν να πουλήσουν ζώα σε άλλες εκτροφές.

Όσον αφορά το πρόγραμμα για τα αιγοπρόβατα, της βρουκέλλωσης, το οποίο ούτως ή άλλως παρέπαιε, ξεκίνησε να εφαρμόζεται με την αφορμή που σας είπα πριν, με τις εξαγωγές, και τινάχτηκε στον αέρα κυριολεκτικά μετά την προσφυγή των δημοσίων κτηνιάτρων στο Σ.τ.Ε. κατά του κτηνιάτρου εκτροφής.

Μάλιστα, η επίδειξη του συντεχνιακού ζήλου, γιατί λέτε ότι είμαστε όλοι συνάδελφοι, είχε σαν αποτέλεσμα η πλειοψηφία των περιφερειακών κτηνιατρικών υπηρεσιών να «παγώσει» τους εμβολιασμούς για ορισμένους μήνες, ακόμα και σε περιοχές που είχαμε κάνει εκκρίζωση, ακόμα και σε περιοχές που είχαμε κοπάδια καθαρά, τώρα να έχουμε ζώα και πυρήνες μολυσμένων.

Υγειονομικός έλεγχος εισαγόμενων ζώων. Η χώρα απαιτεί μόνο έλεγχο για ζωνοδόσους και δεν απαιτεί έλεγχο, εννοώ εργαστηριακό έλεγχο, για συγκεκριμένα νοσήματα τα οποία προκαλούν σοβαρό πρόβλημα στους κτηνοτρόφους. Λέω, για παράδειγμα, το Bvd στα βοοειδή. Απαιτεί μόνο ένα υγειονομικό πιστοποιητικό. Ξέρετε τι σημαίνει αυτό. Σημαίνει ότι οι εισαγωγείς οι οποίοι είναι νόμιμοι και ευσυνείδητοι αντιμετωπίζουν αθέμιτο ανταγωνισμό και τελικά, οι κτηνοτρόφοι ξέρετε ότι έχουν σοβαρότατο πρόβλημα και με το Bvd και με τη Maedi στα πρόβατα, αντιμετωπίζουν πρόβλημα με ασθένειες και με απώλειες που έχουν στο κοπάδι τους.

Θα σας πω και για μια γνωστή βιομηχανία απάτης, φαντάζομαι την ξέρετε, με υποτιθέμενα φυματικά ζώα, τα οποία οδηγούνται σε υποχρεωτική σφαγή, αποζημιώνονται και ξαναπωλούνται.

Υπάρχει και τρόπος να τα αποφύγουμε όλα αυτά. Θα τελειώσω με αυτό. Άδειες διακίνησης των ζώων. Είναι χειρόγραφοι, κύριε Υπουργέ. Συνεχίζουμε το 2018 -την προηγούμενη εβδομάδα εγκαινιάσαμε μαζί στην Καρδίτσα ένα πιλοτικό πρόγραμμα ψηφιακής, έξυπνης γεωργίας- και ακόμη έχουμε χειρόγραφοι άδειες διακίνησης ζώων, που δεν συνοδεύουν το ζώο πάντα. Οπότε, έχουμε έναν τεράστιο χώρο για παράνομες μετακινήσεις, για εν δυνάμει μετακίνηση μη υγιών ζώων. Εν πάση περιπτώσει, όλο αυτό δημιουργεί ένα πρόσθετο χάος σε όλη τη διαδικασία της κτηνοτροφίας.

Κτηνιατρικά φάρμακα. Η συνταγογράφηση γίνεται, επίσης, χειρόγραφα

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Κυρία συνάδελφε, παρακαλώ αν μπορείτε ολοκληρώστε. Έχουμε φτάσει ήδη στα πέντε λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΒΡΑΝΤΖΑ: Πρέπει να τελειώσω, γιατί δεν έχει νόημα να μην ειπωθούν όλα.

Η συνταγογράφηση κτηνιατρικών φαρμάκων γίνεται χειρόγραφα, γίνεται πλημμελώς, οι δημόσιες υπηρεσίες αντιμετωπίζουν το ζήτημα με ανοχή ή με αδιαφορία. Έχουμε πρόβλημα στην ασφάλεια των τροφίμων, έχουμε διακίνηση φαρμάκων εν δυνάμει επικίνδυνων, έχουμε διακίνηση φαρμάκων που δεν είναι εγκεκριμένα στη χώρα, έχουμε αυξημένο κόστος για τον παραγωγό, έχουμε πώληση από ανθρώπους που δεν είναι κτηνίατροι. Τι σκόπευε να κάνετε γι' αυτό;

Ξαναλέω το παράλογο, παράδοξο και επικίνδυνο γεγονός ότι το ίδιο θεσμικό πλαίσιο σε διαφορετικές περιοχές της χώρας εφαρμόζεται διαφορετικά και η κάθε κτηνιατρική υπηρεσία, ακόμη και στον ίδιο νομό, έχει το δικό της μπαϊράκι. Κι αναρωτιέμαι, λοιπόν, ποια είναι η βούληση και η δυνατότητα της Διεύθυνσης του ΥΠΑΑΤ.

Θα τελειώσω με αυτό που έχω ξαναπεί για τη σήμανση των ζώων. Έχει αποδειχθεί ότι η σήμανση με ενώτια πλαστικά, είτε ηλεκτρονικά είτε όχι, είναι αναποτελεσματική για τη χώρα και εξηγείται με διάφορους τρόπους. Μπορώ να σας το πω και το ξέρετε νομίζω.

Μέχρι τις 18 Ιουλίου του 2019 κάθε κράτος - μέλος πρέπει να δηλώσει τι σήμανση θέλει να ακολουθήσει για τα ζώα. Πρέπει τότε να δηλώσουμε ότι θέλουμε να κάνουμε σήμανση με μη αφαιρούμενα μέσα, ηλεκτρονικά, τα οποία τελικά να μπορούν και να σαρώνονται και να μετακινούνται τα ζώα και να καταγράφονται όλα αυτά στη βάση των δεδομένων.

Κύριε Υπουργέ, τελειώνω και λέω ότι πιστεύω πάρα πολύ -δεν ξέρω τι καταλάβατε- στον θεσμό του δημόσιου κτηνιάτρου και στο ότι πρέπει να γίνονται πολλά στα δημόσια κτηνιατρεία. Η απαξίωση, όμως, του κτηνιατρικού επαγγέλματος και του δημόσιου λειτουργού ξεκινάει εκ των έσω κι αν δεν το προλάβουμε, αφήνουμε χώρο για να δημιουργηθούν οικονομικά συμφέροντα, τα οποία πληρώνει ακριβώς ο Έλληνας κτηνοτρόφος.

Ο θεσμός του κτηνιάτρου εκτροφής, ενώ θα πληρώνει ο Έλληνας κτηνοτρόφος, αν σχεδιαστεί ορθολογικά, μπορεί να βοη-

θήσει πραγματικά και να επιστρέψουν αυτά τα λεφτά στην κτηνοτροφία και στον παραγωγό.

Οι ερωτήσεις που σας κάνω είναι οι ίδιες, γιατί δεν πήρα απαντήσεις. Οπότε, περιμένω να μου πείτε τι προτίθεστε να κάνετε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Όλα αυτά που περιγράψατε, κυρία συνάδελφε, έχουν ως σημείο αναφοράς αυτό που συμφωνούμε. Η υποστελέχωση, ειδικά του κτηνιατρικού προσωπικού, είναι γνωστή σε όλους και βεβαίως, είναι ένα ζήτημα που αφορά τη δημόσια διοίκηση στο σύνολό της. Μη βρίσκουμε δηλαδή ότι οτιδήποτε είναι θέμα του Υπουργού για το πώς θα μπορέσει να κάνει προσλήψεις. Το αντιλαμβάνεστε. Όλοι το αντιλαμβάνονται.

Άρα εμείς αυτό που κάνουμε είναι ότι εξαντλούμε όλες τις δυνατότητες που έχουμε. Και θέλω να σας υπενθυμίσω τους περιορισμούς που έχουμε. Έχουμε υπογράψει κάποιες συμφωνίες. Μας έχουν επιβληθεί περιορισμοί. Έχουμε, για παράδειγμα, μία πρόσληψη ανά πέντε αποχωρήσεις το 2016, ανά τέσσερις αποχωρήσεις το 2017, ανά τρεις αποχωρήσεις το 2018. Άρα έχουμε αυτό το πρόβλημα.

Επίσης, εμείς έχουμε ζητήσει πρόσφατα, για να καλύψουμε τις ανάγκες μας, την πρόσληψη τριάντα πέντε κτηνιάτρων στις κεντρικές υπηρεσίες και εκατόν πενήντα κτηνιάτρων για τις περιφερειακές ενότητες και μάλιστα βάζοντας τη διαδικασία που προβλέπεται στα θέματα υγείας. Δεν ζητάμε άλλο προσωπικό πλην κτηνιάτρων αυτήν την ώρα. Ό,τι μπορεί, να μας δοθεί για να καλύψουμε θέσεις κτηνιάτρων. Αυτό το ξέρουμε όλοι.

Έχουμε επιπλέον εξασφαλίσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τη χρηματοδότηση για την εφαρμογή προγράμματος επιτήρησης για τέσσερα νοσήματα, δηλαδή αφθώδη πυρετό, οζώδη δερματίτιδα των βοοειδών, πανώλη των μικρών μηρυκαστικών και την ευλογιά και προσπαθούμε, χρησιμοποιώντας αυτά τα προγράμματα, να γλιτώσουμε όσο γίνεται τις επιπτώσεις στον ζωικό πληθυσμό.

Επίσης, σε συνεργασία με το Υπουργείο Εσωτερικών -είναι εδώ και ο αρμόδιος Υπουργός- έχει αποσταλεί επιστολή στις περιφέρειες της χώρας -και θα σας την καταθέσω για να τη δείτε- όπου λοιπόν ζητάει ξεχωριστά και κατά προτεραιότητα τα αιτήματά τους για την κάλυψη των αναγκών σε κτηνιατρικό προσωπικό ιδιωτικού δικαίου, στο πλαίσιο της άμεσης αντιμετώπισης των προβλημάτων που εμείς βάζουμε και έχουν ιδιαίτερα σχέση με θέματα πρόσσης της δημόσιας υγείας, διασφάλισης της υγείας του ζωικού κεφαλαίου. Και ήδη -θα δείτε- έχει ανταποκριθεί μία περιφέρεια. Περιμένει απάντηση από τις υπόλοιπες περιφέρειες.

Βάλατε ένα θέμα που αφορά τον κτηνίατρο εκτροφής. Δεν έχει ενεργοποιηθεί ο συγκεκριμένος θεσμός που προβλέπει την πρόσληψη τετρακοσίων πενήντα κτηνιάτρων, γιατί κατά της απόφασής μας για την εφαρμογή του συγκεκριμένου θεσμού έχει προσφύγει η Πανελλήνια Ένωση Κτηνιάτρων Δημοσίων Υπαλλήλων στο Συμβούλιο της Επικρατείας. «Πάγωσε» από την ώρα που έγινε η προσφυγή.

Εγώ αυτό που έχω να σας ανακοινώσω -το έμαθα δύο - τρεις ώρες πριν έρθω εδώ- είναι ότι δημοσιοποιήθηκε η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας. Δεν έγινε δεκτή η προσφυγή της Ένωσης Κτηνιάτρων Δημοσίων Υπαλλήλων. Άρα εμείς μόλις παραλάβουμε την απόφαση, θα εξετάσουμε εάν θα πρέπει να επικαιροποιηθεί το θεσμικό πλαίσιο που προβλέπουμε -διότι έχει περάσει κάμποσος χρόνος από τότε- και θα προχωρήσουμε άμεσα στην υλοποίηση. Είναι θετικό το ότι θα έχουμε άλλους τετρακοσίων πενήντα κτηνιάτρους εκτροφής, που με την υπηρεσία τους θα καλύπτουν ανάγκες του ζωικού πληθυσμού.

Βάλατε, επίσης, το θέμα της συνένωσης των υπηρεσιών του κέντρου με τις περιφέρειες. Είναι ένα θέμα που το έχουμε καταθέσει στον Υπουργό Εσωτερικών. Εν όψει της παρέμβασης που σχεδιάζει στον «ΚΑΛΙΚΡΑΤΗ», περιμένουμε και εμείς προς αυτή την κατεύθυνση να γίνει δεκτό το αίτημά μας, κύριε Υπουργέ.

Ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τρο-

φίμων κ. Ευάγγελος Αποστόλου καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα επιστολή, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», σαράντα εννέα μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 62ο Δημοτικό Σχολείο Αθήνας.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Πριν προχωρήσουμε, θα σας ενημερώσουμε για τη διαδικασία. Παρακολουθείτε τη διαδικασία των επικαίρων ερωτήσεων. Ο εκάστοτε Βουλευτής βρίσκει ένα θέμα και το αναπτύσσει και ο Υπουργός οφείλει να απαντήσει για αυτά τα μείζονα θέματα που απασχολούν την καθημερινότητά μας. Συγκεκριμένα τώρα παρακολουθείτε ερωτήσεις που αφορούν την αγροτική ανάπτυξη, τα τρόφιμα και την κτηνοτροφία και απαντά ο αρμόδιος Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, κ. Ευάγγελος Αποστόλου.

Συνεχίζουμε με την τελευταία ερώτηση που θα απαντήσει ο Υπουργός. Είναι η δεύτερη με αριθμό 476/17-10-2017 ερώτηση του κύκλου των αναφορών και ερωτήσεων του Βουλευτή Ροδόπης της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ κ. Αχμέτ Ιλχάν προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Αποζημιώσεις κτηνοτρόφων Π.Ε. Ροδόπης που επλήγησαν από την ευλογία των προβάτων κατά το έτος 2014».

Τον λόγο έχει ο κ. Αχμέτ Ιλχάν για δύο λεπτά.

ΑΧΜΕΤ ΙΛΧΑΝ: Κύριε Υπουργέ, όπως είπε και ο Πρόεδρος, η ερώτησή μας αφορά τις αποζημιώσεις των κτηνοτρόφων της Ροδόπης που επλήγησαν από ευλογία των προβάτων το έτος 2014.

Κύριε Υπουργέ, σας είχαμε καταθέσει μία ερώτηση ακόμα στις 17-10-2017 η οποία βέβαια πάλι, όπως πολλές ερωτήσεις που έχουμε καταθέσει, έχει μείνει χωρίς να απαντηθεί. Δυστυχώς, θέλω πριν αναπτύξω την ερώτησή μου να σας εκφράσω τη μεγάλη δυσανεμία των Βουλευτών της Αντιπολίτευσης κυρίως στους οποίους δεν απαντάτε, κύριε Υπουργέ, και υποχρεούμαστε με επίκαιρη ερώτηση να επανέλθουμε στο θέμα αυτό.

Όσον αφορά την ερώτησή μας, στις 18-12-2014 η Διεύθυνση Κτηνιατρικής Περιφέρειας, κύριε Υπουργέ, απέστειλε στη Διεύθυνση Υγείας, δηλαδή σε εσάς, στο Υπουργείο, όλες τις επικαιροποιημένες καταστάσεις με τους δικαιούχους των αποζημιώσεων για την καταστροφική ζωνόσση της ευλογιάς των προβάτων στη Ροδόπη. Έκτοτε οι ενενήντα τέσσερις δικαιούχοι αποζημίωσης, που καταγράφονται στον αριθμό πρωτοκόλλου που έχετε επίσημα στο αρχείο σας, παραμένουν απλήρωτοι, κύριε Υπουργέ, παρά το γεγονός ότι έχουν παρέλθει τρία χρόνια από την τεράστια καταστροφή που υπέστη το ζωικό τους κεφάλαιο -έχουν περάσει, κύριε Υπουργέ, πάνω από τρία χρόνια, συνολικά πάμε στα τέσσερα χρόνια- και παρά τις επανειλημμένες οχλήσεις τους. Έχουν πάει οι κτηνοτρόφοι αυτοί επανειλημμένες φορές στη διεύθυνση στη Ροδόπη.

Πότε θα πληρωθούν και γιατί δεν πληρώνονται; Η απάντηση των υπηρεσιών είναι γνωστή: «Το θέμα βρίσκεται στο Υπουργείο, έχουμε στείλει εμείς αρμοδίως όλα τα έγγραφα και δυστυχώς περιμένουμε, περιμένουμε, περιμένουμε».

Σας καταθέτουμε ερώτηση στη Βουλή εγγράφως για να ενημερώσουμε και εμείς τους συμπολίτες μας ποια είναι η κατάσταση τελικά και γιατί δεν πληρώνονται και αν θα πληρωθούν και εσείς απαξιώνετε τον ρόλο του Βουλευτή, δεν απαντάτε.

Σας καλώ σήμερα εδώ να δώσετε μία απάντηση σε αυτό το θέμα, τι γίνεται με αυτούς τους κτηνοτρόφους, γιατί αυτοί οι άνθρωποι εδώ και τρία - τέσσερα χρόνια, παρ' όλο που είναι ad hoc δεδομένο, η αποζημίωσή τους είναι δεδομένη, δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα, παρά ταύτα δεν έχουν πληρωθεί στους κωδικούς τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύ-

ριο συνάδελφο.

Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για την πρωτολογία του, για τρία λεπτά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Κύριε συνάδελφε, πριν σας απαντήσω πώς θα λύσουμε το πρόβλημα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε μερικά πράγματα, πράγματα που δείχνουν πόσο επιπόλαια χειρίστηκαν το συγκεκριμένο θέμα οι προηγούμενες κυβερνήσεις. Δεν δημιουργήσαμε εμείς το πρόβλημα. Το βρήκαμε και κυρίως το βρήκαμε σε αυτήν τη δύσκολη κατάσταση εξαιτίας του κακού χειρισμού. Και θα σας αναφέρω μερικά.

Πρώτον, οι πληρωμές όλων των έγκλειστων ζώων από τα μέτρα της ευλογιάς για τα έτη 2013 - 2014 και 2015 αφορούσαν αποζημίωση των κτηνοτρόφων που κρατούσαν τα ζώα μέσα στις εγκαταστάσεις - εκμεταλλεύσεις τους, με αποφάσεις των κτηνιατρικών αρχών στη ζώνη προστασίας, δηλαδή στα τρία χιλιόμετρα. Αυτό ήταν απόφαση των κτηνιατρικών αρχών.

Δεύτερον, η δαπάνη δεν προβλέφθηκε από την τότε κυβέρνηση, γι' αυτό και δεν προβλέπεται ως επιλέξιμη μέσα στην κοινή υπουργική απόφαση οικονομικών ενισχύσεων που χορηγούνται λόγω λήψης μέτρων εξυγίανσης.

Τρίτον, παρ' όλα αυτά, η τότε πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων θέλησε να αποζημιώσει κατά κάποιον τρόπο τους κτηνοτρόφους στη βάση κάποιων προτάσεων που είχαν γίνει από τις περιφερειακές κτηνιατρικές υπηρεσίες ως μέτρο για την αντιμετώπιση της ευλογιάς, κίνητρο για να κρατούν τα ζώα μέσα και παράλληλα ενίσχυση των κτηνοτρόφων για αγορά ζωοτροφών.

Τέταρτον, το ποσό αποζημίωσης κυμάνθηκε για άλλους στα 10 ευρώ για άλλους στα 5,5 έως 6,5, ανάλογα με τις πιστώσεις που εξασφάλιζε κάθε φορά η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης. Δεν υπήρχε μία σταθερότητα. Μπορούσε να εξασφαλίσει πιστώσεις; Έδινε.

Η προέλευση των πιστώσεων ήταν από διαφορετικές πηγές, από το *de minimis* ή από άλλες πιστώσεις του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης.

Επίσης, οι πληρωμές γίνονταν απευθείας από τον ΟΠΕΚΕΠΕ ή από το Υπουργείο, χωρίς να συντάσσονται καταστάσεις πληρωμών από την κτηνιατρική υπηρεσία, με βάση τα αρχεία που στέλνονταν συγκεντρωτικά από όλη την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Στην υπηρεσία δεν ερχόταν κοινοποίηση πληρωμών και σύμφωνα με ενημέρωση από την κτηνιατρική υπηρεσία αρμοδιότητας της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, μόνο μερικές φορές από την εν λόγω περιφερειακή υπηρεσία ο ΟΠΕΚΕΠΕ ζητούσε πληροφορίες για να διορθωθούν κάποια λάθη που υπήρχαν στις καταστάσεις που στέλνονταν από τον οργανισμό. Ποιοι πληρώθηκαν, πότε πληρώθηκαν και ποια είναι τα ποσά πληρωμής, η Περιφερειακή Κεντρική Κτηνιατρική Υπηρεσία της Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης, δυστυχώς, το μάθαμε από τους ίδιους τους κτηνοτρόφους.

Επίσης, στις υπηρεσίες μας, λόγω της εμπλοκής τους, δεν έχουν καταρτιστεί ανάλογα αρχεία στους φακέλους μας, που να επιβεβαιώνουν ή μη τις εν λόγω πληρωμές.

Τι κάνουμε τώρα; Κύριε συνάδελφε, όντως υπάρχει ένα πρόβλημα. Αρα, όπως το αντιλαμβάνεστε, έχουμε και δυσκολίες να δώσουμε κρατικές ενισχύσεις χωρίς την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Γιατί, εάν κάνουμε κάτι τέτοιο, θα επαναφέρουμε καταστάσεις σαν και αυτές που είχαμε παλιότερα με τα πρόστιμα και τους καταλογισμούς που έμπαιναν στη χώρα μας.

Εμείς, όμως, παρ' όλα αυτά, διερευνούμε στο Υπουργείο τις δυνατότητες να χορηγηθεί κάποια στοχευμένη ενίσχυση. Το τονίζω, κάποια στοχευμένη ενίσχυση για την απώλεια του εισοδήματος, που όντως υπήρχε για τους κτηνοτρόφους. Όμως, όπως αντιλαμβάνεστε, ότι σε μία ώρα που υπάρχουν και δημοσιονομικές δυσκολίες δεν γίνεται άμεσα. Πάντως, είναι ένα ζήτημα που μας απασχολεί και ειλικρινά σας λέω, θα βρούμε κάποιον τρόπο αντίστοιχα - γιατί δεν είναι μεγάλα τα ποσά - να μπορέσουμε να αποζημιώσουμε τους συγκεκριμένους κτηνοτρόφους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Ιλχάν, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΑΧΜΕΤ ΙΛΧΑΝ: Κύριε Υπουργέ, χαίρομαι κατ' αρχάς που αναγνωρίζετε ότι αυτοί οι άνθρωποι έχασαν ένα εισόδημα και ότι υπάρχει το πρόβλημα.

Περιγράψατε για τρία - τέσσερα λεπτά μία χαώδη κατάσταση, κύριε Υπουργέ, που επικρατεί στην Περιφέρεια της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης όσον αφορά τις υπηρεσίες. Είπατε ότι οι δαπάνες δεν προβλέφθηκαν από την προηγούμενη κυβέρνηση, είπατε ότι δεν υπάρχει συντονισμός, είπατε ότι το ποια ποσά πληρώθηκαν τα έμαθε το Υπουργείο και οι υπηρεσίες του Δημοσίου από τους κτηνοτρόφους.

Μα, κύριε Υπουργέ, είναι κατάσταση αυτή εδώ πέρα; Εσείς τρία χρόνια είστε Υπουργός, είστε Κυβέρνηση. Ωραία, εγώ αναγνωρίζω ότι μπορεί να μην προβλέφθηκαν από την προηγούμενη κυβέρνηση δαπάνες και κακώς δεν αναγνωρίστηκαν. Όντως, υπάρχουν προβλήματα στη διοίκηση και διαχείριση των κονδυλίων ή στον συντονισμό των υπηρεσιών, όσον αφορά τον ΟΠΕΚΕΠΕ, τον ΕΛΓΑ ή άλλες υπηρεσίες και την Κτηνιατρική. Όμως, εσείς δεν έπρεπε να έχετε έναν σχεδιασμό, ένα χρονοδιάγραμμα, ένα όραμα, ένα καθεστώς, ούτως ώστε να μην ταλαιπωρούνται οι πολίτες; Τι φταίει δηλαδή σήμερα οι Έλληνες κτηνίατροι, οι πολίτες, απ' αυτή τη χαώδη κατάσταση που περιγράψατε; Δηλαδή, όπως λέμε στο χωριό μου, τη νύφη ποιος θα την πληρώσει; Ποιος ευθύνεται εδώ πέρα για όλη αυτή την κατάσταση;

Τελικά, εσείς ο ίδιος αποδεχθήκατε και παραδεχθήκατε ότι οι προηγούμενες κυβερνήσεις πλήρωναν από διάφορες πιστώσεις του Υπουργείου. Δεν μπορούσε να προβλεφθεί μία πίστωση; Έπρεπε δηλαδή εμείς να φέρουμε το θέμα εδώ με επίκαιρη ερώτηση, για να μεριμνήσετε;

Κύριε Υπουργέ, εδώ ο ελληνικός λαός μάς ακούει. Ρίξτε την ευθύνη στο δημόσιο και στη διοίκηση, στην οποία προίτασθε - σας το ξαναλέω - για όλο αυτό το κακό που συμβαίνει και για τη μη πληρωμή τους. Θα ήθελα μια πιο πειστική απάντηση, γιατί αυτή η κατάσταση, όχι μόνο δεν θα πείσει τους κτηνοτρόφους επάνω, αλλά θα τους εξαγριώσει ακόμη περισσότερο, θα τρελαθούν, όπως λέμε και θα πουν, καλά εμείς φταίμε για όλη αυτή την κατάσταση;

Οπότε, κύριε Υπουργέ, περιμένουμε μία πιο πειστική απάντηση και χρονοδιάγραμμα. Δηλαδή εσείς είπατε για μία στοχευμένη ενίσχυση, το καταλαβαίνω, αλλά αυτή η στοχευμένη ενίσχυση τι είναι και πότε θα γίνει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο συνάδελφο και για την συνέπειά του στον χρόνο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά για να δευτερολογήσετε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Κύριε συνάδελφε, είτε δεν θέλετε να με καταλάβετε είτε θέλετε για επικοινωνιακούς λόγους να δημιουργήσετε μία εικόνα ότι εμείς δεν κάναμε τίποτα.

Εγώ σας λέω ένα πράγμα, ότι όλο αυτό το μπάχαλο που συζητήσαμε προηγουμένως είναι ένα ζήτημα που αφορά λειτουργίες άλλων εποχών. Εμείς, ιδιαίτερα στα θέματα των κοινοτικών ενισχύσεων, βρήκαμε εκκρεμότητες από το 2008. Συνεπώς δεν είναι εύκολο, πόσω μάλλον όταν για να πληρώσεις, ιδιαίτερα εκτός των πόρων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, πρέπει και να στοιχειοθετήσεις το συγκεκριμένο θέμα και ταυτόχρονα να ζητήσεις την άδεια. Διότι, εάν δεν έχουμε την άδεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, επαναλαμβάνω ότι τα πρόστιμα και οι καταλογισμοί θα μας πέφτουν στο κεφάλι.

Άρα δώστε μας τη δυνατότητα να δούμε το θέμα. Ήδη έχουμε φθάσει μέχρι την εποχή 2014 - 2015, που έχουμε κλείσει όλες αυτές τις εκκρεμότητες και βάζουμε μία τάξη.

Επιτέλους, τώρα ξέρει ο Έλληνας αγρότης και ο κτηνοτρόφος πότε θα πληρωθεί και πόσα θα πληρωθεί. Άρα τώρα μόνο ένα μπράβο έπρεπε να μας πείτε για το ότι όλες αυτές τις εκκρεμότητες, που έρχονται από παλιά, προσπαθούμε σιγά, σιγά να τις λύνουμε. Τα υπόλοιπα που αφορούν τον κοινοβουλευτικό έλεγχο, άλλες ώρες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω

δυτικά θεωρείται, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Καλοκαιρινό Εργαστήριο Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, δέκα οχτώ μαθήτριες και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 35^ο Δημοτικό Σχολείο Αθήνας.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Πριν εισέλθουμε στην επόμενη επίκαιρη ερώτηση, θα μου επιτρέψετε να αναγνώσω κάποιες επίκαιρες ερωτήσεις που δεν θα συζητηθούν. Αιτία: κωλύματα Υπουργών λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων.

Η πέμπτη με αριθμό 1326/16-3-2018 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Β' Αθηνών των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Αθανασίου Παπαχριστόπουλου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Αστυνομικοί στη φύλαξη VIP προσώπων», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του Υπουργού κ. Τόσκα.

Η τρίτη με αριθμό 1316/13-3-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Αχαΐας της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ κ. Θεόδωρου Παπαθεοδώρου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Αυξάνεται η ανασφάλεια σε περιοχές της Πάτρας», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του Υπουργού κ. Τόσκα.

Η δέκατη με αριθμό 1286/12-3-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Χανίων του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αντωνίου Μπαλμενάκη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Κάλυψη κενών στο Πυροσβεστικό Σώμα από επιλαχόντες του διαγωνισμού 2011», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του Υπουργού κ. Τόσκα.

Η ενδέκατη με αριθμό 1149/26-2-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Β' Πειραιά του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Ιωάννη Λαγού προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Γνωστή από παρακρατικό ιστότοπο έγινε η πρωτοφανής επίθεση στο Α.Τ. Καισαριανής», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του Υπουργού κ. Τόσκα.

Η δωδέκατη με αριθμό 1159/27-2-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Κιλκίς της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Γεωργαντά προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Προβλήματα στη λειτουργία του Τμήματος Συνοριακής Φύλαξης (Τ.Σ.Φ.) Παιονίας», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του Υπουργού κ. Τόσκα.

Η δέκατη τέταρτη με αριθμό 1151/26-2-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Κιλκίς του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Χρήστου Χατζησάββα προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Ερωτήματα σχετικά με την υπόθεση πράκτορα βάσει αποκαλύψεων του Π. Καμμένου», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του Υπουργού κ. Τόσκα.

Επίσης, η πρώτη με αριθμό 1333/19-3-2018 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Γρεβενών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χρήστου Μπιγιάλα προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Ασφάλιση με εργοστάσιο σε χειριστές-οδηγούς αγροτικών μηχανημάτων», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος της Υπουργού Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κ. Ευτυχίας Αχτσιόγλου.

Ομοίως, η έκτη με αριθμό 1328/16-3-2018 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης της Ένωσης Κεντρώων κ. Ιωάννη Σαριδή προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Επιστημονική τεκμηρίωση Υπουργικής Απόφασης περί μείωσης ποσοστού αναπηρίας για άτομα που βρίσκονται στο φάσμα του αυτισμού», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του Υπουργού κ. Πετρόπουλου.

Η δεύτερη με αριθμό 1366/20-3-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Θεσπρωτίας της Νέας Δημοκρατίας κ. Βασιλείου Γιόγιακα προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Στέρωση συντάξεων και επιδομάτων λόγω οφειλόμενων ασφαλιστικών εισφορών», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του Υπουργού κ. Πετρόπουλου.

Η τέταρτη με αριθμό 1361/20-3-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Β' Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χρήστου Κατσώτη προς την Υπουργό Εργα-

σίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Κατάργηση του άρθρου 12 του ν.4387/2016 και των τροποποιήσεων του νόμου του Υπουργείου Οικονομικών "Ρυθμίσεις για την αγορά παιγνίων"», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του Υπουργού κ. Πετρόπουλου.

Στη συνέχεια θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 3484/201/13-2-2018 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του κύκλου αναφορών και ερωτήσεων του Βουλευτή Χίου της Νέας Δημοκρατίας κ. Νότη Μηταράκη προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Επιχορήγηση ΝΠΔΔ (νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου) χωρίς κριτήρια και διαδικασίες».

Στην ερώτηση θα απαντήσει η Αναπληρώτρια Υπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κ. Θεανώ Φωτίου.

Κύριε Μηταράκη, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύρια Υπουργέ, όπως είχαμε συζητήσει πρόσφατά στην Ολομέλεια της Βουλής σε νομοσχέδιο που καταθέσατε, με ευθεία διάταξη που εισάγατε με τον ν.4368/2016 δώσατε τη δυνατότητα στην Υπουργό Εργασίας να επιχορηγεί από τον κρατικό προϋπολογισμό μη κυβερνητικές οργανώσεις, που δραστηριοποιούνται στον χώρο των θεμάτων της εργασίας. Αυτός ο νόμος δεν έθετε προϋπόθεση, κανένα κριτήριο, καμμία διαδικασία και κανένα όριο χρηματοδότησης.

Ήρθατε με τον ν.4520/2018 με μία διάταξη που εμείς καταψήφισαμε και κάνατε μια νομοτεχνική βελτίωση που, σύμφωνα με κάποιους νομικούς, παρέλκει και εισάγετε κάποιες μίνιμουμ προϋποθέσεις που υπήρχαν ήδη από το 2014 να εφαρμόζονται και σε αυτές τις επιχορηγήσεις.

Σας ζητήσα τότε στην επιτροπή να μας πείτε από την ψήφιση του νόμου το 2016 ποιες μη κυβερνητικές οργανώσεις επιχορηγήθηκαν κάνοντας χρήση αυτής της ευθείας διάταξης. Μου είπατε τότε να πάω στον κοινοβουλευτικό έλεγχο, αν θέλω απατήσεις, και πήγα. Στις 13 Φεβρουαρίου κατέθεσα ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων, την οποία ούτε αυτή απαντήσατε εντός της προβλεπόμενης από τον Κανονισμό της Βουλής προθεσμίας.

Έρχομαι, λοιπόν, σήμερα εδώ και την κάνω επίκαιρη αυτή την ερώτηση και ζητάω αυτά τα συγκεκριμένα στοιχεία: Πόσα και ποια νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου επιχορηγήθηκαν βάσει του ν.4368/2016; Ποιο είναι το ποσό που έχει δοθεί συνολικά και ανά ΜΚΟ; Με ποια κριτήρια και με ποιες διαδικασίες; Έχουν εφαρμοστεί οι προϋποθέσεις του ν.4731/1999 σε αυτές τις επιχορηγήσεις;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο συνάδελφο.

Κύρια Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ (Αναπληρώτρια Υπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κύριε Μηταράκη, ήρθα σήμερα εδώ, ακριβώς για να αρθούν όλες οι καχυποψίες και –φαντάζομαι– οι λανθασμένες κρίσεις σας ως προς τον τίτλο της ερώτησής σας, ο οποίος είναι και εσφαλμένος και παραπλανητικός. «Επιχορήγηση νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου χωρίς κριτήρια και διαδικασίες».

Κύριε Μηταράκη, όπως ξέρετε, δεν υπάρχει τέτοια πιθανότητα στο ελληνικό κράτος, διότι συντρέχουν πολλοί νόμοι για να επιχορηγηθεί ένα νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου.

Σήμερα, λοιπόν, είμαι εδώ όχι μόνο για να σας δώσω όλα τα στοιχεία, διότι ζητούσατε πληθώρα στοιχείων, που δεν ήταν εύκολο οι υπηρεσίες μας να τα έχουν έτοιμα και άρα τα έχω φέρει και θα τα καταθέσω προφανώς, αλλά και για να ξεκαθαρίσουμε τι ακριβώς συμβαίνει.

Ο ν.2646/1998 καθόριζε ποια νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα δύνανται να επιχορηγούνται από το δημόσιο. Δηλαδή έλεγε ότι μόνο οι πιστοποιημένοι μέσω ΕΚΚΑ φορείς μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν. Δεν καθόριζε κανένα κριτήριο, προϋποθέσεις και όρους.

Με τον ν.2731/1999 τίθενται κάποιες πρώτες προϋποθέσεις για τη χρηματοδότηση. Όμως, απ' αυτό που αναφέρετε, εάν ακο-

λουθήθηκαν οι περιορισμοί και τα κριτήρια που τίθενται με το άρθρο 12 παρ. 3 του ν.2731/1999 στο σημείο 4 της ερώτησής σας, αγνοείτε –φαίνεται– ότι αυτός ο νόμος έχει αντικατασταθεί με δικό σας νόμο, τον ν.4170/2013. Άρα το νομικό καθεστώς με το οποίο δίνουμε σήμερα επιχορηγήσεις, ακολουθείται κατ' αρχάς από τον ν.2731/1999, από τον ν.4170/2013 και από τις εξειδικευμένες τροπολογίες που έχουμε κάνει στον ν.2646/2016.

Τι κάναμε στην τροπολογία, κύριε Μηταράκη; Δεν αλλάξαμε κανένα κριτήριο, καμία προϋπόθεση από τους προϋπάρχοντες νόμους. Εφαρμόζουμε ακριβώς τους προϋπάρχοντες νόμους, οι οποίοι ρητά λέω εδώ ότι είναι ελλιπείς. Δηλαδή, όπως θα εξηγήσω αμέσως μετά, καταθέτοντας και τα στοιχεία που μου ζητήσατε, θα δείτε ότι όλη αυτή η νομοθεσία, δυστυχώς, ορίζει κριτήρια τυπικά, δηλαδή αν είναι πιστοποιημένος ο φορέας, αν έχει καταθέσει το καταστατικό του και άλλα δύο - τρία στοιχεία. Δεν καθορίζει κανένα ποιοτικό κριτήριο, με τι στοιχεία, δηλαδή, χρηματοδοτούνται οι φορείς.

Εμείς κρατήσαμε τα στατιστικά στοιχεία των προηγούμενων ετών και, όπως θα εξηγήσω παρακάτω, συνεχίσαμε να επιδοτούμε με τους ίδιους όρους. Όμως, σήμερα είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε αυτό το περιβάλλον κράτος των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου, ΜΚΟ κ.λπ., που εσείς αφήσατε να γιγαντώνεται και το οποίο κατάντησε σε χίλια εξακόσια τέτοια ιδρύματα, όπως ανακαλύψαμε εμείς μετά τον νόμο που φέραμε πέρσι για ψήφιση και την υποχρεωτική εγγραφή τους σε ηλεκτρονική πλατφόρμα. Γι' αυτό όλο το κράτος, το οποίο επιχορηγείτο –όπως λέω ξανά, θα πω αμέσως στη δευτερολογία μου πώς– και το οποίο συνεχίσαμε να επιχορηγούμε με τους ίδιους όρους, αφού επεξεργαστούμε όλα τα στοιχεία του, τα οποία πλέον τα έχουμε για πρώτη φορά στο ελληνικό κράτος, θα φέρουμε νόμο - πλαίσιο, που θα καθορίζει με μοριοδοτήσεις του καθενός, τα στοιχεία ελέγχου του, τους ποιοτικούς ελέγχους που πρέπει να κάνουμε και κ.λπ., για να βλέπουμε στο μέλλον σε ποιους δίνει το κράτος τα χρήματά του.

Επομένως, τίποτα δεν αλλάξαμε ως προς τον τρόπο που δι- νότουσαν πιο πριν οι πιστώσεις, δυστυχώς, με τυπικά κριτήρια από τους νόμους. Αυτά εφαρμόζουμε κι εμείς μέχρι στιγμής, γιατί δεν είχαμε τη χαρτογράφηση όλων των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου. Σήμερα την έχουμε και θα προχωρήσουμε σε αναλυτικό νόμο. Οπότε να περιμένει η Βουλή να φέρουμε ενιαίο νόμο - πλαίσιο για τη λειτουργία όλων αυτών των ιδρυμάτων, για τους τρόπους χρηματοδότησής τους και για όλες τις συνθήκες, οι οποίες πρέπει να πληρούνται σε όλα τα επίπεδα, όπως θα αναλύσω αμέσως μετά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε την κυρία Υπουργό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω τυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, πενήντα μία μαθήτριες και μαθητές και πέντε εκπαιδευτικοί συνοδοί από το 2^ο Γενικό Λύκειο Θήβας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Παρακαλώ, κύριε Μηταράκη, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας για τρία λεπτά.

ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Νοιώθω ότι κάνω πάλι πρωτολογία, γιατί η κυρία Υπουργός μίλησε έξι λεπτά και δεν είπε απολύτως τίποτα για την ουσία της ερώτησής. Έκανε μια ιστορική αναδρομή στη νομολογία, αλλά δεν μας είπε λέξη για τη δική της υπουργία από το 2016, που πέρασε την ευθεία διάταξη, πόσα λεφτά έδωσε και με ποια κριτήρια σε ποιες ΜΚΟ. Αυτό προσπαθώ να μάθω εδώ και τρεις μήνες και η κυρία Υπουργός δεν απαντά. Πιθανότατα θα πρέπει να επανέλθουμε και με επίκαιρη επερώτηση.

Κυρία Υπουργέ, πράγματι υπάρχει ένας γενικός νόμος του 1999, ο οποίος αφορά διμερή συνεργασία, αφορά εξωτερικές δράσεις. Ήρθε, πράγματι, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 2013 και έθεσε με τον ν.4151 συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

Όμως, εδώ το ερώτημα είναι κάτι άλλο και κάνετε σαν να μη

θέλετε να το ακούσετε. Ήλθατε εσείς, η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, και έβαλε νέα διάταξη και με τον ν.4368/2016 έδωσε απευθείας στον Υπουργό Εργασίας –είναι δικός σας νόμος, κατατέθηκε για πρώτη φορά, είναι ευθεία διάταξη– το δικαίωμα χωρίς κριτήρια να χρησιμοποιεί όσα κονδύλια θέλει από τον προϋπολογισμό του Υπουργείου και αυτά να τα δίνει σε μη κυβερνητικές οργανώσεις, οι οποίες, όπως σας είχα πει και στην ομιλία μου στη Βουλή, δεν ελέγχονται ούτε για τις συμβάσεις που κάνουν ούτε για τις προσλήψεις που κάνουν.

Δηλαδή, θα το πω απλά για να το καταλάβει ο κόσμος. Έρχεται η Υπουργός Εργασίας, δίνει όσα θέλει σε όποια ΜΚΟ θέλει. Αυτή η ΜΚΟ με τη σειρά της προσλαμβάνει όποιον θέλει, δίνει ό,τι μισθούς θέλει, έχει όποιο διοικητικό συμβούλιο θέλει, δίνει ό,τι αμοιβή θέλει και κάνει ό,τι συμβάσεις θέλει, για να καλύψει έργο, που, σύμφωνα με τον νόμο, είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Εργασίας.

Τώρα, αν θέλετε να ιδιωτικοποιήσετε το Υπουργείο Εργασίας είναι μία συζήτηση. Αν θέλετε, να την κάνουμε. Όμως, εδώ μιλάμε για ένα θέμα διαφάνειας. Θέλω στη δευτερολογία σας να μη μας πείτε μια φιλοσοφία για το πώς σκέφτεστε στο μέλλον να έλθετε να νομοθετήσετε κάτι καλύτερο για τις ΜΚΟ και να σας πούμε: «Μάλιστα, κυρία Υπουργέ, πολύ καλή ιδέα», αλλά να μας πείτε συγκεκριμένα, από την ημέρα που εσείς αποκτήσατε νομοθετική εξουσιοδότηση από τη Βουλή των Ελλήνων το 2016, ποιες πράξεις έχετε υπογράψει, για ποιες ΜΚΟ και πόσα λεφτά τους δώσατε.

Το δεύτερο παραπλήσιο ερώτημα είναι: Ασκοούμε κάποιον έλεγχο σε αυτές τις ΜΚΟ, για το πού πάνε τα λεφτά του ελληνικού λαού;

Εάν δεν απαντήσετε και σήμερα, θα αναγκαστούμε να έρθουμε σε επίκαιρη επερώτηση ή σε όποια άλλη διαδικασία χρειάζεται.

Τρεις μήνες ζητάω μία απλή απάντηση και μου λέτε θεωρίες και φιλοσοφίες. Ελπίζω στη δευτερολογία σας να μην κάνετε το ίδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κ. Μηταράκη και για την ακρίβεια στον χρόνο.

Κυρία Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ (Αναπληρώτρια Υπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κύριε Μηταράκη, πραγματικά αναρωτιέμαι μήπως δεν ξέρετε τη διαδικασία, γι' αυτό θα την επαναλάβω.

Κατ' αρχάς, κύριε Μηταράκη, υπάρχουν τα νούμερα, τα οποία θα καταθέσω. Μην κάνετε φασαρία, αφού είναι ενός λεπτού ιστορία. Ποσό 6.474.286 ευρώ διανεμήθηκε από τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού το 2016 και ποσό 7.113.481 ευρώ διανεμήθηκε το 2017.

Γιατί λέω ότι κάνετε φασαρία χωρίς λόγο; Για τον απλούστατο λόγο, κύριε Μηταράκη, ότι φαίνεται πως δεν ξέρετε ότι τα χρήματα του προϋπολογισμού τα κατανέμουμε στην περιφέρεια με βάση τα στατιστικά των προηγούμενων χρόνων. Εσείς νομίζετε ότι το Υπουργείο τα δίνει όπως θέλει; Μήπως δεν το ξέρετε αυτό!

Δηλαδή, εμείς κάθε χρόνο έχουμε έναν προϋπολογισμό. Τον ακούσατε. Είναι 6,5 εκατομμύρια, 7 εκατομμύρια περίπου κ.λπ.. Κατανέμουμε στις περιφέρειες τον προϋπολογισμό αυτό με βάση τα στατιστικά που έχουμε των προηγούμενων χρόνων. Δεν αλλάξαμε τίποτα.

Τότε οι περιφέρειες, κύριε Μηταράκη, καλούν τα νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου και τις ΜΚΟ να υποβάλουν τα αιτήματά τους και οι περιφέρειες επιλέγουν σε ποιον φορέα και πόσα χρήματα θα δώσουν στον καθένα.

Δηλαδή, τις ΜΚΟ, τα νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου κ.λπ., τα επιλέγουν οι περιφέρειες –όχι το Υπουργείο– και μας υποβάλουν τα δικαιολογητικά που ορίζει ο νόμος, τα οποία, όπως είπα πριν είναι, δυστυχώς, με την υφιστάμενη νομοθεσία, τυπικά και όχι αξιολογικά.

Το Υπουργείο απλώς ελέγχει τη νομιμότητα των στοιχείων υποβολής από τις περιφέρειες. Πού βλέπετε τις παρεμβάσεις του Υπουργείου Εργασίας;

ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Εάν δεν μας δώσετε τις αποφάσεις, δεν ξέρουμε!

ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ (Αναπληρώτρια Υπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κύριε Μητράκη, φαίνεται ότι αγνοείτε εντελώς την κατάσταση.

ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Φέρτε μας τις αποφάσεις!

ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ (Αναπληρώτρια Υπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Αγνοείτε! Και δεν μπορείτε να αγνοείτε, όταν έχετε κυβερνήσει τόσα χρόνια τη χώρα.

Επομένως ελέγχουμε τη νομιμότητα και την πληρότητα των δικαιολογητικών.

Γιατί κάναμε αυτή την τροπολογία; Γιατί, κύριε Μητράκη, είχατε αφήσει έκθετα μεγάλα ιδρύματα, τα οποία έχουν τεράστια σημασία στην προνοιακή πολιτική της χώρας.

Συγκεκριμένα, αναφέρω την «ΕΛΕΠΑΠ», την οποία χρηματοδοτούσατε με ειδικές προγραμματικές συμβάσεις. Ήρθαν, λοιπόν, όλες οι οικονομικές μας υπηρεσίες και μας είπαν ότι αυτό δεν μπορεί να γίνεται πλέον.

Κατόπιν τούτου, έφερα την τροπολογία, η οποία έλεγε ότι επιπλέον των κριτηρίων και όσων ίσχυαν μέχρι εκείνη τη στιγμή – δεν άλλαξε τίποτα από αυτό – να μπορούμε να χρηματοδοτούμε μετά από αιτιολογημένη έκφραση γνώμης του Υπουργείου επιπλέον νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου.

Ποια χρηματοδοτήσαμε επιπλέον των προτάσεων των περιφερειών; Την «ΕΛΕΠΑΠ» και την Ομοσπονδία Κωφών. Δόθηκαν 72.000 ευρώ στην Ομοσπονδία Κωφών.

Αυτές είναι οι πράξεις τις οποίες κάναμε. Όλα είναι στη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» - μην κάνετε τα μωρά! - άρα ανά πάσα στιγμή μπορούσατε να τα βρείτε. Όλα αναρτώνται.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι η σημερινή επίκαιρη ερώτησή σας έχει άλλους στόχους. Ξαφνικά να πείτε ότι δήθεν κάτι συμβαίνει σε αυτόν τον χώρο, που τον έχετε αφήσει τόσα χρόνια χωρίς νόμους, χωρίς νομοθετικό πλαίσιο, χωρίς τίποτα, να εισηγούνται οι περιφέρειες μόνες τους.

Δεν γνωρίζετε ότι εισηγούνται οι περιφέρειες σε ποια νομικά πρόσωπα και ΜΚΟ θα δώσουμε; Δεν γνωρίζετε ότι ο Υπουργός, με βάση αυτές τις εισηγήσεις, κανονίζει; Τι δεν γνωρίζετε; Ότι εμείς κάνουμε μόνο τον νομικό έλεγχο;

Αυτά θα τελειώσουν, ναι. Με τον νέο νόμο-πλαίσιο, λοιπόν, θα καθοριστούν οι όροι, οι αναλυτικές προϋποθέσεις, οι μοριοδοτήσεις με βάση τη λειτουργία κάθε ιδρύματος και με αυτόν τον τρόπο θα υπάρχουν προτεραιότητες και κάθε χρόνο.

Όμως, το να ζητάτε εσείς από εμένα σήμερα τα ρέστα για ένα κράτος που μας παραδώσατε μπάχαλο στην κοινωνική προστασία είναι τουλάχιστον, κατά την άποψή μου, αστείο.

ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Κυρία Υπουργέ, θα καταθέσετε κάτι;

ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ (Αναπληρώτρια Υπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Θα τα καταθέσω εδώ, μην ανησυχείτε.

ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Όχι, για να τα διαβάσουμε, επιτέλους. (Στο σημείο αυτό η Αναπληρώτρια Υπουργός κ. Θεανώ Φωτίου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε, κυρία Υπουργέ.

Συνεχίζουμε με την έκτη με αριθμό 1362/20-3-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου της Βουλευτού Β' Πειραιά του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Διαμάντως Μανωλάκου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Για το πρόγραμμα "Βοήθεια στο Σπίτι" και τη μετατροπή των συμβάσεων των εργαζομένων σε αορίστου χρόνου».

Στην επίκαιρη ερώτηση θα απαντήσει ο Υπουργός Εσωτερικών κ. Παναγιώτης Σκουρλέτης.

Ορίστε, κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά για την πρωτολογία σας.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι» εξυπηρετεί σήμερα εκατό χιλιάδες συνανθρώπους μας που εντάσσονται στις ευπαθείς κοινωνικά ομάδες. Μιλάμε για υπερήλικες, ΑΜΕΑ και λοιπά. Σε αυτό εργάζονται περίπου τριετήμια χιλιάδες εργαζόμενοι. Λειτουργεί γύρω στα δεκαπέντε χρόνια. Οι εργαζόμενοι στο πρόγραμμα

προσφέρουν κοινωνική στήριξη και βοήθεια, αλλά είναι με συμβάσεις εργασίας, ανανεώσεις συμβάσεων κάθε χρόνο. Κάθε φορά βρίσκονται στον αέρα και κάθε φορά η χρηματοδότηση μειώνεται.

Και, βέβαια, η αβεβαιότητα και η ανασφάλεια χαρακτηρίζουν και αυτούς τους ανθρώπους που χρειάζονται τη βοήθεια αλλά και τους ίδιους τους εργαζόμενους.

Διατηρείται και εσείς, όπως και οι προηγούμενοι, συνεχείς παρατάσεις και το πρόγραμμα είναι μεταξύ φθοράς και αφθαρσίας. Ίσως αυτό διευκολύνει αντιδραστικούς σχεδιασμούς για τέτοιες προνοιακές δομές, που απευθύνονται στους πιο εξαθλιωμένους υπερήλικες, ώστε να παραδοθεί στην εμπορευματοποίηση και στην κερδοφορία.

Όμως και οι εργαζόμενοι παραμένουν σε ομηρία. Ο αριθμός φθίνει, βγαίνουν σε συνταξιοδότηση, αναπήρωση, όμως, δεν υπάρχει και οι ανάγκες πολλαπλασιάζονται.

Δυστυχώς, στα λόγια αναγνωρίζετε το πρόβλημα, στην πράξη, όμως, ακολουθείτε αυτά που έκαναν και οι προηγούμενοι. Και, μάλιστα, γνωρίζετε ότι το συγκεκριμένο πρόγραμμα δεν ανήκει πια στις ενισχύσεις ευρωπαϊκών προγραμμάτων. Αυτό χρησιμοποιείται και ως άλλοθι για να μην ανανεώνονται συμβάσεις και με αυτή την έννοια πρέπει άμεσα –και αυτό σας ζητάμε με τη σημερινή ερώτηση– να δώσετε λύση, διασφαλίζοντας και τη συνέχεια του προγράμματος, με χρηματοδότηση και διεύρυνση, αλλά και τους εργαζόμενους, μετατρέποντας τη σύμβασή τους σε αορίστου χρόνου, γιατί έτσι εξασφαλίζεται ακόμα καλύτερα η διαιώνιση του προγράμματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε την κ. Μανωλάκου.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (ΠΑΝΟΣ) ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Μανωλάκου, ως προς την περιγραφή του ρόλου της κρισιμότητας του προγράμματος αλλά και του καθεστώτος απασχόλησης των εργαζομένων στο συγκεκριμένο πρόγραμμα θα συμφωνήσουμε. Άλλωστε, πολλές φορές έχετε ακούσει από εμένα μέσα στην Αίθουσα αυτή –και έξω από αυτή την Αίθουσα– ότι ιδιαίτερα για εργαζόμενους οι οποίοι απασχολούνται οκτώ, δέκα, δεκαπέντε χρόνια με βάση το καθεστώς των ανανεούμενων συμβάσεων υπάρχει ένα πραγματικό πρόβλημα απόλυσης της πραγματικής εργασιακής τους σχέσης και αποκατάστασής της, διότι υποκρύπτεται άλλου είδους εργασιακή σχέση.

Αυτό, όμως, όπως γνωρίζετε, το οποίο αποτελεί μια σταθερή εκπεφρασμένη θέση εκ μέρους της Κυβέρνησης, η αποκατάσταση, δηλαδή, της πραγματικής εργασιακής σχέσης, προϋποθέτει κάποια βήματα τα οποία θα είναι στέρεα νομικά, έτσι ώστε να μην έχουμε κινήσεις οι οποίες θα καταπίπτουν την επόμενη μέρα.

Θα καταπίπτουν την επόμενη μέρα με βάση το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο, δηλαδή το Σύνταγμα, το οποίο έχει μια ρητή αναφορά στο θέμα της μετατροπής των συμβάσεων. Από την άλλη, θα δούμε πώς θα μπορέσουμε να αξιοποιήσουμε τις ενωσιακές οδηγίες που απαγορεύουν την κατάχρηση της έννοιας της σύμβασης εργασίας.

Αυτή είναι η στρατηγική μας. Την έχουμε πει κατ' επανάληψη σε συναντήσεις με τους εργαζομένους. Δεν υπάρχει επίσκεψή μου στην περιφέρεια που να μην έχω συναντηθεί με τους κατά τόπους συλλόγους αλλά και στο Υπουργείο εδώ με το πανελλαδικό όργανο. Δεν είναι, λοιπόν, σωστό το να δημιουργούμε μια αίσθηση, μια εικόνα ανασφάλειας, όταν ήδη, όπως πολύ σωστά είπατε, αυτό το πρόγραμμα έχει πάψει εδώ και χρόνια να χρηματοδοτείται από ευρωπαϊκούς πόρους και ακριβώς το γεγονός ότι συνεχίζει να χρηματοδοτείται από εθνικούς πόρους, τι κάνει; Υποδηλώνει την αταλάντευτη διάθεσή μας να συνεχίσει.

Γνωρίζετε πολύ καλά ότι το πρόγραμμα έχει παραταθεί μέχρι το 2019, ενώ υπάρχει ένας συνολικότερος σχεδιασμός γύρω από τον τομέα αυτών των παροχών, αυτών των υπηρεσιών, στον τομέα αυτής της κοινωνικής πολιτικής. Είναι δίπλα μου η Αναπληρώτρια Υπουργός Εργασίας, η κ. Φωτίου, με την οποία, απέναντι στη σημερινή μέχρι τώρα πραγματικότητα των κατακερματισμένων κοινωνικών υπηρεσιών, επεξεργαζόμαστε μια συνολική λύση

πώς θα ενοποιήσουμε αυτό το πρόγραμμα μαζί με άλλα προγράμματα.

Η δέσμευση της Κυβέρνησης είναι σαφής: Καμμία θέση δεν κινδυνεύει. Είναι εξασφαλισμένη η χρηματοδότηση και παραμένει σταθερή η στόχευσή μας, για να μπορέσουμε να λύσουμε και το εργασιακό ζήτημα. Είναι από τις περιπτώσεις των εργαζομένων που πράγματι δικαιούνται να έχουν κάποια στιγμή σταθερή σχέση απασχόλησης, από τη στιγμή που, ούτως ή άλλως, καλύπτουν διαρκείς και πάγιες ανάγκες.

Δεν είναι όλες οι περιπτώσεις ίδιες και το λέω αυτό αναφερόμενος σε εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος, ο οποίος δεν χάνει την ευκαιρία για οποιονδήποτε συμβασιούχο, είτε έχει οκτώ μήνες είτε έχει δύο οκτάμηνα, να προπαγανδίζει το ανυπόστατο, το έωλο νομικό επιχείρημα και θέση να μετατραπούν όλες οι συμβάσεις σε αορίστου χρόνου. Το λέτε και σε άλλες περιπτώσεις, όπως για τους εργαζόμενους στην καθαριότητα και, μάλιστα, τώρα που εξελίσσεται για πρώτη φορά μετά από δέκα χρόνια ένας διαγωνισμός πρόσληψης οκτώ χιλιάδων οκτακοσίων ανθρώπων για μόνιμες θέσεις, έρχεστε εσείς και έμμεσα υπονομεύετε αυτόν τον διαγωνισμό, υπονομεύετε τις σταθερές σχέσεις εργασίας. Παίζετε με την αγωνία των ανθρώπων. Εκατόν δέκα χιλιάδες άνθρωποι έχουν αυτή τη στιγμή υποβάλει αίτηση για αυτόν τον διαγωνισμό, δείχνοντας πόση ανάγκη υπάρχει για σταθερές σχέσεις εργασίας.

Έρχεστε, λοιπόν, και λέτε σε ανθρώπους οι οποίοι γνώριζαν ότι είναι ορισμένου χρόνου, κανείς δεν τους υποσχέθηκε κάτι διαφορετικό και μιλώ για τους εργαζόμενους στην καθαριότητα, όχι για τους εργαζόμενους στο «Βοήθεια στο Σπίτι» -γι' αυτούς ήμουν σαφής-, οι οποίοι γνώριζαν ότι είναι συμβασιούχοι, να μετατραπούν αυτόματα όλες αυτές οι σχέσεις εργασίας σε αορίστου, όταν ξέρετε ότι αυτό, ακόμα και να το έκανε η Κυβέρνηση, την επόμενη θα κατέπιπτε στα δικαστήρια.

Άρα, λοιπόν, χρειάζεται να μην παίζουμε με ζητήματα του κόσμου της εργασίας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Κυρία Μανωλάκου, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κύριε Υπουργέ, ο κάθε εργαζόμενος, ο κάθε άνθρωπος έχει δικαίωμα στην εργασία, σε αξιοπρεπή εργασία, μόνιμη και σταθερή και με αξιοπρεπή μισθό, για να μπορεί να ζήσει, να μην είναι όμηρος κανενός και να μη ζητιανεύει. Αυτό το διεκδικούμε και υπερηφανευόμαστε ότι το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας φέρνει τις περισσότερες τοποθετήσεις, ερωτήσεις, πιέσεις για τα δικαιώματα των εργαζομένων. Πολύ περισσότερο, όταν κάποιος είναι συμβασιούχος, σημαίνει ότι έχει αποκτήσει μια εμπειρία σε αυτό το αντικείμενο. Συνεπώς το δικαιούται με μονιμότερη σχέση εργασίας και γι' αυτό, βεβαίως, θα σας πιέζουμε.

Ξέρετε κάτι; Θα σας το πω πολύ καθαρά. Ο κόσμος το ξέρει και εσείς το ξέρετε. Οι συμβασιούχοι πολλές φορές γίνονται με ρουσφέτια. Είναι οι εξαρτώμενες ψήφοι και, όπως καταλαβαίνετε, δεν είναι ψήφοι δικές μας.

Όμως, εμείς θεωρούμε ότι οι άνθρωποι έχουν δικαίωμα να έχουν μόνιμη και σταθερή δουλειά. Και δεν βλέπουμε το πώς εκφράζονται πολιτικά, αν και κανονικά έπρεπε να ενισχύουν το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΡΚΑΣ: Σιγά-σιγά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Θα πειστούν. Μην ανησυχείτε γι' αυτό.

Τις κοροϊδίες, συνάδελφοι, τις τρώνε με το κουτάλι και από τους προηγούμενους και από εσάς. Τι να γίνει; Το συναντάμε καθημερινά.

Θέλω να αναφερθώ σε αυτό το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι».

Προθέσεις καλές έχετε, κύριε Υπουργέ, αλλά στα λόγια και όχι στις πράξεις. Δεν μας απαντάτε συγκεκριμένα γι' αυτό για το οποίο θα νιώσουν σιγουριά οι εργαζόμενοι. Αυτό το πρόγραμμα, έτσι όπως είναι δομημένο, μπορεί να τιναχθεί στον αέρα. Η ανα-

σφάλεια που νιώθουν είναι ότι μπορεί να μην ξαναγίνει ανανέωση συμβάσεων. Ψάξτε το. Εμείς θα σας φέρουμε περισσότερα στοιχεία. Σε ορισμένους δήμους ακούσαμε ότι δεν υπογράφουν πληρωμές, γιατί δεν υπάρχει ευρωπαϊκό πρόγραμμα. Και το παίρνουν σαν άλλοθι.

Συνεπώς μη λέτε ότι εμείς πλάθουμε μύθους. Εδώ μέσα δεν ήρθαμε να πούμε τέτοια. Και αν κάποιος θέλει να αναγνωρίσει κάτι στο ΚΚΕ είναι ότι δεν λέει ψέματα.

Σε ό,τι αφορά αυτό καθαυτό το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι», είναι υπηρεσίες που απευθύνονται σε ευπαθείς ομάδες πληθυσμού. Μάλιστα, η ζήτηση είναι μεγαλύτερη. Σήμερα μπορεί να αφορά εκατό χιλιάδες, αλλά οι αιτήσεις ξεπερνούν τις πεντακόσιες χιλιάδες, γιατί είναι άνθρωποι που δεν εξυπηρετούνται πλήρως και χρειάζονται ιδιαίτερη βοήθεια. Είναι άνθρωποι που ζουν μοναχικά, που δεν έχουν επαρκείς οικονομικούς πόρους.

Με την ευκαιρία, θα ήθελα να σας πω ότι το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο πιέζει να αρχίσει από το 2019 η μείωση των μισθών και των συντάξεων -ακόμα μία μείωση- και η μείωση του αφορολόγητου στις 5.500 ευρώ. Αυτό σημαίνει ότι αυτοί οι άνθρωποι θα έχουν μεγαλύτερη ανάγκη από αυτές τις υπηρεσίες. Περισσότερη φτώχεια έρχεται για τους συνταξιούχους και δεν μπορεί αυτές οι ευπαθείς ομάδες να εγκαταλειφθούν. Είναι απάνθρωπο και βάρβαρο.

Λέτε ότι σας εμποδίζει το πλαίσιο του Συντάγματος και η ευρωπαϊκή νομοθεσία. Ναι, θωρακίζουν και διαιωνίζουν τις προσωρινές σχέσεις εργασίας και συμβάσεις στο δημόσιο και την ευελιξία στην απασχόληση. Αυτό επεκτείνεται. Θα σας πω, όμως, κάτι. Αυτά μάς απαντούσαν και οι προηγούμενοι. Τα έλεγαν και σε σας, όταν κάνατε ερωτήσεις και σε μας. Τις ίδιες απαντήσεις μάς δίνετε. Όμως, τρία χρόνια είστε Κυβέρνηση. Έπρεπε να είχατε δώσει λύση. Από τη στιγμή, μάλιστα, που χρηματοδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό, δεν υπάρχει καμμία δέσμευση από μνημόνια.

Αν, λοιπόν, δεν είναι στην πρόθεσή σας η ιδιωτικοποίηση αυτής της υπηρεσίας και το να συρρικνώσετε τη χρηματοδότηση, θέλουμε εδώ και τώρα τη δέσμευσή σας ξεκάθαρα αυτές οι συμβάσεις των εργαζομένων να γίνουν αορίστου χρόνου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Κυρία Μανωλάκου, παρακαλώ να ολοκληρώσετε. Έχουμε φθάσει ήδη στα πέντε λεπτά.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Τα στοιχεία -σήμερα τα δημοσιεύουν όλες οι εφημερίδες- δείχνουν ότι αναγκαστικές κατασχέσεις λογαριασμών, σπιτιών κ.λπ. έχουν υποστεί έξι στους δέκα φορολογούμενους, δηλαδή πάνω από το 60%. Συνεπώς με τέτοια μέτρα θα αυξηθούν.

Άρα η μόνη ρεαλιστική λύση για να κρατηθεί και να αναπτυχθεί το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι» είναι οι εργαζόμενοι σ' αυτή τη φάση να έχουν συμβάσεις αορίστου χρόνου -θέλουμε τη δέσμευσή σας με απόλυτο τρόπο- όχι μέχρι το 2019, αλλά αλλαγή σχέσεων εργασίας. Εξασφαλίζει και το πρόγραμμα και τους εργαζόμενους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε την κ. Μανωλάκου.

Κύριε Υπουργέ, ορίστε, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (ΠΑΝΟΣ) ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών): Κυρία Μανωλάκου, αναγνωρίζω ένα προχώρημα στην πολιτική τοποθέτησή σας. Είπατε για πρώτη φορά -δεν το έχω ακούσει τόσο ευκρινώς σε άλλες περιπτώσεις- ότι έχουμε καλές προθέσεις.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Στα λόγια, όμως, κύριε Υπουργέ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (ΠΑΝΟΣ) ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών): Τουλάχιστον αυτό είναι ένα βήμα.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Έτσι ξεγελάτε τον κόσμο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (ΠΑΝΟΣ) ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών): Από εκεί και έπειτα, κάνατε και μια άλλη αναφορά, η οποία είναι και λίγο αντιφατική σε σχέση και με το περιεχόμενο της γραπτής σας επίκαιρης ερώτησης. Είπατε για τους συμβασιούχους ότι κάποιος από αυτούς έχουν μπει με ρουσφέτια των δημάρχων. Δεν είναι έτσι.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Γενικά το λέω, εδώ και δεκαπέντε χρόνια.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (ΠΑΝΟΣ) ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών):

κών): Δεν υπάρχει το «γενικά». Όλοι οι συμβασιούχοι μπαίνουν με κριτήρια ΑΣΕΠ εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Ας αφήσουμε αυτόν τον μύθο. Αυτόν τον μύθο τον επικαλείται η Δεξιά, η οποία θέλει να συσκοτίσει την πραγματικότητα, η οποία πραγματικά έχει στόχευση αυτό που είπατε, την ιδιωτικοποίηση.

Για εμάς η δέσμευσή μας είναι σαφής. Δεν θέλουμε αυτού του τύπου κοινωνικές υπηρεσίες. Αυτό το κοινωνικό κράτος που προσαπαγγέλλεται σε συνθήκες δημοσιονομικής κρίσης και χρεοκοπίας της χώρας να στήσουμε με νύχια και με δόντια, και έχουν υπάρξει σαφή δείγματα ακόμη και αυτά τα χρόνια της κρίσης, δεν θέλουμε να παραδοθεί βορά στην κερδοσκοπία και στα οικονομικά συμφέροντα.

Δεν θα προσέξατε πριν που σας είπα ότι το Υπουργείο Εργασίας επεξεργάζεται ένα συνολικό πρόγραμμα, το πρόγραμμα «ΟΦΗΛΙ», το οποίο αφορά την τρίτη ηλικία και τις ευπαθείς ομάδες. Μέσα εκεί θα ενταχθούν το πρόγραμμα «ΚΗΦΗ», τα «ΚΑ-ΠΗ», το «Βοήθεια στο Σπίτι», έτσι ώστε πλέον με έναν οριστικό, μόνιμο τρόπο, σε στέρεες βάσεις, να δούμε τα ζητήματα των συγκεκριμένων παροχών σε αυτόν τον τομέα.

Το γεγονός, επαναλαμβάνω, ότι ενώ το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι» έχει πιάσει να χρηματοδοτείται από το 2013 από ευρωπαϊκούς πόρους, αλλά παραμένει εν ενεργεία και παρατείνεται τουλάχιστον μέχρι το 2019 δείχνει ότι προφανώς δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος να χαθεί η παραμικρή θέση εργασίας, ούτε να ιδιωτικοποιηθεί ούτε να εγκαταλειφθεί. Να αναβαθμιστεί θέλουμε. Και εκεί πολύ σύντομα, επαναλαμβάνω, η κ. Φωτίου θα παρουσιάσει μέσα στους επόμενους μήνες τη συνολική κυβερνητική πρόταση.

Όσον αφορά το δικαίωμα στην εργασία, εδώ, λοιπόν, θα συμφωνήσω και εγώ μαζί σας. Ναι, αυτό πρέπει να είναι η στόχευσή μας, αυτό πρέπει να είναι το όραμα το οποίο πρέπει να έχουμε για την κοινωνία, το δικαίωμα στον καθένα να έχει μια ασφαλή, αξιοπρεπή εργασία. Δεν έχει επιτευχθεί ποτέ στην ανθρώπινη ιστορία μέχρι τώρα. Όμως, από εκεί και έπειτα δεν παύει να είναι αυτός ένας πραγματικός κοινωνικός, στρατηγικός στόχος για τη δικιά μας Αριστερά.

Είμαι βέβαιος ότι όταν θα παρουσιασθεί αυτή η πρόταση, όλες αυτές οι ενστάσεις και οι παρατηρήσεις, οι καχυποψίες που μπορεί να έχετε θα διαλυθούν. Εκεί θα περιμένω και εγώ με τη σειρά μου εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος να αναγνωριστεί αυτή η κυβερνητική πρωτοβουλία και τουλάχιστον σε αυτό να βρεθούμε όλοι, θα έλεγα, στα ίδια χαρακώματα, αλλά από την ίδια πλευρά.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Να διορθώσω ότι με ΑΣΕΠ έχουν προσληφθεί. Συνεπώς είναι δίκαιο να μετατραπούν σε αορίστου χρόνου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Κυρία Μανωλάκου, δεν ακούγεστε.

Προτού περάσουμε στην τελευταία επίκαιρη ερώτηση για σήμερα, θα μου επιτρέψετε να αναγνώσω τις επίκαιρες ερωτήσεις που δεν θα συζητηθούν.

Η έβδομη με αριθμό 1330/19-3-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Αττικής του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Παναγιώτη (Πάνου) Σκουρολιάκου προς την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού, με θέμα: «Σοβαρές καταγγελίες των εργαζομένων του Εθνικού Θεάτρου», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού κ. Λυδίας Κονιόρδου, εξαιτίας φόρτου εργασίας.

Η όγδοη με αριθμό 1364/20-3-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού, σχετικά με τα σοβαρά προβλήματα λειτουργίας του Εθνικού Κολυμβητηρίου Ηρακλείου (ΕΑΚΗ), δεν θα συζητηθεί λόγω επαγγελματικού ταξιδιού στο εξωτερικό του Υφυπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού κ. Γεωργίου Βασιλειάδη.

Η ένατη με αριθμό 1329/16-3-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Ανεξάρτητου Βουλευτή Μεσσηνίας κ. Δημητρίου

Κουκούτση προς τον Υπουργό Εξωτερικών, με θέμα: «Χαμηλότοκα δάνεια από την τουρκική τράπεζα Ζιραάτ στους καπνοπαραγωγούς της Θράκης», δεν θα συζητηθεί λόγω επικείμενου ταξιδιού του Υπουργού Εξωτερικών κ. Νικολάου Κοτζιά στα Σκόπια.

Επίσης, η δέκατη τρίτη με αριθμό 1150/26-2-2018 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Αντωνίου Γρέγου προς τον Υπουργό Εξωτερικών, με θέμα: «Περί της Ελληνικής Εθνικής Μειονότητας των Σκοπίων», δεν θα συζητηθεί λόγω επικείμενου ταξιδιού του Υπουργού Εξωτερικών κ. Νικολάου Κοτζιά στα Σκόπια.

Δεν θα συζητηθούν οι παρακάτω ερωτήσεις προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστου Σπίρτζη:

Η τρίτη με αριθμό 1336/19-3-2018 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Ε' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Δωδεκανήσου της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ κ. Δημητρίου Κρεμαστινού προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Παύση εργασιών στο Σχολείο Αρχαγγέλου Ρόδου», δεν συζητείται λόγω αδυναμίας των υπηρεσιών του Υπουργείου για τη συγκέντρωση των απαιτούμενων στοιχείων εντός της προκαθορισμένης προθεσμίας.

Επίσης, η τέταρτη με αριθμό 1360/20-3-2018 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του ΣΤ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Ανάγκη παρεμβάσεων στην παλιά εθνική οδό που διέρχεται από την πόλη της Λάρισας καθώς και στον δρόμο Λάρισας - Βόλου», δεν συζητείται λόγω αδυναμίας των υπηρεσιών του Υπουργείου για τη συγκέντρωση των απαιτούμενων στοιχείων εντός της προκαθορισμένης προθεσμίας.

Για όλα τα παραπάνω υπάρχει σχετική επιστολή από τη Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης.

Προχωρούμε στη συζήτηση της τελευταίας ερώτησης για σήμερα, στην οποία θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Νικόλαος Μαυραγάνης. Πρόκειται για την τρίτη με αριθμό 1834/5-12-2017 ερώτηση του κύκλου των αναφορών και ερωτήσεων του Βουλευτή Β' Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνου (Κωστή) Χατζηδάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αστικές συγκοινωνίες: Οι φορολογούμενοι πληρώνουν περισσότερα χρήματα για χειρότερες υπηρεσίες».

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά για την πρωτολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα πρώτα απ' όλα να σημειώσω πως ακόμα μία φορά παρατηρείται το απαράδεκτο θέμα η συντηρητική πλειονότητα των ερωτήσεων που καταθέτουν συνάδελφοι από όλα τα κόμματα να μην απαντάται από Υπουργούς.

Ο Πρωθυπουργός, όταν το είχε θέσει πριν από λίγες ημέρες σε αυτή εδώ την Αίθουσα ο κ. Μητσοτάκης, είπε ότι θα δώσει εντολή στους Υπουργούς να σέβονται περισσότερο τη Βουλή. Είτε δεν την έδωσε την εντολή ο Πρωθυπουργός είτε κανένας - σχεδόν - Υπουργός δεν τον άκουσε. Και πραγματικά, θα σας παρακαλούσα στο τέλος της διαδικασίας να μας πείτε σήμερα πόσες ερωτήσεις απαντήθηκαν και πόσες δεν απαντήθηκαν. Δεν γίνεται αυτό! Και δεν έχει να κάνει με Κυβέρνηση και Αντιπολίτευση, αλλά με τη λειτουργία των θεσμών.

Η ίδια, η δική μου ερώτηση είχε κατατεθεί στις 5 Δεκεμβρίου. Δεκέμβριος, Ιανουάριος, Φεβρουάριος, Μάρτιος, είμαστε στο τέλος Μαρτίου. Δεν μπορεί αυτό το πράγμα να θεωρείται ανεκτό και, κυρίως, δεν μπορεί αυτή η Κυβέρνηση να διεκδικεί τίτλο προοδευτικής διακυβέρνησης της χώρας.

Έρχομαι στην ερώτησή μου. Στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, κύριε Υπουργέ, συμβαίνουν καταπληκτικά πράγματα, με αυτή την Κυβέρνηση που ήλθε μάλιστα ως «Ρομπέν των φτωχών». Δεν χρειάζεται να πω πολλά, τέσσερα στοιχεία μόνο:

Με βάση τους δημοσιευμένους ισολογισμούς και αυτά που ξέρουμε όλοι, έχουμε αύξηση του εισιτηρίου το 2015 - 2016 κατά 17%, μείωση των εσόδων - με την μαχαλοποίηση που παρατηρήθηκε εν τω μεταξύ στην ίδια περίοδο - κατά 21%, περισσότεροι φόροι για τους φορολογούμενους για κάλυψη των ελλειμμάτων

των αστικών συγκοινωνιών 18% και λιγότερα λεωφορεία και τρόλεϊ που κυκλοφορούν στους δρόμους της Αθήνας. Πόσο; Κατά 60%. Κατά τα λοιπά, η Κυβέρνηση αυτή υπηρετεί τους φτωχότερους, τα λαϊκά στρώματα. Ας βγάλει ο καθένας τα συμπεράσματά του.

Και καλό θα ήταν, κύριε Υπουργέ, να μας δώσετε κάποιες εξηγήσεις γι' αυτή την κατάσταση.

Υπάρχει όμως και ένα ειδικότερο θέμα, το οποίο θέλω να αναδείξω. Από τους ισολογισμούς αυτών των ετών, που έχουν δημοσιευθεί, προκύπτει ότι στον ΟΑΣΑ, τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, έχουμε μείωση δαπανών σε μια σειρά από τομείς, όπως ηλεκτρικό ρεύμα, φυσικό αέριο, ύδρευση, επισκευές και συντηρήσεις των λεωφορείων κ.λπ.. Για παράδειγμα, τα έξοδα για επισκευές και συντηρήσεις μειώθηκαν κατά 23% σε σχέση με την προηγούμενη ανάλογη διακυβέρνηση. Και αυτό βεβαίως οδηγεί και στο να κυκλοφορούν λιγότερα λεωφορεία.

Αλλά προσέξτε κάτι ακόμη περισσότερο: Την ώρα που έχουμε μείωση αυτών των δαπανών, που είναι καίριες για τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών, τι έχουμε την ίδια στιγμή; Έχουμε στις «παροχές προς τρίτους» αύξηση 61%. Στον κωδικό «αμοιβές και έξοδα τρίτων» έχουμε αύξηση 91% μέσα σε δύο χρόνια. Και στην «ασφάλεια και φύλαξη» έχουμε αύξηση 30% για το 2015 - 2016.

Αν συγκρίνετε με το 2014, ειδικά στην ασφάλεια έχουμε αύξηση 172%. Γιατί αναφέρομαι στην ασφάλεια; Την κάνουν εταιρείες σκευόυριτι. Από τη θέση που κάθεται σήμερα ο κ. Μαυραγάνης πριν από μερικούς μήνες ο κ. Σπίρτζης είχε πει ότι οι εταιρείες σκευόυριτι -δεν είχε προσκομίσει στοιχεία βεβαίως, αλλά το είχε πει- είναι πίσω από τους μπαχαλάκηδες που καίνε τα τρόλεϊ. Σε αυτές, λοιπόν, τις εταιρείες, που ο ίδιος κατήγγειλε ότι είναι πίσω από τους μπαχαλάκηδες, έδωσε ο κ. Σπίρτζης παραπάνω χρήματα κατά 172% σε σχέση με το 2014.

Και διερωτώμαι: Αυτή η Κυβέρνηση είναι ένα ακυβέρνητο πλοίο; Τι είναι αυτή η Κυβέρνηση; Και τι συμβαίνει στο Υπουργείο Μεταφορών; Ποια είναι η κατεύθυνσή τους;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Κύριε συνάδελφε, έχετε και τη δευτερολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Πραγματικά, δεν αισθάνονται την ανάγκη, έστω και σήμερα, να ζητήσουν μια συγγνώμη από τους φτωχότερους ανθρώπους, οι οποίοι έχουν ολοένα και χαμηλότερο επίπεδο συγκοινωνιών, αλλά την ίδια στιγμή καλούνται να βάλουν το χέρι στην τσέπη για να καλύψουν δαπάνες υπέρ τρίτων; Και ποιοι είναι αυτοί οι τρίτοι; Και, κύριε Υπουργέ, σήμερα έχετε την υποχρέωση να είστε απολύτως σαφής σε αυτό. Ποιο είναι ο τρίτος; Ποιοι είναι οι κομματικοί σας φίλοι που παίρνουν αυτά τα έσοδα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Κύριε συνάδελφε, παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Γιατί αυξήθηκαν οι δαπάνες για τη φύλαξη τόσο πολύ; Περιμένω σαφείς απαντήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Κύριε Υπουργέ, δώστε μου λίγο χρόνο, σας παρακαλώ, για κάποιες εξηγήσεις σε κάτι που ρώτησε ο κ. Χατζηδάκης.

Κύριε Χατζηδάκη, είκοσι τρεις ήταν οι ερωτήσεις που είχαν προγραμματιστεί για σήμερα. Επτά απαντήθηκαν και οι υπόλοιπες δεκαέξι δεν απαντήθηκαν, πολλές από αυτές δικαιολογημένα. Διότι, όπως καταλαβαίνετε, ο κ. Βασιλειάδης και ο κ. Κοτζιάς, δεν μπορούσαν να είναι εδώ λόγω ταξιδιού στο εξωτερικό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Δεν είπα για αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ο κ. Σπίρτζης είναι λογικό και επόμενο, όταν ακολουθεί ένα νομοσχέδιο και έχουμε τις επιτροπές...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε,...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ναι, και ο κ. Μαυραγάνης είναι συνεργάτης του μέσα σε αυτό το νομοσχέδιο. Οπότε είναι ένα νομοσχέδιο πάρα πολύ σημαντικό, το οποίο θα συζητηθεί σήμερα. Και είναι λογικό να μην μπορεί να εστιάσει στις επίκαιρες ερωτήσεις. Και μπορεί να προγραμματιστεί για την επόμενη εβδομάδα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Μπορεί για εμένα και δεν μπορεί για τις άλλες δύο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεν ισχύει αυτό που λέτε. Μην απολογείστε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Δεν απολογούμαι για κανέναν. Ρωτήσατε και οφείλω να απαντήσω.

Όπως επίσης, για παράδειγμα, η κ. Φωτίου για ερωτήσεις που ήταν εδώ του Υπουργείου Εργασίας θα μπορούσε να απαντήσει και δεν απάντησε. Είναι θέματα διαδικασιών.

Στο άλλο θέμα που είπατε, κύριε Χατζηδάκη, εάν θα απαντήσει ο Υπουργός ή ο Υφυπουργός, το θέμα είναι να απαντηθεί η ερώτηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Δεν είπα εγώ για αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Είπατε να έρχεται ο Υπουργός να απαντήσει. Εδώ είναι ο κ. Μαυραγάνης και απαντάει στην ερώτησή σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Δεν καταλάβατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Πιθανότατα να μην καταλάβα.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά και συγγνώμη για την καθυστέρηση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Ήταν αναμενόμενο ότι πρέπει να εξηγήσετε ορισμένα πράγματα.

Σαφέστατα, λοιπόν, θα απαντήσω, κύριε Χατζηδάκη. Και απορώ που κάνετε αυτή την ερώτηση για πολλοστή φορά. Είχατε πάρει αποστομωτικές απαντήσεις την προηγούμενη φορά.

Πρώτον, λοιπόν: Μας κατηγορείτε ότι μειώθηκαν τα έσοδα, ναι; Μπράβο. Υπουργική απόφαση 2015, για την οποία είμαστε ιδιαίτερα υπερήφανοι, κύριε Χατζηδάκη: Να κινούνται αδαπάνως, δωρεάν, ως όφειλε η ελληνική κοινωνία και η Κυβέρνηση να το κάνει προς τους συνανθρώπους που εσείς οι ίδιοι οδηγήσατε στον καιάδα της ανεργίας, με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Πρό-δρα, λοιπόν, πήρε ένα βάρος ο ελληνικός κρατικός προϋπολογισμός, για να στηρίξει τους συνανθρώπους μας που εσείς -ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες ανθρώπους- οδηγήσατε στον καιάδα της ανεργίας και μειώσαμε κατά τετρακόσιες χιλιάδες εμείς.

Δεύτερον: Τι είπατε; Ότι τάχα υπήρχαν δαπάνες για τη φύλαξη 2 εκατομμύρια ευρώ το 2014; Μάλιστα. Έχετε διαβάσει τη δημοσίευση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων. Μόνο που, κύριε Χατζηδάκη -επειδή έχετε περάσει από το Υπουργείο αυτό και δεν δικαιολογείτε να μη γνωρίζετε-, δεν είχαν ενοποιηθεί οι λογιστικές καταστάσεις μέχρι το 2014 και τις ενοποιήσαμε εμείς το 2016. Το γενικό καθολικό, υπογεγραμμένο από τη ΣΤΑΣΥ -μόνο για τη ΣΤΑΣΥ, όχι για όλο τον ΟΑΣΑ- λέει για εκείνη την περίοδο 4.500.000 ευρώ. Το καταθέτω, παρακαλώ.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός κ. Νικόλαος Μαυραγάνης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Καταλάβετε, κύριε Χατζηδάκη; Πάμε παρακάτω.

Τι άλλο ρωτήσατε; Μια αύξηση, λέει, στις αμοιβές τρίτων σε δικούς μας ανθρώπους. Ακούστε ποιοι είναι οι «δικοί μας» άνθρωποι και αν πράγματι αυξήθηκαν τα ποσά για αμοιβές τρίτων. Το 2013: παροχές τρίτων, ΔΕΗ, κ.λπ.: 34 εκατομμύρια ευρώ. Το 2014: 33,8 εκατομμύρια ευρώ. Το 2015: 31,8 εκατομμύρια ευρώ. Το 2016: 30,9 εκατομμύρια ευρώ. Ακόμα πιο μειωμένο. Το 2017: 25 εκατομμύρια ευρώ. Μειούμενο συνεχώς.

Αμοιβές τρίτων τώρα, που μέσα εδώ είναι η τηλεματική και το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Δικές σας συμβάσεις, που εμείς εκτελούμε. Καλώς τις εκτελούμε, γιατί έπρεπε να εκτελεστούν. Ακούστε λοιπόν: Το 2013: 5,7 εκατομμύρια, χωρίς τηλεματική, χωρίς τίποτα. Το 2014: 5,7 εκατομμύρια χωρίς τηλεματική, χωρίς ηλεκτρονικό εισιτήριο. Το 2015 δεν έχει ξεκινήσει ακόμα η τηλεματική και το ηλεκτρονικό εισιτήριο: 4,9 εκατομμύρια ευρώ. Μειώθηκε κατά 15%. Το 2016 αρχίζει να μπαίνει μέσα η τηλεματική: 7,4 εκατομμύρια και, για να είμαι ακριβής επειδή μου το ζητήσατε: 3,3 εκατομμύρια ευρώ εξ αυτών η τηλεματική. Αν αφαιρέσουμε τα 3,3 από τα 7,4, ξέρετε πόσο είναι; 4,1 εκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή, μειωμένο κατά 20% από εσάς. Το 2017: 23 εκατομμύρια. Πόσο από αυτά είναι το ΑΣΣΚ, το ηλεκτρονικό εισιτήριο και η τηλεματική; Είναι 20,6 εκατομμύρια ευρώ. Για αφαιρέ-

στε τα, κύριε Χατζηδάκη. Είναι κάτι λιγότερο από 3 εκατομμύρια, όταν εσείς μας το παραδώσατε με 5,7.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Χατζηδάκη, έχετε τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μέχρι τώρα ήξερα για τον υπαρκτό σοσιαλισμό. Από εδώ και πέρα, θα μιλάμε για τον υπαρκτό σουρεαλισμό. Αυτή η Κυβέρνηση και αυτό το Υπουργείο είναι η Κυβέρνηση του υπαρκτού σουρεαλισμού.

Κύριε Υπουργέ, απαντήσατε σε μια ερώτηση, όχι πάντως τη δική μου. Όχι μόνο γιατί δεν αναφερθήκατε σε όλο το μπάχαλο των αστικών συγκοινωνιών, που είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση των εισιτηρίων, τη μείωση των εσόδων και την αύξηση αυτού που πληρώνουν οι φορολογούμενοι, για να καλύψουν τα ελλείμματα, αλλά και γιατί δώσατε στοιχεία, τα οποία δεν αφορούν σε αυτά τα οποία εγώ μίλησα. Εγώ αναφέρθηκα σε συγκεκριμένους κωδικούς. Εσείς προφανώς, από τα στοιχεία που αναφερθήκατε, μιλήσατε για άλλους κωδικούς. Βεβαίως, δεν με εκπλήσσει αυτή η στάση του Υπουργείου, διότι το Υπουργείο έχει πάρει διαζύγιο από την πραγματικότητα εδώ και καιρό. Πιστεύει στο δόγμα «όταν δεν μας βολεύει η πραγματικότητα, τόσο το χειρότερο για την ίδια την πραγματικότητα».

Ακούστε. Μας είπε ο Υπουργός προηγουμένως ότι «αδαπάνω μεταφέρονται πλέον διάφοροι άνθρωποι, οι οποίοι έχουν οικονομικό πρόβλημα». Σοβαρά, κύριε Υπουργέ; Αδαπάνω; Δεν καλύπτονται τα ελλείμματα αυτά στις συγκοινωνίες; Παραμένουν ανοικτές οι τρύπες, με βάση τη δική σας γνώση των οικονομικών; Διότι εγώ από τον προϋπολογισμό είδα -σας το ανέφερα προηγουμένως και θα καταθέσω όλα τα στοιχεία- ότι οι φορολογούμενοι βάζουν βαρύτερα το χέρι στην τσέπη. Έχουν πληρωθεί 18% παραπάνω φόροι, για να καλυφθούν τα ελλείμματα των συγκοινωνιών που εσείς δημιουργήσατε. Και αν δείτε τον προϋπολογισμό και δείτε την ανάλυση των φόρων, θα δείτε ότι η συντριπτική πλειονότητα των φόρων είναι έμμεσοι φόροι, που σημαίνει ότι πληρώνονται πάλι από τους φτωχούς ανθρώπους. Ποιον κοροϊδεύετε; Ποιον κοροϊδεύετε! Βγάζετε και τη γλώσσα στην κοινωνία, αντί να ζητάτε συγγνώμη.

Από εκεί και πέρα, μιλήσατε για στοιχεία της ΔΕΗ. Ότι δήθεν η ΔΕΗ ήταν οι τρίτοι, εκείνοι οι οποίοι σάς απορρόφησαν τις παραπάνω πιστώσεις. Σοβαρά; Η ΔΕΗ ήταν; Μα εδώ υπάρχει ο ισολογισμός και φαίνεται ότι για το ηλεκτρικό ρεύμα, ενώ το 2015 πληρώθηκαν 25,5 εκατομμύρια ευρώ, το 2016 πληρώθηκαν 23.790 εκατομμύρια ευρώ. Λιγότερα επομένως το ρεύμα. Ήλθε να κοροϊδέψετε τη Βουλή; Διότι δεν είμαι εγώ. Εγώ ξέρω τα στοιχεία και δεν πρόκειται να με κοροϊδέψετε. Αλλά κάποια στιγμή θα πρέπει να σταματήσετε όλοι σας σε αυτή την Κυβέρνηση να έχετε αυτή την απίστευτα αλαζονική αντίληψη και να κοροϊδεύετε τον κόσμο κάθε μέρα, καθώς το ψέμα έχει γίνει δεύτερη φύση σας.

Κύριε Υπουργέ, αναφερθήκατε επίσης και στο ηλεκτρονικό εισιτήριο. Πάλι θα έπρεπε να ζητήσετε μια συγγνώμη. Πριν από μερικές μέρες είχατε πει στο Υπουργείο σας ότι πριν από μία εβδομάδα θα είχε ολοκληρωθεί το σύστημα του ηλεκτρονικού εισιτηρίου. Σήμερα ξέρουμε όλοι ότι από τους εξήντα δύο σταθμούς του μετρό και του ηλεκτρικού, έχει κλείσει το σύστημα μόνο στους είκοσι έξι και το μπάχαλο συνεχίζεται κι εσείς είστε ακριβώς οι Υπουργοί του μπάχαλου. Περί αυτού πρόκειται.

Θέλετε να συνεχίσουμε; Δεν θα τελειώσουμε ποτέ μ' αυτή την κατάσταση που έχει δημιουργηθεί. Δεν είναι μόνο τα λεωφορεία που δεν κυκλοφορούν. Εδώ βγήκε καταγγελία μόλις προχθές που λέει ότι από τους εξήντα επτά συρμούς του μετρό, είναι εκτός λειτουργίας οι είκοσι δύο. Το μετρό της Αθήνας ήταν το

κόσμημα της πόλης από τότε που δημιουργήθηκε κι εσείς, με τη φιλολαϊκή σας διάθεση και τις μεγάλες επιδόσεις σας στα θέματα της διοίκησης, κατορθώσατε να ακινητοποιήσετε και τους συρμούς του μετρό, ελαττώνοντας έτσι την εξυπηρέτηση των πολιτών και σ' αυτό το επίπεδο.

Κύριε Υπουργέ, άλλη φορά θα έρχεστε με μεγαλύτερη σοβαρότητα και σεμνότητα σ' αυτή τη Βουλή. Δεν μπορείτε να συνεχίσετε μ' αυτή τη λογική της δημαγωγίας και της αβάσταχτης ελαφρότητας. Πάνω απ' όλα, ζητήστε συγγνώμη από τους Αθηναίους και απ' όλους τους Έλληνες πολίτες, ιδιαίτερα τους φτωχότερους, γιατί έχετε συμπεριφερθεί μ' αυτή τη λογική, η οποία οδηγεί σε μαχαλοποίηση των αστικών συγκοινωνιών και γενικότερα ρίχνει το επίπεδο της εξυπηρέτησης των φτωχών συμπολιτών μας.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Χατζηδάκη, επειδή μου ζητήσατε να είμαι απόλυτα ακριβής, θα συνεχίσω, γιατί δεν πρόφτασα πριν.

Ακούστε, λοιπόν, τα καταπληκτικά οικονομικά του ΟΑΣΑ επί δικής σας θητείας. Ενώ της κυβέρνησής σας. Μεταφέρατε κάθε χρόνο υποχρεώσεις προηγούμενων ετών, ύψους 108 εκατομμυρίων ευρώ, τις οποίες εξοφλήσαμε εμείς το 2016. Ένα το κρατούμενο. Ουσιαστικά αυτό έγινε.

Τι άλλο είπατε; «Fake», λέει, τα στοιχεία που δίνω. Το γενικό καθολικό της ΣΤΑΣΥ από την εποχή που το υπέγραψαν οι δικές σας διοικήσεις είναι «fake»; Μελετήστε το, κύριε Χατζηδάκη. Νομίζω ότι έχετε σπουδάσει οικονομικά, αν δεν κάνω λάθος, αν δεν τα έχετε ξεχάσει. Ίσως -και γι' αυτό θα κάνω μια γενική αναφορά, όπως την κάνετε κι εσείς- να σας έχει λίγο ζαλίσει -ενώ πολιτικά- η είδηση από το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο για την περίφημη σύμβαση του 2013 για τους παραχωρησιούχους, που μειώσατε κατά 50% το υλικό αντικείμενο των έργων, δηλαδή «ψαλιδίσατε» τους δρόμους, αλλά δώσατε 1,2 δισεκατομμύριο παραπάνω. Ίσως γι' αυτό είστε λιγότερο προσεκτικός.

Επειδή μιλήσατε για αύξηση του εισιτηρίου, παράλληλα με μια ελάχιστη αύξηση πράγματι από το 1,20 στο 1,40, δεν προσέξατε ότι υπήρχε αύξηση κατά το διπλάσιο της αύξησής αυτής στο μεταφορικό έργο; Δηλαδή, εσείς τι κάνετε; Έχοντας διασπείρει τους «κεφαλοκυνηγούς» δεξιά και αριστερά, βεβαιώνετε πρόστιμα σε ανθρώπους οι οποίοι δεν πρόφταναν στα εβδομήντα λεπτά να κάνουν χρήση και γι' αυτό αυξήσαμε στα ενενήντα λεπτά την παροχή, χωρίς να αυξήσουμε το μειωμένο εισιτήριο που παρέμεινε στα 60 λεπτά και το άλλο πήγε από 1,20 στο 1,40.

Παράλληλα, όμως, δώσαμε το δικαίωμα της δωρεάν μετακίνησης σε όλους τους ανέργους, στις ευπαθείς ομάδες, που εσείς τους είχατε ρίξει όλους στον καιάδα της ανεργίας.

Θέλετε να πω και κάτι άλλο, κύριε Χατζηδάκη; Επειδή είπατε ότι αυτά τα πληρώνει ο ελληνικός λαός, την κοινωνική πολιτική πράγματι τελικά την πληρώνει ο γενικός προϋπολογισμός, που φοροδοτεί πράγματι ο ελληνικός λαός. Όμως, ξέρετε κάτι; Σας διαφεύγει ότι μετά το 1971, για πρώτη φορά το 2016 και για δεύτερη φορά το 2017 υπήρξαν οι μοναδικοί μη ελλειμματικοί προϋπολογισμοί της Ελλάδας οφέποτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επίκαιρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της στις 19 Μαρτίου 2018 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών.

Ερωτάται το Σώμα εάν συμφωνεί.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Συνεπώς το Σώμα συμφωνεί.

Πριν τοποθετηθεί ο κ. Καραναστάσης, θα δώσω τον λόγο στον Υπουργό Εσωτερικών κ. Σκουρλέτη για τρία λεπτά, για να αναπτύξει κάποιες τροπολογίες.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (ΠΑΝΟΣ) ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να τοποθετηθώ σε δύο ήδη κατατεθειμένες τροπολογίες. Την τροπολογία με γενικό αριθμό 1522 και ειδικό 17, η οποία αφορά ζητήματα πυροπροστασίας. Όπως κάθε χρόνο, έτσι και φέτος, με τη συγκεκριμένη διάταξη δίνουμε χρηματοδότηση απευθείας στους διαδημοτικούς συνδέσμους των ΟΤΑ που έχουν στην ευθύνη τους την πυροπροστασία διαφόρων ορεινών όγκων. Αυτό γίνεται κάθε χρόνο. Νομίζω ότι εγκαίρως, νωρίτερα από πέρσι, φέτος καταθέτουμε, έτσι ώστε να είμαστε πανέτοιμοι με την αρχή της αντιπυρικής περιόδου. Δηλαδή, η διαφορά από την περσινή διάταξη είναι απλά και μόνο ότι είναι προσαρμοσμένη στη φετινή χρονιά, το 2018.

Αναφέρω ως παράδειγμα ότι υπάρχουν οι Σύνδεσμοι Πυροπροστασίας για την Πεντέλη, για την Πάρνηθα και οπουδήποτε αλλού.

Η δεύτερη τροπολογία έχει γενικό αριθμό 1527 και ειδικό 21 και αφορά τη δυνατότητα των φορέων διαχείρισης στερεών αποβλήτων που συγκροτούν οι δήμοι να χρηματοδοτούνται από τους πόρους των δήμων και σε εκείνες τις περιπτώσεις που δεν συμβάλλονται άμεσα για την κατασκευή διαφόρων ΣΔΙΤ, συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου, αλλά συμβάλλουν έμμεσα μέσω προγραμματικής συμφωνίας που έχουν οι ίδιες υπογράψει.

Μέχρι τώρα, λοιπόν, υπήρχε η δυνατότητα της άμεσης χρηματοδότησης των συγκεκριμένων φορέων σε περίπτωση που αυτοί συνέπρattαν στην υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ, τώρα μπορεί να γίνεται αυτό και στην περίπτωση που έχουν έμμεσα συμμετάσχει μέσω προγραμματικής συμφωνίας με την περιφέρεια ή με άλλους φορείς. Αυτές οι δύο είναι οι τροπολογίες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μάριος Γεωργιάδης): Ευχαριστούμε, τον κύριο Υπουργό.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Απόστολος Καραναστάσης για δεκαπέντε λεπτά.

Θα ήθελα να ενημερώσω το Σώμα ότι ανοίγει και ο κατάλογος για τις εγγραφές, που θα κλείσει με την ολοκλήρωση της ομιλίας του κ. Καραμανλή.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να εισηγηθώ σήμερα στην Ολομέλεια της Βουλής ένα πολυνομοσχέδιο, τόσο λόγω του όγκου όσο και λόγω της πολυσχιδούς θεματολογίας του, που αφορά στον χώρο των χερσαίων επιβατικών και εμπορικών μεταφορών. Είναι ένα νομοσχέδιο που ακριβώς λόγω της θεματολογίας του συγκέντρωσε τα βλέμματα της κοινής γνώμης κατά τη διάρκεια της συζήτησής του στην αρμόδια επιτροπή και, κατά συνέπεια, όπως συνήθως συμβαίνει σε αυτές τις περιπτώσεις, διατυπώθηκαν για αυτό από τα διάφορα μέσα μαζικής ενημέρωσης απόψεις που πολλές φορές απείχαν πολύ από την πραγματικότητα.

Αντίθετα, στην αρμόδια επιτροπή θεωρώ ότι έγινε ένας εποικοδομητικός διάλογος με πολλές καίριες παρατηρήσεις, τόσο

από τους συναδέλφους των άλλων κομμάτων, πλην φυσικά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, που επέλεξε να στοιχειωθεί πίσω από τα συγκεκριμένα μέσα μαζικής ενημέρωσης, αλλά και επαγγελματικά συμφέροντα του χώρου των μεταφορών, όσο και από τους εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίοι συμφωνούντες ή διαφωνούντες με τις διατάξεις του ανέδειξαν την αναγκαιότητα της σύνταξης και ψήφισης του παρόντος.

Με το συζητούμενο, λοιπόν, νομοσχέδιο επιχειρούμε και ελπίζουμε να πετύχουμε τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας του τομέα των χερσαίων επιβατικών και εμπορικών μεταφορών, ενός τομέα κρίσιμου για την κοινωνική και οικονομική ζωή της χώρας και την ασφάλεια των πολιτών. Το νομοσχέδιο είναι χωρισμένο σε έξι θεματολογικά διακριτά μέρη. Το πρώτο μέρος περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές. Το δεύτερο την τροποποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Στο τρίτο μέρος υπάρχουν ρυθμίσεις για τα λεωφορεία και τα ΚΤΕΛ. Το τέταρτο μέρος αναφέρεται σε ρυθμίσεις θεμάτων που αφορούν σε οχήματα και οδηγούς. Το πέμπτο μέρος περιέχει διατάξεις με εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Με τις προβλεπόμενες ρυθμίσεις του πρώτου μέρους αποσκοπούμε γενικότερα στην αναδιοργάνωση των ρυθμίσεων λειτουργίας των επιβατικών δημοσίων χρήσεως αυτοκινήτων, στον εξορθολογισμό του Πειθαρχικού Δικαίου, στην εισαγωγή για πρώτη φορά βασικών και αναγκαίων κανόνων στην αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών, κατηγοριοποίηση των παραβάσεων και ρύθμιση αρμοδίων οργάνων ελέγχου και βεβαίωσης των παραβάσεων.

Θα ήθελα εδώ να σταθώ στα πολυσυζητημένα άρθρα 12 και 13, που αφορούν στη λειτουργία των εταιρειών διαμεσολάβησης. Με τα άρθρα αυτά, το 12 και το 13, τίθενται για πρώτη φορά κανόνες στην παντελώς αρρυθμιστή μέχρι σήμερα αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών, τόσο στην περίπτωση μεταφορικού έργου με επιβατικά δημόσιας χρήσης οχήματα -αφορά το άρθρο 12- όσο και στην περίπτωση εκμίσθωσης επιβατικών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων με οδηγό.

Συγκεκριμένα με το άρθρο 12 ορίζεται το όπε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών με τα οχήματα αυτά λογίζεται ότι ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, κατ' αντιδιαστολή προς την περίπτωση που η υπηρεσία τηλεφωνικής ή ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης είναι απλώς επικουρική και δευτερεύουσα.

Στη συνέχεια ορίζεται η διαδικασία αδειοδότησης του φορέα ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης με ιδιαίτερες προβλέψεις ανάλογα με τη χώρα έδρας του φορέα, αν είναι η χώρα μας, η Ελλάδα, εντός ή εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και ανάλογα με το αν γίνεται η όχι επεξεργασία προσωπικών δεδομένων των επιβατών, ενώ αντιμετωπίζεται και το πολύ σοβαρό θέμα της επεξεργασίας ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων.

Τέλος, με την παράγραφο 9 ορίζεται σαφώς, για λόγους προστασίας των δημοσίων εσόδων και αποφυγής φαινομένων καταχρηστικών πρακτικών φοροαποφυγής, ότι τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης, οπουδήποτε και αν αυτή διενεργείται, φορολογούνται με βάση την κείμενη φορολογική νομοθεσία, εφόσον η μεταφορά διενεργείται εντός της ελληνικής επικράτειας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, κατηγορήσατε το Υπουργείο Μεταφορών ότι παριστάνει το ΣΔΟΕ και ότι ζήτησε τον ρόλο του Υπουργείου Οικονομικών. Δεν είναι έτσι και το ξέρετε. Τους όρους λειτουργίας των εταιρειών του κάθε χώρου τούς θέτει το αρμόδιο Υπουργείο και τα συναρμόδια Υπουργεία εκτελούν τους ρόλους που τους αναλογούν. Αλίμονο αν, για παράδειγμα, η Αστυνομία νομοθετούσε τον Ποινικό Κώδικα, επειδή συλλαμβάνει τους παραβάτες.

Τώρα, αν θα προτιμούσατε να μη νομοθετούν κανόνες, ώστε τα κέρδη των συγκεκριμένων επιχειρήσεων να φεύγουν αφορολόγητα προς φορολογικούς παραδείσους, πείτε το καθαρά. Με το άρθρο 13 αντιμετωπίζονται αντίστοιχα τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που παρέχουν ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση για την ενοίκηση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης οχημάτων με οδηγό. Δεν κλείνουμε ούτε διώχνουμε εταιρείες που αναφέ-

ρονται, είτε αυτή είναι η «UBER» είτε η «TAXIBEAT» ή οποιαδήποτε άλλη δραστηριοποιείται στον συγκεκριμένο χώρο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Το πλαίσιο λειτουργίας τους ορίζουμε, όπως είναι δικαίωμα και υποχρέωση της πολιτείας.

Περνώντας στο δεύτερο μέρος, που αναφέρεται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, πρέπει να επισημάνω ότι ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό νομικό εργαλείο οδικής ασφάλειας και ως τέτοιο πρέπει να είναι σε θέση να καθοδηγεί την ανθρώπινη συμπεριφορά.

Προτεραιότητά μας είναι η πρόληψη και η καλλιέργεια οδικής κουλτούρας. Με βάση αυτή μας την πεποίθηση, η επιβολή προστίμων αποκτά με τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας άλλο εννοιολογικό περιεχόμενο και αποδεδειγμένα από τον μέχρι σήμερα εισπρακτικό χαρακτήρα.

Στο σημείο αυτό να επιμείνω λίγο στα άρθρα 28 και 29, για να αποσαφηνίσουμε πλήρως τα σχετικά με τις κυρώσεις και τα πρόστιμα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, γιατί πολλά έχουν ακουστεί αυτές τις μέρες.

Με το άρθρο 28, λοιπόν, όλες οι παραβάσεις του ΚΟΚ κατατάσσονται ανάλογα με την επικινδυνότητά τους σε τρεις κατηγορίες. Ορισμένες από τις παραβάσεις αυτές κατηγοριοποιούνται και διαφορετικά και συγκεκριμένα κατατάσσονται στις κατηγορίες Σ1 όσες συνδέονται με υψηλή συχνότητα πρόκλησης ατυχημάτων και στη Σ2 όσες παραπέμπουν σε αντικοινωνική οδική συμπεριφορά.

Η κατάταξη, λοιπόν, στο Ε1, Ε2 και Ε3 συνεπάγεται για όλες τις παραβάσεις χρηματική ποινή-πρόστιμο, η κατάταξη στο Σ1, Σ2 επιφέρει πέραν του προστίμου που προκύπτει κατά τα ανωτέρω και πρόσθετες διοικητικές κυρώσεις. Σε ό,τι αφορά τα πρόστιμα των κατηγοριών Ε1, Ε2 και Ε3, αυτά θα καθοριστούν με μια υπουργική απόφαση και θα κυμαίνονται από 0 έως 600 ευρώ.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Η' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ**)

Μετά την έκδοση των ανωτέρω αποφάσεων, ισχύουν για τις παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας οι παλιές ποινές που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία με οριζόντια μείωση των προστίμων κατά 50%.

Παράλληλα καταργείται -και εύλογα- η μέχρι σήμερα προβλεπόμενη έκπτωση 50%, στην περίπτωση καταβολής του προστίμου εντός δέκα ημερών από τη βεβαίωσή τους.

Από την παραπάνω μείωση κατά 50% -αυτό είναι πολύ σημαντικό- εξαιρούνται, δεν έχουν μείωση, οι παραβάσεις που συνδέονται με την κατανάλωση αλκοόλ, οι παραβάσεις των διατάξεων της πινακίδας Ρ2, του «STOP» και του ερυθρού σηματοδότη, αυτές για την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή τέλεσης αυτοσχέδιων αγώνων, καθώς και οι παραβάσεις των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων. Ειδικά για τις παραβάσεις αυτές, πέραν της καταβολής ολοκλήρου του προστίμου, αυτού που υπήρχε πριν, προβλέπεται ότι σε περίπτωση τέλεσής τους για τρίτη φορά εντός διαστήματος πέντε ετών, η άδεια οδήγησης αφαιρείται διά βίου.

Τέλος, για τη χρήση κινητού τηλεφώνου χωρίς τη χρήση ασύρματων ακουστικών, bluetooth ή χωρίς την τοποθέτηση κινητού σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση, παρεμπόδιση ραμπών διάβασης για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, παραβίαση των διατάξεων για τη χρήση ζώνης ασφαλείας ή προστατευτικού κράνους, ρίψη εκτός οχήματος αντικειμένων ή ουσιών που μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά, όπως το τσιγάρο, που στοιχειοθετούν παραβάσεις των κατηγοριών αυτών, προβλέπεται η απευθείας αφαίρεση πινακίδων και άδειας οδήγησης για εξήντα μέρες και διπλασιασμός της ποινής σε περίπτωση υποτροπής εντός έξι μηνών, ενώ παράλληλα ο παραβάτης υποχρεούται σε επανεξέταση και επαναχορήγηση της άδειας.

Οι κυρώσεις για τις συγκεκριμένες παραβάσεις αποτελούν ξεχωριστή νομοθετική πρωτοβουλία, καθώς έχει διαπιστωθεί ότι αποτελούν καθημερινό φαινόμενο οδικής συμπεριφοράς, με σοβαρό αντίκτυπο στην προστασία της ζωής γενικότερα και των ευαίσθητων κοινωνικά ομάδων συγκεκριμένα.

Σε ό,τι αφορά τις υπόλοιπες ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, κύριε Πρόεδρε, επισημαίνω ότι στοχεύουν στη διασφάλιση της βιωσιμότητας των δημοσίων ΚΤΕΟ και των συνθηκών ισονομίας τους

με τα ιδιωτικά. Κάποιοι, βέβαια, σε αυτή την Αίθουσα, που πολύ θα ήθελαν να μονοπωλήσουν τον χώρο τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, διαφώνησαν. Δεν πειράζει, όμως. Όπως έλεγε κι ο Σαββόπουλος, «έρχεται και η στιγμή για να αποφασίσεις με ποιους θα πας και ποιους θ' αφήσεις». Αυτοί αποφάσισαν υπέρ των ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Εμείς είναι προφανές ότι θέλουμε συνθήκες ισονομίας για όλους.

Στοχεύει, ακόμη, το νομοσχέδιο στον εξορθολογισμό της νομοθεσίας σε θέματα σχετικά με την κυκλοφορία των λεωφορείων και των ΚΤΕΛ. Η συστηματικοποίηση των ελέγχων που αφορούν στις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, στη θέσπιση αυστηρών κανόνων ελέγχου της αγοράς των εισαγόμενων επιβατηγών ΙΧ αυτοκινήτων ή ελαφρών φορτηγών, για την προστασία του τελικού αγοραστή.

Εδώ θέλω να εξηγήσω ότι ουδεμία εύνοια δείχνουμε στους μεγαλύτερους εργαζομένους των αντίστοιχων καινούργιων αυτοκινήτων, δυσκολεύοντας την εισαγωγή μεταχειρισμένων, όπως κατηγορηθήκαμε από τη Αντιπολίτευση. Ζητάμε συγκεκριμένα έγγραφα πέραν του τελευταίου αποδεικτικού ελέγχου ΚΤΕΟ της χώρας προέλευσης, που διασφαλίζουν τον πολίτη-αγοραστή και αποτελεί υποχρέωση και του επίσημου αντιπροσώπου της κάθε αυτοκινητοβιομηχανίας στη χώρα μας για να παράσχει, με μεγάλες μάλιστα ποινές σε περίπτωση άρνησης ή καλυσιεργίας του. Πώς, λοιπόν, τον ευνοούμε;

Τέλος, οφείλω να αναφερθώ και στη μετάβαση όλου του πλέγματος ρυθμίσεων των ελέγχων στην ψηφιακή εποχή, μέσω δημιουργίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ψηφιακών πλατφορμών και μητρώων. Εμείς φτιάχνουμε πλατφόρμες οι οποίες θα συνεργάζονται μεταξύ τους και όχι όπως όλα αυτά τα προηγούμενα χρόνια, που δεν υπήρχε καμμία επαφή της μίας πλατφόρμας με την άλλη. Και ξεδουλήθηκαν πάρα πολλά χρήματα για αυτό και ακόμα δεν μπορεί ακόμη να επικοινωνήσει η μία πλατφόρμα με την άλλη.

Όπως είναι, λοιπόν, προχωράμε στο ψηφιακό μητρώο οδικών μεταφορών, τα μητρώα συνεργείων και τεχνικών επισκευής και συντήρησης οχημάτων, τα μητρώα εγκαταστάσεων και διαδικτυακή εφαρμογή ηλεκτρονικής καταγραφής των στοιχείων των διενεργούμενων οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η πολύ σημαντική, κατά τη γνώμη μου, θεσμοθέτηση παρατηρητηρίου προδιαγραφών, συντελεστών κόστους και τιμών μεταφορικού έργου οδικών μεταφορών.

Κλείνοντας, θα ήθελα να κάνω μνεία και των διατάξεων που αφορούν τους φορείς διαχείρισης των φυσικών καταστροφών. Η διαχείριση των φυσικών καταστροφών αποτελεί βαθιά πολιτικό θέμα. Και εστιάζεται στον τρόπο που το πολιτικό μας σύστημα σχεδιάζει την αντιμετώπιση τέτοιων γεγονότων, καθορίζοντας την προτεραιότητα της ασφάλειας, της ανθρώπινης ζωής και της προστασίας του κοινωνικοοικονομικού ιστού. Σε αυτό αποβλέπουν και οι ρυθμίσεις του παρόντος νομοσχεδίου.

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η συνεχής βελτίωση των υπηρεσιών του κράτους προς τον πολίτη αποτελεί τη βασική υποχρέωση κάθε ευνομούμενης πολιτείας.

Η υλοποίηση ενός συστήματος διασφάλισης του πολίτη, η εισαγωγή κανόνων σε κομμάτια της αγοράς που λειτουργούσαν χωρίς ρύθμιση, η θέσπιση ενός σύγχρονου πλαισίου αντιμετώπισης της παραβατικότητας, με ιδιαίτερα αποτρεπτικό χαρακτήρα όσο αφορά τις παραβάσεις εκείνες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, η συνεπαγόμενη αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών στην αποτελεσματικότερη εποπτεία των οχημάτων, καθώς και των εμπορευματικών μεταφορών και τη συγκρότηση σύγχρονων δομών ελέγχου, αποτελούν για εμάς τη βασική στόχευση του υπό συζήτηση νομοσχεδίου. Και πιστεύω ότι συμβαδίζουν με την υποχρέωση της πολιτείας, την οποία προανέφερα. Οι θετικές συνέπειές τους στην οικονομία και στην καθημερινότητα της ζωής των πολιτών θα είναι άμεσες και σημαντικές.

Καλώ, κατά συνέπεια, όλους τους συναδέλφους να το υπερψηφίσουν.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω το εξής.

Επειδή στη δεύτερη ανάγνωση πριν από δύο μέρες είχα καταθέσει μια τροπολογία, με θέμα τροποποιήσεις του ν.4412/2016 για τη διευκόλυνση των διαγωνιστικών διαδικασιών και διαδικασιών ωρίμανσης και μελετών των έργων -την οποία κατ' αρχήν έκανε αποδεκτή ο κύριος Υπουργός- θα ήθελα να αναφέρω μόνο ότι στην προσπάθεια ομαλοποίησης της λειτουργίας και επεξεργασίας και παραγωγής των έργων, με τον ν.4412/2016, κάνουμε μια συγκεκριμένη πρόταση για τις επιτροπές διενέργειας των διαγωνισμών, τις ωριμάνσεις των δημοπρατήσεων έργων και μελετών, για τις δεσμεύσεις των πιστώσεων -το ανέφερα και πριν από δύο μέρες-, την παράταση των βεβαιώσεων εγγραφής των εργοληπτικών επιχειρήσεων μέχρι την έκδοση του προεδρικού διατάγματος, δηλαδή για το ΜΕΕΠ, καθώς και τις οικονομικές τους καταστάσεις κατά τρόπο που να διευκολύνουν τις διαγωνιστικές διαδικασίες και να ωριμάσουν γρηγορότερα και αποτελεσματικότερα, τόσο οι μελέτες όσο και έργα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Ένα λεπτό θέλω, κύριε Πρόεδρε.

Αυτό το γεγονός είναι καίριας σημασίας για την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας και την ανάταξη της ελληνικής οικονομίας. Και είναι τροπολογία την οποία ζητούσε επιμόνως όλο αυτό το χρονικό διάστημα η Κεντρική Ένωση Δήμων της Ελλάδος, καθώς και οι επιχειρήσεις οι οποίες ασχολούνται με την παραγωγή μελετών και έργων.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Καραναστάση.

Παρακαλώ να έρθει στο Βήμα ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

Έχετε τον λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, που συζητήθηκε το παρόν νομοσχέδιο, ομολογώ ότι εξεπλήγην.

Δεν περίμενα η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών και συγκεκριμένα ο ίδιος ο κύριος Υπουργός να δείξει τόσο μεγάλο εκνευρισμό και, θα έλεγα, τέτοια αμετροέπεια. Όποτε και αν έλαβε τον λόγο εκτόξευε πυρά κατά δικαίων και αδικών, κατά όλων των προηγούμενων κυβερνήσεων. Έφτασε στο σημείο, και είναι στα πρακτικά της επιτροπής, να μας πει ότι καλύτερα να παραλάμβανε καμένη γη.

Ξέρετε, κύριε Σπίρτζη, εγώ δεν θα σας ακολουθήσω σε αυτόν τον δρόμο. Και ξέρετε ότι προσωπικά πάντα προσπαθώ να κάνω μία δίκαιη και εποικοδομητική κριτική, η οποία είναι πάντα βασισμένη στη σοβαρή πολιτική αντιπαράθεση και αποφεύγω τα επικοινωνιακά πυροτεχνήματα, τα οποία εσείς στην επιτροπή χρησιμοποιήσατε πάρα πολλές φορές.

Όμως, επειδή το θράσος, θα έλεγα -ας μου επιτραπεί αυτός ο όρος- έχει και κάποια όρια, θα ήθελα συνοπτικά να θυμίσω στην Κυβέρνηση αλλά και στους Βουλευτές το θεάρεστο έργο που έχει επιτελεστεί αυτά τα τρία χρόνια στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών. Και θα το κάνω αυτό πριν περάσω στα σχόλιά μου για το παρόν νομοσχέδιο, το οποίο, όπως όλοι οι φορείς σχεδόν διαπίστωσαν, είναι εξόχως προβληματικό.

Τι έχετε κάνει, λοιπόν, εδώ και τρία χρόνια, αγαπητέ κύριε Υπουργέ; Ποιος είναι ο δεκάλογος που χαρακτηρίζει τη θητεία σας;

Πρώτον, θεσμική παράλυση. Ο περίφημος ν.4412 με τον οποίο προσπαθήσατε να αλλάξετε τον νόμο δημοσίων μελετών, έργων και συμβάσεων. Τον αλλάξατε τελικά με έναν απίστευτα πρόχειρο τρόπο και ελλειμματικό. Έχει τεράστιες παραλείψεις, τις οποίες έχετε παραδεχθεί και εσείς ο ίδιος δημόσια.

Έχουν παγώσει εντελώς όλες οι δημοπρατήσεις κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2016 καθώς και το πρώτο τρίμηνο του 2017 και το πρόβλημα εξακολουθεί να υπάρχει και σήμερα. Για αυτό άλλωστε και ο εισηγητής σας έχει καταθέσει μία τροπολογία που, ενώ στη βασική της σύλληψη είναι σωστή, είναι φοβερά πρόχειρα γραμμένη, κατά την άποψή μας. Εσείς ο ίδιος έχετε τροποποιήσει διακόσες περίπου φορές το νομοσχέδιο αυτό.

Ας πάμε, όμως, στο δεύτερο σημείο του δεκαλόγου. Ποιο είναι το χαρακτηριστικό του δεύτερου σημείου; Απέχθεια, αλλεργία του Υπουργού προς τις ανεξάρτητες διοικητικές αρχές. Κάνετε διαγωνιστική διαδικασία για τα περίφημα container για τους μετανάστες, εντελώς διάτρητα νομικά. Αυτό δεν το λέει η Αντιπολίτευση, αλλά το υπογράμμισε πρώτα απ' όλους η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων, η οποία σημείωσε ότι παραβιάζετε διατάξεις του Εθνικού και του Ευρωπαϊκού Δικαίου.

Και να δούμε τι απάντησε ο κύριος Υπουργός: Κατήγγειλε τις ανεξάρτητες αρχές ότι είναι «οάσεις σπατάλης και ανομίας, που δεν ελέγχονται από πουθενά και μόνο στον Θεό απολογούνται». Υποστηρίζετε ότι «είναι καλαμπούρι να δίνονται αρμοδιότητες του κράτους σε δήθεν ανεξάρτητες αρχές». Διαβάζω τα λόγια σας εντός εισαγωγικών.

Εδώ έχουμε μια πολιτική διαφορά. Ποια είναι αυτή η πολιτική διαφορά; Ότι εσείς θεωρείτε καλαμπούρι τις ανεξάρτητες αρχές, αυτές, δηλαδή, κύριε Υπουργέ, που όλη η Ευρωπαϊκή Ένωση και όλος ο δυτικός νομικός κόσμος τις αντιλαμβάνεται ως θεσμικό αντίβαρο στις ατασθαλίες και τις ενδεχόμενες αυθαιρεσίες της κάθε εκτελεστικής εξουσίας.

Τρίτο χαρακτηριστικό: Αποστροφή για τη διαφάνεια στα δημόσια έργα. Ένα από τα πρώτα πράγματα που κάνετε είναι η αναβολή της λειτουργίας του ΕΣΗΔΗΣ. Αφού ξεσηκώθηκε όλος ο πολιτικός και τεχνικός κόσμος και αφού δεχθήκατε αφόρητες πιέσεις, αποφασίσατε να την ενεργοποιήσετε μόλις πέρυσι τέτοια εποχή.

Τέταρτο χαρακτηριστικό: Πλήρης απουσία νέων έργων. Κανένας σχεδιασμός για τα έργα της επόμενης δεκαετίας.

Κύριε Υπουργέ, εάν έχετε την καλοσύνη, πείτε μου ένα έργο που δημοπρατήσατε και συμβασιοποιήσατε στα τρία χρόνια που είστε Κυβέρνηση. Υπάρχει έστω και ένα; Η απάντηση είναι όχι. Το μόνο που ξέρετε να κάνετε -και σ' αυτό είστε πολύ καλός- είναι να κόβετε κορδέλες σε έργα, που άλλοι όμως ξεκίνησαν και όντως εσείς τελειώσατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΡΚΑΣ: Πόσο κόστισαν;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Θα σας πω πόσο κόστισαν τώρα.

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Κόστισαν 1,2 δισεκατομμύριο, πανωπροίκια!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Μη βιάζεστε. Θα σας πω. Η απάντηση, λοιπόν, είναι αυτή.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Αγαπητοί συνάδελφοι, σας παρακαλώ να διευκολύνετε τον ομιλητή. Ησυχία!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Πέμπτο χαρακτηριστικό: Η χθεσινή έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου είναι αποκαλυπτική και έρχεται να επιβεβαιώσει αυτό το οποίο εμείς λέμε. Κοιτάξτε να δείτε πώς ψεύδεται ο κύριος Υπουργός, γιατί είναι πολύ έξυπνος και «λυγίζει» την αλήθεια.

Το 2011 σταμάτησαν τα έργα, λόγω μνημονίου της κυβερνήσεως Παπανδρέου. Το 2013 επανεκκινήθηκαν με 750 εκατομμύρια, εκ των οποίων το 90% ήταν λεφτά του ΕΣΠΑ. Έρχεται η περίφημη «πρώτη φορά Αριστερά», οι πειραματισμοί με τον κ. Βαρουφάκη και τι κάνετε; Σταματούν τα έργα και έρχεται η κ. Κρέτσου και σας λέει ότι «εάν στις 31-3-2017 δεν τελειώσουν τα έργα, θέλουμε όλα τα λεφτά πίσω». Και τι κάνει ο Υπουργός; Δίνει πριμ επιτάχυνσης 500 εκατομμυρίων. Ξέρετε από πού τα δίνει; Από τον κρατικό προϋπολογισμό, από το ΠΔΕ, όχι από ευρωπαϊκά κονδύλια, όπως έκανε η κυβέρνηση Σαμαρά.

Αυτό, λοιπόν, είναι μια πραγματικότητα. Και να σας πω και κάτι άλλο; Καλά κάνετε. Να σας πω γιατί; Γιατί, εάν δεν δίνετε αυτό το μεγάλο έργο στους εργολάβους, δεν θα είχαν τελειώσει τα έργα.

Πάμε, λοιπόν, να συζητήσουμε και το έκτο χαρακτηριστικό: Πολλά λόγια για μεγάλα έργα, τεράστιες καθυστερήσεις.

Πάτρα - Πύργος. Το 2015 το έργο ήταν έτοιμο προς δημοπράτηση, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Έρχεστε εσείς, το «σαλαμποποιείτε», το κόβετε σε οκτώ κομμάτια και τρία χρόνια μετά δεν έχετε καταφέρει να φτάσετε ούτε στο σημείο που ήμασταν τότε, διότι δεν έχει ξεκινήσει τίποτα, δεν έχετε συμβασιοποιήσει τίποτα, δεν έχετε εξασφαλίσει ακόμα χρηματοδότηση και

έρχεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με επιστολή και σας κάνει αυστηρή παρατήρηση, γιατί έχει θορυβηθεί για τη «σαλαμοποίηση» του έργου.

Εμείς ευχόμαστε, γιατί δεν είμαστε υποστηρικτές της δομικής αντιπολίτευσης, να βρεθεί χρηματοδότηση γι' αυτό το έργο και να ξεκινήσει. Και, αν το καταφέρετε, εδώ είμαστε να σας πούμε και συγχαρητήρια, αλλά πολύ φοβάμαι πως δεν θα το κάνετε.

Αεροδρόμιο Καστελίου: Πού είναι η σύμβαση του έργου; Δημοπρατήθηκε και έχει φθάσει Μάρτης - Απρίλης και ακόμη δεν έχει υπογραφεί η σύμβαση του έργου.

Τι να αναφέρω; Να αναφέρω τον ΒΟΑΚ, ένα έργο που το εξαγγέλλετε κάθε έξι μήνες και δεν έχετε κάνει ακόμα καμμία μελέτη; Τι να πω, για τη «Σιδηροδρομική Εγνατία»; Όπου πάτε περιοδεία, τάζετε ότι θα κάνετε και έναν σταθμό, χωρίς σχέδιο σκοπιμότητας, χωρίς καμμία μελέτη.

Έβδομο χαρακτηριστικό: Το βόλεμα των «ημετέρων». Ογδόντα στην ΕΥΑΘ, τριακόσια στην ΕΥΔΑΠ, διακόσιοι ενενήντα πέντε στο μετρό, τετρακόσιοι εικοσι τέσσερις με συμβάσεις έργων στη «ROSCO», στην ΕΕΣΤΥ, όταν η ΕΕΣΤΥ έχει μόνιμο προσωπικό τετρακοσίων ανθρώπων, όπως έχει αποκαλύψει σε ερώτησή του ο κ. Χατζηδάκης.

Όγδοο χαρακτηριστικό: Κρατικοποίηση ή, όπως το λέτε εσείς, αποιδιωτικοποίηση επιχειρήσεων. Η περίπτωση του ΟΑΣΘ είναι χαρακτηριστική.

Μέσω του ΟΑΣΘ, περνά και στο ένατο χαρακτηριστικό: Υποβάθμιση αστικών συγκοινωνιών. Θυμάμαι ότι στη συνεδρίαση των φορέων στην επιτροπή είχαν έρθει διάφοροι δήμαρχοι περιχώρων της Θεσσαλονίκης και μιλούσαν τότε -και το θυμάστε και εσείς- με τα καλύτερα λόγια για το νομοσχέδιο. Τώρα, όμως, κύριε Υπουργέ, είναι αυτοί που σας καταγγέλλουν και σας εγκαλούν για μείωση δρομολογίων.

Έρχεται ο κ. Τριανταφυλλίδης, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, όχι της Νέας Δημοκρατίας, και καταθέτει τροπολογία με θέμα: «Βελτίωση δρομολογίων του ΟΑΣΘ». Καλά κάνει ο άνθρωπος, γιατί πολύ ευγενικά -δεν μπορεί να το πει βέβαια, γιατί είναι Βουλευτής σας- σας εγκალεί, διότι έχετε μειώσει τα δρομολόγια στη Θεσσαλονίκη.

Έχουμε, λοιπόν, λιγότερα λεωφορεία στους δρόμους της Αθήνας. Από χίλια επτακόσια λεωφορεία το 2014, έχουμε σήμερα οκτακόσια πενήντα λεωφορεία. Τα δρομολόγια στην Αθήνα, από δώδεκα χιλιάδες έγιναν οκτώμισι χιλιάδες. Οι τιμές, κύριε Υπουργέ, αυξήθηκαν. Τα έσοδα, όμως, κατακρημνίστηκαν και ταυτόχρονα δημιουργείτε ελλείμματα εκατομμυρίων στις αστικές συγκοινωνίες, διότι έχετε έναν απίστευτο λαϊκισμό «όλοι τζάμπα».

Το «10» το καλό όμως, αγαπητοί συνάδελφοι, σας το άφησα για το τέλος: Το μπάχαλο με το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Πραγματικά, αυτό παίρνει βραβείο κακοδιαχείρισης. Μία απλή πολιτική, που χρησιμοποιείται σε όλες τις πολιτισμένες χώρες της Ευρώπης, εδώ τη μετατρέψαμε -τη μετατρέψατε εσείς- σε οδύσσεια για εκατομμύρια χρήστες του μετρό και των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Ο απλός πολίτης, κύριε Υπουργέ, ο μη προνομιούχος, τον οποίο εσείς στην Αριστερά -υποτίθεται- πρέπει να υπερασπίζεστε, ήταν αυτός ο οποίος ταλαιπωρήθηκε. Ουρές, ασυνεννοησία και πλήρης απουσία ενημέρωσης, ακόμη και για τους υπαλλήλους, μας οδήγησαν στην κατάσπαση που έχουμε σήμερα. Ακόμα και σήμερα που μιλάμε, οι μπάρες έχουν κλείσει μόνο σε είκοσι από τους εξήντα σταθμούς. Αυτό σημαίνει ότι θα έχετε τεράστια μείωση εσόδων.

Με λίγα λόγια, έχουμε θεσμική παράλυση, καθυστερήσεις σε έργα, κανένα νέο έργο, περιφρόνηση στις αστικές μεταφορές, πανωπρόικια, εκτόξευση κόστους, οικειοποίηση έργων που δεν είναι δικά σας, υποβάθμιση των αστικών συγκοινωνιών, ακριβότερα εισιτήρια για τους χρήστες των αστικών συγκοινωνιών. Αυτό είναι το έργο σας σήμερα.

Μετά από αυτόν τον δεκάλογο, με τι έρχεται ο κύριος Υπουργός για να το κλείσει όλο αυτό; Με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, ένα νομοσχέδιο προβληματικό, αναχρονιστικό, ένα νομοσχέδιο που κινείται αντίθετα, τόσο στις συνταγματικές αρχές όσο και τις αρχές του Ευρωπαϊκού Δικαίου.

Έρχεται με ένα νομοσχέδιο, που τελικά τι στόχευση έχει, για

να είμαστε ειλικρινείς σε αυτή την Αίθουσα; Να εξυπηρετήσει μικρές συντεχνίες, να ενισχύσει τη γραφειοκρατία, να δημιουργήσει υπερσυνκέντρωση αρμοδιοτήτων στον Υπουργό. Όλα αυτά τα κάνετε, δυστυχώς, με μια δήθεν αριστερή ιδεολογική πρακτική.

Φέρντε ένα νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, όμως ο ν.4412 είναι ανεφάρμοστος. Γιατί είναι ανεφάρμοστος; Διότι χρειάζεται πάνω από διακόσιες είκοσι αποφάσεις του Υπουργού, διότι χρειάζονται περίπου τριάντα κοινές υπουργικές αποφάσεις με άλλους Υπουργούς, διότι χρειάζεται πάνω από δεκαπέντε ηλεκτρονικές πλατφόρμες και ηλεκτρονικά μητρώα για την καταχώριση στοιχείων.

Κακά τα ψέματα, είναι σαφές πως στην Κυβέρνηση, το μόνο που σας ενδιαφέρει γι' αυτό το νομοσχέδιο είναι πώς θα διαχειριστείτε τις διάφορες υποσχέσεις, που δώσατε στον παρελθόν σχετικά με την «UBER» και την «BEAT».

Θα μου επιτρέψετε να κάνω μια διευκρίνιση. Εμείς από την πρώτη στιγμή ως Νέα Δημοκρατία υπογραμμίσαμε ότι άλλο είναι η «UBER» και άλλο είναι η «BEAT». Η πρώτη χρησιμοποιεί μη επαγγελματίες οδηγούς, στηρίζεται στον αθέμιτο ανταγωνισμό και βρίσκεται νομικά σε μια γκρίζα ζώνη σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ οι δεύτεροι συνεργάζονται αποκλειστικά με επαγγελματίες οδηγούς ταξί. Μάλιστα, είναι πάρα πολλοί αυτοί.

Κανείς δεν μπορεί να φρενάρει, φίλες και φίλοι, αγαπητοί Βουλευτές, την καινοτομία, αφού είναι προς όφελος και των ταξί και των καταναλωτών. Η συζήτηση στην επιτροπή ήταν αποκαλυπτική. Με τον λόγο σας, το ύφος σας, τη διαστρέβλωση των πραγματικών περιστατικών δείξατε ότι αποστρέφεστε το καινούργιο. Συγκρούστηκαν δύο κόσμοι, ο κόσμος του χθες και ο κόσμος του αύριο, της καινοτομίας. Εσείς, δυστυχώς, είστε με τον κόσμο του χθες.

Την ίδια στιγμή, τελικά τι κάνετε; Προσπαθείτε να αποκομίσετε μερικές ψήφους από μερικούς συνδικαλιστές. Τελικά, όμως, τι κάνετε; Κλείνετε το μάτι στην «UBER». Διότι αυτό που κάνετε με αυτό το νομοσχέδιο είναι να δίνετε, χωρίς να το έχετε καταλάβει, ένα δώρο στην «UBER».

Και δεν το κάνετε σε αυτό το νομοσχέδιο. Το έχετε κάνει -γιατί πραγματικά κανείς δεν αμφισβητεί την ευφροσύνη σας, κύριε Υπουργέ,- στο πολυνομοσχέδιο με το άρθρο 219Α, που μειώσατε τη διάρκεια της μίσθωσης οχήματος σε οδηγό, ένα έξι σε τρεις ώρες. Αυτό το πλαίσιο, για να το καταλάβουμε όλοι, ευνοεί τη λειτουργία της «UBER» και αυτό πρέπει να το καταλάβουν και οι οδηγοί και οι ιδιοκτήτες ταξί.

Εν τω μεταξύ, βέβαια, οι όποιες συλλήψεις έγιναν με τους οδηγούς της «UBER» έγιναν στηριζόμενοι στο νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει μέχρι σήμερα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, αν έχετε την καλοσύνη.

Επομένως, για να τελειώνω, ποιος πληρώνει τελικά τη νύφη; Τη νύφη την πληρώνουν οι καταναλωτές, δηλαδή αυτοί που χρησιμοποιούν το ταξί, τη νύφη την πληρώνουν οι ίδιοι οι οδηγοί και οι επαγγελματίες ταξί και, βέβαια, την πληρώνει και η ελληνική κοινωνία.

Και πάμε σε ένα άλλο κρίσιμο σημείο για τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Στο άρθρο 28 προβλέπεται μείωση προστίμων. Το αρχικό σχέδιο μιλούσε για 40%. Τελικά το πήγατε με νομοτεχνική βελτίωση στο 50%, έτσι απλά και μπακαλίστικα. Προσέξτε, στη μείωση του 50% εντάσσονται και οι παραβάσεις του ορίου ταχύτητας και βάζετε κιόλας και εισοδηματικά κριτήρια. Θα τα δούμε όλα αυτά ένα προς ένα στη δευτερολογία, που θα επικεντρωθώ στα συγκεκριμένα άρθρα.

Το τελευταίο που θα ήθελα να θίξω είναι ότι έχετε κάνει και μια διάταξη για τις εισαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων. Και αυτό εντάσσεται κατά του Ευρωπαϊκού Δικαίου. Δεν δίνετε πλέον το δικαίωμα στους Έλληνες καταναλωτές να έχουν επιλογές και εξυπηρετείτε, όπως σας είπα στην επιτροπή, συγκεκριμένα επιχειρηματικά συμφέροντα.

Κύριε Πρόεδρε, για την ώρα σταματούμε εδώ. Το νομοσχέδιο αυτό από την αρχή μέχρι το τέλος είναι πρόχειρο και είναι προβληματικό.

Και κάτι άλλο, κύριε Υπουργέ, για να μην το ξεχάσω. Είναι αντισυνταγματικό και δεν το λέω εγώ αυτό. Αυτό σας το είπαμε και στην επιτροπή και έρχεται τώρα και η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής και το καταθέτει επισήμως χθες, σε μια έκθεση-κόλαφο.

Είναι προβληματικές οι διατάξεις σας με τις βάσεις δεδομένων που θέλετε να φτιάξετε, αφού παραβιάζουν τις διαδικασίες περί προστασίας προσωπικών δεδομένων. Αντισυνταγματική είναι, λέει η επιτροπή, η πρόβλεψη στον νέο ΚΟΚ για εισοδηματικά κριτήρια.

Εμείς, ως Νέα Δημοκρατία, λοιπόν, δεν μπορούμε σε καμμία περίπτωση να στηρίξουμε αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την κοινή λογική, σε πλήρη αντίθεση με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και χτυπά την υγιή επιχειρηματικότητα και εμποδίζει τον σωστό επαγγελματία ταξί. Ψηφίζουμε, λοιπόν, «όχι» επί της αρχής και «όχι» στα άρθρα, με ελάχιστες εξαιρέσεις.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Καραμανλή.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από τη Δημοκρατική Συμπράταξη ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ κ. Ιωάννης Μανιάτης για δεκαπέντε λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που για άλλη μια φορά αποδεικνύει ότι η Κυβέρνηση αυτή νομοθετεί με τρόπο πρόχειρο, ρουσφετολογικό και έξω από της ανάγκη της εθνικής οικονομίας της κοινωνίας.

Είναι προφανές, λοιπόν, ότι θα καταψηφίσουμε ένα νομοσχέδιο που, όπως έχουμε πει πολλές φορές, είναι ένα γονατογράφημα, που δεν αντιμετωπίζει κανένα από τα ουσιαστικά προβλήματα στα οποία υποτίθεται ότι αναφέρεται. Είναι ένα αναχρονιστικό νομοσχέδιο, που αντιμετωπίζει με απολύτως αραχνιασμένες μικροκομματικές αντιλήψεις τα μεγάλα θέματα που έχει ο τομέας των μεταφορών στη χώρα μας.

Έθεσα στη διάρκεια των συζητήσεων στην επιτροπή δέκα μεγάλα ερωτήματα, τα οποία θα επαναλάβω και σήμερα. Πριν, όμως, αναφερθώ στα ερωτήματα αυτά, δεν μπορώ και θα υποκύψω στον πειρασμό να κάνω μια αναφορά στον απρεπή, απρεπέστατο Πρωθυπουργό της χώρας κ. Τσίπρα, ο οποίος δεν είχε τη στοιχειώδη πολιτική γενναιότητα πριν από δύο μέρες, εγκαινιάζοντας το έργο της ηλεκτρικής διασύνδεσης των Κυκλάδων, ένα έργο που όχι μόνο ήταν απέναντί του, αλλά και ένα έργο που το 2014 εμείς προχωρήσαμε, εμείς συμβολαιοποιήσαμε, εμείς διαμορφώσαμε αυστηρότατο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και είχε το θράσος να το παρουσιάσει ως δικό του, χωρίς καν να καλέσει και την αρμόδια Επίτροπο Περιφερειακής Ανάπτυξης, την κ. Κορίνα Κρέτσου. Για αυτό υπήρξε για πρώτη φορά, σε επίπεδο ευρωπαϊκού κράτους, αντίδραση εκ μέρους και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Συναδέλφισσες και συνάδελφοι, συνιστά απρέπεια ένας Πρωθυπουργός να εγκαινιάζει ένα έργο που δεν είναι δικό του και να μην αναφέρει, εκτός των άλλων, ότι το έργο αυτό, που έπρεπε να έχει παραδοθεί το καλοκαίρι του 2016, με αυστηρές ρήτρες που είχαμε βάλει σε βάρος του αναδόχου, παραδίδεται με ενάμιση χρόνο καθυστέρηση, δεν επιβάλλονται οι ρήτρες και έχει επιπλέον κοστίσει 150 εκατομμύρια ευρώ στους Έλληνες πολίτες για επιπλέον υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, λόγω του ότι για ενάμιση χρόνο συνέχισαν να λειτουργούν οι ρυπογόνες μονάδες ηλεκτροπαραγωγής στην πρώτη φάση των Κυκλάδων.

Καμμία συγγνώμη, καμμία αίσθηση πολιτικής γενναιότητας, πολύ περισσότερο -δεν μπορώ να μην το πω, γιατί το θυμήθηκα όταν έβλεπα τον κύριο Πρωθυπουργό στα εγκαίνια- που ακόμα και ο Σουφλιάς, όταν εγκαινίασε τα πρώτα του έργα, κάλεσε τον Λαλιώτη, ενώ ο κ. Τσίπρας δεν είχε τη στοιχειώδη ευαισθησία να κάνει μία αναφορά και στην Επίτροπο που χρηματοδότησε, αλλά και σε αυτούς που είχαν προχωρήσει το έργο.

Θέλω να κάνω και μια δεύτερη αναφορά για ένα ζήτημα για το οποίο ζητήσαμε την παραίτηση του Υπουργού κ. Σταθάκη, γι' αυτή την αθλιότητα, τον εξευτελισμό της προσωπικότητας δεκά-

δων χιλιάδων Ελλήνων πολιτών και μηχανικών με το «Εξοικονομώ κατ' Οίκον».

Είχαμε ένα πλαίσιο που υπήρχε, λειτούργησε, βαθμολογήθηκε ως το δεύτερο καλύτερο της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2015 και είχε, επίσης, λεφτά. Παρ' όλα αυτά τρία χρόνια η Κυβέρνηση κοιμόταν. Έφτιαξε μια ηλεκτρονική πλατφόρμα και μας είπε μία, δυο, τρεις, δέκα, δώδεκα, δεκατρείς φορές ότι επρόκειτο να το ενεργοποιήσει. Δεκατρείς φορές αναβλήθηκε το εξαγγελθέν πρόγραμμα «Εξοικονομώ κατ' Οίκον». Κι όταν επιτέλους άνοιξε η πλατφόρμα, η πλατφόρμα έπεσε και ο Υπουργός δεν είχε το θάρρος να παραιτηθεί μπροστά στο φαινόμενο δεκάδες χιλιάδες μηχανικοί να περιμένουν να καταθέσουν την αίτηση και εκατοντάδες χιλιάδες πολίτες να περιμένουν να ενταχθούν.

Πολύ περισσότερο, ο Υπουργός «έξεχασε» να μας πει ότι το προηγούμενο πρόγραμμα, το «Εξοικονομώ Ι», που τέλειωσε το 2014, είχε 400 εκατομμύρια δαπάνη για σαράντα χιλιάδες σπίτια φτωχών νοικοκυριών, ενώ το πρόγραμμα της σημερινής Κυβέρνησης έχει δημόσιο προϋπολογισμό μόνο 250 εκατομμύρια. Σήμερα δεσμεύτηκε από τηλεοράσεως ότι μπορεί να βρει άλλα 100.

Ακόμα χειρότερο είναι το γεγονός ότι από το 2015 υπάρχουν πολλές ευρωπαϊκές χώρες οι οποίες έχουν εντάξει στο πακέτο Γιούνκερ τα προγράμματα εξοικονομικής ενέργειας σε κατοικίες νοικοκυριών χαμηλού και μέσου εισοδήματος. Είχαμε κάνει πρόταση στο πακέτο Γιούνκερ το 2014 να ενταχθεί το «Εξοικονομώ» με 1 δισεκατομμύριο ευρώ στην πρόταση αυτή. Η Κυβέρνηση το απέσυρε. Απέσυρε την πρόταση. Δεν έχει επανυποβάλει πρόταση για πακέτο Γιούνκερ και «Εξοικονομώ».

Το 2015 -μόνο το 2015!- η Γαλλία ενέταξε στο πακέτο Γιούνκερ πενήντα χιλιάδες σπίτια φτωχών Γάλλων οικογενειάρχων. Εμάς προφανώς μας περισσεύουν τα λεφτά! Δεν χρειάζεται να ζητήσουμε. Δεν χρειάζεται να μιμηθούμε έστω αυτό που έκαναν και οι Γάλλοι και οι Πολωνοί και οι Βέλγοι. Η Κυβέρνηση, λοιπόν, δεν κάνει απολύτως τίποτα.

Έρχομαι σε ένα δεύτερο θέμα, που σχετίζεται με τον παρόντα Υπουργό. Γιατί ένα από τα ζητήματα που δεν αντιμετωπίζουμε σήμερα είναι το ζήτημα της καθημερινής μετακίνησης των πολιτών του Λεκανοπεδίου με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, το έχω καταγγείλει πάρα πολλές φορές και θα το επαναλάβω και εδώ: Οι αστικές συγκοινωνίες αποτελούν το πειραματόζωο της Κυβέρνησης Τσίπρα - Καμμένου, πάνω στο οποίο δοκιμάζουν πώς μπορούν να ξεπουλήσουν δημόσιες υπηρεσίες, ευτελίζοντάς τις.

Ακούστε δύο νούμερα μόνο. Στο Λεκανοπέδιο ο ΟΑΣΑ έχει στη διάθεσή του δύο χιλιάδες λεωφορεία. Συνήθως, μέχρι να αναλάβουν οι ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ, από τις δύο χιλιάδες κυκλοφορούσαν χίλια εξακόσια με χίλια επτακόσια. Σήμερα που μιλάμε, τα λεωφορεία που κυκλοφορούν είναι οκτακόσια με εννιακόσια, δηλαδή λιγότερα από τα μισά, γιατί δεν έχουν ανταλλακτικά, δεν υπάρχουν οδηγοί, δεν υπάρχουν λάστιχα, δεν έχει προβλέψει η Κυβέρνηση να στηρίξει τις αστικές συγκοινωνίες.

Θέλετε και ένα δεύτερο, ακόμη χαρακτηριστικότερο παράδειγμα, για να δείτε πού έχει οδηγήσει η πολιτική και του «Δεν πληρώνω - Δεν πληρώνω», αλλά και η πολιτική του λαϊκισμού; Ξέρετε, αγαπητοί συνάδελφοι, πόσες επιβιβάσεις και μετεπιβιβάσεις πολιτών έγιναν το 2014 στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας; Έγιναν ένα δισεκατομμύριο εκατόν σαράντα τρία εκατομμύρια επιβιβάσεις και μετεπιβιβάσεις. Ξέρετε πόσες έγιναν το 2017 με Κυβέρνηση Τσίπρα - Καμμένου; Εξακόσια δεκαπέντε εκατομμύρια! Μειώθηκαν σχεδόν κατά 50% οι χρήσεις των μέσων μαζικής μεταφοράς από τους φτωχούς πολίτες. Επιπλέον, μειώθηκαν και οι εισοδοί - έξοδοι των ανθρώπων που πληρώνουν εισιτήριο.

Σημερινό δημοσίευμα καθημερινής εφημερίδας λέει ότι ενώ έχει περάσει μία εβδομάδα αφότου θα έπρεπε στο μετρό και στον ΗΣΑΠ να έχουν κατέβει οι μπάρες και στους εξήντα πέντε σταθμούς, οριακά έχουν κατέβει μόνο στους είκοσι πέντε. Και συνεχίζει η μετακίνηση χωρίς πληρωμή εισιτηρίων.

Θέλετε και άλλο παράδειγμα ανευθυνότητας και επιπολαιότητας για τις αστικές συγκοινωνίες; Η Κυβέρνηση εξαγγέλλει την περιήγηση «Γραμμή 4» του μετρό και την έχει τυφλή. Η «Γραμμή 4» του μετρό δεν συνδέεται με κάποια άλλη γραμμή του μετρό ή

με τη γραμμή του ΗΣΑΠ, ώστε να μετακινούνται οι επιβάτες. Ξεκινά από το μηδέν και τελειώνει ξανά στο μηδέν! Τραγική περίπτωση ανικανότητας, δημαγωγίας και προχειρότητας.

Περιττεύει, βέβαια, να σημειώσω ότι αυτή η αδιανόητη διαχείριση των αστικών συγκοινωνιών έχει οδηγήσει αστικές συγκοινωνίες οι οποίες το 2014 είχαν λειτουργικό πλεόνασμα, το 2017, κατά τους συντηρητικότερους υπολογισμούς, να χρειάζονται επιπλέον επιδότηση άλλα 50 εκατομμύρια ευρώ από τον Έλληνα φορολογούμενο πολίτη, με προσωπική ευθύνη της Κυβέρνησης και των διοικήσεων που έχει ορίσει.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Δεν θα κάνω καμμία αναφορά στο γεγονός ότι η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής έχει πει ότι η πρόβλεψη για την αλλαγή της φιλοσοφίας επιβολής προστίμων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας έχει σοβαρότητα προβλήματα συνταγματικότητας και αναλογικής εφαρμογής στους Έλληνες πολίτες, γιατί διαφοροποιεί την επιβολή και το ύψος των προστίμων και ποινών με βάση το εισόδημα.

Επίσης περιττεύει να τονίσω αυτά που είπα πολλές φορές στην επιτροπή: άπειρα άρθρα με άπειρες υπουργικές αποφάσεις, χωρίς καμμία δέσμευση και κανένα χρονοδιάγραμμα. Επιπλέον, άρθρα με τα οποία επαναλαμβάνονται ήδη υφιστάμενες νομοθετικές ρυθμίσεις.

Τι χρειάζεται το άρθρο 4, που ξαναμιλά για μεικτά κλιμάκια ελέγχου, ή τα άρθρα 5 έως 7, που ξαναμιλούν για πειθαρχικά συμβούλια, όταν ήδη υπάρχει αυτή η νομοθεσία;

Έρχομαι τώρα στο ζήτημα των ταξί της «BEAT» και της «UBER». Και θέλω να είμαστε απόλυτα καθαροί και σαφείς στο τι λέμε και πώς αντιμετωπίζουμε την όχι απλώς παλαιοκομματική, όχι απλώς παλαιοιλική, αλλά την αδιανόητη συμπεριφορά της Κυβέρνησης. Άλλο είναι η «BEAT» και άλλο είναι η «UBER». Η «BEAT» είναι μία εφαρμογή που αναπτύχθηκε από ελληνικά μυαλά, εξυπηρετεί οκτώ χιλιάδες επαγγελματίες οδηγούς ταξί και έχει προσφέρει υπηρεσίες σε πάνω από ένα εκατομμύριο κατοίκους του Λεκανοπεδίου. Η «UBER» κάνει στην πραγματικότητα υποκλοπή μεταφορικού έργου και ορθά το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης την καταδίκασε.

Δεν φθάνει, όμως, όλο αυτό. Η Κυβέρνηση, ο Υπουργός προσπαθεί να τα μπλέξει και να βάλει αυτές τις δύο προσεγγίσεις στο ίδιο τσουβάλι και τη μία που σας ανέφερα και την προσέγγιση που έχουμε βαθιά ανάγκη -την έχουν και οι ταξιτζήδες, την έχουν και οι φορτηγατζήδες, την έχουν και οι πολίτες, όλοι μας-, να έχουμε ηλεκτρονικές πλατφόρμες, ώστε εύκολα, με πολιτισμένο τρόπο, τον κατάλληλο χρόνο και με αξιολόγηση να χρησιμοποιούμε είτε τα ταξί είτε και τα φορτηγά, όταν θέλουμε να μεταφέρουμε εμπορεύματα.

Αυτή είναι η μία αντίληψη στην οποία θα έπρεπε η Κυβέρνηση και όλα τα συνδικάτα να είναι θετικά, γιατί αυξάνει το μεταφορικό έργο, γιατί στην πραγματικότητα αυξάνει το εισόδημα του επαγγελματία οδηγού επιβατικών δημόσιας χρήσης.

Και είναι άλλο πράγμα η μεταχείριση της «UBER» που έχει μη επαγγελματίες οδηγούς, μη σωστά αυτοκίνητα πολλές φορές και που καταπατά στοιχειώδεις κανόνες εύρυθμης λειτουργίας του μεταφορικού έργου, χωρίς κόμιστρο.

Και η Κυβέρνηση από το εξάωρο που προβλεπόταν για τη μίσθωση οχήματος με οδηγό το κατεβάζει στις τρεις ώρες; Δηλαδή το κάνει ακόμη χειρότερο και σε βάρος των επαγγελματιών οδηγών ταξί, σε βάρος των επαγγελματιών που βγάζουν το μεροκάματό τους;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Δημοκρατική Συμπράταξη και το Ποτάμι έχουμε καταβάλει μία τροπολογία για την «BEAT» και δηλώνουμε ότι θα αξιολογήσουμε στο συγκεκριμένο άρθρο τη στάση μας με βάση τη συμπεριφορά του Υπουργού αναφορικά με την τροπολογία.

Όμως, σε κάθε περίπτωση, στηρίζουμε όλες τις καινοτομίες από οπουδήποτε και να προέρχονται, οι οποίες βελτιώνουν την ποιότητα παροχής επιβατικού έργου από τα αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, ενώ καταδικάζουμε απολύτως αυτούς που υποκλέπτουν μεταφορικό έργο από τους επαγγελματίες ιδιοκτήτες ή οδηγούς ταξί.

Και, βεβαίως, θα καταψηφίσουμε όλες αυτές τις διατάξεις που μειώνουν και τη μίσθωση του οχήματος από την «UBER» από τις

έξι στις τρεις ώρες.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν υπάρχει αυτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Ναι, αφήστε να λέω εγώ αυτό που ξέρω ότι υπάρχει στο μυαλό σας και εσείς, κύριε Υπουργέ, όταν θα έρθει η ώρα, να το αλλάξετε ή να πείτε ότι κακώς διαβάσαμε το νομοσχέδιό σας.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Δώστε μου λίγο χρόνο ακόμη, κύριε Πρόεδρε. Ίσως δεν χρησιμοποιήσω και τη δευτερολογία μου.

Έρχομαι σε ένα ακόμη ζήτημα που σχετίζεται άμεσα με την ποιότητα μετακίνησης στο λεκανοπέδιο Αττικής και έχει να κάνει με τη χρήση ποδηλάτου. Και ορθά, είναι από τις ελάχιστες σωστές διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που στηρίζουν τη μετακίνηση με ποδήλατο.

Όμως, πέρα από αυτή την ορθή προσέγγιση να στηρίξουμε την αειφορική, τη βιώσιμη αστική μετακίνηση στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας και κυρίως στην Αθήνα, όταν έρθει κανείς και κατέβει στην ωμή πραγματικότητα, διαπιστώνει για άλλη μια φορά την ανικανότητα αυτής της Κυβέρνησης.

Και γίνομαι απολύτως συγκεκριμένος: Το 2014 ολοκληρώθηκε ο σχεδιασμός, η αδειοδότηση και η χρηματοδότηση του ονομαζόμενου «μητροπολιτικού πεζοδρόμου Αττικής» που έχει πάνω από είκοσι πέντε χιλιόμετρα μήκος, ξεκινά από την Κηφισιά, περνά από το Γκάζι, καταλήγει στο Φάληρο και έχει σύνδεση για μετεπιβιβάσεις με όλους σχεδόν τους σταθμούς του Μετρό και του ΗΣΑΠ. Η πρώτη εργολαβία αυτού του έργου, που είναι στην πραγματικότητα η στήριξη της μετακίνησης με ποδήλατο, ανατέθηκε για το νότιο τμήμα -από το Φάληρο μέχρι το Γκάζι- το 2014, χρηματοδοτήθηκε και ολοκληρώθηκε μέσα στο 2015. Για το υπόλοιπο, το βόρειο, αγνοείται η τύχη του. Αυτό θα ήταν μια καλή κίνηση της Κυβέρνησης, αν θέλει πραγματικά να δείξει ότι ενδιαφέρεται για τη στήριξη του ποδηλάτου.

Η επόμενη παρατήρησή μου έχει να κάνει με τα μεταχειρισμένα μοτοποδήλατα. Θέλω να είναι απολύτως σαφές ότι πρόκειται ταυτόχρονα για ένα ζήτημα οδικής ασφάλειας, αλλά και στοιχειώδους κοινωνικής ευαισθησίας. Όσοι από εμάς είμαστε από χωριά ξέρουμε πολύ καλά ότι οι αγρότες για να πάνε στο χωράφι τους ή οι φτωχοί άνθρωποι, οι μεροκαματιάρες της υπαίθρου, αλλά και της Αθήνας, για να μετακινηθούν χρησιμοποιούν πολλές φορές δίκυκλα, τα οποία έχουν αγοράσει μεταχειρισμένα, γιατί δεν αντέχει η τσέπη τους να πληρώσουν καινούργιο δίκυκλο.

Ενώ, λοιπόν, το πιο εύλογο θα ήταν οι προβλέψεις που υπάρχουν σε ευρωπαϊκούς κανονισμούς για την εισαγωγή, την αγορά και τη χρήση μεταχειρισμένων δίκυκλων να εφαρμοστούν και στην Ελλάδα, έτσι ώστε να βοηθήσουμε τους φτωχούς ανθρώπους που θέλουν να αγοράσουν ένα μεταχειρισμένο δίκυκλο, ένα παπάκι, βάζει το Υπουργείο προσκόμματα, γραφειοκρατίες, χαρτιά και παραχαρτιά, παίζοντας ουσιαστικά το παιχνίδι των εισαγωγών καινούργιων αυτοκινήτων και δίκυκλων.

Αυτό πρέπει να είναι σαφές. Δεν μπορούμε ούτε αυτό να το αποδεχτούμε. Αντίθετα, θα αποδεχόμασταν απόλυτη αυστηροποίηση των προδιαγραφών από τα ΚΤΕΟ για τα μεταχειρισμένα δίκυκλα, ακόμα μεγαλύτερη αυστηροποίηση, όχι όμως μέσα από γραφειοκρατία και παραπάνω χαρτιά εμμέσως να αποκλείεις το δικαίωμα του Έλληνα πολίτη να χρησιμοποιήσει ένα ασφαλές αλλά φθινό μεταφορικό μέσο.

Το νομοσχέδιο προβλέπει πολλά παρατηρητήρια, μητρώα και διάφορα τέτοια. Κανείς δεν θα μπορούσε να είναι απέναντι σε νομοθετικές προβλέψεις που εκσυγχρονίζουν τον τρόπο και την καταγραφή προσώπων, οχημάτων, διαδικασιών κ.λπ., μόνο που δυστυχώς δεν υπάρχει καμμία χρονική δέσμευση και δεν υπάρχει και καμμία πρόβλεψη πότε αυτά θα γίνουν πράξη.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Προτελευταία παρατήρηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Κύριε Μανιάτη, σας παρακαλώ, ολοκληρώστε. Έχετε φτάσει στα δεκαεννέα λεπτά. Καταναλώνετε χρόνο και από τη δευτερολογία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεν θα χρησιμοποιήσω μάλλον τη δευτερολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ευχαριστώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Στο άρθρο 67 η Κυβέρνηση προβλέπει να παίρνει μισθό ο πρόεδρος του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και -ω της συμπώσεως!- πρόεδρος του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας είναι στέλεχος των ΑΝΕΛ, η πρώτην Υφυπουργός Μεταφορών.

Εγώ μερικές φορές αναρωτιέμαι: καλά, δεν υπάρχει η στοιχειώδης προσπάθεια, έστω ως φύλλο συκής, να τηρηθούν προσήματα πολιτικής ή αισθητικής, στο τέλος-τέλος, δεοντολογίας; Δική σας Υφυπουργός, δική σας τώρα, να της δώσουμε και λεφτά; Γιατί; Ήταν κορόιδα οι προηγούμενοι πρόεδροι του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας που δεν έπαιρναν λεφτά, γιατί πραγματικά έκαναν ένα κοινωνικό έργο; Γιατί πρέπει να παίρνει αμοιβή ο πρόεδρος του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας;

Ο Υπουργός δεν απάντησε στο ερώτημά μου για τα ζητήματα των γιατρών εργασίας και δεν απάντησε και στο τι γίνεται με τους επτακόσιους περίπου οδηγούς αστικών συγκοινωνιών που έχουν κατέβει από το τιμόνι, εκ των οποίων οι τριακόσιοι όχι με χαρτιά γιατρών, αλλά με αποφάσεις της διοίκησης. Να μας πει ο Υπουργός πόσοι κατέβηκαν, πότε κατέβηκαν και πότε προτίθεται να επανεξετάσει αυτούς που αντί να είναι στο τιμόνι και να προσφέρουν υπηρεσία στους πολίτες, δουλεύουν σε άλλες δουλειές, ετεροαπασχολούνται.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε -και ευχαριστώ για την κατανόησή σας- με το ζήτημα του αδιανόητου για μένα άρθρου, του 88, που αφορά την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Ακούστε, συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, που θα κληθείτε να υπερψηφίσετε το νομοσχέδιο. Στο άρθρο 88 ο Υπουργός Μεταφορών προβλέπει για λογαριασμό του να μισθώνει απευθείας κτήρια, προβλέπει για λογαριασμό του απευθείας να αποφασίζει για κοινές δράσεις με ιδιωτικό τομέα και αποφασίζει για λογαριασμό του απευθείας, χωρίς κανέναν διαγωνισμό, να κάνει ό,τι θέλει.

Προειδοποίησα τον Υπουργό στην επιτροπή και του είπα «Πρόσεξε, Υπουργέ, γιατί πιθανόν είναι παγίδα». Εύχομαι να συνειδητοποιήσει ότι είναι πολιτική παγίδα και να μη γίνει συμμέτοχος σ' αυτό το σκάνδαλο. Κατήγγειλα κάτι. Να μη διανοηθεί η Κυβέρνηση και ο Υπουργός να φέρουν απευθείας ανάθεση για τα θέματα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, δηλαδή την αναβάθμιση ή τον εκσυγχρονισμό των ραντάρ της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Εύχομαι να διαψευσθεί αυτή η υπόνοια.

Θα συνιστούσε, όμως, τεράστιο σκάνδαλο αν ο Υπουργός σήμερα στην Ολομέλεια δεν δεσμευόταν ότι, πρώτον, θα προχωρήσει στις δράσεις για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας όπως προβλέπει ο νόμος, με διαγωνιστικές διαδικασίες και, δεύτερον, ότι δεν πρόκειται να προχωρήσει σε απευθείας αναθέσεις σε ιδιώτες χωρίς διαγωνισμό για θέματα τεχνολογικής επάρκειας της αεροναυτιλίας στη χώρα μας.

Με όλα τα παραπάνω που είπα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι προφανές ότι για άλλη μια φορά το Υπουργείο Μεταφορών χρησιμοποιείται ως ένα προεκλογικό όχημα, προκειμένου με το νομοσχέδιο που καταθέτει να περάσουν ρουσφετολογικές, μικροκομματικές ρυθμίσεις.

Όμως, επειδή ακριβώς η Κυβέρνηση είναι σε αποδρομή, σε αποδρομή είναι πια και ο κύκλος ζωής της. Ευτυχώς, μάλιστα, που ο κ. Καμμένος είπε ότι θα πάνε με τον κ. Τσίπρα μέχρι τέλους. Μόνο που το τέλος είναι πάρα πολύ κοντά!

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Μανιάτη.

Παρακαλώ τον ειδικό αγορητή από τη Χρυσή Αυγή κ. Ιωάννη Σαχινίδη να λάβει τον λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν αναφερθώ στο σχέδιο νόμου έχω υποχρέωση να κάνω μία αναφορά σχετικά με ό,τι διαδραματίστηκε ακριβώς πριν από τρεις μέρες σ' αυτή την Αίθουσα με τις προτάσεις μομφής που υπήρξαν.

Ακούσαμε από Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο κόμματος του λεγόμενου «δημοκρατικού τόξου» -εντός ή εκτός εισαγωγικών, όπως θέλετε- να λέει πως δεν είναι ίδιοι με τη Χρυσή Αυγή.

Εννοείται πως δεν είμαστε σαν τα μούτρα τους, γιατί ούτε απατεώνες είμαστε ούτε κλέφτες ούτε προδότες. Και χωρίς εισαγωγικά! Αυτοί που μας κουνάνε το δάκτυλο έχουν καταστρέψει ολόκληρους κλάδους επαγγελματιών, αφού κάποτε ανάγκαζαν αυτούς που είχαν τις άδειες ταξί να πληρώνουν τρελά λεφτά για να αποκτήσουν μια άδεια ταξί και σήμερα έφτασαν να την ξεφτιλίσουν. Κάποτε άφηναν τον κόσμο να εισάγει μεταχειρισμένα αυτοκίνητα μεγάλου κυβισμού, τα οποία δεν φορολογούνταν και σήμερα τιμωρούνται. Έφθασαν σε σημείο, μάλιστα, τους ανθρώπους που τους έδιναν επιδόματα επειδή έκαναν τρία παιδιά, σήμερα να μην τους επιδοτούν και να τους τιμωρούν.

Όλα αυτά είναι οι πολιτικές που ακολουθήθηκαν από τους προλαλήσαντες. Καμμία απολύτως νομοθέτηση δεν υπάρχει υπέρ κανενός επαγγελματικού κλάδου.

Ακούσαμε από τη -φιλελεύθερη, κατά τα άλλα- Νέα Δημοκρατία να μας λέει ότι υποστηρίζει το νέο επιχειρείν και ότι θέλει το άνοιγμα των επαγγελματιών και αυτό πάει να το κάνει πράξη, θέλοντας την κατακρεούργηση των οδηγών και ιδιοκτητών ταξί με αθέμιτο ανταγωνισμό. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την έντονη αντιπαράθεση με εκπρόσωπό τους, τον Πρόεδρο της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων.

Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε και κύριοι Υπουργοί, θυμάστε ότι στη δεύτερη επιτροπή το είχα σχολιάσει και είχα ζητήσει από την προεδρεύουσα της επιτροπής κ. Καφαντάρη να ενημερώσει τον Πρόεδρο της Βουλής σχετικά με αυτά που ακούστηκαν από τον εκπρόσωπο.

Ξέρετε τι μας είπε; Μας είπε ότι δεν ελέγχουν κατ' ουσίαν τη συντεχνία -όπως αποκάλυψε ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας τους ταξιτζήδες- και επειδή ξύπνησαν κάποιοι επαγγελματικοί κλάδοι και άρχισαν να διεκδικούν τα αυτονόητα, δηλαδή την επιβίωσή τους και μια αξιοπρεπή διαβίωση κι επειδή είχε διαφορετική άποψη από τη Νέα Δημοκρατία, ακούστηκαν κάποια πράγματα.

Θα πρέπει, όπως το κατήγγειλα και στην επιτροπή, στη συζήτηση επί των άρθρων να επιληφθεί ο Πρόεδρος της Βουλής, γιατί εδώ φαίνεται ότι υπάρχει εγκληματική οργάνωση εντός του ελληνικού Κοινοβουλίου, η οποία απειλεί κλάδους φορέων, όταν δεν συμφωνούν με τις θέσεις τους.

Σας διαβάζω από τα πρακτικά, τα οποία και θα καταθέσω στη Γραμματεία, τι είπε ο κ. Λυμπερόπουλος. Είπε: «Τι άποψη είναι αυτή, αυτοί που τα λένε να νομίζουν, ότι επειδή είμαστε μια τάξη η οποία πολεμήθηκε τόσο πολύ από το 2010, λόγω μνημόνιων, γι' αυτό αγωνίζονται κάποιοι να μείνει το μνημόνιο ως πολιτική γραμμή και μετά τον Αύγουστο να αποφασίσουν αυτοί και όχι οι Έλληνες πολιτικοί και Βουλευτές. Αυτή είναι η προσφορά τους, ως πολιτικοί». Εδώ δώστε προσοχή: «Και δεν φοβόμαι κάποιους...», εδώ όχι απλώς τους φωτογραφίζει, τους κατανομάζει και θα πρέπει να επιληφθεί η Επιτροπή Δεοντολογίας, «...ούτε Αρχηγούς Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να με απειλούν και για να γίνω καθαρός, μέσω του Βορίδη να το βάζει, ούτε επιχειρηματίες αγωγί, γιατί τους κατηγορώ για πολιτικές φιλίες και να αποδεικνύεται ότι είναι συνεταιριστικές φιλίες, μετά τα τελευταία γεγονότα».

Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ιωάννης Σαχινίδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αυτοί είναι οι εγκληματίες της Νέας Δημοκρατίας που εκβιάζουν.

Σχετικά με το σχέδιο νόμου, έχουμε να επισημάνουμε ότι στο άρθρο 3 και στην περίπτωση θ', κύριε Υπουργέ, όπου έχει αναφορά για τις υποχρεώσεις των πελατών σχετικά με τα καρτσάκια, θα έπρεπε να υπάρχει και μια πρόβλεψη σχετικά με τα παιδικά καρεκλάκια, που θα πρέπει να είναι υποχρεωμένοι οι επιβάτες να φέρουν για παιδιά τουλάχιστον ως ηλικία των τριών ετών.

Θα σχολιάσω τα άρθρα που ως επί το πλείστον έχουμε κάποιες αντιρρήσεις και κάποιες επισημάνσεις. Στα περισσότερα άρθρα από το 1 έως το 22 είμαστε θετικοί. Θα υπερψηφίσουμε αρκετά από αυτά. Σε κάποια θα ψηφίσουμε «παρών». Σε αυτά που είμαστε αντίθετοι θα αναφερθούμε στη διάρκεια της ψηφοφορίας.

Πάμε στο άρθρο 4. Εδώ για ποιον λόγο, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να υπάρχουν επιπλέον κλιμάκια ελέγχου, πέραν των υφιστάμενων; Κυρίως γιατί θα πρέπει να προτείνεται η σύσταση τους από τη μεγαλύτερη οργάνωση; Εν τέλει ποιους ακριβώς θα εξυπηρετήσει αυτή η σύσταση; Κατά πόσο θα είναι αμερόληπτος ο έλεγχος και αντικειμενικά τα αποτελέσματα;

Πάμε στο άρθρο 7. Και εδώ έχουμε κάποιες επιφυλάξεις σχετικά με το για ποιον λόγο θα αναθέσει ο Υπουργός και σε άλλα όργανα την εφαρμογή των παρόντων διατάξεων και ποιο όργανο ελέγχου είναι καταλληλότερο, εκτός από αυτά που ήδη αναφέρονται.

Πάμε στο άρθρο 8 και τις πειθαρχικές ποινές. Εν μέρει αυτή η απόφαση απευθείας επιβολής κυρώσεων χωρίς να μεσολαβεί το πειθαρχικό συμβούλιο και η ανωτέρω περιγραφόμενη διαδικασία ελέγχου θα μπορούσε να είναι αποδεκτή μόνο στην περίπτωση, όμως, που αφορά τα αρχικά όργανα ελέγχου, όπως ανέφερα και πριν το άρθρο 4, και όχι των επιπλέον που μπορούν να συσταθούν με υπουργική απόφαση λόγω της έλλειψης αντικειμενικότητας εξειδίκευσης και καταλληλότητας.

Το άρθρο 11, το είχαμε σχολιάσει και στην επιτροπή, αναφέρεται στη σύσταση επιτροπής ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των επιβατηγών δημοσίων χρήσεως αυτοκινήτων. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών ορίζεται επταμελής γνωμοδοτική διαρκής επιτροπή για θέματα ελέγχου, για αξιολόγηση των υπηρεσιών επιβατηγών δημοσίων χρήσεως. Εδώ, όμως, για τη δημιουργία όλων αυτών αναμένεται να προκληθεί δαπάνη επί του κρατικού προϋπολογισμού, η οποία ως συνήθως δεν μπορεί να προσδιοριστεί.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να σας θυμίσουμε -είχαμε κάνει και στην επιτροπή αναφορά- ότι υπήρχε ένας αντίστοιχος τηλεφωνικός αριθμός, το 1019, όπου απευθύνονταν για παράπονα μέσω SMS, ο οποίος όμως είχε λειτουργήσει πιλοτικά μόνο έξι μήνες, κύριε Υπουργέ, μέχρι τον Μάιο του 2009. Από τότε δεν έχει ενεργοποιηθεί ξανά. Ο σχετικός διαγωνισμός για την ανάθεση αυτού του έργου, για τη λειτουργία της γραμμής παραπόνων που είχε προκηρυχθεί στις αρχές Νοεμβρίου του 2010 και ακυρώθηκε μόλις δέκα μέρες μετά τη λειτουργία του λόγω έλλειψης κονδυλίων, ήταν δαπάνης 550.000 ευρώ.

Αυτό, λοιπόν, που θα πρέπει να προσέξετε είναι όχι μόνο το κόστος επαναλειτουργίας αυτού του αριθμού, αλλά το προσωπικό που θα το διαχειρίζεται και ο προσδιορισμός του χρόνου ελέγχου της εκάστοτε καταγγελίας.

Είχαμε κάνει μια επισήμανση και είχαμε ζητήσει να συμπεριληφθεί στο παρόν σχέδιο νόμου το εξής. Είμαστε θετικοί στο ότι εισακούστηκε μια πρόταση της Χρυσής Αυγής. Αφορά την τροπολογία με γενικό αριθμό 1519 και ειδικό αριθμό 16. Θα την υπερψηφίσουμε, γιατί ήταν άλλωστε πρόταση δική μας αυτή. Είμαστε ευχαριστημένοι που την αποδέχτηκε ο κύριος Υπουργός.

Σχετικά με το άρθρο 15. Εδώ η ελάχιστη επιτρεπτή ηλικία για την οδήγηση αυτοκινήτων ταξί μειώνεται στα είκοσι έτη από τα είκοσι ένα και προστίθεται η προϋπόθεση της διετούς εμπειρίας. Για ποιον λόγο, δεν μας είπατε, κύριε Υπουργέ, μειώθηκε αυτό το όριο και πώς θα προκύπτει αυτή η διετής εμπειρία; Θα υπάρξει κάποια ερμηνευτική διάταξη; Πώς θα αποδεικνύεται αυτή η διετής εμπειρία;

Περνάμε στο άρθρο 22 όπου αναφέρεται σχετικά με την υποκλοπή μεταφοράς έργου, η οποία διαπράττεται σε μεγάλο βαθμό και από αλλοδαπά ταξί, κύριε Υπουργέ, τα αλβανικά, ακόμα και από αλλοδαπά λεωφορεία, τα οποία παρουσιάζουν τις γνωστές ενδομεταφορές, τις cabotage. Πρόσφατα πληροφορηθήκαμε ακόμα και υποκλοπή μεταφορικού έργου από οδηγούς δίκυκλων στον Νομό Αττικής.

Αλήθεια, όταν θα βγει η απόφαση από τους δήμους για τις πιάτσες ταξί θα υπάρξει κάποια μέριμνα από το Υπουργείο σας σχετικά με αυτές τις παράνομες πιάτσες ταξί των Αλβανών, οι οποίες

ως επί των πλείστων είναι πάνω στη βόρεια Ελλάδα; Και συγκεκριμένα θα πρέπει να το έχετε υπ' όψιν σας, κύριε Υπουργέ, ακριβώς απέναντι από τον σιδηροδρομικό σταθμό Θεσσαλονίκης, το «Πάρκο Καραϊσκάκη», το οποίο θέλει να το βαφτίσει ο γραφικός Δήμαρχος Θεσσαλονίκης σε «πάρκο Τιράνων» είναι η πιάτσα των Αλβανών. Μπορεί να μην πήρε το όνομα της πρωτεύουσας της Αλβανίας, αλλά το έχουν καταλάβει οι «πειρατές» Αλβανοί, οι οποίοι κάνουν υποκλοπή έργου.

Σχετικά με τα άρθρα 23 έως 27, που αφορούν τον καθορισμό κατηγοριών παραβάσεων για τη ρύθμιση κυκλοφορίας ποδηλάτων. Εδώ συνολικά αφορούν την ενσωμάτωση των ποδηλάτων στο αστικό οδικό δίκτυο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικές αυτές οι ρυθμίσεις, στην Ελλάδα όμως, έχουμε μείνει πάρα πολύ πίσω στον συγκεκριμένο τομέα και δεν γίνεται από τη μια να προωθούμε την ανάπτυξη των ποδηλατοδρόμων και από την άλλη να μην έχει θεσπιστεί το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο, ώστε να μην υπάρχουν κατηγορίες παραβάσεων ή η κατάλληλη σήμανση.

Επίσης, θα πρέπει να δώσετε βάση στο υπόμνημα της ΕΛ.ΑΣ. γενικά και ειδικά, όπου ορθώς επισημαίνουν πως το πρόστιμο που επιβάλλεται βάσει του άρθρου 27 δεν επιλύει το πρόβλημα, αφού μέχρι τη δημοσίευση της αναφερόμενης υπουργικής απόφασης δεν υφίσταται πρόβλεψη για επιβολή διοικητικών προστίμων.

Σχετικά με το άρθρο 46 εδώ έχουμε και ένα υπόμνημα από φορείς -και θα σας διαβάσω το τι προτείνουν- το οποίο έχει παραληφθεί από όλους τους εισηγητές-αγορητές και μου κάνει εντύπωση που δεν αναφέρθηκε κανείς. Έχει σχέση με τα δίκυκλα. Είναι ένα υπόμνημα-διαμαρτυρία, κύριε Υπουργέ.

Τι μας λένε; Ότι το προσχέδιο νόμου ανέφερε «επιβατικά οχήματα ιδιωτικής χρήσεως» τα οποία είναι αυτοκίνητα επιβατικά ιδιωτικής χρήσεως. Στη συνέχεια βγήκε ο όρος «επιβατικά». Αυτό σημαίνει ότι περιλαμβάνει όλα τα οχήματα και τα δίκυκλα. Κανείς, όμως, δεν μπόρεσε στον κόπο να ενημερώσει τους αρμόδιους ενδιαφερόμενους.

Κλήθηκαν στους φορείς και κρίνατε σωστό να ενημερώσετε τον Σύνδεσμο των Αντιπροσωπειών, μάλιστα με τρεις αντιπροσώπους, με τρία μέλη και δεν κλήθηκε κάποιος από τον Σύλλογο Εισαγωγέων Μεταχειρισμένων Δίκυκλων. Εδώ οι άνθρωποι μάς λένε το τι ισχύει στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες και το τι προτείνουν αυτοί, σε σχέση με αυτά που θέλετε να περάσετε.

«Η εσωτερική αγορά θα πρέπει να βασίζεται σε διαφανείς, απλούς και συνεπείς κανόνες που παρέχουν νομική βεβαιότητα και σαφήνεια από τους οποίους μπορούν να επωφελούνται εξίσου οι επιχειρήσεις και οι καταναλωτές. Οι βεβαιώσεις από τα ΚΤΕΟ να αντικατασταθούν με το τελευταίο ΚΤΕΟ το οποίο είναι και εφικτό. Δεν χρειάζεται καμία βεβαίωση από τις αντιπροσωπείες αλλά ακόμα κι αν χρειαστεί, η υπηρεσία τμήματος του Υπουργείου Μεταφορών θα αναλαμβάνει να την παίρνει με κόστος 100 ευρώ».

Επειδή είναι αρκετές οι προτάσεις που έχουν, για οικονομία χρόνου, θα καταθέσω και αυτό το διάβημα-επιστολή διαμαρτυρίας στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ιωάννης Σαχινίδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Περνάμε, λοιπόν, στο άρθρο 67. Εδώ προβλέπεται -και αυτό ακούστηκε από όλες τις πτέρυγες και καταδικάστηκε- η δυνατότητα καταβολής αμοιβής στον πρόεδρο του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας.

Όταν συστάθηκε αυτό το 2010 -τα είπαμε και στις επιτροπές- δεν προβλεπόταν αμοιβή ή αποζημίωση για τον πρόεδρο. Φυσικά δεν είναι τυχαίο ότι τοποθετήσατε ως πρόεδρο πριν από λίγες ημέρες την κ. Χρυσοβελώνη. Θέλετε προφανώς να την ανταμείψετε πλουσιοπάροχα. Να σημειωθεί ότι δεν μας έπεισε καθόλου ο κύριος Υπουργός που είπε ότι αυτή η ανταμοιβή είναι απαραίτητη προκειμένου να λειτουργήσει αυτό το όργανο και να μη βρίσκεται μία φορά τον χρόνο για «ταρατατζούμ», όπως είπατε, και φωτογραφίες. Πολύ ενδιαφέρουσα εξήγηση και σοβαρός αλλά και στιβαρός πολιτικός λόγος!

Σχετικά με την τροπολογία 1511, θα ψηφίσουμε «παρών». Εδώ

θα πρέπει να ισχύσει η παράγραφος 1 του άρθρου 10 του ν. 3897/2010 για όλα τα επαγγέλματα, κύριε Υπουργέ -δωστε βάση, είναι πολύ σοβαρό- διότι υπάρχει ένα πρόβλημα, όπως αναφέραμε και στις επιτροπές, σχετικά με το νέο χωροταξικό που ψηφίστηκε τον Δεκέμβριο του 2015 και εφαρμόζεται, δυστυχώς, σε πρώτη φάση μόνο στην κεντρική Μακεδονία κατόπιν απόφασης του Περιφερειάρχη κ. Τζίτζικώστα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Μάλιστα, θα έχει συνέπειες και σε χιλιάδες επιχειρήσεις. Σαν παράδειγμα σας είχα αναφέρει τον νομό μου, όπου θα αφορά πέντε χιλιάδες επιχειρήσεις τουλάχιστον.

Όμως ο ν.3897, στην παράγραφο 1 τι μας λέει; «Στο διάστημα αυτό απαγορεύεται η επέκταση των εγκαταστάσεων του συνεργείου ή η μετεγκατάστασή του σε άλλη θέση». Άρα έρχεται σε αντίφαση με το χωροταξικό που ψηφίστηκε. Και εδώ, αν ισχύσει αυτό, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να συμπεριλάβετε όλα τα επαγγέλματα και να μην εξαιρείτε μόνο τα συνεργεία. Δηλαδή, για όλο διάστημα ισχύει αυτό, η μετεγκατάσταση να μη χρειάζεται να γίνει.

Περνάμε στην τελευταία τροπολογία με αριθμό 1525 και κλείνω. Είναι κι αυτή μια θετική τροπολογία, διότι οι διορθώσεις που έχετε κάνει είναι ακριβώς σε αυτά που έχουμε επισημάνει επανειλημμένα σε άλλες επιτροπές και σε άλλα σχέδια νόμου.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Σαχινίδη.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας κ. Χρήστος Κατωτής για δεκαπέντε λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εδώ προηγήθηκαν καυγάδες που κατά τη γνώμη μας είναι παραπλανητικοί, είναι για επιμέρους ζητήματα. Θέλουμε να επισημάνουμε για μια ακόμη φορά πως όσο θα υλοποιείται αυτή η στρατηγική της αστικής τάξης, με την οποία συντάσσονται όλα τα κόμματά της, αυτοί που την υπηρετούν, τόσο θα μεγαλώνει ο τόνος της φωνής, οι κούφιας αντιπαραθέσεις, για να κρύβουν την ομοιότητά τους.

Αλήθεια, μήπως το νομοσχέδιο είναι σε αντίθεση με την ελευθερία της αγοράς, την ελεύθερη κίνηση κεφαλαίων; Μήπως είναι κόντρα στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που προσκυνάτε, αυτής της απελευθέρωσης και των μεταφορών και ιδιαίτερα της ατομικής επιβατικής μεταφοράς; Μήπως δεν υπηρετεί τον στόχο της αστικής τάξης για αναβάθμιση της χώρας σε διαμετακομικό κόμβο; Μήπως δεν υπηρετεί την ανάγκη εκσυγχρονισμού και κύριας συγκέντρωσης της ατομικής επιβατικής μεταφοράς για να υπηρετήσει την πολιτική του ποιοτικού τουρισμού; Ή μήπως στις διατάξεις του νομοσχεδίου υπάρχει προστατευτισμός υπέρ των αυτοαπασχολούμενων ταξιτζήδων, στους οποίους κλείνετε το μάτι βέβαια;

Τίποτα από όλα αυτά δεν υπάρχει. Οι καυγάδες εκφράζουν επιχειρηματικά συμφέροντα, δεν αγγίζουν την ανάγκη του ίδιου του λαού για μέσα μαζικής μεταφοράς στην υπηρεσία του με ασφαλή, γρήγορη και φθηνή μετακίνηση. Δεν αγγίζετε τα οξυμμένα προβλήματα των αυτοαπασχολούμενων στα ταξί, που πληρώνουν φόρο από το πρώτο ευρώ, που πληρώνουν την ακριβή συντήρηση του οχήματός τους, τον ενιαίο φόρο καυσίμων και όλα αυτά που αντιμετωπίζουν όλοι οι υπόλοιποι εργαζόμενοι και ο λαός με τους πάνω από χίλιους εφαρμοστικούς νόμους, τα τρία ή τέσσερα μνημόνια, όπως τα έχουμε πει εμείς, την τρίτη και τέταρτη αξιολόγηση που έρχεται και, βεβαίως, όλη αυτή την εξέλιξη που έχει υπάρξει στην υγεία, την παιδεία, την πρόνοια με την εμπορευματοποίησή τους που στερεί αυτά τα αγαθά, τα οποία έπρεπε να είναι αποκλειστικά δωρεάν και σύμφωνα με τις εξελίξεις της ίδιας της επιστήμης.

Το νομοσχέδιο πηγαίνει κόντρα στη νέα τεχνολογία, στην καινοτομία, όπως ειπώθηκε; Όχι. Το νομοσχέδιο βάζει κανονιστικό πλαίσιο στην ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση. Αυτό, όμως, το πλαίσιο θα αποτελέσει το πεδίο εκείνο, πάνω στο οποίο θα υπάρξει η συγκέντρωση και συγκεντροποίηση συνολικά της

ατομικής επιβατικής μεταφοράς με αντίστοιχα την καταστροφή των ιδίων των αυτοαπασχολούμενων.

Η αντικειμενική εξέλιξη, η οποία ενισχύεται, είναι ακριβώς η ισχυροποίηση των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων και ιδιαίτερα εκείνων που έχουν στην ιδιοκτησία τους τη νέα τεχνολογία, η οποία αξιοποιείται για την αύξηση της κερδοφορίας τους.

Οι αυτοαπασχολούμενοι στον κλάδο των μεταφορών, σε συνθήκες απελευθέρωσης, θα βρίσκονται σε συνθήκες ολοένα μεγαλύτερης εξάρτησης από τα μονοπώλια που αντικειμενικά συγκεντρώνουν τη μεγάλη μάζα του μεταφορικού έργου. Εργάζονται σε συνθήκες ατέλειωτων ωρών εργασίας, με χειρότερες απολαβές και είτε παραμένουν αυτοαπασχολούμενοι, με ό,τι σημαίνει αυτό όσον αφορά τα τεράστια έξοδα, που είπαμε και προηγουμένως, της συντήρησης ακόμα και του ίδιου του οχήματος, που θα βρίσκεται στις πλάτες τους, είτε ως εργαζόμενοι επαγγελματίες οδηγοί. Είναι γνωστό ότι ελεύθερη αγορά σημαίνει ισχυροποίηση των μονοπωλίων, αθέμιτος ανταγωνισμός, καταστροφή των μικρών και, πολύ περισσότερο, των αυτοαπασχολούμενων.

Οι όποιες ρυθμίσεις που κατά καιρούς θεσπίζονται ή που παραμένουν ακόμη από το παρελθόν, δεν μπορούν να προστατέψουν του αυτοαπασχολούμενους. Αυτοί μπορούν να εναποθέτουν τις ελπίδες τους στον αγώνα τους κι όχι, βέβαια, στις κούφιας αντιπαραθέσεις των κομμάτων, του κεφαλαίου ή, πολύ περισσότερο, στις εναλλαγές τους στην κυβέρνηση ή στη δημαγωγία τους.

Επισημαίνουμε ότι η οριστική λύση των προβλημάτων τους θα έρθει μέσα από την αλλαγή, συνολικά, της τάξης στην εξουσία και της ίδιας της μορφής οργάνωσης της οικονομίας, με αποκλειστικά κρατικά μέσα μαζικής μεταφοράς, όλων των ειδών και των ταξί, με πλήρη εξασφάλιση των οδηγών, με μισθό ικανοποιητικό, με ανθρώπινο ωράριο, επτάωρο, πενθήμερο, με δωρεάν κρατικές υπηρεσίες παιδείας, υγείας, με εξασφάλιση λαϊκής στέγης. Έτσι θα αλλάξει και η ποιότητα ζωής των αυτοαπασχολούμενων, που γι' αυτούς σήμερα γίνεται ο λόγος.

Το ΚΚΕ είναι γνωστό, και το επικαινώνουμε και μαζί τους, δεν υποστηρίζει την ύπαρξη ούτε κρατικών μονοπωλίων μαζί με τα ιδιωτικά, όπως κάνει η Σοσιαλδημοκρατία, η οποία εκφράζεται τώρα από τον ΣΥΡΙΖΑ και παλιότερα από το ΠΑΣΟΚ. Υποστηρίζει, ακριβώς, την κοινωνικοποίηση όλων των συγκεντρωμένων μέσων, όλων των μέσων μεταφοράς και βέβαια, τον κεντρικό σχεδιασμό, την πραγματοποίηση όλων των οικονομικών δραστηριοτήτων με εργατική, λαϊκή συμμετοχή, με στόχο την ικανοποίηση όλων των κοινωνικών αναγκών οι οποίες βαίνουν ανερχόμενες.

Μπροστά σε αυτή την εξέλιξη που υπάρχει και στον χώρο των αυτοαπασχολούμενων στις μεταφορές, εμείς καλούμε τους αυτοαπασχολούμενους και από αυτό το βήμα, τους μικροιδιοκτήτες, τους οδηγούς, τους επαγγελματίες που είτε είναι με σύμβαση με την «TAXIBEAT» ή την «UBER», να συντονίσουν τη δράσή τους, να αγωνιστούν για τα δικαιώματά τους. Γιατί ο αντίπαλος είναι κοινός και είναι οι καπιταλιστικές επιχειρήσεις, τα μονοπώλια και αυτή η ανάγκη πρέπει να γίνει αγώνας για όλους αυτούς, εάν θέλουν πραγματικά να επιβιώσουν και να λύσουν προβλήματα.

Όσον αφορά το δεύτερο μέρος, την τροποποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, σημειώσαμε και στις επιτροπές ότι πάρα τους αυστηρούς κανόνες μέχρι τώρα για τις παραβάσεις, τις προβλεπόμενες ποινές, αυτές δεν λειτουργήσαν αποτρεπτικά για τα πολλά δυστυχήματα και ατυχήματα.

Μιλήσαμε, ταυτόχρονα, για τον άλλον πυλώνα, ο οποίος δεν αγγίζεται, που είναι οι υποδομές, που είναι η σηματοδότηση, που είναι η οδική αγωγή, που είναι πολύ πίσω από αυτά που πρέπει να γίνουν, για να μπορεί πράγματι να συμβάλει αποφασιστικά στην οδική ασφάλεια.

Δεν έχουμε αντίρρηση, όπως είπαμε και στις επιτροπές, για την ένταξη του ποδηλάτου στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά σημειώσαμε, επίσης, και το σημείωσαν και όλοι οι υπόλοιποι, ότι οι υποδομές είναι ανύπαρκτες, οι ποδηλατοδρόμοι δεν υπάρχουν και η κυκλοφορία τους στη ζώνη των λεωφορείων δεν νομίζουμε ότι μπορεί, αν διασφαλίσει την ασφάλεια στην οδήγηση όλων κυκλοφορούν με ποδήλατο.

Κατά τα άλλα, οι τροποποιήσεις, τα πρόστιμα, η εισαγωγή εισοδηματικών κριτηρίων με δυνατότητα τριπλασιασμού του προστίμου, καταδεικνύουν τον εισπρακτικό χαρακτήρα. Η μείωση του 50% των προστίμων, όπως έγινε με τη νομοτεχνική βελτίωση που ήρθε, δεν αλλάζει τίποτε, γιατί απλά αντικατέστησε την προηγούμενη ρύθμιση της έκπτωσης 50%, αν πληρώνεται το πρόστιμο μέσα σε δέκα ημέρες.

Δεν υπάρχει, όμως, καμμία πρόβλεψη στον ΚΟΚ για την πρόληψη ατυχημάτων, εξαιτίας της κόπωσης των εργαζομένων στις οδικές μεταφορές από την εντατικοποίηση της εργασίας. Και στη συνεδρίαση με τους φορείς επιώθηκε από τους εργαζόμενους το ζήτημα των εργασιακών σχέσεων, της εργασιακής ζούγκλας, των ατέλειωτων ωρών δουλειάς, με το πιστόλι στον κρόταφο.

Αυτή, λοιπόν, όλη η κατάσταση συμβάλλει, συμμετέχει στη δημιουργία ατυχημάτων και δυστυχημάτων. Δεν μπορεί, λοιπόν, εδώ αυτό να περνάει έτσι και να μην παίρνονται αυστηρά μέτρα, προκειμένου οι εργαζόμενοι να εργάζονται κάτω από άλλες συνθήκες, με ασφαλή οδήγηση και να μην προκαλούνται ατυχήματα.

Το άρθρο 31 αφορά τις «γουρούνες». Εμείς και στην επιτροπή συνταχθήκαμε με το αίτημα των αυτοαπασχολούμενων στα τετράχρονα οχήματα. Ακόμα και σήμερα, κύριε Υπουργέ, είπατε ότι θα δώσετε έναν μήνα μεταβατική διάταξη. Όμως θα ισχύει αυτή η ρύθμιση, η οποία προβλέπει την απαγόρευση κυκλοφορίας στους ασφαλιστημένους δρόμους. Αυτό σημαίνει ότι αυτοί δεν θα μπορούν να προσεγγίσουν αυτούς τους δρόμους, παρά τους χωματόδρομους. Οι ίδιοι λένε ότι καταστρέφονται με αυτή τη ρύθμιση. Εμείς πιστεύουμε ότι υπάρχουν προβλήματα και πρέπει να αντιμετωπιστούν. Μπορούν, όμως, να αντιμετωπιστούν και με έναν άλλον τρόπο, με όρους και κανόνες που θα μπουκν και με ελέγχους τέτοιους, έτσι ώστε πράγματι να πληρώνει αυτός που φταίει για τη χρήση αυτών των οχημάτων.

Σχετικά με το τρίτο μέρος τους νομοσχεδίου. Είμαστε αντίθετοι, κύριε Υπουργέ, με την αύξηση του ορίου ηλικίας κυκλοφορίας των λεωφορείων. Μπορεί η ανάγκη σήμερα να σας κάνει να θέλετε αυτή τη ρύθμιση, για να καλύψετε τις ανάγκες του ΟΑΣ στην Θεσσαλονίκη και προβλέπεται για την κυκλοφορία των λεωφορείων το όριο ηλικίας των είκοσι ετών να πάει στα είκοσι τρία. Κανείς δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι αυτό είναι για την ασφαλή οδήγηση ή για την ασφαλή μετακίνηση των επιβατών.

Επίσης, ορίζεται για τα μεταχειρισμένα λεωφορεία το όριο ηλικίας από δεκαπέντε να πάει στα δεκαοκτώ έτη. Εμείς είμαστε αντίθετοι σε αυτές τις ρυθμίσεις γιατί τα «σαπάκια» που θα κυκλοφορούν στον δρόμο θα έχουν αρνητικές συνέπειες συνολικά και για τους επιβάτες αλλά και συνολικά για τους υπόλοιπους οδηγούς.

Ορίζετε όριο ηλικίας για τους οδηγούς σχολικών λεωφορείων τα πενήντα πέντε. Ενώ αρχικά είχατε ανώτατο όριο ηλικίας τα εξήντα πέντε, κάνατε νομοτεχνική βελτίωση. Φαίνεται σας πήρε η κ. Αχτσιόγλου τηλέφωνο και σας είπε ότι δεν μπορείτε να το πάτε στα εξήντα πέντε, αλλά το όριο θα είναι στα εξήντα επτά. Και στα εξήντα επτά ο άλλος θα είναι πάνω στο τιμόνι, επαγγελματίας και θα φεύγει από την Αθήνα να πηγαίνει στη Γερμανία, διεθνείς μεταφορές και να είναι ο κίνδυνος-θάνατος, γιατί είναι γνωστό ότι όσο μεγαλώνει κάποιος δεν μπορεί να έχει τα αντανακλαστικά που έχει ένας νέος. Εσείς τον έχετε μέχρι τα εξήντα επτά στο τιμόνι ή άνεργο, γιατί δεν θα τον παίρνει κανείς.

Στο τέταρτο μέρος θέλουμε να σταθούμε ιδιαίτερα στην ιδιωτικοποίηση των δημόσιων ΚΤΕΟ. Γίνεται μετατροπή του δημόσιου ΚΤΕΟ σε ανώνυμη εταιρεία, που θα λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις της εμπορικής και φορολογικής νομοθεσίας, δηλαδή τα δημόσια ΚΤΕΟ θα λειτουργούν ως επιχειρήσεις. Εμείς, ζητήσαμε και στις επιτροπές και συντασσόμαστε με το αίτημα των εργαζομένων για απόσυρση αυτού του άρθρου.

Στο πέμπτο μέρος του νομοσχεδίου αναφέρεστε σε σιδηροδρομικές μεταφορές. Εισάγετε τον χρόνο εκπαίδευσης των μηχανικών για να καλυφθούν οι ανάγκες της αγοράς, των νέων αδειοδοτούμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όπως αναφέρει η αιτιολογική έκθεση. Η μείωση του χρόνου εκπαίδευσης των μηχανοδηγών όμως, θα έχει αρνητικό αποτέλεσμα στην πληρότητα και ποιότητα της εκπαίδευσης. Άρα και στην όσο γίνεται ασφαλέστερη κυκλοφορία των τρένων.

Η θέση μας κινείται ακριβώς στην αντίθετη κατεύθυνση για ουσιαστική, σύγχρονη, πλήρη εκπαίδευση και μετεκπαίδευση των μηχανικών από αποκλειστικά δημόσιο φορέα, που αυτή τη στιγμή είναι ο ΟΣΕ. Εκπαίδευση βέβαια ικανού αριθμού μηχανοδηγών, ώστε να επαρκεί για την κάλυψη των αναγκών χωρίς να ιδιωτικοποιείται η εκπαίδευση τους, όπως γίνεται σήμερα που οι μηχανοδηγοί δουλεύουν μέχρι και εννέα ώρες στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», κύριε Υπουργέ, και εδώ δεν έχουν παρθεί μέτρα.

Επίσης, έχουμε εκφράσει την πλήρη αντίθεσή μας για την ΕΕΣ-ΣΤΥ. Πιστεύουμε ότι με τη ρύθμιση αυτή που εισάγετε, οδηγείτε με ταχύτερα βήματα στην ιδιωτικοποίηση του εργοστασίου του ΟΣΕ.

Θεωρούμε, επίσης, ότι το άρθρο 82 πρέπει να αποσυρθεί. Είναι σε πλήρη αντίθεση με τον κώδικα για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων, όπως καθορίζεται με τον ν.3850/2010. Δεν ξέρουμε αν θα φέρετε κάποια νομοτεχνική βελτίωση ή κάποια τροποποίηση αυτού του άρθρου. Ουσιαστικά, όμως, μέσα απ' αυτές τις ρυθμίσεις, σήμερα αφαιρείτε τις αρμοδιότητες του γιατρού εργασίας, του εξειδικευμένου αυτού επιστήμονα και τροποποιείτε τον κανονισμό, ώστε να μην μπορεί να υποδεικνύει αλλαγή θέσης εργασίας στον εργαζόμενο με πρόβλημα υγείας σε άλλη θέση εργασίας, που έτσι και αλλιώς και η άλλη θα είναι επιβλαβής, αλλά λιγότερο.

Αυτό το άρθρο ανοίγει τον ασκό του Αϊόλου, κύριε Υπουργέ, σε όλον τον ιδιωτικό τομέα που είναι εργασιακά κάτεργα, με μεγάλες συνέπειες για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων αν αυτό επεκταθεί, που θα επεκταθεί. Δεν θα αφορά μόνο τον ΟΑΣΑ. Θα αφορά όλον τον ιδιωτικό τομέα. Γι' αυτό κι εμείς σας καλούμε ή να το τροποποιήσετε άμεσα ή να το αποσύρετε προς το παρόν για να φέρετε άλλη ρύθμιση. Τα ρουσφέτια της διοίκησης δεν μπορεί να τα ρίχνετε στις πλάτες των γιατρών εργασίας.

Με το άρθρο 88 για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, εμείς λέμε ότι συμπληρώνεται ο διαμελισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με τη δημιουργία του πλαισίου για τη λειτουργία των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα σε όλους τους τομείς της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, που θα έχουν κέρδος για τον ιδιώτη και αυτό γίνεται με τη δημιουργία εταιρειών ειδικού σκοπού.

Όσον αφορά την τεχνική βάση, για την οποία έγινε πολύς λόγος για την άμεση ανάθεση, εμείς πιστεύουμε ότι αν ήταν δημόσιου χαρακτήρα, θα μπορούσε να δημιουργήσει θέσεις εργασίας, όμως αυτή θα είναι στην υπηρεσία των ιδιωτικών εταιρειών, με ό,τι αυτό θα σημαίνει και για τους εργαζόμενους σ' αυτή.

Όσον αφορά το άρθρο 92 για τη διαχείριση των φυσικών καταστροφών, είπαμε και στις επιτροπές, κύριε Υπουργέ, ότι το κρίσιμο ζήτημα είναι η πρόβλεψη και ο σχεδιασμός των απαιτούμενων έργων για την πρόληψη των φυσικών καταστροφών. Βεβαίως, είναι και όλη αυτή η διαδικασία για την ταχεία συγκέντρωση εξειδικευμένων εργαζομένων, προκειμένου να κάνουν την ταχεία εκτέλεση των έργων, όμως η πρόβλεψη, η εκτέλεση των αναγκαίων έργων, αντιπλημμυρικών, αντισεισμικών, είναι το κρίσιμο ζήτημα, το οποίο μένει εκτός της προσοχής της Κυβέρνησης και αυτό επιβεβαιώθηκε το προηγούμενο χρονικό διάστημα.

Τέλος, υπάρχουν πολλές τροπολογίες, αλλά θα θέλαμε να πούμε κάτι για την τροπολογία και το Νεώριο της Σύρου. Αυτή η τροπολογία δεν έρχεται να αντιμετωπίσει τα οξυμμένα προβλήματα των εργαζομένων στο συγκεκριμένο ναυπηγείο από τον μέχρι τώρα επιχειρηματία, ούτε βέβαια από τον νέο επιχειρηματικό όμιλο. Από όλα τα δημοσιεύματα ο νέος όμιλος φαίνεται ότι είναι η αμερικανική εταιρεία «ΟΝΕΧ». Έρχεται αυτή η τροπολογία να διευκολύνει τη μεταβίβαση, η οποία βέβαια, σύμφωνα με όλα τα δημοσιεύματα πάλι, φαίνεται ότι έρχεται να διασφαλίσει τις ανάγκες του ΝΑΤΟ, που το φέρνεται στο Αιγαίο, καθώς και του αμερικανικού στόλου, που αλωνίζει για να υλοποιηθούν πιο αποτελεσματικά οι σχεδιασμοί στην περιοχή, που συνιστούν μεγάλους κινδύνους για τους λαούς. Δεν αφορά, επίσης, τη διασφάλιση των θέσεων εργασίας των εργαζομένων με τα δικαιώματά τους, αλλά αντίθετα την ομηρία τους, όπως ακριβώς έγινε και με τους εργαζόμενους στα ναυπηγεία Σκαρμαγκά.

Τέλος, επισημαίνουμε ότι σ' αυτό το σύστημα δεν μπορεί να

ικανοποιείται η ανάγκη για ασφαλείς και φθηνές μεταφορές του λαού, με λυμένα τα προβλήματα των εργαζομένων σ' αυτές. Γι' αυτό το ΚΚΕ έχει τη συνολική του πρόταση και αυτή επικοινωνεί με τους ίδιους τους εργαζόμενους και τον λαό.

Ψηφίζουμε «παρών» επί της αρχής. Σε άρθρα που εκφράσαμε την αντίθεσή μας θα ψηφίσουμε «όχι» και για τα άλλα θα εκφραστούμε στην κατ' άρθρο ψηφοφορία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Κατσώτη.

Παρακαλώ τον κύριο Υπουργό να λάβει τον λόγο για τις νομοτεχνικές βελτιώσεις.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Με συγχωρείτε, για ένα λεπτό, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Κεφαλογιάννη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Αφού θα μιλήσει ο κύριος Υπουργός, επειδή έχουμε μεγάλο πλήθος τροπολογιών και συνεχίζουν να έρχονται και τροπολογίες κατά τη διάρκεια της συζήτησης, θα θέλαμε να μας πει ο κύριος Υπουργός ποιες τουλάχιστον από τις βουλευτικές κάνει δεκτές, για να έχουμε και εμείς το χρόνο ως Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και εισηγητές να έχουμε μια γνώμη επί των τροπολογιών, να μην περιμένουμε τελευταία στιγμή.

Ήδη, έχω μετρήσει γύρω στις είκοσι τροπολογίες και βουλευτικές και υπουργικές, οι οποίες έχουν έρθει και καταλαβαίνετε ότι δεν θα έχουμε τον χρόνο να τις επεξεργαστούμε.

Θα ήθελα να κάνω μια παράκληση και κλείνω. Κύριε Πρόεδρε -και απευθύνομαι με τη θεσμική σας ιδιότητα- ήρθαν μόλις δύο τροπολογίες κατά τη διάρκεια της συζήτησης του νομοσχεδίου, δηλαδή έχουν κατατεθεί στις 12.20'. Μάλιστα η μια τροπολογία είναι του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής. Είναι ολόκληρο νομοσχέδιο, μέτρησα τριάντα διατάξεις. Παράκληση να μη γίνονται δεκτές από το Προεδρείο τροπολογίες, οι οποίες κατατίθενται εκπρόθεσμα κατά τη διάρκεια συζήτησης του νομοσχεδίου.

Το λέω για άλλη μια φορά. Είναι θεσμική εκτροπή το συγκεκριμένο ζήτημα. Είναι κατά του νόμου. Είναι κατά του Κανονισμού της Βουλής και αυτό το πράγμα πρέπει να σταματήσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Κεφαλογιάννη. Δεν το γνώριζα. Θα ενημερωθώ και θα σας ενημερώσω.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα κάνω και μια μικρή παρέμβαση, δεν είναι μόνο οι νομοτεχνικές. Θα ξεκινήσω από την παρέμβαση. Οι νομοτεχνικές θα ανακοινωθούν τώρα για να ξέρουν οι Βουλευτές για το σχέδιο νόμου. Οι τροπολογίες που έχουν κατατεθεί αργότερα, γιατί έχουν να παρουσιαστούν και άλλες και από Υπουργεία βεβαίως. Ο κ. Γαβρόγλου είναι εδώ για να τις παρουσιάσει και όχι μόνο.

Αυτός είναι ο Κανονισμός της Βουλής, δεν θα τον συζητήσουμε σήμερα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Δεν είναι αυτός ο Κανονισμός. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έχουμε, λοιπόν, και λέμε.

Κατ' αρχάς θα ήθελα να πω ότι διαπιστώσαμε στις μέχρι τώρα τοποθετήσεις -δεν μας παραξενεύει- μια σύγκλιση για μια ακόμα φορά του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας και της Δημοκρατικής Συμπαράταξης. Ο ένας μίλησε δεκαεννέα λεπτά εκ των οποίων τα δεκαπέντε δεν αφορούσαν το σχέδιο νόμου. Ο δεύτερος μίλησε δεκαεπτά λεπτά που τα έντεκα, επίσης, δεν αφορούν το σχέδιο νόμου.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ)

Θα απαντήσουμε σε μερικά από αυτά που δεν αφορούν το σχέδιο νόμου, κύριε Πρόεδρε, γιατί όλα έχουν όρια.

Το πρώτο έχει να κάνει με την αξιοπιστία κριτική και των δύο. Είπε ο κ. Καραμανλής για τα προβλήματα του πρόχειρου νόμου, του ν.4412, για τις δημόσιες συμβάσεις. Είναι ένας νόμος που έχει ψηφίσει η Νέα Δημοκρατία και είναι εναρμόνιση οδηγίας. Είναι καταπληκτική η αξιοπιστία που κινεί τη Νέα Δημοκρατία,

όμως, διαπιστώνουμε και σε άλλα θέματα την ίδια στρεβλή κίτρινη αντίληψη και λογική που προσπαθούν τρία χρόνια τώρα να περάσουν στην ελληνική κοινωνία με τη βοήθεια και συγκεκριμένων μέσων μαζικής ενημέρωσης.

Βλέπουμε, ας πούμε, να μας καταγγέλλει ο κ. Καραμανλής για τους αυτοκινητόδρομους και για την κατάστασή τους. Προφανώς, από τότε που πούλησαν την Ολυμπιακή δεν χρησιμοποιεί την Αθηνών-Θεσσαλονίκης, την ΠΑΘΕ για να δει τις διαφορές, χρησιμοποιεί μόνο το ιδιωτικό μονοπάτι.

Ο κ. Μανιάτης μάς εγκάλυψε για τον ποδηλατόδρομο που ήταν έτοιμος και έγινε από τη Γλυφάδα έως το Γκάζι. Φαίνεται ούτε ο κ. Μανιάτης χρησιμοποιεί ποδήλατο από τη Γλυφάδα έως το Γκάζι, γιατί όποιον ποδηλάτη και να ρωτήσεις που κάνει αυτή τη διαδρομή, την κάνει με την ταυτότητα στο στόμα.

Έγιναν και μερικοί λίγο πιο βαρείς χαρακτηρισμοί, όπως απρέπεια για τον Πρωθυπουργό. Ο Γιάννης ο Μανιάτης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, γιατί δεν κλήθηκε στα εγκαίνια του ενεργειακού έργου στις Κυκλάδες και ζητήθηκε η παραίτηση του Υπουργού κ. Σταθάκη για το «Εξοικονομώ κατ' Οίκον».

Θα ήθελα να πω εδώ δύο λόγια. Δεν τα αναφέραμε εμείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Κύριε Υπουργέ, όμως, αυτό δεν είναι θέμα τώρα για τον κ. Σταθάκη.

Σας παρακαλώ, να μείνουμε λίγο στις νομοτεχνικές, γιατί έχουμε ακόμα τρεις εισηγητές, γιατί θα ανοίξουμε την κουβέντα πολύ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Γιατί αλλιώς θα πρέπει να απαντήσουμε και εμείς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πάρα πολύ, αλλά θα έπρεπε να περιοριστούν και στις πρωτολογίες τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ας μην απαντήσουμε για τον κ. Σταθάκη, ας προχωρήσουμε, σας παρακαλώ, στις νομοτεχνικές, γιατί έχουμε ακόμα τρεις εισηγητές και τον κ. Γαβρόγλου.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να προχωρήσουμε. Πριν προχωρήσουμε, να πω κάτι που αφορά το σχέδιο νόμου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Δεν δικαιούται...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Καθόλου δεν δικαιούμαι! Αμετροέπεια, λοιπόν, για μένα και για τα έργα.

Και θα ήθελα να πω ότι μάλλον γελάνε οι πολίτες που σας παρακολουθούν, κύριε Καραμανλή, και γι' αυτά που είπατε σε σχέση με την επίσημη πλέον έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τα έργα ΣΔΙΤ. Κι επειδή κι αυτό ακόμα θέλετε να το αλλάξετε και να το παρουσιάσετε όπως εσείς θέλετε, θα το καταθέσουμε στα Πρακτικά. Απλώς να διαβάσουμε μερικά πράγματα.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα έκθεση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Τώρα συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε...

ΜΑΡΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Κάνει νομοτεχνικές βελτιώσεις τώρα; Θα τρελαθούμε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να διαβάσουμε, κύριε Καραμανλή, μερικά πράγματα από την έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου γι' αυτά που είπατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Κύριε Σπίρτζη, διευκολύνετε λίγο τη συζήτηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Το ξέρω ότι σας ενοχλούν αυτά που λέω, αλλά να τα πείτε στην ομιλία σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα τα πω στην τοποθέτησή μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Θα κατατεθούν στα Πρακτικά...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα τα πούμε, δεν θα τη γλιτώσετε. Δεν θα διαστρεβλώνετε

ακόμα και την έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, που είναι κόλαφος για τις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας, για τις συμβάσεις που αρχικά κάνατε και για τις συμβάσεις που αναθεωρήσατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Κύριε Υπουργέ, να προχωρήσουμε λίγο σας παρακαλώ. Διευκολύνετε λίγο και το Προεδρείο και τους συναδέλφους και τις νομοτεχνικές.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Και δεν αφορά προφανώς την περίοδο διακυβέρνησης από τον ΣΥΡΙΖΑ. Είναι όλα δικά σας. Και τα 500 και το 1.200, είναι όλα δικά σας.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Κύριοι συνάδελφοι σας παρακαλώ. Κύριε Υπουργέ, νομοτεχνικές.

ΜΑΡΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, νομοτεχνικές είναι αυτές; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Στις νομοτεχνικές, λοιπόν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Μετά από πέντε λεπτά. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εσείς μετά από δεκαεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Μα μιλούσα επί της ουσίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι, ναι ακριβώς, για το σχέδιο νόμου!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Μην καθυστερούμε, σας παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μην εκνευρίζεστε. Είπατε ότι εμείς είμαστε εκνευρισμένοι. Γιατί εκνευρίζεστε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκαεπτά λεπτά μίλησα εγώ. Εσείς μιλάτε τον διπλάσιο χρόνο. Κάνετε κατάχρηση του Κανονισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Σας παρακαλώ, κύριε Καραμανλή.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Οι νομοτεχνικές βελτιώσεις αυτές που κάναμε χθες στην επιτροπή αποδεκτές και τις καταθέσαμε είναι απ' όλες τις πτέρυγες και τις γνωρίζουν τα κόμματα. Οι σημερινές έχουν να κάνουν με τα πειθαρχικά στο άρθρο 5 παράγραφος 2. Έχουν να κάνουν με τις πιάτσες των ταξί που ορίζονται μέσα στο σχέδιο νόμου. Εκτός από την απόσταση που έχουμε βάλει ως προδιαγραφή, είναι και η χωροθέτησή τους και διπλασιάζονται τα πρόστιμα σε φορείς και δήμους αν δεν καθορίσουν τις θέσεις. Αυτό

είναι αποδοχή προτάσεων Βουλευτών. Τα εισοδηματικά κριτήρια προσαύξησης για τα πρόστιμα, λαμβάνοντας υπ' όψιν τη σχετική παρατήρηση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής, τίθενται νομοθετικά.

Για τις «γυρούνες», συνάδελφε Κατώτη, δίνουμε μεταβατική έναν μήνα όχι για να ισχύσει, αλλά για να προετοιμάσουμε ένα ορθολογικό πλαίσιο, όπως είπαμε και στις επιτροπές με το Υπουργείο Τουρισμού και με το Υπουργείο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, μαζί με τα τουριστικά λεωφορεία ανοικτού τύπου και με τις «γυρούνες» και με τα τρενάκια, για να έχει επιτέλους η τοπική αυτοδιοίκηση λόγο που θα κυκλοφορούν και ποιος είναι ο επιτρεπόμενος φόρος σε κάθε δρόμο για την κυκλοφορία τους.

Για τα μεταχειρισμένα στο άρθρο 46 γίνεται νομοτεχνική βελτίωση για επιβεβαίωση τεχνικής επικαιροποίησης.

Για το άρθρο 47 στο παρατηρητήριο -το πρότεινε ο κ. Δανέλλης- περιλαμβάνουμε και τα ανταλλακτικά τρίτων, όχι μόνο αντιπροσώπων.

Το άρθρο 56 -το πρότεινε ο κ. Μπουκώρος- βελτιώνεται για την προϋπόθεση να ασκείται κύρια επαγγελματική δραστηριότητα, για τους μη κατά κύριο λόγο αγρότες.

Στο άρθρο 79 επίσης. Και στο άρθρο 82 κάτι που ζήτησε και ο κ. Κατώτης και ο κ. Μανιάτης από άλλη αφετηρία και με άλλον προσανατολισμό.

Συμπληρώνεται, λοιπόν, το θεσμικό πλαίσιο της ειδικής επιτροπής γιατρών. Η συγκρότηση γίνεται μόνο από γιατρούς δημοσίων νοσοκομείων. Το δεύτερο είναι ότι σε περίπτωση προσκόμισης ιατρικής βεβαίωσης από ιδιώτη ο γιατρός εργασίας έχει τη δυνατότητα να παραπέμψει το περιστατικό σε δημόσιο νοσοκομείο προς επανεξέταση. Το ίδιο δικαίωμα έχει και η επιτροπή.

Το τρίτο είναι ότι οι αποφάσεις της επιτροπής είναι αιτιολογημένες. Το τέταρτο είναι ότι απαγορεύεται σε οποιαδήποτε ιατρική βεβαίωση να υποδεικνύεται η θέση εργασίας και ότι η επιτροπή συνεδριάζει με τουλάχιστον τρία μέλη.

Εμείς, κύριε Πρόεδρε, παρ' ότι προκαλούμαστε από τις διαφορές «κίτρινες» τοποθετήσεις που γίνονται, συνεχίζουμε να έχουμε μία άλλου είδους συμπεριφορά απέναντι στους Βουλευτές όλων των πτερύγων. Και ό,τι συμβάλλει πραγματικά στον εξορθολογισμό, τη διαφάνεια, την καλή λειτουργία και τη δικαιοσύνη στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών από τους Βουλευτές γίνεται αποδεκτό και σας τα καταθέτω για να τα έχουν όλοι υπ' όψιν.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

 ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
 ΜΕ ΤΙΤΛΟ «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

- 1) Επί του άρθρου 5 του σχεδίου νόμου :
 Στην περ. β. της εσωτερικής παραγράφου 2 μετά τη φράση «έμμισθη εντολή» προστίθεται η φράση «με τον αναπληρωτή του».
- 2) Επί του άρθρου 17 του σχεδίου νόμου:
 Στο πέμπτο εδάφιο μετά τη λέξη «απόσταση» προστίθεται η φράση «ή και την χωροθέτηση».

 Το έκτο εδάφιο αντικαθίσταται ως εξής : «Αν δεν καθοριστούν οι ως άνω θέσεις, επιβάλλεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, για κάθε έτος που παρέρχεται άπρακτο, πρόστιμο ποσού πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ στους παραπάνω φορείς και στους Δήμους με πληθυσμό έως 20.000 άτομα, εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ, στους δήμους με πληθυσμό από 20.001 έως 100.000 άτομα και διακόσιες χιλιάδες (200.000) ευρώ στις υπόλοιπες περιπτώσεις.»
- 3) Επί του άρθρου 28 του σχεδίου νόμου :
 Στην παρ. 4 το δεύτερο και τρίτο εδάφιο αντικαθίστανται ως εξής :
 «Τα καθοριζόμενα με την απόφαση του προηγούμενου εδαφίου διοικητικά πρόστιμα προσαυξάνονται κατά εκατό τοις εκατό (100%) αν ο παραβάτης με βάση την πιο πρόσφατη πράξη διοικητικού προσδιορισμού φόρου εισοδήματος έχει ετήσιο ατομικό φορολογητέο εισόδημα από πενήντα χιλιάδες ένα (50.0001) ευρώ έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ και κατά διακόσια τοις εκατό (200%) αν ο παραβάτης με βάση την πιο πρόσφατη πράξη διοικητικού προσδιορισμού φόρου εισοδήματος έχει καθαρό ετήσιο φορολογητέο εισόδημα άνω των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί, τα παραπάνω ποσά του φορολογητέου εισοδήματος καθώς και τα ποσοστά προσαύξησης να τροποποιούνται, ανάλογα και με την κατηγορία της παράβασης, κατ' ανώτατο όριο μέχρι το τριπλάσιο του αρχικού προστίμου. Για την έκδοση της παραπάνω απόφασης μπορεί να λαμβάνονται υπόψη δεδομένα από την Ελληνική Στατιστική Αρχή και άλλες αρχές και επιστημονικούς ή άλλους φορείς, δημόσιους ή ιδιωτικούς.
- 4) Επί του άρθρου 31 του σχεδίου νόμου:
 Στην εσωτερική παράγραφο 7 της παραγράφου 1 μετά τον αριθμό «7» προστίθεται στοιχείο «α.» και μετά το τέλος της εσωτερικής παραγράφου 7 της παραγράφου 1 προστίθεται περίπτωση β' ως εξής:
 «β. Η ισχύς της διάταξης του πρώτου εδαφίου της περίπτωσης α' αρχίζει τριάντα (30) ημέρες μετά τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»
- 5) Επί του άρθρου 46 του σχεδίου νόμου:
 Στην περιπτ. α της παρ. 1 στο τέλος της υποπερίπτωσης σστ) μπαίνει τελεία (.) και προστίθεται εδάφιο ' ως εξής:
 «. Για τη χορήγηση της βεβαίωσης τεχνικής επικαιροποίησης της περίπτωσης α' της παρ. 1, ο εισαγωγέας μεταχειρισμένου οχήματος ή ελαφρού φορτηγού, τα οποία προέρχονται από άλλη χώρα, υποβάλλει αίτηση στο Ηλεκτρονικό Σύστημα, που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και

Μεταφορών σύμφωνα με την παρ. 6, η οποία διαβιβάζεται αμελλητί από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στον κατά περίπτωση εγχώριο εθνικό διανομέα. Η βεβαίωση χορηγείται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τη διαβίβαση της αίτησης στον εγχώριο εθνικό διανομέα».

Στην παρ. 7, στο πρώτο εδάφιο αυτής, η φράση «της περίπτ. β'» αντικαθίσταται με τη φράση «της περίπτ. α'».

6) Επί του άρθρου 47 του σχεδίου νόμου:

Μετά το δεύτερο εδάφιο προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Την παραπάνω υποχρέωση έχουν και τα φυσικά πρόσωπα που διακινούν νομίμως αντίστοιχα ανταλλακτικά».

7) Επί της παρ. 3 του άρθρου 56 του σχεδίου νόμου :

Στο δεύτερο εδάφιο μετά το τέλος της περιπτ. γ της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν.δ 49/1968, μετά τις λέξεις «ιδιωτικής χρήσης» η φράση «μικτού βάρους μέχρι 2.500 χιλιόγραμμων, στους μη κατά κύριο επάγγελμα αγρότες, εφόσον αυτοί αποκτούν και δηλώνουν αρμοδίως γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα» **αντικαθίσταται από τη φράση** «μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) μέχρι 2.500 χιλιόγραμμα ή ωφέλιμου φορτίου μέχρι 1.300 χιλιόγραμμα σε φυσικά πρόσωπα που αποκτούν και δηλώνουν αρμοδίως γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα. Απαραίτητη προϋπόθεση για τους δικαιούχους αποτελεί η άσκηση άλλης κύριας επαγγελματικής δραστηριότητας.»

8) Επί του άρθρου 79 του σχεδίου νόμου:

Στην παρ. 9, η φράση «Στο άρθρο 118 του ν.4412/2016 (Α 147) προστίθεται παρ. 7 ως εξής:» αντικαθίσταται με την φράση «Στην παρ. 5 του άρθρου 118 του ν.4412/2016 (Α 147) προστίθεται τελευταίο εδάφιο ως εξής:»

Στο εδάφιο που προστίθεται ως άνω με την παρ. 9 του σχεδίου νόμου, ο αριθμός «7» διαγράφεται και η φράση «της παραγράφου 5» διαγράφεται.

9) Επί του άρθρου 82 του σχεδίου νόμου:

Η περίπτωση δ) του π.δ 51/2012, όπως προστίθεται με την παρ. 1 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται ως εξής:

«δ) Η οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που εμφανίζουν προβλήματα υγείας, που εμπίπτουν στο παράρτημα ΙΙΙ του ν. 4413/2016, διενεργείται από ειδική επιτροπή ιατρών που συστήνεται για το σκοπό αυτό.

Η παραπομπή του υπό κρίση εργαζόμενου οδηγού στην εν λόγω ειδική επιτροπή πραγματοποιείται ύστερα από σχετική εισήγηση του αρμόδιου ιατρού εργασίας της εταιρείας στην οποία εργάζεται. Ο ιατρός εργασίας μπορεί σε περίπτωση προσκόμισης από τον εξεταζόμενο βεβαίωσης ή γνωμάτευσης από ιδιώτη ιατρό να ζητήσει την εξέταση του από ιατρό αντίστοιχης ειδικότητας κρατικού νοσηλευτικού ιδρύματος του Εθνικού Συστήματος Υγείας (ΕΣΥ).

Η ειδική επιτροπή ιατρών συστήνεται με διετή θητεία στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και συγκροτείται από ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων του Εθνικού Συστήματος Υγείας

(ΕΣΥ) ή των δομών πρωτοβάθμιας φροντίδας του ΕΣΥ των βασικών ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ψυχιάτρου και ορθοπαιδικού, με τους αντίστοιχους αναπληρωτές τους, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για τη συγκρότηση της επιτροπής αποστέλλονται από την αρμόδια Υγειονομική Περιφέρεια του ΕΣΥ, κατόπιν σχετικής πρόσκλησης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, εντός δέκα (10) ημερών, κατάλογοι με τους ιατρούς των ειδικοτήτων, που συνιστούν προσόν επιλογής στην ειδική επιτροπή. Η μη έγκαιρη αποστολή των παραπάνω καταλόγων δεν κωλύει την πρόοδο της διαδικασίας. Καθήκοντα πρόεδρου της ειδικής επιτροπής ασκεί ο ιεραρχικά ανώτερος ιατρός από τους ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων, ενώ καθήκοντα γραμματέα ανατίθενται σε υπάλληλο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η ανωτέρω ειδική επιτροπή συνεδριάζει νομίμως με τουλάχιστον τρία (3) μέλη, ένα εκ των οποίων υποχρεωτικά με ειδικότητα συναφή, κατά την κρίση του Προέδρου της, με την πάθηση του εξεταζόμενου, πέραν του κανονικού ωραρίου λειτουργίας των οικείων υπηρεσιών και καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή ή αποζημίωση στους συμμετέχοντες σε αυτή. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η αποζημίωση στους συμμετέχοντες στην ειδική επιτροπή σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Η ιατρική αξιολόγηση και οριστική κρίση της σωματικής και διανοητικής ικανότητας για οδήγηση των παραπεμπόμενων οδηγών διενεργείται λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος με αιτιολογημένη απόφαση της Επιτροπής.

Στις συνεδριάσεις της επιτροπής συμμετέχει ως εισηγητής, παρουσιάζοντας το σχετικό ιατρικό φάκελο του παραπεμπόμενου οδηγού, ο αρμόδιος ιατρός εργασίας της εταιρείας χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Η ειδική επιτροπή μπορεί να ζητήσει την εξέταση του εξεταζόμενου από ιατρό αντίστοιχης ειδικότητας κρατικού νοσηλευτικού ιδρύματος του Εθνικού Συστήματος Υγείας (ΕΣΥ).

Η ειδική επιτροπή διαπιστώνει την καταλληλότητα οδήγησης και εκδίδει Πόρισμα Εξέτασης στο οποίο περιλαμβάνεται υποχρεωτικά ο χαρακτηρισμός για τον οδηγό ως «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ή «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η» της ομάδας 2 ή και της ομάδας 1 του παρόντος Παραρτήματος καθώς και ο χρόνος επαναξιολόγησης του από την ίδια ειδική επιτροπή εφόσον απαιτείται.

Το Πόρισμα Εξέτασης σε κάθε περίπτωση αποστέλλεται στην εταιρεία. Αν έχει κριθεί «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η», ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης ή κατηγορίες αυτής αφαιρούνται κατά περίπτωση.

Εφόσον ο οδηγός κριθεί «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ύστερα από επαναξιολόγηση, ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης επαναχορηγείται με τη διαδικασία της αντικατάστασης έντυπου σε περίπτωση που δεν έχει λήξει η διοικητική ισχύς των κατηγοριών που αφαιρέθηκαν ή της ανανέωσης.

Η ειδική επιτροπή εποπτεύεται από την αρμόδια Υγειονομική Επιθεώρηση Εργασίας του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας.

Απαγορεύεται σε κάθε ιατρική γνωμάτευση ή βεβαίωση να συστήνεται ή να προτείνεται ή να ορίζεται η θέση ή η μονάδα στην οποία θα τοποθετηθεί ο εξεταζόμενος.

Κάθε αντίθετη διάταξη καταργείται.»

10) Επί του άρθρου 84 του σχεδίου νόμου:

Στο πρώτο εδάφιο της περ. ζ) της παρ. 11 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010, όπως αντικαθίσταται με το άρθρο 84 του σχεδίου νόμου, η ημερομηνία «31.12.2019» αντικαθίσταται με την ημερομηνία «31.12.2020».

Αθήνα, .../3/2018

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'X' or 'C' shape with a horizontal line through it, followed by a vertical line and a small loop at the end.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Τον λόγο έχει ο κ. Γαβρόγλου για την τροπολογία του, όσο πιο σύντομα γίνεται.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ (Υπουργός Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων): Σας ευχαριστώ πολύ. Θα είμαι σύντομος.

Κατατίθεται μία τροπολογία που επιλύει ορισμένα πολύ επείγοντα ζητήματα της υπηρεσιακής κατάστασης των εκπαιδευτικών στα πειραματικά και πρότυπα σχολεία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ποιος αριθμός είναι, κύριε Υπουργέ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ (Υπουργός Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων): Με συγχωρείτε, δεν έχω τον αριθμό. Δεν είναι αναγραφόμενος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ο αριθμός είναι 1523 με ειδικό 18.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ (Υπουργός Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων): Τα άτομα αυτά ενώ είχαν τις οργανικές τους θέσεις, με νόμο του 2011 καταργήθηκαν και οι οργανικές τους θέσεις, αλλά καταργήθηκε και η δυνατότητα μετάθεσής τους είχαν.

Εμείς, λοιπόν, προβλέπουμε τώρα τη δυνατότητα μετάθεσης, που μπορεί να την έχουν άμεσα. Και πάρα πολύ σύντομα μετά το νομοσχέδιο που θα συζητηθεί στη Βουλή που έχει σχέση με τις δομές υποστήριξης πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, θα καταθέσουμε νομοσχέδιο για τα πειραματικά σχολεία, όπου επιλύονται όλα αυτά τα προβλήματα μακροπρόθεσμα.

Αυτό κάνουμε τώρα. Και επιμένω ότι αποκαθιστούμε μία αδικία που έγινε ενάντια σε αυτούς του εκπαιδευτικούς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ευχαριστούμε πολύ τον Υπουργό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο πρόγραμμα «Ερευνάμε και συζητάμε για τον Κυβερνήτη Ιωάννη Καποδίστρια» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι δύο μαθητήριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 1^ο Γενικό Λύκειο Ιλίου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, τον λόγο επί της τροπολογίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, πρώτα-πρώτα να αναφερθώ στο ότι σύμφωνα με τον Κανονισμό πρέπει να τελειώσουν οι εισηγητές και στη συνέχεια να γίνουν οι παρεμβάσεις, είτε για τροπολογίες είτε για νομοτεχνικές βελτιώσεις. Θα παρακαλούσα, λοιπόν, να μην καταστρατηγείται ο Κανονισμός –και δεν αναφέρομαι σε εσάς κύριε Πρόεδρε, αναφέρομαι γενικά στο Προεδρείο– από τους Υπουργούς όταν παίρνουν τον λόγο για τις νομοτεχνικές. Και το κάνουν εκτός Κανονισμού, γιατί πρέπει να τελειώσουν πρώτα όλοι οι εισηγητές. Παίρνουν τον λόγο και μάλιστα μιλούν για θέματα πολιτικής ουσίας.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Σπίρτζη, σε ένα πράγμα έπρεπε να αναφερθείτε. Ποιες υπουργικές τροπολογίες κάνετε αποδεκτές και να δεσμευτείτε ότι δεν θα έρθει άλλη υπουργική τροπολογία από εδώ και στο εξής. Ερχόμαστε κάθε ώρα και βλέπουμε υπουργική τροπολογία. Ένα πράγμα περιμέναμε να πείτε και δεν το είπατε. Σε όλα τα άλλα αναφερθήκατε, τα οποία θα τα πούμε στη συνέχεια στις τοποθετήσεις μας. Και παρακαλώ να αναφερθεί ο κύριος Υπουργός στο εάν πρόκειται να κάνουν αποδεκτές τροπολογίες που έρχονται σήμερα, την τελευταία στιγμή. Δεν μιλάω γι' αυτές που ήρθαν προηγουμένως.

Κύριε Γαβρόγλου, σε σχέση με την τροπολογία που καταθέσατε, θέλω να πω ότι πράγματι πρόκειται για ένα ζήτημα που πρέπει να επιλυθεί. Εμείς από αυτή τη σκοπιά το βλέπουμε. Θα πρέπει να λυθεί. Είναι οι μόνοι επί τηθεία που δεν έχουν οργανική θέση εξάλλου. Δεν έχουν δικαίωμα μετάθεσης και απόσπασης στα πρότυπα και πειραματικά σχολεία κ.ο.κ..

Μια ερώτηση θέλω να σας κάνω. Γιατί να μην περιλαμβάνονται οι εν λόγω διατάξεις στο επόμενο νομοσχέδιο και συζητάμε σή-

μερα αποσπασματικά μία τροπολογία σας; Το νομοσχέδιό σας για τις αξιολογήσεις είναι σε διαβούλευση και ολοκληρώνεται τις επόμενες μέρες. Γιατί αυτό το συγκεκριμένο να μη συζητηθεί μαζί με τα υπόλοιπα τις επόμενες μέρες που θα έρθει το νομοσχέδιο του Υπουργείου Παιδείας για να μπορέσει να γίνει και η συζήτηση για άρση αδικιών όχι μόνο σε αυτή την κατηγορία, αλλά και σε άλλες κατηγορίες και το συζητάμε σήμερα στο νομοσχέδιο για τις μεταφορές μαζί με τα φορτηγά και τα ταξί;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Θεοχαρόπουλε.

Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ (Υπουργός Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων): Νομίζω έχετε διαπιστώσει ότι δεν καταθέτουμε τροπολογίες σε άλλα νομοσχέδια, γιατί προσπαθούμε να ακολουθήσουμε μία κανονικότητα.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ... (δεν ακούστηκε)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ (Υπουργός Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων): Να μην το ανοίξουμε τώρα όλο το ζήτημα, αν θέλετε. Βλέπω υπάρχει μία διάθεση τέτοιας συζήτησης.

Είμαστε πιεσμένοι να την καταθέσουμε επειδή η προθεσμία των μεταθέσεων τελειώνει τώρα και επειδή υπάρχει κίνδυνος, αν δεν την καταθέσουμε ως τροπολογία, να μην προφτάσουν αυτοί οι άνθρωποι να κάνουν αίτηση. Αυτός είναι ο λόγος και κανένας άλλος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ευχαριστώ πολύ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός, για να απαντήσει στον κ. Θεοχαρόπουλο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχω την εικόνα ότι δεν θα κατατεθούν άλλες τροπολογίες. Θα σας ενημερώσουμε και σε λίγο μόλις ολοκληρωθούν οι τοποθετήσεις των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων ποιες γίνονται αποδεκτές και από τις βουλευτικές, που έχουν καταθέσει Βουλευτές απ' όλες τις πτέρυγες και από τις υπουργικές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα για ένα νομοσχέδιο που δημιουργεί αξιόπιστους μηχανισμούς ελέγχου στον τομέα μεταφορών και εξασφαλίζει ισονομία και δικαιοσύνη ανάμεσα σε πολίτεια, ιδιώτες και πολίτες. Οι αλλαγές που γίνονται αφορούν ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο ίδρυσης, δράσης και λειτουργίας όλων των εταιρειών διαμεσολάβησης μεταφορικού έργου, τις ρυθμίσεις για ταξί και τους αυτοκινητιστές, τις νέες ρυθμίσεις για τη θεσμοθέτηση μηχανισμών ελέγχου στα εισαγόμενα οχήματα και κυρίως τις ρυθμίσεις του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αποτελεί θεμελιώδες μέλημα της πολιτείας η φροντίδα και η προστασία των πολιτών που κινούνται στο οδικό δίκτυο της πατρίδας μας και με ικανοποίηση ως μέλος της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής της Βουλής για την Οδική Ασφάλεια παρατηρώ αρκετές από τις προτάσεις της επιτροπής μας να υποστηρίζονται, να θεσμοθετούνται και να δίδεται εκπαιδευτική στόχευση στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και όχι τυπικά εισπρακτική.

Η πολιτεία, λοιπόν, δημιουργεί το απαιτητό πλαίσιο, τους θεσμούς, τις υποδομές που θα σεβαστεί ο πολίτης και τροποποιεί τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και το πλαίσιο ποινών με βάση το πιο πάνω σκεπτικό.

Παρατηρούμε, όσον αφορά τα πρόστιμα, τον επιχειρούμενο μετριασμό των προστίμων παραβάσεων που αφορούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, έτσι ώστε να μπορούν οι πολίτες που αδυνατούν να ανταποκρίνονται, κάτι το οποίο αποτελεί θέση της ΕΛ.ΑΣ.. Όμως, προσοχή, η κατανάλωση αλκοόλ, η παραβίαση του «STOP» και του κόκκινου σηματοδότη, η συμμετοχή σε αγώνες ή η ανορθόδοξη προσπέραση θα επιφέρουν τσουχερά πρόστιμα στους παραβάτες οδηγούς, όπως ρητά και ορθώς προβλέπεται.

Προβλέπονται αλλαγές για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα για τα οποία θεσπίζονται μηχανισμοί ελέγχου με στόχο την καταπολέμηση των παράνομων κυκλωμάτων.

Η ενίσχυση του νομικού πλαισίου επιβάλλεται για την προστασία του υγιούς ανταγωνισμού και για την εύρυθμη λειτουργία της συγκεκριμένης αγοράς με κανόνες για όλους ενώ θα επιβάλλονται κυρώσεις και για παραβάσεις ή ψευδείς δηλώσεις σε κατασκευαστές ή αντιπροσώπους.

Περνώντας τώρα στις ρυθμίσεις για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές η ενίσχυση του πλαισίου για την προστασία του υγιούς ανταγωνισμού και της εύρυθμης λειτουργίας της συγκεκριμένης αγοράς κρίνεται αναγκαία καθώς για πρώτη φορά θα αποσαφηνιστεί το πεδίο δράσης των ξένων εταιρειών που κατέχουν δικαίωμα και παρέχουν μεταφορικό έργο χωρίς να εδρεύουν στην Ελλάδα και χωρίς να έχουν ουσιαστική και φορολογική σχέση με τον τόπο στον οποίο παρέχουν τις υπηρεσίες.

Η νομοθετική αυτή πρωτοβουλία δηλώνει κάτι σημαντικό: μια διαφορετική προσέγγιση στον κλάδο των δημόσιων μεταφορών καθώς για πρώτη φορά αντιμετωπίζεται ως ένα αναπτυξιακός κλάδος αυτός των δημόσιων μεταφορών και αυτό γιατί κάποιον άρχισαν να επηρεάζουν μέσω άμεσων ή έμμεσων εκπτώσεων την εύρυθμη λειτουργία του αλλάζοντας τους όρους της αγοράς.

Εισάγονται επιτέλους κανόνες για τους επαγγελματίες αυτοκινητιστές και για λοιπές δραστηριότητες, όπως αστικές μεταφορές μέσω του διαδικτύου ή μέσω ενός τηλεφωνικού κέντρου, που δεν προβλέπονταν σχετικά. Υπάρχει η πρόβλεψη να δημιουργηθεί ψηφιακό μητρώο οδικών μεταφορών στο οποίο θα καταγράφονται ψηφιακά ανά επιχείρηση τα οχήματα, οι οδηγοί, οι σχέσεις εργασίας κ.λπ., τη στιγμή που σήμερα, για να γίνουν οι έλεγχοι αυτοί στις μεταφορικές εταιρείες, απαιτούνται μερικά κλικ από τρεις υπηρεσίες, χωρίς να υπάρχει η απαιτούμενη αποτελεσματικότητα. Πλέον, από τις εταιρείες που παρέχουν υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών θα απαιτείται άδεια και συγκεκριμένο μοντέλο συνεργασίας με τους οδηγούς, προδιαγραφές, δηλαδή, που θα πρέπει να πληρούνται για να μην επηρεάζεται το κρίσιμο έργο της μεταφοράς.

Το σχέδιο νόμου προβλέπει και βαρύτατα πρόστιμα μεταξύ των οποίων στον οδηγό αυτοκινήτου που συμβάλλεται με φορέα διαμεσολάβησης και στερείται ειδικής άδειας κυκλοφορίας επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης έως δύο χρόνια, ενώ στον εκμισθωτή του ιδιωτικού οχήματος, που εκτελεί παρανόμως έργο, σε συνεργασία με φορέα διαμεσολάβησης, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο, ανερχόμενο σε 5.000 ευρώ ανά όχημα. Σε περίπτωση υποτροπής, το ποσό διπλασιάζεται. Σε περίπτωση λειτουργίας φορέα διαμεσολάβησης χωρίς την άδεια, παρ' ότι όφειλε να αδειοδοτηθεί, επιβάλλεται πρόστιμο 50.000 ευρώ και απαγορεύεται για διάστημα δύο ετών να ιδρύσει και να λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Είναι μεγάλης σημασίας οι ρυθμίσεις αυτές.

Και οι λοιπές διατάξεις του νομοσχεδίου, όμως, εισάγουν εξίσου σημαντικές ρυθμίσεις. Βλέπουμε και την πρόβλεψη στο βασικό ή κύριο οδικό δίκτυο των πρωτευουσών των περιφερειακών ενοτήτων, οι δήμοι να υποχρεούνται να καθορίσουν θέσεις στάσης και στάθμευσης –πιάτσες– και αποβίβασης και επιβίβασης για τα ΕΔΧ ταξί εντός δεκαοκτώ μηνών, ρύθμιση που θα βελτιώσει τις αστικές συνθήκες κυκλοφορίας μέσω της αποσυμφόρησης των δημόσιων οδικών αρτηριών από παράνομες σταθμεύσεις, ενώ και οι σχετικοί έλεγχοι θα διενεργούνται στους επαγγελματίες με εύρυθμο τρόπο, γρήγορα και με ασφάλεια.

Παράλληλα, στις αλλαγές του νομοσχεδίου περιλαμβάνεται και η μείωση του χρονικού διαστήματος ακινησίας ενός οχήματος πριν την καταστροφή των πινακίδων κυκλοφορίας του, η οποία πλέον ορίζεται σε δεκαοκτώ μήνες, αντί για δύο χρόνια. Εξίσου σημαντική είναι η απόφαση να αναπτυχθεί ηλεκτρονικό πληροφοριακό σύστημα παρακολούθησης και εποπτείας των ΚΤΕΟ, καθώς και η δυνατότητα που δίδεται στα δημόσια ΚΤΕΟ να μπορούν να αναπροσαρμόσουν τις τιμές τους για καλύτερο ανταγωνισμό με τα ιδιωτικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι Ανεξάρτητοι Έλληνες επισημαίνουμε τη σημασία των εισερχόμενων διατάξεων, την προσπά-

θεια να εκσυγχρονιστεί το πλαίσιο ελέγχου με νέες τεχνολογίες και πλατφόρμες που θα υποστηρίζουν τον πολίτη και θα εξασφαλίζουν ισομερώς τα συμφέροντα δημοσίου και ιδιωτών.

Πριν κλείσω, θα ήθελα να πω δυο κουβέντες για τις τροπολογίες που κατέθεσα. Ξεκινάω από την τροπολογία που αφορά την κατάργηση εδαφίων του ν.3897/2010, όπως ισχύει και τροποποιήθηκε με το άρθρο 25 του ν.4439/2016.

Το αναφερόμενο στα καταργούμενα εδάφια σύστημα μανδάλωσης «Interlock» είναι ένα μη δοκιμασμένο ως προς την αξιοπιστία του σύστημα, το οποίο δεν λειτουργεί σε καμία ευρωπαϊκή χώρα, καθώς δεν υπάρχει αντίστοιχη νομοθετική διάταξη που να επιβάλλει κάτι τέτοιο στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Με την παρούσα τροπολογία προτείνεται η αντικατάσταση της παραπάνω περιγραφόμενης μηχανολογικής διάταξης με την τοποθέτηση ανιχνευτή υδρογονανθράκων στην περιοχή που βρίσκεται η ανάκτηση των ατμών από τις εξαερώσεις των δεξαμενών, ο οποίος προστατεύει επαρκώς, καθώς ειδοποιεί για την ύπαρξη ατμών υδρογονανθράκων και διακόπτει την τροφοδοσία ηλεκτρικής ισχύος στο πρατήριο.

Όσον αφορά τη με γενικό αριθμό 1516 και ειδικό αριθμό 14 τροπολογία, θέλω να πω ότι με την προτεινόμενη προσθήκη διευκρινίζεται τι νοείται με τον όρο «πρατήριο σε ισόγειο κτηρίων με ορόφους», ώστε να υπάρξει μια δίκαιη και λογική εφαρμογή των επιπλέον μέτρων που πρέπει να λάβουν αυτά τα πρατήρια. Αυτή η διευκρίνιση είναι απαραίτητη, καθώς σε άλλη περίπτωση θα θεωρούνταν πρατήρια σε ισόγεια κτηρίων με ορόφους αυτά που απλώς και μόνο το κατάστημα του πρατηρίου βρίσκεται κάτω από οικοδομή ακόμη και ενός ορόφου, ενώ οι αντλίες, οι δεξαμενές και οι εξαερώσεις μπορεί να απέχουν από το κτήριο σε απόσταση ακόμη και δεκάδων μέτρων. Συνεπώς, αυτό που πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν είναι τα χαρακτηριστικά σημεία του πρατηρίου, αντλίες, δεξαμενές, εξαερώσεις και όχι το κατάστημα-αίθουσα πώλησης του πρατηρίου, το οποίο λειτουργεί και ως μίνι μάρκετ.

Αναφορικά με την τροπολογία με γενικό αριθμό 1514 και ειδικό 12, που αφορά τους εργαζόμενους στην ΕΥΑΘ, θέλω να πω ότι η νομική κατάσταση που υφίστατο από τις 27 Απριλίου 2012 έως και την 1^η Ιανουαρίου 2018, ημερομηνία επιστροφής στο ελληνικό δημόσιο του ποσοστού 51% του μετοχικού κεφαλαίου, δημιούργησε ασάφεια και σύγχυση για το εφαρμοστέο εργασιακό δίκαιο, ιδίως ως προς τις συμβάσεις εργασίας ορισμένου χρόνου ή έργου, που συνήφθησαν μεταξύ της «ΕΥΑΘ Α.Ε.» ή θυγατρικών εταιρειών αυτής και εργαζομένων κατά το εν λόγω χρονικό διάστημα, με αποτέλεσμα πεπλανημένα να εφαρμοσθεί η κείμενη για τις δημόσιες επιχειρήσεις νομοθεσία με τους τιθόμενους από το π.δ.164/2004 και το άρθρο 103 του Συντάγματος περιορισμούς, αντί του κοινού εργατικού δικαίου και των σχετικών ρυθμίσεων του π.δ.81/2003. Με την παρούσα νομοθετική ρύθμιση επιχειρείται αφ' ενός μεν να αρθούν η ασάφεια και η σύγχυση για το εφαρμοστέο εργατικό δίκαιο κατά την προρρηθείσα χρονική περίοδο, αφ' ετέρου δε να θεραπευτεί η πλάνη περί του νομοθετικού πλαισίου, αλλά και να μην αποστερηθεί η εταιρεία έμπειρο προσωπικό που είχε προσληφθεί με συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου και προφανώς καλύπτει πάγιες και διαρκείς ανάγκες, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Τέλος, με τη με γενικό αριθμό 1517 και ειδικό αριθμό 15 τροπολογία προτείνεται η πρόβλεψη μονομελούς κρατικού ιατρικού οργάνου, που να διαθέτει τα εχέγγυα της επιστημονικής κατάρτισης και αυθεντικής κρίσης περί της υγείας των οδηγών και να επιλύει το ζήτημα αποτελεσματικά, άμεσα και χωρίς δαπανηρές διαδικασίες. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την καλύτερη διαχείριση και αξιοποίηση του υπάρχοντος εργατικού δυναμικού και των ειδικών επιτροπών, την εντεύθεν εξοικονόμηση πόρων και την εν γένει αναβάθμιση του συγκοινωνιακού έργου.

Οι Ανεξάρτητοι Έλληνες στηρίζουμε, σαφώς, το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ευχαριστούμε πολύ, κυρίες Λαζαρίδη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξαναγήθηκαν στην έκθεση

της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα τρεις μαθήτριες και μαθητές και πέντε συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 11ο Γυμνάσιο Ιωαννίνων.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να ενημερώσω το Σώμα – νομίζω ότι έχει γίνει γνωστό σε όλους – ότι έχει κατατεθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας. Ζητώ για λίγο την προσοχή σας. Ο αξιότιμος Πρόεδρος κ. Βούτσης στη Διάσκεψη των Προέδρων πρότεινε κατά τις 19.00', ει δυνατόν, να έχουμε τελειώσει τις ομιλίες, έτσι ώστε να ξεκινήσει η ονομαστική ψηφοφορία. Με τον κατάλογο των ομιλητών που έχουμε στα χέρια μας και τους χρόνους όπως προβλέπονται από τον Κανονισμό, ένας απλός υπολογισμός φέρνει τη λήξη των ομιλητών, εάν τηρηθούν όλοι οι χρόνοι, τα επτά λεπτά και ο αντίστοιχος χρόνος των Υπουργών, γύρω στις 21.00', κάτι το οποίο...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Ένα λεπτό, κύριε Κεγκερογλου. Βιάζεστε εκεί στην Κρήτη, λίγο.

Αυτό σημαίνει ότι ξεφεύγουμε σχεδόν για ένα δίωρο από την ώρα που είχε συμφωνηθεί στη Διάσκεψη των Προέδρων. Εγώ προτείνω στις Κοινοβουλευτικές Ομάδες, αν θέλετε να γίνει μια συνεννόηση, έτσι ώστε να διευκολύνουμε το Προεδρείο και τους ομιλητές, για να έχουμε το συντομότερο δυνατόν τη λήξη της συνεδρίασης και να πάμε στην ονομαστική ψηφοφορία. Δεν παίρνουμε θέση. Συνεννοηθείτε, αν θέλετε να γίνει κάτι νωρίτερα και αν μπορούμε να το κάνουμε νωρίτερα, είτε να μειωθούν οι χρόνοι ή κάτι άλλο. Είμαστε στη διάθεσή μας να το ανακοινώσουμε στο Σώμα. Εάν δεν συμφωνηθεί κάτι, θα μείνουμε στη διαδικασία ως έχει.

Κύριε Κεγκερογλου, ορίστε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Η Διάσκεψη των Προέδρων είπε ότι αυτή είναι η σκέψη, η πρόταση. Για να πραγματοποιηθεί αυτό, πρέπει να παρθεί η απόφαση από την Ολομέλεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Γι' αυτό το αναφέρω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Και, μάλιστα, όταν μαθαίνουμε ότι την ονομαστική ψηφοφορία την αιτείται η Πλειοψηφία, την ώρα που δεν χρήζει τέτοια ανάγκη και με δεδομένο ότι σήμερα υπάρχει μια «χαλαρότητα», εμείς προτείνουμε να έλθει η οποία ονομαστική ψηφοφορία τη Δευτέρα ή την Τρίτη, που λειτουργεί η Ολομέλεια. Δεν είναι λοιπόν απόφαση. Είναι κάτι που θα ληφθεί από την Αίθουσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Καμμένος): Να μην παρεξηγηθούμε. Είναι πρόταση. Και περιμένουμε μέχρι το τέλος και των εισηγητών ή των ομιλητών να βρούμε μια λύση.

Κύριε Γεωργιάδη, συγγνώμη για την καθυστέρηση.

Τον λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης, ειδικός αγορητής από την Ένωση Κεντρώων.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Θ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεκαεννέα σελίδες, επτά σελίδες, κύριε Υπουργέ. Εντάξει, ας το περιορίσουμε λίγο. Μια νομοτεχνική βελτίωση δύο σελίδων, σχέδια νόμου σε σχέδια νόμου. Ας τα λύσουμε κατά τη διάρκεια των επιτροπών, να μπορούμε να τα συζητάμε, παρά να ερχόμαστε εδώ και πέρα από τις συζητήσεις να μην μπορούμε να τα σχολιάσουμε καν. Θεωρώ ότι κι εσείς θα θέλετε να γίνεται αυτό, αλλά καλό είναι να κάνουμε μια προσπάθεια όλοι να φύγουμε από αυτή τη διαδικασία, που δεν οφείλεται μόνο στη δική σας Κυβέρνηση. Όλες οι κυβερνήσεις το ίδιο κάνουν. Ας κάνουμε μια αλλαγή κάποια στιγμή να μην έχουμε αυτή την απαξίωση του κοινοβουλευτικού έργου, κάθε φορά με τροπολογίες επί τροπολογιών, ολόκληρα σχέδια νόμου, μέσα στην ουσιαστική συζήτηση η οποία γίνεται.

Αγαπητοί συνάδελφοι Βουλευτές, η Ένωση Κεντρώων διαχρονικά και σταθερά ενδιαφέρεται για το συμφέρον όλων των πολιτών. Δεν κάνει καμμία διάκριση ανάμεσα σε κανέναν πολίτη ούτε μεροληπτεί υπέρ μιας κοινωνικής ομάδας, υπέρ ενός οργανωμένου ή μη οργανωμένου συμφέροντος. Αυτό που μας ενδιαφέρει είναι πάνω από όλα η χώρα να πηγαίνει καλά σαν σύνολο και ο

κάθε πολίτης χωριστά.

Τις τελευταίες μέρες παρακολουθήσαμε για άλλη μια φορά ένα θέατρο παραλόγου στις κυβερνητικές πρακτικές. Αυθαίρετα και επιπόλαιο συμπεράσματα, έλλειψη γνώσης και τεχνονομίας, μεροληπτική διάθεση εκ μέρους Υπουργών και Βουλευτών. Όλα αυτά οδήγησαν τον κόσμο που παρακολουθούσε τις συνεδριάσεις, για άλλη μια φορά να αναθεματίζει τον τρόπο και τη λειτουργία της σύγχρονης πολιτικής στην Ελλάδα.

Σήμερα μιλάμε για θέματα τα οποία έχουν λυθεί προ πολλού και πριν από πολύ καιρό, μήνες, χρόνια, σε όλες ή στις περισσότερες σύγχρονες δυτικές χώρες. Τόσο ο ρυθμιστικός ρόλος του κράτους όσο και η ευελιξία στις επενδύσεις των ιδιωτών λειτουργούν ομαλά, με σκοπό την ανάπτυξη και την οικονομία της χώρας. Στη δική μας χώρα συμβαίνει τελείως το αντίθετο. Από τη μια πλευρά έχουμε τους οδηγούς ταξί, που υποφέρουν βλέποντας το μεροκάματό τους να μη φθάνει ούτε για τις στοιχειώδεις ανάγκες της οικογένειάς τους και από την άλλη έχουμε νέες κερδοφόρες εταιρείες να αντιμετωπίζονται εξ ορισμού ως παραβάτες και εγκληματίες και να ανακρίνονται ως κακούργοι από την ιερά εξέταση. Οι εξελίξεις και γενικότερα οι ελληνικές κυβερνήσεις των τελευταίων ετών, αλλά και η σημερινή Κυβέρνηση, έχουν αποτύχει να πετύχουν κάτι καλό γι' αυτή τη χώρα, τόσο στον ιδιωτικό τομέα όσο και στον δημόσιο.

Ένας συνδυασμός διαχειριστικής ανεπάρκειας και ιδεοληψίας καταστρέφει μέρα με τη μέρα ολόένα και περισσότερο την κοινωνία μας.

Κατ' αρχάς συμπάσχουμε με τους οδηγούς ταξί. Η μείωση του εισοδήματος των πολιτών έχει σαν συνέπεια να θεωρείται πλέον το ταξί πολυτέλεια. Ξέρουμε και βλέπουμε οδηγούς να περιμένουν στις πιάτσες νύχτες ολόκληρες για να βγάλουν ένα μεροκάματο των 10 και των 20 ευρώ.

Αιτία, όμως, αυτού του φαινομένου δεν είναι η μία οποιαδήποτε ηλεκτρονική πλατφόρμα, η οποία μάλιστα διαφημίζει και τις ίδιες υπηρεσίες και βοηθάει και στην αύξηση του μεροκάματου των ταξιτζήδων. Αυτά πρέπει να τα ξεκαθαρίσουμε, να τα λέμε όλα. Αν η κοινότητα των ταξιτζήδων αγκαλιάσει τις νέες τεχνολογίες, αυτό θα είναι και προς δική τους βοήθεια και η οποιαδήποτε ηλεκτρονική πλατφόρμα που λειτουργεί ως διαμεσολαβητής μεταξύ του ταξί και του πελάτη δεν προσφέρει η ίδια υπηρεσίες μεταφοράς, οπότε δεν έχει και τίποτα να φοβάται όλη η κοινότητα και ο κλάδος των οδηγών ταξί.

Από την άλλη, δεν μπορούμε να έχουμε την οποιαδήποτε ιδιωτική εταιρεία να αποτελεί μονοπώλιο. Για παράδειγμα, μπορεί αύριο ο κ. Λυμπερόπουλος να ιδρύσει μια ανάλογη εταιρεία ιδιοκτησίας του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Αττικής, μπορεί κάλλιστα να χρησιμοποιήσει τις νέες τεχνολογίες και να ξεπεράσει και σε δημοφιλία και σε κέρδη όλες τις υπάρχουσες ηλεκτρονικές πλατφόρμες. Δεν εμποδίζει κανέναν με το να μπει μέσα στον υγιή ανταγωνισμό και να ιδρύσει μια κερδοφόρα εταιρεία. Οι νέες τεχνολογίες δεν αποτελούν μονοπώλιο κανενός κ. Δρανδάκη ή οποιουδήποτε επιχειρηματία.

Βεβαίως, αν οποιαδήποτε ιδιωτική εταιρεία διαπιστωθεί ότι παραβιάζει την εθνική ή κοινοτική νομοθεσία, οφείλει να συμμορφωθεί και να της επιβληθούν οι προβλεπόμενες κυρώσεις. Ιδού η Ρόδο, κυρίες και κύριοι, ιδού και το πηήδημα, που λέει και η λαϊκή ρήση. Αν παρανομεί η «Beat» και η κάθε «Beat», τι περιμένετε;

Αν μια εταιρεία παρανομεί, κύριοι της Κυβέρνησης, στέλνετε τις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές και επιβάλλουν κυρώσεις. Προς τι να κάνουμε ένα τόσο εδώ στη Βουλή και να εκτίθεστε μάλιστα κι εσείς, αλλά και όλα τα στελέχη της συγκυβέρνησης ως μαθητευόμενοι μάγοι, αγνοώντας το πώς λειτουργούν τα διατραπεζικά συστήματα και η σύγχρονη διακρατική φορολογική νομοθεσία;

Οφείλει ο κύριος -και ο κάθε κύριος- Δρανδάκης να εκδώσει παραστατικό και δεν έκοψε; Παραβίασε τα capital controls; Φοροδιαφεύγει; Κυνηγήστε τον. Αυτά είναι πράγματα που αποδεικνύονται εν ριπή οφθαλμού με τα σύγχρονα μέσα και εργαλεία που έχετε στα χέρια σας.

Κι εγώ απλά μίληκα στο ΓΕΜΗ και είδα αν υπάρχει ίδρυση στην Ελλάδα της εταιρείας «TAXIBEAT». Μάλιστα, από το 2011 υπάρ-

χει στην Ελλάδα με επωνυμία «TAXIBEAT», με νομική μορφή Ε.Π.Ε.. Το καταθέτω στα Πρακτικά για την περίπτωση που δεν έχει μπει να το αναζητήσει κάποιος.

(Στο σημείο αυτό ο Θ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Μάριος Γεωργιάδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Το αν παρανομεί και πώς παρανομεί, οφείλετε εσείς να μας εξηγήσετε εάν λειτουργεί σωστά ή όχι με το νομικό και θεσμικό πλαίσιο της χώρας μας.

Οπότε, ας αφήσουμε τους ειδικούς των αρμόδιων ελεγκτικών αρχών να ασχοληθούν και ας μην προσπαθήσετε να ψαρέψετε πελάτες στην άλφα ή στη βήτα συντεχνία, μετατρέποντας τη Βουλή σε κακό μεσημεριανό ριάλιτι σόου. Δεν είναι θέμα άποψης του Υπουργού αν ο άλφα ή ο βήτα πολίτης παρανομεί ή όχι. Η παρανομία και η νομιμότητα κρίνονται στην πράξη με αποδείξεις από αρμόδιους ειδικούς και αρμόδιες νομικές αρχές.

Αν έχετε διαπιστώσει αποδεδειγμένες παραβάσεις, φέρτε τες να τις δούμε. Όλα στο φως τα θέλουμε. Και όλα τα άλλα, κυρίες και κύριοι, είναι απλά παιχνίδια εντυπώσεων για το πελατειακό σας κοινό.

Επίσης, με αφορμή την προκείμενη συζήτηση, ήρθε στο προσκήνιο και το θέμα των τερματικών πληρωμής POS στα ταξί. Η Ελλάδα δεν έχει επιβάλει τα τερματικά αυτά ως όφειλε, βάσει της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, στα ταξί. Ο κλάδος των ταξιτζήδων υποστηρίζει ότι αρκετοί αυτοκινητιστές χρωστάνε σε δημόσιο και τράπεζες κι αυτό δεν μου κάνει καθόλου εντύπωση στο σημείο που έχετε φτάσει αυτή τη στιγμή την ελληνική κοινωνία, που περισσότεροι από τους μισούς πολίτες χρωστάνε.

Οπότε δικαίως κάνουν τα παράπονά τους ότι χρωστάνε και δεν μπορούν να ενταμιωνούν και υπάρχουν και διάφορα εμπόδια από τα τραπεζικά ιδρύματα στο να δεχθούν να εγκαταστήσουν τα POS, ώστε να δέχονται και οι ταξιτζήδες το πλαστικό χρήμα.

Τέτοια εμπόδια μπορεί να είναι η άρνηση εκ μέρους της τράπεζας, οι κατασχέσεις εισερχόμενων χρημάτων, γιατί καταλαβαίνουμε ότι δεν μπορούν να βγαίνουν για το μεροκάματο, να εισπράττετε από το πλαστικό χρήμα μέσω του POS τα χρήματα και να μην τα παίρνουν στην τσέπη τους, αλλά να τους κατάσχονται, οπότε στο σπίτι να μην μπορούν να πάνε ούτε ψωμί.

Από την άλλη, όμως, ως Ένωση Κεντρώων πιστεύουμε ότι οι πολίτες οφείλουν να είναι ίσης αντιμετώπισης. Η ισονομία είναι βασικό προτέρημα σε μια δημοκρατία. Όταν, λοιπόν, οι άλλοι επαγγελματίες του ιδιωτικού τομέα υποχρεούνται να έχουν POS, δεν δικαιούται κανένας να εξαιρεθεί από αυτόν τον κανόνα. Και άλλοι χρωστάνε και άλλοι έχουν προβλήματα με τράπεζες και με δάνεια και με οφειλές στο δημόσιο. Ωστόσο, όμως, υπάρχουν πάρα πολλές λύσεις και είναι απλές.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ**)

Για παράδειγμα, οι οδηγοί των ταξί που βρίσκονται στις μαύρες λίστες των τραπεζών ή του δημοσίου μπορούν να αποκτήσουν ένα POS και να δέχονται πλαστικό χρήμα από εταιρείες διαμεσολάβησης που υπάρχουν στην ελληνική αγορά. Δεν χρειάζεται να αναφέρω καμμία για να μη θεωρηθεί και διαφήμιση. Τα χρήματά τους απλά θα πηγαίνουν σε ένα ηλεκτρονικό πορτοφόλι και θα τα κάνουν οι ιδιοκτήτες ό,τι θέλουν. Και παντελώς νόμιμη διαδικασία είναι και ακατάσχετα θα είναι τα χρήματα και τα τραπεζικά συστήματα δεν θα εμπλέκονται και διευκόλυνση των πολιτών θα υπάρχει σε οικονομικό επίπεδο. Η μόνη διαφορά είναι, για παράδειγμα, αντί για το 1% που μπορεί να κρατάει η τράπεζα, εδώ να υπάρχει μία προμήθεια του ύψους του 2% και δεν είμαι ακριβής, δεν θέλω να πω ακριβώς τι μπορεί να είναι. Πάντως, η διαφορά της συνδρομής είναι πάρα πολύ μικρή σε σχέση με τα οφέλη που μπορεί να υπάρχουν.

Όπου υπάρχει πρόβλημα, αγαπητοί και αγαπητές, υπάρχει και λύση. Θέληση αρκεί να υπάρχει. Το να καταργούμε τις νέες τεχνολογίες και να πολεμάμε οποιαδήποτε επένδυση που έρχεται στη χώρα, είτε από άγνοια είτε από πελατειακή αντίληψη, είναι το χειρότερο που μπορούμε να κάνουμε ως χώρα.

Στο παρόν νομοσχέδιο, ωστόσο, παρατηρούμε επίσης διάφορα άλλα σημεία που χρήζουν προσοχής.

Βλέπουμε στο άρθρο 14 στη παράγραφο 5 να αναστέλλεται η υποχρεωτική αντικατάσταση των παλαιών οχημάτων ταξί για άλλα τρία χρόνια μέχρι το τέλος του 2020 χωρίς κανέναν ασφαριστικό. Θα μπορούσαν να υπάρχουν πάρα πολύ αυστηρά κριτήρια συντήρησης. Δεν μπορεί να ισχύει απλά για όλους χωρίς καμμία αξιολόγηση, επειδή μπορεί να έχουν έναν γνωστό μέσα σε ένα ΚΤΕΟ, να μπορούν να παίρνουν ανανέωση. Δεν καταλαβαίνω πραγματικά το σκεπτικό σας ως προς αυτό. Δεν υπάρχει καμμία λογική, η οποία να ωφελεί το κοινωνικό σύνολο, τόσο το περιβάλλον όσο και την ασφάλεια των επιβατών και των πεζών, που μπορεί να βρίσκεται σε κίνδυνο. Αντί να βάζετε σε κίνδυνο όλα αυτά, θα μπορούσατε να βρείτε έναν τρόπο ευνοϊκής χρηματοδότησης για τις παραπάνω περιπτώσεις ανανέωσης του στόλου.

Στο άρθρο 31 βλέπουμε ότι απαγορεύετε τις «γουρούνες» και αναφέρομαι στα τετράκυκλα μηχανάκια, για τα οποία έγινε και η σχετική αναφορά από τον Υπουργό. Πρόκειται για μια επιπόλαιη και αψυχολόγητη κίνηση, κατά τη γνώμη μας, η οποία θα έχει ιδιαίτερα αρνητικές επιπτώσεις κατά την περίοδο του τουρισμού.

Στο άρθρο 40 προβλέπετε τη δημιουργία τουριστικού γραφείου από τον ΟΑΣΑ και στο άρθρο 44 αντίστοιχο δικαίωμα ίδρυσης τουριστικού γραφείου από τον ΟΣΥ.

Πάλι ευκαιρίες για ρουσφέτια, κυρίες και κύριοι; Δηλαδή πάλι ψάχνετε αφορμές για διορισμούς και να μεγαλώσετε το πελατειακό σας κράτος; Θέλετε να το παίξετε επιχειρηματίες και κουβαρντάδες στις πλάτες του φορολογούμενου, τη στιγμή που έχετε καταντήσει ελλειμματικές όλες τις εταιρείες του δημοσίου; Τι δουλειά έχει το κράτος να προσφέρει υπηρεσίες τουρισμού; Θα φτιάξετε και δημόσιες ταβέρνες, δημόσια ξενοδοχεία, δημόσια ζαχαροπλαστεία; Να καταλάβουμε, δηλαδή, που το πάτε, γιατί από εσάς τα περιμένουμε όλα.

Επίσης στο άρθρο 65 τα όρια ηλικίας των εβδομήντα τεσσάρων ετών για υποχρέωση οδηγών ανά τρία έτη σε δοκιμασία και ογδόντα ετών για δοκιμασία ανά δύο έτη είναι πάρα πολύ υψηλά, κυρίες Υπουργέ, αν λάβουμε υπ' όψη τα στατιστικά στοιχεία, όπου βλέπουμε αυξημένη συχνότητα ατυχημάτων και δυστυχημάτων με οδηγούς ηλικίας άνω των πενήντα πέντε ετών.

Εσείς λέτε ότι ένας άνθρωπος μεγαλύτερος κατά είκοσι πέντε έτη, θα πηγαίνει κάθε δύο έτη και όχι κάθε έτος να δίνει εξετάσεις. Προτείνουμε αντίστοιχα τα εξήντα επτά έτη ως όριο για υποχρέωση δοκιμασίας ανά δύο έτη και τα εβδομήντα πέντε έτη ως όριο για υποχρέωση δοκιμασίας ανά έτος.

Υπάρχουν, βέβαια, και τα θετικά και οφείλω να τα αναφέρω. Το άρθρο 16, το οποίο επιδεικνύει ιδιαίτερη μέριμνα για τους ανήλικους με αναπηρίες και τα άρθρα 23 μέχρι 27, όπου ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διευκόλυνση της χρήσης ποδηλάτου σε αστικές μεταφορές.

Μακάρι, πραγματικά, να καταφέρουμε να κάνουμε τη χώρα μας προσβάσιμη για τους χρήστες ποδηλάτων. Χρειάζονται, βέβαια, και ποδηλατόδρομοι και δεν αρκούν μόνο οι ρυθμίσεις στα μέσα μεταφοράς, αλλά αυτό είναι μία άλλη κουβέντα και μπορούμε να το συζητήσουμε εκτενέστερα.

Τέλος τα άρθρα 29 και 30, τα οποία προβλέπουν κυρώσεις για συγκεκριμένες περιπτώσεις αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς, καθώς και ο ορισμός στα εβδομήντα χιλιόμετρα του κατώτατου ορίου ταχύτητας σε αυτοκινητόδρομους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας μας βρίσκει θετικούς.

Για άλλη μία φορά προβλέπεται –και θα το τονίσω, κυρίες Υπουργέ– πολύ μεγάλος αριθμός υπουργικών αποφάσεων. Είναι εβδομήντα εννέα, παρακαλώ, στο σύνολο, εάν έχω απαριθμήσει σωστά, με πιθανότερο αποτέλεσμα, βέβαια, ποτέ να μην ολοκληρωθεί η πλήρης εφαρμογή του νόμου.

Μάλιστα θέλετε να επαναφέρετε –το λέω ξανά καθαρά– στα μεικτά κλιμάκια ελέγχου για την τήρηση διατάξεων του νόμου τη συμμετοχή ενός συνδικαλιστή. Αυτό υπήρχε παλαιότερα. Εμείς δεν βρίσκουμε κανέναν λόγο εμπλοκής για τους ελέγχους κάποιου από τον συνδικαλιστικό κλάδο, που δεν έχει καμμία δουλειά να κόβει πρόστιμα. Μπορεί να περιοριστεί στη συμμετοχή στα πειθαρχικά συμβούλια και να λείπει τη γνώμη του.

Δεν μπορεί να βγαίνει έξω και να κάνει παρατήρηση κανένας συνδικαλιστής, όπως επίσης δεν γίνεται και στους ελέγχους, μαζί

με τον αστυνομικό να κόβει κλήσεις κάποιος από κάποιον συνδικαλιστικό κλάδο. Δεν γίνονται αυτά τα πράγματα. Το θεωρούμε λάθος αυτό που πάτε να κάνετε.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξης του χρόνου ομιλίας του Θ' Αντιπροέδρου της Βουλής)

Κύριε Πρόεδρε, θα ολοκληρώσω σε ένα λεπτό περίπου. Ευχαριστώ για την ανοχή σας. Η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους είναι ατελής, δεδομένου ότι γίνεται αναφορά σε είκοσι δύο ενδεχόμενες αυξήσεις δαπανών ή απώλειες εσόδων καθώς και σε δέκα ενδεχόμενες αυξήσεις εσόδων, χωρίς να καταγράφεται η παραμικρή προσπάθεια ποσοτικοποίησης ούτε να γίνεται αναφορά για τον τρόπο κάλυψης των επιπλέον αυτών δαπανών, όπως προβλέπεται ρητά από το άρθρο 75 του Συντάγματος.

Συμπερασματικά σας έδειξα, αφ' ενός τα τεράστια προβλήματα που δημιουργείτε στην κοινωνία, αφ' ετέρου τα ελάχιστα θετικά που πάτε να φέρετε με το παρόν σχέδιο νόμου.

Δεν αισθανόμαστε σε καμμία των περιπτώσεων ότι η τρέχουσα Κυβέρνηση προσπαθεί για το κοινό καλό. Αντιθέτως αυτή τη στιγμή με αυτό το σχέδιο νόμου προσπαθεί να διαμελίσει την κοινωνία σε καλούς και κακούς, σε θύματα και θύτες.

Αυτή η μεροληψία υπέρ της μίας ή της άλλης πλευράς είναι ό,τι χειρότερο μπορεί να αντιμετωπίσει η χώρα μας αυτές τις κρίσιμες ώρες. Αποδεικνύεται για άλλη μία φορά η ανεπάρκειά σας να κυβερνήσετε με δικαιοσύνη και ισοπολιτεία και -θα σας το πω, όπως το λέω πάντα- η Ένωση Κεντρώων θα βρίσκεται πάντα απέναντι σε τέτοιου είδους πρακτικές, οι οποίες επιδεικτικά υπονομεύουν τη χώρα και τους πολίτες της.

Για όλα τα παραπάνω που είναι και οι κυριότεροι λόγοι, θα ψηφίσουμε «παρών» στο εν λόγω νομοσχέδιο. Δεν θέλω να καταχραστεί περαιτέρω τον χρόνο. Αναλυτικά επί των τροπολογιών και επί των άρθρων θα τοποθετηθεί και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος.

Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ για άλλη μία φορά για την ανοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο για ένα λεπτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ορίστε, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, από τον Αντιπρόεδρο της Βουλής τον κ. Δημήτριο Καμμένο ζητήθηκε προηγουμένως από τα κόμματα, να τοποθετηθούν περί της προτάσεως για ονομαστική ψηφοφορία. Μάλιστα μας μεταφέρθηκε η άποψη του Προέδρου, του κ. Βούτση, ότι πρέπει να ολοκληρωθεί η διαδικασία μέχρι τις 19.00'.

Εμείς, κατ' αρχάς, παρατηρούμε το εξής: Είναι πρώτον πρωτόγνωρο, η κυβερνητική πλειοψηφία να ζητάει ονομαστική ψηφοφορία, από τη στιγμή που είναι γνωστό ότι ψηφίζουμε διά των εισηγητών, άρα νομίζω τεκμαίρεται η κυβερνητική πλειοψηφία, εκτός και αν υπάρχει κάποιο άλλο εσωτερικό πρόβλημα το οποίο δεν γνωρίζουμε.

Όμως επί της ουσίας της προτάσεως εμείς θα λέγαμε το εξής: Συμφωνώ με την πρόταση του κ. Κεγκερόγλου από πλευράς ΠΑΣΟΚ, να πάει η ψηφοφορία τη Δευτέρα και να έχουμε χρόνο σήμερα για το νομοσχέδιο, διότι διαβάζω ότι έχουμε τριάντα ομιλητές. Αν όλοι τηρήσουν τους χρόνους τους και οι εισηγητές για τις δευτερολογίες και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, νομίζω ότι θα χρειαστούμε πλέον των πέντε ωρών που ζητείται να ολοκληρωθεί η διαδικασία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Καταγράφεται.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Άρα αυτό που σας λέω, είναι να ολοκληρωθεί κανονικά η διαδικασία σήμερα χωρίς πίεση χρόνου και να έρθουμε τη Δευτέρα εδώ πέρα για την ονομαστική ψηφοφορία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ο κ. Σπύρος Δανέλλης, ειδικός αγορητής του Ποταμιού, έχει τον λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα πολυνομοσχέδιο, που έρχεται να ρυθμίσει πληθώρα διαφορετικής τάξης ζητημάτων.

Πρώτη παρατήρηση. Για την υλοποίηση ενός νόμου ενενήντα

τριών άρθρων χωρίς να ενσωματώσουμε σε αυτόν τις τροπολογίες, απαιτείται η έκδοση εβδομήντα εννιά υπουργικών αποφάσεων. Βεβαίως για αρκετές από τις επιμέρους διατάξεις μπορεί αυτό να είναι κατανοητό και απαραίτητο. Ωστόσο είναι γενικότερα γνωστό, πως η αναγκαιότητα εκτεταμένης δευτερογενούς νομοθεσίας για την εφαρμογή ενός νόμου, συνήθως σημαίνει τη μη εφαρμογή του είτε μερικώς είτε ολικώς.

Θα ήταν χρήσιμο, λοιπόν, τουλάχιστον, αν για ορισμένες από αυτές τις περιπτώσεις ορίζατε ένα χρονοδιάγραμμα για την έκδοση αυτών των αποφάσεων. Έτσι θα γινόταν υλοποιήσιμο το νομοσχέδιο σε αρκετές περιπτώσεις, όπου πιθανότατα να μείνει σε αχρηστία.

Η δεύτερη γενική μου παρατήρηση έχει να κάνει με την αύξηση της γραφειοκρατίας, η οποία από μόνη της είναι λόγος ικανός για δυσκολία εφαρμογής των διατάξεων.

Και τρίτη παρατήρηση. Ένα νομοσχέδιο που έχει να κάνει με πολλές και διαφορετικές ομάδες ενδιαφερομένων -είτε εργαζομένων είτε συντεχνιών είτε κοινωνίας- προσφέρεται κατ' εξοχήν για τη διαδικασία της δημόσιας διαβούλευσης, που εδώ, δυστυχώς, έλλειψε τελείως. Βεβαίως έγινε διαβούλευση μεταξύ ημών και των επιμέρους ενδιαφερομένων, όμως δεν είχαμε την ολοκληρωμένη και τη σφαιρική διαβούλευση και τη συνολικότερη εικόνα που θα ήταν χρήσιμη, έτσι όπως προβλέπεται και από το «OpenGov.», που για κάθε λόγο έχουμε υποχρέωση να στηρίζουμε.

Ένας προσδοκώμενος δημόσιος διάλογος, βοηθά πάντα στην ορθή νομοθέτηση. Βεβαίως είναι ορθή η αξιολόγηση από μέρους πολλών, για επιμέρους προβλήματα που αφορούν ίσως λιγότερους, αλλά οι ανοιχτοί ορίζοντες θεώρησης είναι πάντα χρήσιμοι.

Ξεκινώ με την αναγκαία ρύθμιση για τις υπηρεσίες διαμεσολάβησης μεταφοράς επιβατών, την «UBER» και την «TAXIBEAT», αλλά και κάποιες μικρότερες που περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο. Η συζήτηση για αυτά τα δύο άρθρα έδωσε τον τόνο στη λειτουργία των επιτροπών και, βεβαίως, όπως είδαμε, αυτά τα δύο άρθρα έρχονται και για ονομαστική ψηφοφορία.

Έχουμε να κάνουμε με ένα νέο προϊόν στην αγορά. Με την εξέλιξη της τεχνολογίας είναι προφανές ότι στην αγορά και σε κάθε επιμέρους λειτουργία και έκφραση θα έχουμε αλλαγές. Η φοβική αντιμετώπιση, προφανώς, δεν βοηθάει και η άμυνα χαρακτηρισμών, προφανώς, δεν λύνει προβλήματα και δεν ρυθμίζει, έτσι όπως έχουμε υποχρέωση να ρυθμίσουμε.

Η νέα οικονομία που έρχεται μπροστά μας -και δεν έρχεται μονάχα στην παροχή υπηρεσιών που έχουμε στα ταξί, αλλά συνολικότερα στο σύνολο της αγοράς- δημιουργεί νέες πραγματικότητες. Πρέπει αφ' ενός να εντάξουμε αυτές τις νέες μορφές οικονομίας στην πραγματική, τη ρυθμισμένη οικονομία, διασφαλίζοντας, βεβαίως, την ασφάλεια και των πελατών-καταναλωτών εν προκειμένω τα δικαιώματα των εργαζομένων και αφ' ετέρου δεν πρέπει να την πνίξουμε γραφειοκρατικά. Εκεί διαφωνούμε με τη λογική, με την οποία προσεγγίζετε αυτά τα ζητήματα.

Η ρύθμιση, όπως είπα και λίγο πριν, μιας άναρχα δομημένης αγοράς είναι αναγκαία και για λόγους ισονομίας και για λόγους φορολογικής τάξης και για λόγους συμφερόντων των ίδιων των εργαζομένων και διασφάλισης των εργασιακών τους δικαιωμάτων από αθέμιτους ανταγωνισμούς.

Όμως για το άρθρο 12, κύριε Υπουργέ, θεωρούμε ότι η δημιουργία και η ένταση μιας ιδιότυπης βεντέτας, που φάνηκε να υπάρχει μεταξύ της συγκεκριμένης επιχείρησης -αύριο μπορεί να έχουμε και άλλες παρόμοιες- που παρέχει συγκεκριμένες υπηρεσίες και του Υπουργείου, δεν βοηθά στο να επιλύσουμε ένα υπαρκτό πρόβλημα, που, αν δεν το λύσουμε τώρα, θα το βρούμε μπροστά μας διογκωμένο και πιθανώς παραμορφωμένο.

Νομίζουμε ότι υπάρχει έδαφος συνεννόησης για άρση των προβλημάτων που ίσως υπάρχουν και θα έπρεπε να γίνει ακόμα και τώρα, ακόμα και αύριο, μια προσπάθεια εκ μέρους σας. Εξάλλου γι' αυτόν τον λόγο καταθέσαμε με τον συνάδελφο, τον κ. Μανιάτη, από τη Δημοκρατική Συμπαράταξη μια τροπολογία σε σχέση με το άρθρο 12, γιατί είναι εντελώς διαφορετικό το καθεστώς λειτουργίας και η παροχή του προϊόντος που πουλάει η «UBER» από εκείνο της «TAXIBEAT».

Βεβαίως θα πρέπει να διασφαλίσουμε τους όρους υγιούς αν-

ταγωνισμού και δεν πρέπει να ξεχνούμε το πλαίσιο, μέσα στο οποίο πρέπει να κινηθούμε, των ευρωπαϊκών κανόνων υγιούς ανταγωνισμού, για να μην έχουμε προβλήματα αύριο σε μια προς ψήφιση νομοθεσία, που θα έχει ζητήματα σε σχέση με την εναρμόνισή της με την ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Βεβαίως δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι η αξιολόγηση από πλευράς των χρηστών των υπηρεσιών, αναβαθμίζει και βοηθά στη βελτίωση της παροχής των υπηρεσιών από το σύνολο του κλάδου, διότι η ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες και η καθημερινή βελτίωσή της είναι αναγκαία και διασφαλίζει και τα συμφέροντα του κλάδου και το δημόσιο όφελος, το δημόσιο καλό.

Σε σχέση, λοιπόν, με τη λειτουργία της «TAXIBEAT» και την παροχή της ευκαιρίας να πληρώνει ο πελάτης με POS, αφού θεωρείται ότι ακόμα δεν είναι ώριμες οι συνθήκες, αυτό το κατανοούμε. Εξαίρεση του κλάδου των ταξί από την υποχρεωτική χρήση των POS, όπως γίνεται σε ολόκληρο τον πολιτισμένο κόσμο τουλάχιστον, θα βοηθούσε ακόμα και στην αντιμετώπιση επιμέρους φορολογικών ζητημάτων, τα οποία θέτετε ως πρώτης προτεραιότητας και είναι πρώτης προτεραιότητας.

Σε ό,τι αφορά στην «UBER», πρέπει να είμαστε σαφείς. Η ρύθμιση των ζητημάτων που μέχρι σήμερα δημιουργούσαν προβλήματα αθέμιτου ανταγωνισμού αλλά και απώλεια εσόδων από τα κρατικά ταμεία είναι σωστή και καλώς εναρμονίζεται το δικό μας δίκαιο με την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, την ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Κλείνοντας την αναφορά μου σε αυτό το θέμα, που κατέληξε να είναι το μείζον, έτσι όπως μας απασχόλησε στη λειτουργία της επιτροπής, κύριε Υπουργέ, η γενική αίσθηση που μου αφήνει όλη η διαχείριση του θέματος, με κατάληξη, βεβαίως, και στο αίτημα της ονομαστικής ψηφοφορίας, για κάτι το οποίο δεν είναι αναγκαίο, μου επιβάλλει να επαναλάβω κάτι το οποίο είπα και στην επιτροπή.

Η Κυβέρνηση και εσείς προσωπικά δεν έχετε καμμία ανάγκη υπερασπιστικού λόγου του κ. Λυμπερόπουλου. Αυτό δεν φάνηκε και δεν φαίνεται και νομίζω ότι επειδή ακριβώς φαντάζομαι ότι δεν θα έπρεπε να σας διακρίνει η αισθητική μιας τέτοιας παρουσίας και δημόσιας παρέμβασης και δημόσιου λόγου, γι' αυτόν τον λόγο δεν θα έπρεπε να έχετε οποιαδήποτε ταύτιση ούτε αισθητικά ούτε επί της ουσίας.

Επειδή οι μεταξύ του κλάδου ανταγωνισμοί και τα μεταξύ του κλάδου προβλήματα δεν πρέπει να λύνονται έτσι, σε αρένα, αλλά θα πρέπει να ρυθμίζονται νομικά -αυτό κάνει μια ευνομούμενη δημοκρατία- γι' αυτόν τον λόγο θα πρέπει να έχουμε μια άλλη προσέγγιση σε αυτά τα επιμέρους ζητήματα.

Σε σχέση τώρα με το επί της ουσίας κορυφαίο θέμα αυτού του νομοσχεδίου που είναι οι διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, είναι μια συνήθης διαδικασία σε κάθε σύνοδο περίπου να φέρνουμε βελτιώσεις στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, γιατί είναι γνωστό ότι στους δρόμους της Ελλάδας, συντελείται ένας ιδιότυπος εμφύλιος πόλεμος, συντελείται μια γενοκτονία, πραγματικά, στους δρόμους.

Επειδή, μάλιστα, η περιοχή μου η Κρήτη είναι από τις πρώτες περιοχές σε αυτόν τον φόρο αίματος σε έναν σύγχρονο Μινώταυρο, νομίζω ότι όλοι αντιλαμβανόμαστε ότι θα είμαστε πάντα πίσω και στις σχετικές λίστες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στους στόχους που εκείνη θέτει για τη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων και συνεχώς θα θρηνούμε θύματα.

Βεβαίως δεν πρέπει να μας διαφεύγει το γεγονός ότι, πέρα από το μείζον της απώλειας της ζωής συμπατριωτών και ανθρώπων μας και του αιώνιου πόνου που αυτό αφήνει στους οικείους του καθενός που χάνεται άδικα στους δρόμους, έχουμε να κάνουμε και με ένα τεράστιο ζήτημα οικονομικής ζημίας της δημόσιας -κυρίως- οικονομίας.

Νομίζω ότι θα πρέπει να συμφωνήσουμε ότι και ο πιο λαμπρός και φωτισμένος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, που πιθανώς θα συντάξουμε και θα θεσπίσουμε, δεν θα φέρει κανένα θετικό αποτέλεσμα είτε είναι ελαστικός είτε είναι εκπτωτικός είτε έχει ταξικό και κοινωνικό χαρακτήρα είτε έχει οποιοδήποτε άλλο πρόσημο, αν δεν υπάρξουν άλλες δύο προϋποθέσεις.

Η πρώτη είναι η εκπαίδευση, η παιδεία, η έμπνευση μιας άλλης αντίληψης, μιας άλλης νοοτροπίας που πρέπει να εμψυχήσουμε,

κυρίως, στα νέα παιδιά, γιατί οι δικές μας γενιές -δυστυχώς- είναι χαμένες, γιατί έχουμε αυτή την αντίληψη με το ιδιότυπο «καπιτανάκι», το οποίο από περιοχή σε περιοχή, βεβαίως, αυξομειώνεται, αλλά αυτό μας διακρίνει όπως και αυτή η σχέση μας με την ανομία, αλλά και η ελαστική μας συνείδηση για την τήρηση του νόμου.

Νομίζω ότι τα τελευταία χρόνια γίνονται βήματα. Η Τροχαία και η Αστυνομία προσφέρουν εξαιρετικές υπηρεσίες στην ευαισθητοποίηση και εκπαίδευση των μαθητών. Όμως δεν φτάνει μόνο αυτό. Θέλουμε και άλλου είδους προσεγγίσεις.

Η δεύτερη προϋπόθεση, βεβαίως, είναι η ουσιαστική αστυνόμευση, μία αστυνόμευση έτσι όπως δεν την έχουμε συνηθίσει σε κανέναν άλλο τομέα και συνολικότερα στη χώρα.

Νομίζω ότι αν δεν κάνουμε ουσιαστικά βήματα προς αυτές τις δύο κατευθύνσεις, όσες βελτιώσεις και αν φέρουμε στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, το ποθούμενο αποτέλεσμα δεν το προσεγγίζουμε. Δυστυχώς άλλη γιатρεία δεν νομίζω να υπάρχει.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 31, τόνισα στις επιτροπές ότι σας αξίζουν συγχαρητήρια, κύριε Υπουργέ, γιατί είναι μια τολμηρή παρέμβαση, που διαχρονικά κανένας από τους Υπουργούς προηγούμενων, όπως και τους Υπουργούς Τουρισμού οι οποίοι θα έπρεπε να είναι και οι επισπεύδοντες μιας τέτοιας ρύθμισης, δεν άγγιξε, γιατί τα συμφέροντα του λόμπι των εισαγωγέων και των διακινητών αυτού του προϊόντος που ονομάζεται «γουρούνα», τύγχαναν μιας ιδιότυπης πολιτικής προστασίας.

Μιλώ εξ ιδίας πείρας, διότι ως δήμαρχος επί σειρά ετών μιας εξαιρετικά ευαίσθητης τουριστικά περιοχής και εξαιρετικά μεγάλης και οργανωμένης τουριστικής περιοχής -από τις μεγαλύτερες τουριστικές περιοχές της Ελλάδας- τον Δήμο Χερσονήσου, έζησα και προσωπικά το αδιέξοδο, στην προσπάθεια να οργανώσουμε και να ρυθμίσουμε μια απολύτως ασύδοτη αγορά.

Όλα αυτά που ακούγονται, περί του να βοηθήσουμε τους επιχειρηματίες να μην έχουν απώλεια των εσόδων τους, όσον αφορά το κόστος τουλάχιστον της αγοράς των μηχανημάτων και όλα τα υπόλοιπα, νομίζω ότι είναι εκτός πραγματικότητας, διότι ούτως ή άλλως δεν απαγορεύουμε την κίνηση των μηχανημάτων αυτών. Απλώς οργανώνουμε στοιχειωδώς τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να κυκλοφορούν, διότι είναι τεράστια τα προβλήματα και της οδικής ασφάλειας αλλά και της όχλησης και υποβάθμισης που δημιουργούν στους τουριστικούς τόπους.

Ακούσαμε και τον Δήμαρχο Χερσονήσου στην επιτροπή, που είπε ότι σε έναν από τους πιο αγαπημένους νεανικούς προορισμούς που είναι τα Μάλια -και αυτό το προϊόν, κυρίως, αναφέρεται σε νέους - σε έναν οικισμό δύο-δύομις χιλιάδων κατοίκων έχουμε δύο χιλιάδες δηλωμένες «γουρούνες» στην αγορά αυτή.

Οπότε αντιλαμβάνεσθε ότι επειδή αυτοί οι επιχειρηματίες δεν ήθελαν ποτέ να μπουν σε μια λογική διαχείριση, διευθέτησης και οριοθέτησης του επαγγέλματός τους, επειδή δεν κατάλαβαν ποτέ τι σημαίνει ο όρος «φέρουσα ικανότητα» κι επειδή ποτέ δεν είδαν να συνδέεται το δικό τους προϊόν με το συνολικό τουριστικό προϊόν που παρέχουν αυτές οι περιοχές, γι' αυτόν τον λόγο νομίζω ότι είναι αναγκαίο να γίνει αυτή η ρύθμιση.

Είναι σωστό που διαχωρίζετε τα μηχανήματα μέχρι 125 κυβικά εκατοστά και από εκεί και πάνω σε δύο διαφορετικές ρυθμίσεις. Όπως είπα και στην επιτροπή, πρέπει να συνοδεύεται η ρύθμιση αυτή και με τις ποινές για τους παραβάτες των ρυθμίσεων, αλλιώς δεν έχει νόημα αν δεν έχουμε ρητά την ποινή.

Βεβαίως θα πρέπει να περιοριστεί η κίνηση των μεγάλων μηχανών στο εθνικό δίκτυο, διότι είναι εξαιρετικά επικίνδυνο για την ασφάλεια και των ιδίων των οδηγών, που τα οδηγούν χωρίς μάλιστα να έχουν εκπαιδευτεί σε αυτά και χωρίς να έχουν κάποιο δίπλωμα αλλά και των υπολοίπων.

Θα συντομεύσω στα υπόλοιπα. Σ' ό,τι αφορά τις διατάξεις για τα λεωφορεία και τα ΚΤΕΛ, είμαστε αντίθετοι. Αντιλαμβανόμαστε την ιδιαιτερότητα του ΟΑΣΘ και του στόλου του, που πρέπει να διατηρηθεί σε ζωή για ένα μεσοπρόθεσμο στάδιο. Όμως έτσι ανοίγουμε την κερκόπορτα για τη διατήρηση υπεργηγωνικών λεωφορείων για όλους τους άλλους, διότι μέσω της ισονομίας, προφανώς, θα επιδιώξουν να έχουν την ίδια αντιμετώπιση, που θα έχει και ο ΟΑΣΘ.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομι-

λίας του κυρίου Βουλευτή)

Αναφέρθηκα, επίσης, στην επιτροπή για την καινοτομία του νομοσχεδίου να προσθέσουμε μια ελληνική γραφειοκρατία και στο εξωτερικό. Αναφέρομαι στην εισαγωγή μεταχειρισμένων από το εξωτερικό, όπου τους δίνουν δικαιολογητικά τύπου ΚΤΕΟ και άλλες βεβαιώσεις που ενδεχομένως δεν είναι δυνατόν να αποκτηθούν στο εξωτερικό. Θα ήταν πολύ απλούστερο, να προβλέπεται η εξέταση των οχημάτων αυτών από τα δικά μας ΚΤΕΟ και η παροχή των βεβαιώσεων από τα ΚΤΕΟ τα δικά μας.

Η διαδικασία με την οποία προβλέπουμε να γίνεται η πρόσληψη συμβούλων για τον πρόεδρο της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων εκτός ΑΣΕΠ, χωρίς προκήρυξη, διαγωνισμό ή κριτήρια με από κοινού απόφαση του προέδρου και του αρμοδίου Υπουργού, νομίζουμε ότι δεν είναι στην ορθή κατεύθυνση. Θα πρέπει να διατηρείται η νομοθεσία που ισχύει για οποιονδήποτε άλλον.

Κλείνω, αφού δεν έχω χρόνο. Θα αναφερθούν και συνάδελφοί μου σε επιμέρους άλλα ζητήματα. Θα κλείσω σε σχέση με αυτό που ανέφερα ως μείζον κομμάτι του νομοσχεδίου, που είναι ό,τι έχει να κάνει με την οδική ασφάλεια.

Πέραν από τις ρυθμίσεις που κάποιες από αυτές βελτιώνονται, όπως είναι η αυστηροποίηση των προστίμων για τις μεγάλες παραβάσεις, για τις παραβάσεις των πιο επικίνδυνων παρανομιών, νομίζω ότι αυτό το οποίο έχουμε υποχρέωση να κάνουμε, είναι να βρούμε τρόπους να καλλιεργήσουμε μια άλλη συνείδηση και επειδή ποτέ η καλή πρόθεση και η ανάδειξη των καλών πλευρών του ανθρώπινου χαρακτήρα και της ανθρωπίνης υπόστασης δεν αρκούν, γι' αυτόν τον λόγο η αστυνόμευση είναι αναγκαία όσο σε κανέναν άλλον τομέα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Και εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Ξυδάκη, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή ετέθη και από τους συναδέλφους το θέμα να πάει η ονομαστική σε δεύτερη συνεδρίαση, νομίζω ότι είναι μάλλον άγονο και κουραστικό, να επαναλάβουμε μία ακόμη συνεδρίαση. Είναι Πέμπτη. Είναι αρκετοί συνάδελφοι στην Αθήνα ακόμη και από τις περιφέρειες και από τις επαρχίες. Δεν είναι Παρασκευή, για να πούμε ότι κρατάμε κόσμο.

Νομίζω ότι με μια οικονομία στη διαδικασία, μια οικονομία στον λόγο, μπορούμε να τελειώσουμε σε έναν εύλογο χρόνο σήμερα. Εμείς εισηγούμεθα να τελειώσουμε σήμερα. Έχει γίνει μια μακρά κοινοβουλευτική συζήτηση στις επιτροπές. Πολιτικά και τεχνικά έχουμε καταλήξει. Έχουν τοποθετηθεί οι εισηγητές αρκετά αναλυτικά. Νομίζω ότι είμαστε σε μια ώριμη στιγμή, να τελειώσουμε απόψε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, επί της διαδικασίας θέλω να πω κάτι.

Αν θέλουμε να πετύχουμε οικονομία χρόνου, ώστε σήμερα να ολοκληρωθεί η συζήτηση, αγαπητέ κύριε Ξυδάκη, θα πρέπει αναγκαστικά κάποιοι από τους ομιλητές, από τους εγγεγραμμένους Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ να αποσυρθούν. Αν αυτό είναι εφικτό, εμείς συμφωνούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Δηλαδή μόνο από τον ΣΥΡΙΖΑ;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Είναι λίγοι οι ομιλητές από τα άλλα κόμματα. Όμως αφού την πρόταση την κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ, θα πρέπει ο ΣΥΡΙΖΑ να δώσει και τη λύση. Ευχαριστώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Γίνεται δεκτή η πρόσκληση του συναδέλφου. Είναι περίπου δεκαπέντε Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ εγγεγραμμένοι. Μπορεί να γίνει μια συζήτηση και να συμπτυχθούν ή να γίνει οικονομία του χρόνου διαφορετικά. Είναι άλλοι δεκαπέντε από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης. Μπορεί αντιστοίχως να γίνει ένας διακανονισμός. Όμως νομίζω ότι από την πλευρά της Πλειοψηφίας, κάποιοι Βουλευτές μπορούν να αποσυρθούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ωραία. Δίνει το παράδειγμα ο ΣΥΡΙΖΑ και το βλέπουν και οι υπόλοιπες Κοινοβουλευτικές Ομάδες.

Ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Μαυραγάνης έ-

χει τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω τοποθετούμενος στο περιθώριο του νομοσχεδίου που φέρνεται για ψήφιση από το Υπουργείο Μεταφορών, σε μια αναφορά που έκανε ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Καραμανλής, σχετικά με τον ν.4412/2016.

Εάν θυμάμαι καλά, κύριε Καραμανλή, μας κατηγορήσατε -και γενικότερα την Κυβέρνηση- ότι με αυτόν τον κακό νόμο, τον ν. 4412/2016, που ήταν δικό μας επινόημα, φέραμε την καταστροφή στα δημόσια έργα.

Ανέτρεξα, λοιπόν, στα Πρακτικά της Βουλής, της συνεδρίασης της 2 Αυγούστου 2016:

«Άρθρο 1

Οι διατάξεις του παρόντος αποτελούν προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2014/24 ΕΕ και 2014/25 ΕΕ...».

Και πάω πιο πίσω. Να δούμε τι ψήφισε η Νέα Δημοκρατία επί αυτού του νόμου, του 4412/2016, που «είναι η καταστροφή της Ελλάδας».

Σας διαβάζω από τα Πρακτικά:

«ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (ΣΥΡΙΖΑ): Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό».

Εάν δεν κάνω λάθος, είναι από τη Νέα Δημοκρατία!

Και πάω στα άρθρα, στην ψήφιση που είχε γίνει τότε, και σας διαβάζω:

«ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Εισερχόμεστε στην ψήφιση των άρθρων.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 ως έχει;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό».

«Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 ως έχει;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό».

«Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 ως έχει;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό».

Να μη σας κουράζω. Αυτή ήταν η «καταστροφή» της Ελλάδας που ψήφισε η Νέα Δημοκρατία, με επιλογή ΣΥΡΙΖΑ και Ανεξαρτήτων Ελλήνων!

Πάμε τώρα στο νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί μια κοινωνική, ηθική και τεχνική αναγκαιότητα. Ηθική γιατί κατά το πρώτο μέρος του προσπαθούμε να διαπεράσουμε, δημιουργώντας έναν νέο κώδικα ηθικής δεοντολογίας, τις επιβατικές μεταφορές. Προσπαθούμε να δημιουργήσουμε ή να βοηθήσουμε στη δημιουργία ενός νέου κλίματος ήθους μεταξύ του μεταφερόμενου επιβάτη και του μεταφορέα, βεβαίως δημιουργώντας ένα νέο πλήγμα πειθαρχικών διατάξεων από τη μια πλευρά, αλλά και προσπαθώντας να εμποτίσουμε και να εμπνεύσουμε έναν σεβασμό αυτού που μεταφέρεται προς τον μεταφορέα του και του μεταφορέα προς τον μεταφερόμενο.

Δεν είναι άξια παραθεώρησης, η διάταξη που αφορά την ιδιαίτερη μνεία και προστασία που δίνεται στους εμποδιζόμενους συνανθρώπους μας ούτε σε αυτούς που πάσχουν από τυφλότητα, αλλά επίσης ούτε το πλέγμα εκείνων των κανόνων που θέτουν ουσιαστικά συμπεριφορά ήθους μέσα ακριβώς στα επιβατικά οχήματα.

Στο δεύτερο σκέλος που, πράγματι, ήταν μια ηθική και νομική επιταγή να παρέμβουμε, παρεμβαίνουμε προς την κατεύθυνση κανόνων στη διαμεσολάβηση των επιβατικών μεταφορών, των επιβατικών μεταφορών ταξί, αλλά και των ΕΙΧ, επιβατικών ΙΧ αυτοκινήτων τουριστικής χρήσης.

Μας εγκαλούν εδώ ότι εμείς είμαστε κατά της τεχνολογίας και ουσιαστικά φιμώνουμε αυτή. Ωστόσο μια πιο προσεκτική ματιά πείθει όλους, πως αυτό το οποίο κάνουμε και μόνο, είναι να θέτουμε κανόνες διαύγειας, νομιμότητας και, εν πάση περιπτώσει, εντιμότητας διοικητικής διαχείρισης αλλά και διαχείρισης του

πλούτου που διακινείται στις εμπορευματικές μεταφορές, χωρίς η μια κοινωνική ομάδα να πέφτει πάνω στην άλλη κοινωνική ομάδα και να δημιουργούνται φαινόμενα κοινωνικού αυτοματισμού, που τόσο πολύ είχε αγαπήσει το προηγούμενο πολιτικό καθεστώς.

Συγκεκριμένα θέτουμε για πρώτη φορά κανόνες και λέμε ότι αυτός ο οποίος επιβαίνει στο επιβατικό όχημα, θα πληρώνει -το αυτονόητο δηλαδή- τον μεταφορέα του.

Άκουσα με πολύ μεγάλη απορία εκπροσώπους από τη Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ να λένε: «Δεν ξέρουμε πώς λειτουργούν οι κάρτες, γιατί αυτό» -λέει- «προέκυψε μέσα από την ακρόαση των φορέων», δηλαδή του συγκεκριμένου φορέα, της «BEAT». Μάλιστα. Τους διέφυγε να προσέξουν ότι η «BEAT» δήλωσε, πρώτον, ότι δεν τη συνδέει καμμία συμβατική σχέση με τον μεταφερόμενο επιβάτη -ένα το κρατούμενο, κρατήστε το αυτό- και παρ' όλα αυτά δήλωσε συγχρόνως ότι το χρήμα ταξιδεύει, όταν χρησιμοποιείται κάρτα στο εξωτερικό σε λογαριασμό που συνδέεται η «TAXIBEAT» συμβατικά με μία συγκεκριμένη τράπεζα και είπε: «Εγώ μ' αυτή συνεργάζομαι».

Και ερωτά ο οποιοσδήποτε μέσος πολίτης: «Αφού δεν συνδέει καμμία συμβατική σχέση τον επιβάτη με την οποιαδήποτε διαμεσολαβήτρια εταιρεία» -για να μην αναφερόμαι σε ονόματα- «γιατί όταν ο επιβάτης θέλει να πληρώσει με κάρτα, δεν πληρώνει στον μεταφορέα και ταξιδεύει το χρήμα σ' αυτόν που συνεργάζεται, όπως η ίδια Η «BEAT» δήλωσε, στον τραπεζικό οργανισμό με τον οποίον εκείνη συνεργάζεται στο εξωτερικό».

Δεύτερη απορία. Αφού δεν συνδέει καμμία συμβατική σχέση τον επιβάτη και από την άλλη πλευρά τον φορέα διαμεσολάβησης, γιατί γίνονται αυτές οι χορηγίες και με ποια συμβατική σχέση γίνονται αυτές οι χορηγίες -εμείς τις λέμε εκπώσεις, εκείνοι τις λένε χορηγίες, τουλάχιστον αποτελούν δωρεές από τον φορέα διαμεσολάβησης προς τον επιβάτη- για να κάνουν αθέμιτο ανταγωνισμό και *dumbing*, κατά την ορολογία που αγαπάει η Νέα Δημοκρατία; Με ποια λογική δεν μου απάντησαν στην ερώτησή, αν έκαναν δήλωση φόρου των δωρεών για τις δωρεές που έκαναν προς αυτούς τους επιβάτες;

Διαβάζω τον ν.2961/2001 περί δωρεών. Στο άρθρο 87 λέει το εξής ακριβώς: «Αρμόδιος προϊστάμενος δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας για παραλαβή δηλώσεων και βεβαίωση φόρου δωρεών είναι αυτός της κατοικίας του δωρητή και αν αυτός βρίσκεται στο εξωτερικό, η ΔΟΥ στο εξωτερικό». Δεν γνωρίζουμε, αν από το υποκατάστημα της Αθήνας ή από το εξωτερικό ταξίδευαν αυτά τα χρήματα. Αυτά για το μέλλον.

Τώρα απορώ, για ποιον λόγο μία οποιαδήποτε επιχείρηση η οποία θέλει να επιφέρει -και καλά κάνει- στον χώρο των διαμεσολαβήσεων, να κλονίζεται απ' αυτό το νομοθέτημα που τι λέει απλώς: «Ότι θα πληρώνεται το τίμημα στον μεταφορέα και ότι αν εσένα σε συνδέει κάποια συμβατική σχέση με τον μεταφορέα, τότε θα παίρνεις τα χρήματα απ' αυτόν ή από οποιονδήποτε άλλον και θα κόβεις το δελτίο παροχής υπηρεσίας. Γιατί να δημιουργείται πρόβλημα;

Το άλλο που λέμε, είναι ότι αν παρεμβαίνεις στις τιμές είτε με δωρεές, με έμμεσο τρόπο είτε με εκπώσεις με άμεσο τρόπο, τότε λογίζεσαι ως μεταφορέας. Αυτό ακριβώς λέει η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου με αφορμή πράγματι την «UBER», αλλά διαπερνώντας όλο το πλέγμα των διαμεσολαβήσεων στον χώρο των μεταφορών.

Άκουσα κάποιον -ίσως ήταν ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ- που είπε ότι «δεν μας αφορά αυτή η απόφαση, για την «UBER» μιλάει». Διάβασε τον τίτλο. Έπρεπε να πάει μέσα για να το δει.

Ωστόσο δεν είναι μόνο αυτά τα θέματα. Υπάρχουν και άλλα θέματα που διαπερνάει αυτό εδώ το νομοθέτημα. Υπάρχουν τα ΙΧ τουριστικής χρήσης. Είναι εκεί που διαπερνάει και η «UBER» με τη δράση της. Τι λένε εκεί; Είπε κάποιος: «Εσείς τη διευκολύνετε, δεν την περιορίζετε». Τι λέτε; Γι' αυτό διαμαρτύρονται άραγε; Αυτό είναι το πρώτο.

Δεύτερον. Διευκολύνονται, όταν λέμε ότι πρέπει να υπάρχει σταθερός χώρος στάθμευσης από τον οποίον να ξεκινάει; Διευκολύνονται, όταν λέμε ότι πρέπει να υπάρχει ψηφιακό μητρώο και πλατφόρμα στην οποία σε *real time* θα ανεβαίνουν το στίγμα του αυτοκινήτου, αυτός που το έχει νοικιάσει, ο προορισμός του

και η ελάχιστη διαδρομή και, βεβαίως, να υπάρχει ένα λογικό τίμημα;

Τι λέτε, διευκολύνονται; Ή διευκολυνόντουσαν με το τοπίο που υπήρχε στο παρελθόν, που ουσιαστικά ήταν αρρύθμιστο;

Κάνουμε μια ακόμα σοβαρή καινοτομία. Στο άρθρο 19, υπάρχει μια καινοτομία, πραγματικά, που θα ακολουθηθεί -είμαι σίγουρος- και από άλλες πρωτοβουλίες Υπουργείων, για τις μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων. Είναι γεγονός ότι πολλοί έντιμοι άνθρωποι των μεταφορών, μεταβίβαζαν αυτοκίνητα με αιτία πώλησης, παρακρατούσαν κυριότητα, γιατί προφανώς έδιναν μια προκαταβολή αυτοί που το αγόραζαν είτε από μάντρες είτε από οπουδήποτε αλλού -κάποιοι από αυτούς, δεν λέω όλοι- και στη συνέχεια σταμάταγαν να πληρώνουν και το αυτοκίνητο παρέμενε στα χέρια τους. Το χρησιμοποιούσαν, το εκμεταλλεύονταν, το επαναπωλούσαν κ.λπ. ή εν πάση περιπτώσει το εκμεταλλεύονταν και παρέμενε εκτός των χεριών του ιδιοκτήτη, που το είχε μεταβιβάσει πρόσκαιρα καλόπιστα, επειδή ξεκίνησε μια σύμβαση πώλησης.

Εδώ κάνουμε μια μεγάλη τομή και λέμε ότι με εύκολες διοικητικές διαδικασίες και όχι δικαστηριακές εμπλοκές θα επανέρχεται, μετά από ακρόαση βέβαια και του αγοραστή, εφόσον έχει διαρρηχθεί η συμβατική σχέση, στα χέρια του πρώην ιδιοκτήτη, γιατί αυτός είναι που πρέπει να προστατεύσουμε, ο φτωχός άνθρωπος που πώλησε το όχημά του.

Στον ΚΟΚ προχωρούμε στον εμπλουτισμό με σημανσεις πληροφοριακές και ρυθμιστικές για τα ποδήλατα και με απορία πραγματική άκουσα τον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ, που είπε ότι έχει τελειώσει ένα έργο και μπορείς να περιδιαβείς τους δρόμους της Αθήνας από τη Γλυφάδα μέχρι το Γκάζι, αν δεν κάνω λάθος. Δεν ξέρω εάν ο ίδιος το κάνει. Του εύχομαι να είναι ο Θεός μαζί του εάν το κάνει πάντως.

Στη συνέχεια προβαίνουμε στη ρύθμιση ενός πραγματικά δύσκολου πεδίου, που είναι το πεδίο των διοικητικών, ουσιαστικά, ποινών. Εκεί θέλουμε να συμβολίσουμε ότι για εμάς παίζει μηδαμινό ρόλο η είσπραξη χρημάτων και γι' αυτό σε παραβάσεις οι οποίες έχουν ιδιαίτερη κοινωνική και ηθική απαξία, απαλείφουμε εντελώς το οποιοδήποτε πρόστιμο. Αφαιρούμε, όμως, την άδεια κυκλοφορίας και φυσικά το δίπλωμα οδηγήσεως για εξήντα μέρες και, εάν επαναληφθεί για εκατόν είκοσι μέρες, γιατί αυτό είναι που θέλουμε να συμβολίσουμε ότι η κίνηση με αυτόν τον τρόπο -παραδείγματος χάριν χωρίς κράνος, χωρίς ζώνη, με παρκάρισμα επάνω στις ράμπες των εμποδιζόμενων συνανθρώπων μας -έχει μια ιδιαίτερη ηθική απαξία και δεν έχει νόημα εκεί να επιβάλλεις κανένα πρόστιμο, αλλά να κατανοήσει τη σφοδρότητα της παραβίασης αυτός που παραβιάζει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα δύο λεπτά για να ολοκληρώσω τη σκέψη μου.

Στη συνέχεια κάνουμε μια τομή, μειώνοντας τα πρόστιμα για όλους. Ακουσθηκε εδώ ότι, ξέρετε, εσείς ουσιαστικά δεν μειώνετε, γιατί έτσι και αλλιώς υπήρχε η δυνατότητα, μέσα σε δέκα μέρες, να πληρώσει κάποιος το πρόστιμο και έτσι και αλλιώς να απολαύσει μια μείωση του 50%. Από την αριστοκρατική αυτή αντίληψη ότι όλοι μπορούν σε δέκα μέρες να πληρώνουν τα χρήματα αυτά σε καιρούς κρίσης, διαφεύγει ότι αυτοί που, κυρίως, πρέπει να προστατεύει η διοίκηση ενός κράτους, είναι αυτοί που έχουν μεγαλύτερη ανάγκη και είναι αυτοί που δεν πλήρωναν μέσα στο δεκάημερο. Γι' αυτό και λέμε ότι για όλους πρέπει να ισχύουν οι ίδιοι κανόνες.

Από εκεί και πέρα υπάρχει η δυνατότητα, πράγματι, διασύνδεσης με κριτήρια εισοδήματος, που, ουσιαστικά, για την πρώτη κατηγορία έτσι όπως νομοτεχνικά βελτιώθηκε, φέρνουμε τα πρόστιμα στο ύψος που ήταν προηγούμενως, χωρίς τις μειώσεις αυτές που κάνουμε σήμερα.

Κλείνοντας, θα αναφερθώ σε δύο άρθρα στο άρθρο 31 και στο άρθρο 46.

Στο άρθρο 31, γίνεται ουσιαστικά ένα πρώτο βήμα για τη ρύθμιση ενός αρρύθμιστου πεδίου. Είναι γεγονός ότι τα τετράτοξα οχήματα είναι ιδιαίτερα οχήματα, όπως είναι επίσης γεγονός ότι

παρά την ιδιαιτερότητά τους και το κενό -όπως σωστά ο Υπουργός έχει επισημάνει- στο πεδίο της εκπαίδευσης και της εξέτασης οδηγών ακριβώς για αυτά, επιτρέπαμε μέχρι σήμερα, με ανοχή μας, να ταξινομούνται αυτά τα οχήματα, να πωλούνται και να τα παίρνουν οι επιχειρήσεις. Προφανώς πρέπει αυτό να ρυθμιστεί με έναν πιο ολιστικό τρόπο. Γι' αυτό και μέσα σε αυτή την σύντομη προθεσμία των τριάντα ημερών καλούμε και το Υπουργείο Τουρισμού και το Υπουργείο Εσωτερικών, να κάνουμε μια καλή δουλειά και να ρυθμίσουμε οριστικά το ζήτημα.

Στο άρθρο 46 -και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την ανοχή σας- προσπαθούμε να λύσουμε ένα θέμα απάτης, που γινόταν σε συνανθρώπους μας που ήθελαν να αγοράσουν -και καλά έκαναν, ανθρώπινο είναι- μεταχειρισμένο αυτοκίνητο μέσα σε καιρούς κρίσης. Τι λέμε γι' αυτό; Επειδή έπεφταν θύματα απάτης νόθευσης χιλιόμετρητή, λέμε ότι αυτός που το εισάγει, θα φέρνει μαζί του μια βεβαίωση του ιστορικού των τεχνικών ελέγχων. Λέτε ότι είναι πολύ δύσκολο αυτό. Τι λέτε; Έχετε προσπαθήσει, να δείτε ακόμα και σε ιδιωτικά site που υπάρχουν, τόσο στη Γαλλία, στο Βέλγιο όσο και στη Γερμανία ότι καταγράφεται το ιστορικό των τεχνικών ελέγχων όλων των ευρωπαϊκών χωρών;

Δεύτερον τι λέμε; Λέμε, όπως νομοτεχνικά βελτιώθηκε, ότι εφόσον κάνει μία απλή δήλωση, αίτηση στο ψηφιακό μητρώο που τηρεί το Υπουργείο Μεταφορών και αυτό το Υπουργείο Μεταφορών διαβιβάζει την αίτηση περαιτέρω προς τον αρμόδιο διανομέα στην Ελλάδα, με μόνο κόστος 20 ευρώ του εισαγωγέα του αυτοκινήτου, εντός δεκαπέντε ημερών είναι υποχρεωμένος ο διανομέας της Ελλάδας, να του χορηγήσει βεβαίωση για τον αριθμό πλαισίου, τι ακριβώς χαρακτηριστικά παίρνει.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Να είστε καλά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα οκτώ μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Γυμνάσιο Αγίου Κωνσταντίνου Αγρινίου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Όπως καταλαβαίνετε, έχουμε έναν λόγο παραπάνω να χειροκροτήσουμε. Καλώς ήρθατε!

Τον λόγο έχει ο κ. Αλέξανδρος Τριανταφυλλίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, για τα διαδικαστικά πότε θα αποφασίσουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Για το τι ώρα θα κάνουμε την ονομαστική; Η πλειοψηφία λέει να την κάνουμε σήμερα, γιατί υπάρχουν διάφοροι λόγοι. Στη Θεσσαλονίκη από Δευτέρα είναι τριήμερο αναπτυξιακό συνέδριο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Υπάρχει και αντιπρόταση. Θα σας την πω μετά την ομιλία του κ. Τριανταφυλλίδη. Παρακαλώ να μου δώσετε τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Τριανταφυλλίδη, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν αφορά το σαβούαρ βιβρ, αλλά ακούστηκε και πρέπει να απαντηθεί, για να γνωρίζουμε ότι δεν έχουμε όλοι τις ίδιες θέσεις και τις ίδιες αντιλήψεις. Ειπώθηκε από τον εκπρόσωπο της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, με αφορμή τα εγκαίνια της υπόγειας διασύνδεσης, «έργο που δεν είναι δικό του», είπε, για να πει στη συνέχεια «έργο που κατασκευάστηκε από εμάς» κ.λπ..

Να σημειώσουμε κάτι το οποίο είναι πάρα πού σαφές ότι, το έργο δεν είναι ούτε δικό του ούτε δικό σας ούτε δικό μας ούτε του Σπίρτζη ούτε του πρώην ούτε του επόμενου. Τα έργα ανήκουν στον ελληνικό λαό, ανήκουν στους Έλληνες πολίτες. Αυτοί που τα πλήρωσαν πολλαπλάσια, συνεχίζουν να τα πληρώνουν και με τα μνημόνια της δικής σας χρεοκοπίας, από τους κομμένους

μισθούς, από τις κομμένες συντάξεις, για να πληρωθούν τα 235 εκατομμύρια του ΚΕΕΛΠΝΟ, τα 200 εκατομμύρια δανεικά και αγύριστα της Νέας Δημοκρατίας, τα 200 εκατομμύρια δανεικά και αγύριστα του ΠΑΣΟΚ. Όποια πέτρα κι αν σηκώσεις, βρίσκεις σκάνδαλα, μίζες, ρεμούλες, αρπαχτές. Ξύνονται και στη γκλίτσα του τσοπάνη!

Ασχολήθηκε ονομαστικά μάλιστα με την τροπολογία-προσθήκη που κατέθεσα με τη σύμφωνη γνώμη του κ. Σπίρτζη και τον ευχαριστώ θερμά γι' αυτό. Είναι κάτι που υιοθέτησε και όταν συζητούσαμε το σχέδιο νόμου για τον ΟΑΣΘ. Είπε ο Κώστας Καραμανλής στον Σπίρτζη ότι «σας εγκალεί ο Τριανταφυλλίδης, επειδή κατέθεσε την τροπολογία-προσθήκη» -με τη σύμφωνη γνώμη του Υπουργού- «για τη βελτίωση, την ενίσχυση και τον πολλαπλασιασμό των δρομολογίων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, που βρίσκεται υπό εκκαθάριση». Είναι ο οργανισμός με το 1,5 δισεκατομμύριο στα επτά τελευταία χρόνια, όπου έφαγαν, έφαγαν, έφαγαν και δεν τελείωναν. Θα σας πω και συγκεκριμένα νούμερα τώρα.

Η προσθήκη αφορά απλώς τα μεταμεσονύχτια δρομολόγια τα οποία αφορούν τον κόσμο της εργασίας, που θα πρέπει να μεταφέρεται και μετά τις δώδεκα το βράδυ και αφορούν τη δική μας μέριμνα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, που με ειδικά δρομολόγια θα πρέπει να μετακινούνται, για να διεκδικήσουμε την απόλυτη κατοχύρωση των δικαιωμάτων τους. Αυτό λέει η τροπολογία-προσθήκη την οποία κατέθεσα και νομίζω ότι όλοι θα την κάνουν αποδεκτή.

Θέλω απλώς να σημειώσω λέγοντας για την «γκλίτσα του τσοπάνη». Σήμερα -είναι η ειρωνεία της τύχης!- παραδόθηκαν τρία ακόμη επιδιορθωμένα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Γιατί κρατήσαμε ζωντανή και την ΕΛΒΟ, την Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων, να έχει αντικείμενο, και κάθε εβδομάδα θα παραδίδονται για να πολλαπλασιάζεται ο στόλος. Ποιος στόλος; Καταστρέψατε τον στόλο! Η απώλεια του εργασιακού χρόνου φτάνει τις σαράντα μία χιλιάδες ημέρες, που σημαίνει 500 ευρώ ανά μέρα, που σημαίνει ότι μέχρι και σήμερα που μιλάμε από την ημέρα που άρχισε η εκκαθάριση της «Κόπρου του Αυγεία» που λέγεται ΟΑΣΘ, κοντά στα 20 εκατομμύρια.

Η διοίκηση υπό τον Στέλιο Παππά κατάφερε τα διακόσια σαράντα πέντε λεωφορεία να τα κάνει τετρακόσια δέκα και η διοίκηση μαζί με το σύνολο των εργαζομένων, το διοικητικό συμβούλιο και όλους τους εργαζόμενους στον ΟΑΣΘ κατάφεραν και έδωσαν τη δυνατότητα δωρεάν μετακίνησης στους ανέργους, διέγραψαν τα πρόστιμα. Γιατί αυτός που δεν έχει κάνει απολυμένος άνεργος, δεν ξέρει τι σημαίνει να σε κατεβάζουν από το δρομολόγιο, επειδή δεν έχεις να πληρώσεις εισιτήριο!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

Όχι μόνο αυτό αλλά να σου επιβάλλουν και πρόστιμο και μπροστά στα μάτια των ανθρώπων να σε κάνουν ρεζίλι, κουρέλι σαν προσωπικότητα. Αυτά δεν τα ξέρουν, γιατί δεν μετακινούνται με τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Προτιμούν την «UBER» και την «TAXI-BEAT». Προτιμούν τα μεγάλα βαγονέτα -πώς τα λένε;- τα πουλμανάκια πολυτελείας αυτοί που μιλούν για τον ΟΑΣΘ.

Και τελειώνω. Παραλάβαμε διακόσια σαράντα πέντε λεωφορεία και τα έχουμε κάνει τετρακόσια δέκα. Κάθε εβδομάδα θα προστιθενται τρία, τρία από την κρατική ΕΛΒΟ που τα επιδιορθώνει. Την κρατήσαμε ζωντανή, για να κρατήσουμε ζωντανές τις θέσεις εργασίας.

Ακούστε τώρα το εκπληκτικό του πράγματος. Είναι οι νοικοκυραίοι, οι νοικοκύρηδες! Αφήστε μας εμάς, εμείς είμαστε της Αριστεράς. Εμείς δεν έχουμε κάποια σχέση με τον ορθό λόγο. Είναι οι νοικοκυραίοι της Δεξιάς!

Το αποθεματικό του ΟΑΣΘ θα έπρεπε να είναι 38 εκατομμύρια. Ξέρετε τι αποθεματικό βρήκε στον ΟΑΣΘ; Βρήκε 614 ευρώ, από τα 38 εκατομμύρια που θα έπρεπε να υπάρχουν στον κουμπαρά του αποθεματικού. Ξέρετε τι λέει ο νόμος που ισχύει για τον ΟΑΣΘ; Με βάση τον νόμο θα έπρεπε, αφού δεν υπάρχουν τα 38 εκατομμύρια, να διατεθούν από το μετοχικό κεφάλαιο, να τα πληρώσουν οι μέτοχοι. Ποιοι μέτοχοι θα τα πληρώσουν; Γι' αυτό ανακαλώ στη μνήμη το «έφαγαν, έφαγαν, έφαγαν, δεν άφησαν τίποτα», γιατί όποια πέτρα και να σηκώσεις, μίζες, ρεμούλες, αρπαχτές, πλιάτσικο!

Ανεγκύσαμε ναυάγιο υποσχέσεων δεκαετιών για τη Θεσσαλονίκη. Κάθε Σεπτέμβριο φούμαρα, αέρας κοπανιστός!

Στο διάστημα των τριών ετών ο Υπουργός που κάθεται εκεί – και δεν έχω λόγο, έχω και δημόσια και μέσα από τηλεόραση καταχεριάζει Υπουργούς- ο Σπίρτζης, είναι αυτός που έκανε στο σταματημένο περίπου για τέσσερα χρόνια μετρό της Θεσσαλονίκης, από εκατό εργαζόμενοι να δουλεύουν δύο χιλιάδες, να τρέχει βολίδα, και το ανέκδοτο που λέγεται μετρό Θεσσαλονίκης να είναι πλέον μια ορατή πραγματικότητα. Τελειώνουν τα έργα πολιτικού μηχανικού το 2018. Το 2019, μπαίνει μπροστά στις ράγες η δοκιμαστική λειτουργία των βαγονέτων και το 2020 παραδίδεται στον λαό της Θεσσαλονίκης.

Ξαναλέω, το μετρό δεν είναι του Σπίρτζη, το μετρό δεν είναι των Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ. Το μετρό ανήκει στους πολίτες της Θεσσαλονίκης, που το πλήρωσαν το ξαναπλήρωσαν και το ξαναπλήρωσαν. Ξέρετε, όταν σταματούσε, ήταν στο παρασκήνιο για το αν θα τα βρουν στις μίζες.

Η εξυγιαντική τομή στον ΟΑΣΘ, οι πρώτες νέες τοπικές μονάδες υγείας που λειτουργούν ήδη στη δυτική Θεσσαλονίκη, τα στρατόπεδα του Παύλου Μελά και του Κόδρα, για όλα αυτά θα υπάρξει εκτενής απολογισμός και από τους Υπουργούς και από τον Πρωθυπουργό στο τριήμερο 26,27 και 28, που θα πραγματοποιηθεί το 11^ο Αναπτυξιακό Συνέδριο.

Συγκροτείται ο Οργανισμός Προστασίας του Θερμαϊκού Κόλπου. Επιταχύνθηκαν τα έργα στο Αεροδρόμιο «Μακεδονία». Θα καταθέσω στα Πρακτικά τη διςέλιδη ανακοίνωση. Είναι αυτοί οι τύποι που κρατούσαν τον αεροδιάδρομο και ταλαιπωρούσαν τον κόσμο με «πέντε συν πέντε» προσαπογειώσεις και πάνε για «δεκαπέντε συν δεκαπέντε» στο επόμενο χρονικό διάστημα και στο τέλος του χρόνου θα είναι «είκοσι πέντε συν είκοσι πέντε» οι προσαπογειώσεις. Αυτοί που έλεγαν στον Σπίρτζη, να μη χαθεί η καλοκαιρινή περίοδος και η τουριστική σεζόν και κατάφερε να παραδώσει το έργο του αεροδιαδρόμου τρεις εβδομάδες νωρίτερα. Πώς γίνεται -ιδία μυαλά, ίδιοι Έλληνες, ίδιες εταιρείες- στη μια περίπτωση τα έργα να είναι το γιοφύρι της Άρτας και τώρα να τελειώνουν, αυτά τα έργα που είχαν τον ατελείωτο;

Το καταθέτω στα Πρακτικά έτσι, για να υπάρχει και μνήμη, η οποία πρέπει να είναι κάπως πιο οξυμένη.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αλέξανδρος Τριανταφυλλίδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Έρχομαι τώρα και θέλω να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, μιας που ήταν ονομαστική η αναφορά, για ένα μόνο λεπτό στο νομοσχέδιο για τα ταξί.

Το νομοσχέδιο για τα ταξί είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και βάζει όρους και κανόνες σε τρίτους που θέλουν να κάνουν μεταφορά. Υπάρχουν άρθρα τα οποία διορθώνουν παθογένειες πολλών ετών. Για παράδειγμα στο άρθρο 1 παράγραφος 3, δίνεται η δυνατότητα και στα ταξί να κάνουν μεταφορά ασυνόδευτων δεμάτων με αντίστοιχα παραστατικά.

Στο άρθρο 14 παράγραφος 1, μπορούν τα πενταθέσια να μεταφέρουν πλέον και αναπηρικό αμαξίδιο στα πολυμορφικά αυτοκίνητα ενός όγκου. Στο ίδιο άρθρο στην παράγραφο 5 υπάρχει η παράταση ηλικίας των αυτοκινήτων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Τριανταφυλλίδη, εντελώς ειρηνικά ο «διαιτητής» σημαίνει τη λήξη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, βεβαίως.

Οι ταξιτζήδες ζητούν μία παράταση για τρία χρόνια, που δίνεται και αυτή αναδρομικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Είπαμε να επισπεύσουμε την ονομαστική ψηφοφορία. Αυτό δεν είπαμε;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Βαρεμένε. Σας είπα ότι έγινε προσωπική αναφορά.

Στο άρθρο 13, τίθενται όροι και κανόνες, σε αυτούς που θα ήθελαν να φοροδιαφύγουν με δήθεν καινοτόμες εφαρμογές τύπου «UBER» και «TAXIBEAT».

Επίσης σε θετική κατεύθυνση είναι ότι και στα ταξί πλέον τα πειθαρχικά συμβούλια οργανώνονται και πλαισιώνονται με πιο επίσημη οντότητα από την περιφέρεια, δικηγόρο και δύο εκπρο-

σώπους και καλά θα ήταν ίσως να υπήρχε και η δυνατότητα της ένστασης.

Συμφωνούμε, επίσης, με την αυστηροποίηση των προστίμων, σε περίπτωση που έχουμε ανθρώπους ΑΜΕΑ.

Κλείνω την παρέμβασή μου, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Το κλείσιμο είναι διαρκείας, όμως.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Ο τόπος συνεχίζει να έχει ανάγκη από μία πεφωτισμένη δεξιά της καρμανλικής σχολής του μέτρου και της μετριοπάθειας, του ορθού, υπεύθυνου και συναινετικού λόγου.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

Δυστυχώς αντ' αυτού καταγράφεται μια εξάλλη, μισαλλόδοξη, ακροδεξιά Νέα Δημοκρατία με χορηγούς την «UBER» και την «TAXIBEAT».

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Έχετε τον λόγο, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ορμώμενος και από το γεγονός ότι ο προηγούμενος συνάδελφος χρειάστηκε περίπου δέκα λεπτά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ήταν μια εξαίρεση. Αναλαμβάνω την ευθύνη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Δεν ήταν εξαίρεση. Αντί για επτά λεπτά μίλησε περίπου δέκα λεπτά και τριάντα δευτερόλεπτα. Δηλαδή υπερβαίνουν τον χρόνο κατά 50%.

Επανερχομαι στην πρόταση που κάναμε ως Νέα Δημοκρατία. Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο ούτε επείγον είναι ούτε κατεπείγον. Μπορούμε να πάμε σε μια ονομαστική ψηφοφορία, από τη στιγμή που η Πλειοψηφία το ζήτησε, την επόμενη εβδομάδα. Υπάρχει και αντιπρόταση. Εάν δεν μπορείτε τη Δευτέρα ή την Τρίτη, γιατί έχετε το αναπτυξιακό συνέδριο, μπορούμε να πάμε την Τετάρτη. Εμείς επαναφέρουμε την πρόταση. Λέμε να μιλήσουν οι συνάδελφοι όσο χρόνο θέλουν, βάσει του Κανονισμού, και να μην τους κόψουμε κάποια στιγμή τον χρόνο στα πέντε ή στα έξι λεπτά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Το όσο θέλουν, είναι λίγο παρεξηγήσιμο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Με βάση τον Κανονισμό λέω, κύριε Πρόεδρε. Να μιλήσουν επτά λεπτά και όχι να τους κόψουμε τον χρόνο στα έξι ή στα πέντε λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Είναι άβυσσος η ψυχή του Βουλευτή, εάν του πεις ότι θα μιλήσει όσο θέλει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Όσο θέλει με βάση τον Κανονισμό, δηλαδή επτά λεπτά και όχι να του κόψουμε τον χρόνο στα έξι ή πέντε λεπτά, κάτι το οποίο θα γίνει εκ των πραγμάτων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Καταγράφεται.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, σε κάθε περίπτωση να πάρει απόφαση η Ολομέλεια της Βουλής, γιατί δεν έχει πάρει αυτή τη στιγμή μια απόφαση. Έχουν εκφραστεί οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, αλλά δεν υπάρχει απόφαση της Ολομέλειας. Πρέπει να αποφασίσουμε. Θα γίνει ονομαστική ψηφοφορία σήμερα ή θα πάει για την επόμενη εβδομάδα; Εμείς επαναφέρουμε την πρόταση. Δεν μπορούμε τη Δευτέρα; Ας το κάνουμε την Τρίτη ή την Τετάρτη. Δεν υπάρχει ούτε κατεπείγον ούτε επείγον στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Εάν επιμένει η Πλειοψηφία, θα γίνει σήμερα. Είναι σαφές.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Να πάρει απόφαση η Ολομέλεια. Αυτή τη στιγμή η Ολομέλεια δεν έχει πάρει απόφαση. Έχουμε τοποθετηθεί, αλλά πρέπει να ψηφίσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ο κ. Χατζηδάκης έχει τον λόγο.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Κύριε Πρόεδρε, έχω ζητήσει τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Επί της διαδικασίας;

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Έχω ζητήσει τον λόγο και μου είπε ο προηγούμενος Πρόεδρος, να μιλήσει πρώτα ο κ. Τριανταφυλλίδης και μετά να μιλήσω εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Θέλετε να κάνετε

τώρα την ομιλία σας ή επί της διαδικασίας;

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Έχω ζητήσει τον λόγο να μιλήσω ως Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος και με παρακάλεσε ο κ. Καμμένος να μιλήσει ο πρώτος ομιλητής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Εντάξει θα μιλήσετε μετά τον ομιλητή. Είπαμε να μιλήσουν δυο Βουλευτές και μετά οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Θα εναλλάσσονται.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Τώρα το είπαμε, γιατί σ' εμένα η συνεννόηση ήταν να μιλήσει ένας Βουλευτής και μετά εγώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Είθισται να μιλούν πρώτα κάποιοι ομιλητές και μετά οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Χατζηδάκη, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο κ. Σπίρτζης, προηγουμένως, σε μια παρέμβαση του αναφέρθηκε στα δημόσια έργα της περιόδου 2000-2014 με τον γνωστό επικριτικό του τόνο.

Θα ήθελα, πρώτα απ' όλα, να του υπενθυμίσω ότι εάν δεν κάνω λάθος, μεταξύ 2000-2014 ο ίδιος ήταν εκλεκτό τέκνο και προβεβλημένο στέλεχος του ΠΑΣΟΚ, το οποίο σήμερα κατηγορεί, διότι ανέναντι τον Ιανουάριο του 2015, όταν είδε το φως το συριζαϊκόν.

Θέλω, όμως, να του υπενθυμίσω και κάτι άλλο σε σχέση με τα έργα και την επανεκκίνησή τους ότι με την κυβέρνηση Σαμαρά τα έργα τα οποία είχαν σταματήσει λόγω της μεγάλης οικονομικής κρίσης, επανεκκίνησαν σε συμφωνία απόλυτη με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και με χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω του ΕΣΠΑ, ενώ το 2015 όταν σταμάτησαν εκ νέου τα έργα λόγω της περιβόητης διαπραγματεύσεως Βαρουφάκη, της στάσης πληρωμών του δημοσίου και των capital controls, τα έργα ξαναεκκίνησαν, όταν ο κ. Σπίρτζης έδωσε 500 εκατομμύρια ευρώ στους εργολάβους πανωπροίκι εις υγείαν των Ελλήνων φορολογουμένων, διότι όλα αυτά τα χρήματα πληρώθηκαν από τον ελληνικό προϋπολογισμό, από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Καλύτερα, λοιπόν, η σιωπή για την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ.

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

Προχωρώ στο νομοσχέδιο. Πρώτα απ' όλα θέλω να πω μια καλή κουβέντα για τον κ. Σπίρτζη, για να μην τον αδικώ. Θέλω να πω ότι ο κ. Σπίρτζης με αυτό το νομοσχέδιο, έχει πετύχει ένα παγκόσμιο ρεκόρ, το οποίο οφείλουμε να του αναγνωρίσουμε. Αυτό το παγκόσμιο ρεκόρ έχει να κάνει με τον αριθμό των υπουργικών αποφάσεων και των κοινών υπουργικών αποφάσεων που έχουν εκδοθεί.

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΕΩΝΑΣ: Για εσάς δεν υπάρχει καλύτερα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Κύριε Θεωνά, όταν θα μιλήσετε, θα πείτε αυτά τα οποία θέλετε. Από εκεί και πέρα έχω το θάρρος της γνώμης μου, έχω την άποψή μου και δεν θα πάρω άδεια από κανέναν Υπουργό και από κανέναν Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ για το τι θα πω! Τελεία και παύλα!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΕΩΝΑΣ: Σας ξέρουμε από παλιότερα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Έχουμε κοινοβουλευτική δημοκρατία και θα πρέπει να το καταλάβετε όλοι!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Εντάξει δεν κινδυνεύει η δημοκρατία, κύριε Χατζηδάκη.

Κύριε Θεωνά, σας παρακαλώ πολύ να μη διακόπτετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Από εκεί και πέρα, ξαναλέω, μια καλή κουβέντα για τον κ. Σπίρτζη. Ο κ. Σπίρτζης πετυχαίνει με αυτό το νομοσχέδιο ένα παγκόσμιο ρεκόρ.

Ποιο είναι το παγκόσμιο ρεκόρ; Το ανέφερε προηγουμένως ο εισηγητής μας, ο Κώστας Καραμανλής. Το νομοσχέδιο αυτό περιλαμβάνει την υποχρέωση του Υπουργού, να εκδώσει διακόσες πενήντα υπουργικές αποφάσεις και κοινές υπουργικές αποφάσεις. Αυτό το πράγμα δεν έχει προηγούμενο. Νομίζω ότι πρέπει να είμαστε όλοι περήφανοι για την Κυβέρνησή μας, σε σχέση με τις πρακτικές καλής νομοθέτησης που ακολουθεί.

Δεύτερη παρατήρηση για το νομοσχέδιο. Φίλες και φίλοι, θα ήθελα να ακούσω μια απάντηση από την Κυβέρνηση για το εξής: Ήρθε ο καινούργιος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας εν χορδαίς

και οργάνοις. Βγήκε το Επιστημονικό Συμβούλιο της Βουλής και λέει ότι είναι αντισυνταγματικός. Το περνάμε χωρίς να το συζητάμε, όπως έλεγε το τραγούδι, «μικρά εγκλήματα, μικρές δολοφονίες» και «δεν βαριέσαι»; Δεν πρέπει κάποιος να απαντήσει και να τεκμηριώσει την άποψή του, γιατί το νομοσχέδιο για το οποίο πανηγυρίζετε, έχει αντιμετώπιση του το Επιστημονικό Συμβούλιο της Βουλής, ένα ανεξάρτητο όργανο, το οποίο μιλάει ευθέως για αντισυνταγματικότητα;

Τρίτη παρατήρηση: Αναφέρομαι στο περιβόητο θέμα της «UBER» και της «TAXIBEAT», για να υπογραμμίσω και από αυτό το Βήμα τη θέση της Νέας Δημοκρατίας, που θέλουν να την ακούσουν όλοι οι Έλληνες πολίτες και πάνω απ' όλα οι ταξιτζήδες.

Για εμάς είναι άλλο η «UBER» και άλλο η «TAXIBEAT». Η «UBER» είναι μια επιχείρηση που κινείται στη γκρίζα ζώνη και η οποία θα πρέπει να τύχει μιας αντιμετώπισης αντίστοιχης με αυτή που έχει στα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη. Υπάρχει μάλιστα ο οδηγός, που είναι η απόφαση του δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Η θέση, λοιπόν, της Νέας Δημοκρατίας είναι κρυστάλλινη και δεν μπορεί να διαστρεβλωθεί από κανέναν.

Επειδή, όμως, η Κυβέρνηση εμφανίζεται με περίσσιο θράσος μπροστά στη Βουλή και θεωρεί τον εαυτό της υπερασπιστή των ταξιτζήδων, θέλω να θυμίσω, κάτι το οποίο έχω ζηήσει εγώ ο ίδιος και να το υπενθυμίσω εδώ στη Βουλή και αφορά τη ρύθμιση για τα αυτοκίνητα με οδηγό, που πέρασε την περίοδο 2012-2014 και θεσπίστηκε τότε όριο ελάχιστης μίσθωσης έξι ωρών. Τότε, πράγματι, και από τους ταξιτζήδες και από τον ΣΥΡΙΖΑ ως αντιπολίτευση αυτή η ρύθμιση είχε κατηγορηθεί ως ρύθμιση, που θα συμβάλλει στην υποκλοπή –κατ' αυτούς που έκαναν κριτική– έργου από τους ταξιτζήδες.

Περίμενε, λοιπόν, κανείς από μια τέτοια Κυβέρνηση, να κινηθεί προς την αντίθετη κατεύθυνση και να καταργήσει τη ρύθμιση ή να αυξήσει τις ώρες προς τα επάνω. Λοιπόν, έχω εδώ τον ν. 4512/2018, ο οποίος τώρα πέρασε τον Ιανουάριο με τις δικές σας ψήφους. Οι έξι ώρες που ήταν υποκλοπή, γίνονται τρεις ώρες. Μειώνονται περαιτέρω. «Ουαί υμίν, γραμματείς και Φαρισαίοι υποκριταί!». Αυτό θέλω να το ακούσει κάθε ταξιτζής. Διότι υπάρχει το χοντρό δούλεμα και ο ΣΥΡΙΖΑ. Υπάρχουν και κάποια όρια στο δούλεμα των Ελλήνων πολιτών.

Θέλω, όμως, να προχωρήσω και παραπέρα. Έρχεστε –υποτίθεται– να ρυθμίσετε την «TAXIBEAT». Τι θα ρυθμίσετε; Θα ρυθμίσετε μια εταιρεία, που έχει αγκαλιαστεί από οχτώ χιλιάδες ταξιτζήδες –δεκαπέντε χιλιάδες είναι οι ταξιτζήδες της Αθήνας– και η οποία έχει βραβευθεί διεθνώς, για το ό,τι έχει πετύχει.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του Κυρίου Βουλευτή)

Κύριε Πρόεδρε, ζητώ την ίδια αντιμετώπιση με τον κ. Τριανταφυλλίδη.

Σε δύο λεπτά θα έχω τελειώσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΓΙΑΛΑΣ: Ε, καλά τώρα!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Κοιτάξτε, είχα δύο λεπτά διακοπές από τον κ. Θεωνά. Δεν θεωρώ ότι είμαι τόσο φοβερός και τρομερός, ώστε να πέσει η Κυβέρνηση με αυτή μου την τοποθέτηση. Κάνετε λίγο υπομονή. Διαφωνούμε, αλλά θέλω να πιστεύω ότι πιστεύετε στις αρχές της κοινοβουλευτικής δημοκρατίας.

Ακούστε, επειδή νομίζω μερικοί από εσάς ενδεχομένως και να μην ξέρετε τι ρυθμίζεται με αυτό το νομοσχέδιο σε σχέση με την «TAXIBEAT». Ποιους θέλετε να ελέγξετε; Έχω μπροστά μου το νομοσχέδιο, το άρθρο 12. Θέλετε να ελέγξετε κάποιες πλατφόρμες που παρέχουν ηλεκτρονικές υπηρεσίες στο πλαίσιο των ταξί.

Τι λέτε; Ότι πρέπει να ελέγχονται αυτοί που επηρεάζουν την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς αμέσως ή εμμέσως διά της παροχής εκπαιδύσεων ή επιδοτήσεων κομίστρου. Δηλαδή λέτε ότι αν κάποιος δίνει τη νορμάλ τιμή, την κανονική, αυτή που προβλέπει ο νόμος, είμαστε μια χαρά, αλλά αν κάποιος προσφέρει καλύτερη τιμή, υπάρχει πρόβλημα. Εσείς από κίνημα «Δεν Πληρώνω» φτάσατε να γίνετε κίνημα υπέρ της ακρίβειας. Περί αυτού πρόκειται. Είναι γνωστό ότι από αυτή τη ρύθμιση ωφελείται ο καταναλωτής, γιατί πληρώνει λιγότερο, ωφελείται ο ταξιτζής, γιατί εισπράττει ολόκληρο το κόμιστρο και απλώς επιβαρύνεται η ίδια η πλατφόρμα. Στις πλάτες της πλατφόρμας πάει η μείωση.

Τι κάνετε, λοιπόν; Πραγματικά διερωτώμαι εάν έχετε καταλάβει τι νομοθετείτε.

Από εκεί και πέρα τι άλλο νομοθετείτε; Ελέγχετε, επίσης, αυτούς που επηρεάζουν τις κρίσιμες πτυχές της υπηρεσίας μεταφοράς, θέτοντας προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν τα αυτοκίνητα πέραν των νομίμων. Δηλαδή αν η πλατφόρμα λέει ότι πρέπει να έχεις ένα καλύτερο ταξί, να παρέχεις καλύτερες υπηρεσίες, όχι απαγορεύεται, δεν το θέλουμε. Εμείς θέλουμε τις λιγότερες υπηρεσίες. Αυτό το πράγμα είναι σουρεαλιστικό! Και έχετε καταθέσει και ονομαστική ψηφοφορία, για να αυτοεξευτελιστείτε πολιτικά ψηφίζοντάς την. Αυτό είναι.

Κάνω, λοιπόν, έκκληση στη συνείδησή σας. Απομακρυνθείτε από τα τερτίπια του λαϊκισμού του κ. Σπίρτζη και σεβαστείτε έστω την προσωπική σας πορεία στον πολιτικό σας χώρο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Μήπως να σεβαστούμε και τον χρόνο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Κάτι τελευταίο αλλά πολύ σημαντικό.

Διαβάστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ το άρθρο 88. Αφορά την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Υπάρχει νόμος για τις δημόσιες συμβάσεις και για τις δημόσιες προμήθειες. Σε αυτό το άρθρο 88 ο κ. Σπίρτζης λέει ότι κτήρια ή άλλες εγκαταστάσεις κατάλληλες για την κάλυψη των αναγκών στέγασης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας μισθώνονται από το δημόσιο απευθείας, χωρίς διαγωνισμό, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν.3130 και οι συμβάσεις καταρτίζονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Θα το ψηφίσετε και αυτό; Θέλω να σας δω να το ψηφίσετε και να δω πόσα βατράχια θα καταπιείτε ακόμα, για να δείξετε ότι είστε μία συμπαγής ομάδα. Θα δούμε, όταν θα γίνουν οι ψηφοφορίες, τη στάση που θα κρατήσετε και σε αυτό, γιατί ο κατήφορος πρέπει να έχει και ένα όριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Τώρα που γλίτωσε η κοινοβουλευτική δημοκρατία, μήπως να εφαρμόσουμε και τον κανόνα του χρόνου;

Η κ. Ζαρούλια από τη Χρυσή Αυγή έχει τον λόγο.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Πριν τοποθετηθώ στο σχέδιο νόμου, επειδή η κατάσταση έχει ξεφύγει εντελώς τον τελευταίο καιρό, καλό θα ήταν να ακουστούν μερικά πράγματα.

Βιώνουμε το άκρως άωτον του θράσους εκ μέρους όλων του λεγόμενου «συνταγματικού τόξου» κατά των Βουλευτών της τρίτης πολιτικής δύναμης της χώρας, σύμφωνα με τα τελευταία εκλογικά αποτελέσματα, του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή.

Ας δούμε, λοιπόν, ποιοι είναι αυτοί που μας κουνάνε το δάκτυλο. Είναι οι άθεοι, αυτοί που θέλουν να αλλάξουν και τα έχουν αλλάξει, δηλαδή, τα θρησκευτικά βιβλία, παρ' όλο που το Συμβούλιο της Επικρατείας αυτές τις αλλαγές τις έχει κρίνει ως αντισυνταγματικές. Όμως ο ΣΥΡΙΖΑ και οι ΑΝΕΛ είναι απτόητοι, δεν τους ενδιαφέρει. Συνεχίζουν το καταστροφικό τους έργο.

Βλέπουμε εδώ, λοιπόν, εσάς που αυτοδιαφημίζετε ως υπερασπιστές του Συντάγματος, να το καταπατάτε για άλλη μια φορά χωρίς αιδώς. Το ίδιο ισχύει και για τα βιβλία της Ιστορίας. Έγινε μια μεγάλη συγκέντρωση στα Προπύλαια στις 4 Μαρτίου από ορθόδοξα χριστιανικά σωματεία κατά των νέων Θρησκευτικών που θέλετε να επιβάλετε και το μοναδικό κόμμα που παρευρέθη και στήριξε το αίτημά τους ήταν η Χρυσή Αυγή.

Βλέπουμε να βεβηλώνονται ιεροί ναοί της Ορθοδοξίας και από πλευράς συγκυβέρνησης να υπάρχει πλήρης αδιαφορία και φυσικά τα συνεταίρακια σας, τα μέσα μαζικής εξαπάτησης, να μη λένε κουβέντα. Άχνα, κιχ!

Αν, όμως, βεβηλώνονταν άλλοι ναοί, επί παραδείγματι κανένα τζαμί, κανένα τέμενος ή καμιά συναγωγή, τι θα έπραττε η συγκυβέρνηση;

Αυτό που έχουμε όλοι βιώσει. Θα κινητοποιείτο άμεσα, θα έψαχνε για κακούς ναζί, που έχουν ρητορική μίσους, μισαλλοδοξίας και ρατσισμού, για να τους συλλάβουν και να τους τιμωρήσουν παραδειγματικά. Τα δε τσοντοκάνια της διαπλοκής θα βοούσαν από το πρωί έως το βράδυ και θα ήταν λαλίστατα.

Άκουσε, αλήθεια, κανένας τίποτα για τη βεβήλωση του Ιερού Ναού της Αναστάσεως στην Κολακάτα; Για τον Ιερό Ναό του Αγίου Βασιλείου στα Εξάρχεια; Ή μήπως για τη βομβιστική επί-

θεση της Ιεράς Μητροπόλεως Νεαπόλεως και Σταυρουπόλεως; Άκουσε κανείς για τη Μητρόπολη στο Αίγιο, όπου κατέβασαν οι «προοδευτικοί» την ελληνική σημαία; Όχι, βέβαια.

Για του λόγου το αληθές, καταθέτω για τα Πρακτικά τα σχετικά δημοσιεύματα των επιθέσεων.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Ελένη Ζαρούλια καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Εδώ, φυσικά, δεν τίθεται θέμα ρατσισμού και μισαλλοδοξίας για να ενδιαφερθείτε, ώστε να συλληφθούν οι ιερόσυλοι. Υπάρχει πλήρης κάλυψη και ατιμωρησία στους βέβηλους των ιερών και των όσων της πατρίδας μας.

Μας κουνάνε, επίσης, το δάκτυλο οι απάτριδες και οι αστράτευτοι. Έχουν το θράσος να μας κάνουν και μαθήματα πατριωτισμού, τη στιγμή που μέντορές τους είναι ο Μαρξ και ο Ένγκελς γνωστοί μισέλληνες και ένθερμοι υποστηρικτές των οθωμανών.

Τη στιγμή κατά την οποία δύο Έλληνες στρατιωτικοί είναι για είκοσι μία ημέρες αιχμάλωτοι των Τούρκων, η συγκυβέρνηση παραμένει ψύχραιμη. Ε, βέβαια. Δεν είναι τα παιδιά σας αιχμάλωτα, για να δώσετε εντολή να τα αφήσουν ελεύθερα, όπως κάνετε, όταν συλλαμβάνονται καμιά φορά κατά λάθος από κάποιους αστυνομικούς για φθορές δημόσιας περιουσίας, επιθέσεις κατά αστυνομικών με μολότοφ, καταστροφή καταστημάτων, εμπρησμών λεωφορείων και αυτοκινήτων των συμπατριωτών μας.

Όταν εμείς εδώ στο Κοινοβούλιο επαναλαμβάνουμε τα λόγια του Ερντογάν, βγαίνετε και παπαγαλίζετε ότι εμείς κάνουμε κήρυγμα μίσους, ρατσισμού και μισαλλοδοξίας. Στον ίδιον, όμως, δεν τολμήσατε να απαντήσετε όταν τα έλεγε αυτόν στη Θράκη μας.

Μας μέφεστε και μας βάζετε ποινές, ενώ όταν εσείς βρίζετε αναμεταξύ σας, δεν τρέχει κάστανο, με πρόσφατο παράδειγμα τη Χριστοδουλοπούλου, που διαολόστειλε τον Αθανασίου, αλλά δυστυχώς γι' αυτή την έπιασε το μικρόφωνο στα πράσα και μετά μας 'πουλούσε και τρέλα' από πάνω, αφού είχε εκτεθεί, νομίζοντας ότι απευθύνεται σε φυτά και έλεγε: «Δεν το είπα». Ας ζητούσε, τουλάχιστον, ένα συγγνώμη. Ας έλεγε, το είπα κατά λάθος. Αλλά όχι. Αυτή σαν γνήσια κομμουνίστρια θέλησε να κάνει το άσπρο μαύρο. Τέτοιοι είστε: Ψεύτες, υποκριτές και μόνιμοι διαστρεβλωτές της αλήθειας.

Ακόμη κι όταν εσείς του συνταγματικού τόξου εκστομίζετε εναντίον της τρίτης πολιτικής δύναμης της χώρας ευθείες απειλές φωνάζοντας: «Φασίστες, έρχονται κρεμάλες» ή «Από το Πέρασμα ως το Κερατσίνι φασίστας δεν θα μείνει», αυτά είναι ψιλά γράμματα. Δεν είναι προτροπή σε βία και ρητορική μίσους, είναι ρητορική αγάπης.

Σας κατανοούμε απόλυτα. Σας πονάει η αλήθεια και δεν την αντέχετε. Γι' αυτό και άλλωστε, δεν έρχεστε να απαντήσετε στις ερωτήσεις της Χρυσής Αυγής.

Τις προάλλε, μάλιστα, ήταν εδώ ο Υπουργός Εξωτερικών και απαντούσε στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου στα άλλα κόμματα και όταν είδε τον Βουλευτή μας κ. Γρέγο, το έβαλε στα πόδια σαν λωποδύτης.

Τη βαθύτατα αυτή αντικοινοβουλευτική αλλά και αντιδημοκρατική ενέργεια την έχουμε θέσει υπ' όψιν του «ευαίσθητου» -εντός πολλών εισαγωγικών- δημοκράτη Βούτη, γιατί ξέρουμε πόσο αμετανόητος μπολσεβίκος είναι, και περιττό να πούμε ότι απάντηση δεν πήραμε ποτέ και ούτε πρόκειται.

Ε, λοιπόν, όσο ο ελληνικός λαός ψηφίζει τον Λαϊκό Σύνδεσμο - Χρυσή Αυγή και είμαστε στα έδρανα του ελληνικού Κοινοβουλίου, εμείς θα σας ξεμπροστιάζουμε, γιατί έχουμε ορκιστεί να υπηρετούμε το Σύνταγμα και το έθνος.

Εσείς, αλήθεια, που έχετε καταστρατηγήσει το Σύνταγμα, ποιους υπηρετείτε ακριβώς; Γιατί σίγουρα δεν υπηρετείτε τον ελληνικό λαό, αλλά ούτε εξυπηρετείτε τα συμφέροντα του ελληνικού έθνους. Η δε δημοκρατικότητα σας αρχίζει και τελειώνει εκεί που θίγονται οι μουσουλμάνοι Βουλευτές και οτιδήποτε ξένο προς τα ήθη και έθιμα της πατρίδας μας. Γιατί εις ό,τι αφορά τους εκλεγμένους από τον ελληνικό λαό χρυσαυγίτες Βουλευτές, δεν βλέπω να σας πιάνει το δημοκρατικό σας αίσθημα και να σέβεστε το γεγονός ότι είμαστε κι εμείς εκλεγμένοι. Γράφετε στα παλαιότερα των υποδημάτων σας την ετυμολογία ενός σεβαστού πο-

σοστού των Ελλήνων. Ντροπή και αίσχος, υποκριτές!

Μερικοί σουλατσάδοροι μάλιστα από τα κόμματα του συνταγματικού τόξου που από τον ΣΥΡΙΖΑ πάνε στο ΠΑΣΟΚ και καταλήγουν στο Ποτάμι, επιθυμούν την απαγόρευση λειτουργίας κόμματος, που εχθρεύεται τον κοινοβουλευτισμό και αναφέρονται ευθέως στη Χρυσή Αυγή.

Όμως θα είχε πάρα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον, να παρουσιάσαμε στον ελληνικό λαό το καταστατικό της Χρυσής Αυγής αλλά και το καταστατικό του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, για να αντιληφθούν όλοι, ποιος δεν θα έπρεπε να βρίσκεται στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

Θα καταθέσω για τα Πρακτικά το καταστατικό του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας με τα επίμαχα σημεία να είναι επισημασμένα.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Ελένη Ζαρούλια καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν Καταστατικό, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Πλησιάζει και η 25^η Μαρτίου και για άλλη μία φορά τα παιδιά μας θα υποστούν την πλήρη εγκεφάλου των εμπανών κομμουνιστών και την πλήρη διαστρέβλωση της ιστορίας μας.

Από πλευράς μου συνιστώ τη μελέτη της ιστορίας και γιατί όχι από ιστορικούς της Αριστεράς, όπως την ιστορία του Κορδάτου, για να μην κατηγορηθώ σαν σκοταδίστρια και ότι κάνω προπαγάνδα.

Αυτά, όμως, παθαίνει ένας λαός, ο οποίος στέλνει στα έδρανα της ελληνικής Βουλής άθεους, αστράτευτους και απάτριδες.

Η Χρυσή Αυγή θα επιμένει, λέγοντας την αλήθεια στον ελληνικό λαό. και εάν νομίζετε ότι εμείς σας υβρίζουμε, δεν έχετε ιδέα τι λέει για εσάς ο ελληνικός λαός. Κάντε μία βόλτα σε κανένα καφεενείο, για να ακούσετε με τα ίδια σας τα αυτιά, τη γνώμη που έχουν για εσάς.

Είς ό,τι αφορά τώρα το νομοσχέδιο, θα τοποθετηθούν οι ομιλητές μας. Όμως έχω να κάνω δύο πολύ μικρά σχόλια. Το ένα αφορά τη μείωση των λεωφορείων, την οποία βρίσκω απολύτως φουσιολογική, αφού τα παιδιά σας, οι νεαροί, οι αντιεξουσιαστές, που οι μπαμπάδες τους έχουν υπουργικούς θώκους, τα σπάνε και τα καίνε. Πώς να μη μειωθούν, λοιπόν, αυτά τα λεωφορεία; Λογικό το βρίσκω.

Το άλλο αφορά τους ποδηλατοδρόμους. Είχα κάνει και μία σχετική ερώτηση και παραδόξως πήρα απάντηση. Την ερώτηση την είχα καταθέσει το 2016. Έχουμε φτάσει στο 2018 και δεν έχει ολοκληρωθεί το τμήμα Κηφισιά-Γκάτζι.

Επειδή χρησιμοποιώ το ποδήλατο, υπάρχει ένας υποτυπώδης ποδηλατόδρομος στην Κηφισιά, ο οποίος είναι «για τα πανηγύρια». Παρεμβάλλονται κάδοι απορριμμάτων, κάνουν βόλτα οι κυρίες με τα καροτσάκια με τα μωράκια τους, παρκάρουν τα αυτοκίνητά τους, όσοι έχουν εκεί τα σπίτια τους, γιατί έξω ακριβώς περνά ο ποδηλατόδρομος.

Εύχομαι αυτά που θέλετε να κάνετε να τα υλοποιήσετε, για να είναι προς όφελος του ελληνικού λαού. Έχω, όμως, τις επιφυλάξεις μου.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ο κ. Βασίλειος Κεγκερογλου έχει τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είχαμε αποκαλύψει σήμερα στο Κοινοβούλιο από διαφορετικές πλευρές. Να σημειώσω ότι ο κ. Τριανταφυλλίδης είπε ότι προκειμένου να καταθέσει τροπολογίες, παίρνει την άδεια του Υπουργού και τις υποδείξεις του και τις καταθέτει. Βεβαίως να σημειώσω το πιο σημαντικό ότι ο ΣΥΡΙΖΑ ενδιαφέρεται για τη δημιουργία μίας πεφωτισμένης Δεξιάς, είπε υπό τον κ. Καραμανλή, καραμανλικής, δεν κατάλαβα ακριβώς πώς το είπε. Δεν μας ανέλυσε όμως περαιτέρω, ποια είναι αυτή η σκοπιμότητα και τι ακριβώς εννοεί. Προετοιμάζεται ο ΣΥΡΙΖΑ για κάποια συνεργασία περισσότερο επίσημη ή ανεπίσημη;

Βέβαια αυτό θα μπορούσαμε να το συνδυάσουμε και με την τροπολογία που έφερε ο κ. Σκουρλέτης, που πήρε τον λόγο στα κλεφτά για να πει δύο πράγματα και σηκώθηκε και έφυγε! Και αναφέρομαι στην τροπολογία για τα ΣΔΙΤ, που αφορά ουσια-

στικά τη διαχείριση απορριμμάτων στην Πελοπόννησο.

Στις 30 Ιουλίου 2013 –θα τα πουν, βεβαίως, καλύτερα οι Πελοποννήσιοι Βουλευτές– αναδεικνύεται ο ανάδοχος του έργου και γίνεται τελετή, στην οποία παρευρίσκονται ο κ. Μανιάτης, ο κ. Χατζηδόκης, ο κ. Μηταράκης και άλλοι και χειροκροτούν την ανάδειξη του αναδόχου και την έναρξη του έργου.

Στις 5 Νοεμβρίου 2015, έρχεται η «πρώτη φορά Αριστερά» –ο θεός να την κάνει!– και ανατρέπει το έργο. Πού είναι το παράξενο; Από τον ΣΥΡΙΖΑ δεν υπάρχει παράξενο. Αυτή τη δουλειά έκανε, εξάλλου, όλο το 2015. Το παράξενο είναι από τη Νέα Δημοκρατία, η οποία συμφωνεί με τη ρύθμιση του ΣΥΡΙΖΑ, ανατρέπει το έργο, πανηγυρίζουν και καταγγέλλουν εμάς που επιμένουμε να συνεχιστεί το έργο με βάση τις προδιαγραφές και τον τρόπο που είχε δρομολογηθεί. Και, μάλιστα, πάρα πολλά sites έκαναν καταγγελίες εναντίον των Βουλευτών μας στην Πελοπόννησο για τη στάση τους.

Έρχεται σήμερα στα κλεφτά ο κ. Σκουρλέτης να πει: «παιδιά, δυστυχώς, στις 5 του Νοέμβρη του 2015 κάναμε ένα τεράστιο σφάλμα, μια γκάφα. Οι κομματικές, πολιτικές μας σκοπιμότητες –δεν ξέρω τι άλλο– μας οδήγησαν σε μια τυφλή απόφαση». Και χωρίς ίχνος αυτοκριτικής έρχεται και επαναφέρει το θέμα. Το επαναφέρει το 2018. Να δούμε σήμερα, αν η Νέα Δημοκρατία ξαναψηφίσει την επαναφορά αυτού που κατήργησαν μαζί με τον ΣΥΡΙΖΑ το 2015, γιατί είπαμε ότι από τον ΣΥΡΙΖΑ τα εμπρός-πίσω, τις κωλοτούμπες, τις κυβιστήσεις και όλα τα άλλα τα έχουμε συνηθίσει. Ακολουθεί και η Νέα Δημοκρατία; Έχει σχέση η τοποθέτηση του κ. Τριανταφυλλίδη με όλα αυτά; Τους θέλει πιο σοβαρούς, πιο κοντά ακόμα ως πεφωτισμένους πλέον; Ίδωμεν, λοιπόν.

Κυρίες και κύριοι, έρχεται ένα νομοσχέδιο, το οποίο περιλαμβάνει διάφορες τακτοποιητικές ρυθμίσεις. Δεν είναι νομοσχέδιο αρχής. Άρα οποιαδήποτε τοποθέτηση επί της αρχής δεν έχει νόημα, διότι δεν έχει μια αρχή την οποία να ψηφίζεις, με την οποία να συμφωνείς ή να μη συμφωνείς. Είναι τακτοποιητικό. Έχει διατάξεις αναγκαίες σε πολλές περιπτώσεις, για να ρυθμιστούν θέματα. Έχει πελατειακού τύπου ρυθμίσεις και άλλα σχετικά. Έχει και ρυθμίσεις, οι οποίες έρχονται να αντιμετωπίσουν –κατά την Κυβέρνηση– τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με τις επιβατικές μεταφορές.

Ακούστε γενικότερα με μια δική μας ξεκάθαρη τοποθέτηση. Εμείς με πλατφόρμες και επιχειρηματικές δραστηριότητες τύπου «TAXIPHONE», «TAXIBEAT» και τα λοιπά είμαστε όχι μόνο υπέρ, αλλά πιστεύουμε ότι θα πρέπει να προωθηθούν τέτοιες καινοτόμες λύσεις. Είναι υπέρ και των ιδιοκτητών ταξί και των οδηγών και των καταναλωτών. Σε ρυθμίσεις που ανοίγουν την μαρκετινγκ σε πειρατές, σε υποκλοπή έργου και σε παρανομία, όπως είναι το άνοιγμα της μπουκαπόρτας στην «UBER» με νομιμοποίησή της, μάλλον είμαστε εντελώς αντίθετοι.

Έρχομαι και λέω συγκεκριμένα, γιατί αυτό το θέμα εμείς το είχαμε αντιμετωπίσει πολύ πρωτότερα από ό,τι η Κυβέρνηση σήμερα. Στις 17 Ιουλίου 2016, σχεδόν δυο χρόνια πριν, καταθέτω ερώτηση στο Υπουργείο Υποδομών, στην οποία λέω ότι επειδή υπάρχει μια κατάσταση που θέτει εκτός ελέγχου τις επιβατικές μεταφορές, χρειάζεται να παρθούν μέτρα με συγκεκριμένες αποφάσεις, για να αντιμετωπίσουμε και την υποκλοπή και την πειρατεία και την παρανομία.

Πρότεινα συγκεκριμένα πρώτον, τη δημιουργία ηλεκτρονικής βάσης για εκμισθώσεις ΕΙΧ αυτοκινήτων μετά οδηγού, προκειμένου να είναι εφικτός ο έλεγχος και αυτό να είναι συνδεδεμένο με το «taxisnet» του Υπουργείου Οικονομικών. Δεύτερον, πρότεινα να είναι δυνατός ο έλεγχος της νομιμότητας μισθώσεων, να έχουμε σε πραγματικό χρόνο γνώση της σύμβασης και επίσης –προχωρώ γρηγορότερα– οι οδηγοί των οχημάτων αυτών, επειδή μεταφέρουν επιβατικό προσωπικό με τη δημόσια κάλυψη, με την κάλυψη του δημοσίου, θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον τα προσόντα των οδηγών ταξί, την ειδική άδεια. Δεν υπάρχει τίποτα τέτοιο, βέβαια.

Επίσης πρότεινα την υποχρέωση τοποθέτησης ηλεκτρονικού ψηφιακού ταχογράφου. Τα πράγματα είναι απλά. Εάν δεν υπάρχει ηλεκτρονικός ψηφιακός ταχογράφος, έλεγχος δεν γίνεται.

Όσον αφορά τον χρόνο μίσθωσης –και έρχομαι σε αυτό που

ειπώθηκε πριν- είχαμε ψηφίσει δώδεκα ώρες μίσθωση και ξέχασε να το πει ο κ. Χατζηδάκης. Έρχεται η κ. Κεφαλογιάννη ένα βράδυ και το κάνει έξι ώρες. Και έρχεται ο ΣΥΡΙΖΑ ως «πρώτη φορά Αριστερά» να το κάνει τρεις ώρες.

Έρχεται σήμερα να νομιμοποιήσει την «UBER» μέσα από αυτό, χωρίς να βάζει προϋποθέσεις ούτε ελάχιστης μίσθωσης αλλά ούτε τις προϋποθέσεις τις οποίες ανέφερα, τις οποίες η κ. Χρυσοβελώνη το προηγούμενο διάστημα θεωρούσε θετικές, αλλά τώρα δεν τις φέρνουν. Βέβαια τότε είπε ότι «είναι θετικές αλλά δεν τις προχωρώ, γιατί είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Τουρισμού».

Έχω εδώ τη γραπτή απάντηση. Θα καταθέσω τις απαντήσεις για τα Πρακτικά, για να φανερί η αντιφατικότητα της Κυβέρνησης.

Εμείς, λοιπόν, συνοψίζοντας, λέμε ότι είμαστε ξεκάθαροι σε σχέση με αυτά. Έχουμε καταθέσει μια τροπολογία. Θεωρώ ότι πρέπει να την κάνει ο Υπουργός Δεκτή, διότι ακριβώς ξεκαθαρίζει τα πράγματα. Θέλουμε την καλύτερη αμοιβή που καθορίζεται από τον νόμο για τον ιδιοκτήτη ταξί, με τις καλύτερες υπηρεσίες και χωρίς επιβάρυνση για τον καταναλωτή. Αυτά πρέπει να επιτευχθούν και, βέβαια, στην παρανομία να φράξει ο δρόμος.

Δυο θεματικά και κλείνω. Πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στους ιδιοκτήτες επιβατικών δημοσίας χρήσεως, στα ταξί, να μπορούν κατ' αρχάς στις τουριστικές περιοχές -δεν με ενδιαφέρει στην Αθήνα ή στα άλλα κέντρα, αλλά στις κατ' εξοχήν τουριστικές περιοχές- στην αντικατάσταση με οχήματα πέντε-επτά θέσεων να έχουν ταξίμετρο, όχι να είναι χωρίς ταξίμετρο. Να αντικαθιστούν τα ταξί με πέντε έως επτά θέσεων με ταξίμετρο. Οι ανάγκες του τουρισμού είναι διαφορετικές από ό,τι ήταν μια φορά.

Θα πρέπει, λοιπόν, να έχουμε αυτή την ευελιξία. Μου είπαν ότι αρνείται το Υπουργείο να το κάνει. Να ξεκινήσουμε από τις νησιωτικές περιοχές, που έχουμε έντονο πρόβλημα το καλοκαίρι, την Κρήτη και άλλες περιοχές, όπου νομίζω ότι το Υπουργείο έχει τα ερεθίσματα για όλο αυτό.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ο κ. Χατζησάββας από τη Χρυσή Αυγή έχει τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΤΖΗΣΑΒΒΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αν δεν κάνω λάθος, ταξίμετρο δεν μπαίνουν στα οχήματα πέντε έως επτά θέσεων, γιατί είναι για φιξ διαδρομές και δεν μπορούν να παίρνουν μισθώσεις σε μικρότερες κούρσες. Είναι σε προκαθορισμένες διαδρομές. Ούτως ή άλλως υπάρχουν τόσες ασάφειες σε πολλά σημεία, αν και έχει ρυθμίσεις και προβλέψεις. Πού να τις στηρίξουμε; Θα μπορούσαμε να τις στηρίξουμε, αν δεν είχαν αυτές τις ασάφειες όσον αφορά στην εφαρμογή και τα χρονικά πλαίσια.

Θα πρέπει πρωτίστως να νομοθετηθεί ένα πιο σαφές και πιο αυστηρό όριο στη λειτουργία των εταιρειών τύπου «UBER» και της «TAXIBEAT». Η «UBER» είναι μια διαφορετική περίπτωση, γιατί έχουμε δει στο εξωτερικό, πώς ακριβώς λειτουργεί.

Τώρα ως προς τα μαθηματικά με την «TAXIBEAT» ότι βγαίνει πιο φθηνά, γιατί παίρνει ολόκληρο το κόμιστρο ο ταξιτζής και την έκπτωση την παίρνει η πλατφόρμα, όχι: Την επιπλέον χρέωση τη χρεώνεται ο καταναλωτής. Δεν μπορώ να το καταλάβω.

Επίσης δεν μπορώ να καταλάβω αυτό που λέει η Νέα Δημοκρατία ότι κάθε νέο είναι απαραίτητο και πρωτοποριακό, είναι απαραίτητο και καλό. Η νέα εποχή, παραδείγματος χάριν, ορίζει, να είναι η πρώτη εταιρεία σε υπηρεσίες ταξί η «UBER» χωρίς να κατέχει ούτε ένα όχημα. Ορίζει, επίσης, η Airbnb να είναι πρώτη στον κόσμο σε ξενοδοχειακές υπηρεσίες, χωρίς να κατέχει ούτε ένα ακίνητο.

Βλέπετε τι έγινε με το θέμα με τα προσωπικά δεδομένα γνωστού μέσου κοινωνικής δικτύωσης και τη χρήση τους στις εκλογές των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Εκεί είναι κακό; Εδώ είναι καλό; Όπου μας συμφέρει;

Ούτως ή άλλως καθετί νέο τεχνολογικά, το τόσο ελεύθερο και πρωτοποριακό όπως λέτε, έχει από πίσω διαχειριστές, που το μοναδικό τους μέλημα είναι το υπερκέρδος. Υπάρχουν, βέβαια, προτάσεις, που πρέπει να λάβετε υπ' όψιν. Θα πρέπει να οριστεί

η ελάχιστη ώρα ανάμεσα σε μισθώσεις, οι ελάχιστες χρεώσεις, ειδικά για την «UBER», ίδια μέτρα και σταθμά στη φορολόγηση των δύο εταιρειών, όχι έδρες σε φορολογικούς παραδείσους, να υπάρχει έλεγχος, ώστε να μην υπάρχουν μαύρες εισπράξεις και κόμιστρα από τους οδηγούς της «UBER», όπου υπάρχει μια τεράστια ασάφεια. Πάρτε κάποιο πλαίσιο να ορίσετε νομοθετικά. Όμως με την εξέλιξη που έχουμε δει να παίρνει αυτή η εταιρεία σε άλλες χώρες και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και παγκοσμίως, βλέπουμε ότι δεν μπορεί να περιοριστεί τόσο εύκολα. Θέλει ένα συνεχή έλεγχο. Θα πρέπει, δηλαδή, να δοθεί μία ευκαιρία στον οδηγό ταξί, να μπορεί να ανταγωνιστεί αυτές τις εταιρείες επί ίσους όρους.

Εδώ, βέβαια, ερχόμαστε και στο πραγματικό πρόβλημα του κλάδου των ταξί και φυσικά και όλων των άλλων κλάδων στην Ελλάδα. Δεν έχει σημασία τι νομοθετείτε για τον κλάδο των ταξί. Το πρόβλημα που υπάρχει, είναι ότι τα ταξί δεν έχουν δουλειά, όπως και οι υπόλοιποι κλάδοι. Δεν έχουν δουλειά, δεν έχουν εισπράξεις. Δεν έχει σημασία αν νομοθετείτε και φορολογικά και οτιδήποτε άλλο. Δεν έχει χρήματα ο Έλληνας να χρησιμοποιήσει το ταξί. Πολλές φορές γίνονται συζητήσεις για την τιμή της σημάδας και για τις χρεώσεις. Εδώ ο Έλληνας δεν έχει λεφτά για να αγοράσει εισιτήριο για λεωφορείο αστικών συγκοινωνιών και αναγκάζεται να ανέβει πάνω στο λεωφορείο, για να πάει στη δουλειά του ή όπου αλλού έχει ανάγκη, χωρίς εισιτήριο.

Στοχοποιούνται φορολογικά όλοι οι κλάδοι, που είναι υποχρεωμένοι να δείχνουν τις εισπράξεις τους. Στοχοποιούνται φορολογικά και οι ταξιτζήδες. Όταν κόβοντας μία απόδειξη 10 ευρώ σε ένα κόμιστρο, τα 8 ευρώ έχουν πάει ήδη σε τρίτους και καλούνται να επιβιώσουν αυτοί και οι οικογένειές τους με 2 ευρώ, καταλαβαίνετε ότι όταν έρθει και ο αθέμιτος ανταγωνισμός από την «UBER», τους αποτελειώνει.

Βέβαια όλες οι παραπάνω αναφορές εξηγούν απόλυτα, γιατί δεν γέμισαν τη λίστα των ομιλητών οι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ, για να μιλήσουν γι' αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο προστατεύει και είναι πολύ καλό. Όλη η προσπάσια και η μέριμνα που διατυμπανίζετε ότι εμπεριέχεται μέσα σ' αυτό το νομοσχέδιο, είναι βέβαια μέσα στα μνημονιακά όρια, μέσα στις δεσμεύσεις που μας επιβάλλει το ευρώ, μέσα στην εκδικητικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους Έλληνες επιχειρηματίες, όπως και για τους αγρότες και τους εργάτες.

Όλα αυτά, βέβαια, τα ξέρετε και δεν έγιναν κατά λάθος, γιατί για να ψηφίσετε μνημόνιο όλοι εσείς οι αντιμνημονιακοί του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ -οι περισσότεροι από εσάς, για να μην πω όλοι και αδικήσω κάποιους- πήρατε κάποια νομοθετικά ανταλλάγματα, μέσα σ' αυτή την τριετία που κυβερνάτε.

Βέβαια το μόνο που προβάλλει η Νέα Δημοκρατία ως Αντιπολίτευση σ' αυτό το σχέδιο νόμου, είναι ότι η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και ΑΝΕΛ εξυπηρετεί συμφέροντα μικρών συντεχνιών, ενώ η ίδια υπερασπίζεται συμφέροντα μεγάλων πολυεθνικών.

Όσον αφορά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αυξάνονται τα πρόστιμα, με την ίδια λογική που μπαίνουν τα πρόστιμα από το Υπουργείο Περιβάλλοντος ότι δηλαδή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Έτσι κι εδώ όποιος έχει παραπάνω χρήματα και θέλει να δουλέψει με μεγαλύτερη ταχύτητα τα επαγγελματικά του αυτοκίνητα ή επειδή θέλει να πάει για να διασκεδάσει και δεν έχει πρόβλημα, έχει λεφτά και πληρώνει, διότι δεν έχει καμμία διαφορά να πληρώσει 1.000 1.500 ευρώ. Ένας που έχει τα λεφτά να πληρώσει, δεν θα κολλήσει εκεί πέρα.

Δεν είναι ίδιες, βέβαια, όλες οι περιπτώσεις παραβάσεων ούτε φυσικά είναι ίδιες όλες οι περιπτώσεις των ποινών που θα πρέπει να επιβληθούν. Έχετε γνωρίσει κάποιο παιδί το οποίο δεν γνώρισε ποτέ τον πατέρα του, επειδή κάποιος μεθυσμένος οδηγός τον σκότωσε, όταν αυτό ήταν μικρό; Έχετε γνωρίσει κάποιον παραπληγικό, που είναι έτσι από κάποιο ατύχημα και είναι νέος και δεν θα μπορούσε ποτέ να δουλέψει ή να κάνει οικογένεια;

Γι' αυτό ως Χρυσή Αυγή προτείνουμε κάποιες παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας -όπως η παραβίαση του κόκκινου σηματοδότη- να είναι κακουργήματα. Ξέρεις όταν περνάς «με κόκκινο» ότι μπορεί να σκοτώσεις κάποιον. Δεν υπάρχει η δικαιολογία «είδα και δεν ερχόταν κανένας». Δεν κρίνουμε κατά το δοκούν τα κόκκινα φανάρια, τα STOP ή τις προτεραιότητες. Η

οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών θα πρέπει να διώκεται ως κακούργημα. Δεν λέμε να μην πίνει ο κόσμος και να μη γλεντάει. Ας το κάνει. Όμως όταν το κάνει, να μην οδηγεί.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Θα χρειαστώ το πολύ δύο λεπτά παραπάνω, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα την ανοχή σας.

Θα πρέπει άμεσα να υπάρξουν υποχρεωτικά μαθήματα θεωρίας και πράξης. Θα πρέπει να μπει σε θεωρία και πράξη από το δημοτικό. Τα παιδιά οδηγούν ποδήλατα, χωρίς να ξέρουν βασικούς κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Να μπει στο DNA μας από μικρές ηλικίες ότι, όταν για παράδειγμα βλέπεις ένα φανάρι να είναι πορτοκαλί, δεν πατάς γκάζι για να προλάβεις να περάσεις αλλά πατάς φρένο για να σταματήσεις.

Ευθύνη φυσικά φέρουμε και εμείς οι γονείς, όταν οδηγούμε και έχουμε τα παιδιά μέσα στο αυτοκίνητο και βλέπουν τον τρόπο που οδηγούμε.

Η αυστηρότητα των προτάσεών μας είναι λόγω της σφαγής στο ελληνικό οδικό δίκτυο, σε έναν άτυπο εμφύλιο πόλεμο που μαίνεται στο εθνικό δίκτυο και τις επιπτώσεις των απωλειών του στην ελληνική κοινωνία, δεν λέω για την οικονομία, λέω για την κοινωνία.

Το θέμα με τους κινητήρες diesel, κύριε Υπουργέ, να ξέρετε ότι θα σκάσει πολύ σύντομα. Ο κόσμος πήγε και αγόρασε αυτοκίνητα diesel και με τις νέες απαγορεύσεις, δεν θα ξέρει τι να τα κάνει.

Για το μετρό της Θεσσαλονίκης δεν ακούσαμε τίποτα στην αρχή. Μετά κάποιος Βουλευτής ευτυχώς, κάτι είπε. Αρκεί πλέον για τις ανάγκες του αστικού ιστού της Θεσσαλονίκης; Αυτό είχε γίνει για να ολοκληρωθεί το 2005 και το 2006, όχι για να ολοκληρωθεί το 2025.

Τώρα δεν προλαβαίνω να αναφερθώ στα άλλα θέματα που ήθελα για τον Φίλη και την αντισυνταγματικότητα. Ούτως ή άλλως υπάρχει κοινή απόφαση από την Ιερά Σύνοδο και από τον Αρχιεπίσκοπο για φέτος να λειτουργήσει. Θα πρέπει του χρόνου να αλλάξει αυτή τη στάση η Ιερά Σύνοδος.

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω ότι όσο και αν σας φοβίζει, όλα τα μνημονιακά κόμματα, η εθνική ενότητα των Ελλήνων, που φάνηκε πρόσφατα στα μεγάλα συλλαλητήρια, όσο και αν γεμίζετε εντέχνως με «εκρηκτικά» μπάλες ποδοσφαίρου, τίποτα δεν θα πετύχετε. Ο ελληνικός λαός είναι ενωμένος σε κοινό μέτωπο απέναντι σε αντεθνικούς χειρισμούς, σε μνημονιακά κόμματα. Ο ελληνικός λαός, υπερασπιζόμενος την εθνική του ελληνική ταυτότητα, μέρα με τη μέρα βλέπει και καταλαβαίνει ότι ο μοναδικός που εκφράζει αυτή την απλή πατριωτική του σκέψη, είναι οι Έλληνες πατριώτες του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε.

Εγώ λέω να τηρούμε τον χρόνο αν είναι δυνατόν και προς τα κάτω, γιατί έχουμε ονομαστική ψηφοφορία, η οποία θα γίνει γύρω στις 19.00'. Εντάξει; Εγώ κάνω αυτή την έκκληση, για να είμαστε μέσα στα όρια. Εντάξει; Συμφωνήσαμε.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Πολύ φιλόδοξο είναι αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Είπαμε γύρω στις 19.00' ψηφοφορία ηλεκτρονική.

Κύριε Αμυρά, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ θα σας δώσω τώρα περισσότερο χρόνο, διότι δεν θα κάνω χρήση του δωδεκάλεπτου. Θα σας μιλήσω μόνο για τα ταξί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Πόσο χρόνο να βάλω;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Βάλτε μου οχτώ, που είναι και το σήμα του άπειρου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΩΤΑΣ: Τον υπόλοιπο χρόνο του κ. Αμυρά τον θέλω εγώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Η τοποθέτησή μου θα έχει να κάνει με τα ταξί και τα ποδήλατα. Θα ξεκινήσω από το πιο εύκολο και το πιο ευχάριστο, τα ποδήλατα.

Έχω παρακολουθήσει την ανάπτυξη του ποδηλατικού κινήματος στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στην Αθήνα από τα γεννοφάσκια

του τα τελευταία είκοσι χρόνια. Είμαι από τους λίγους που έκαναν ποδήλατο στην Αθήνα. Γι' αυτό οι περισσότεροι παλιοί ποδηλάτες, να το πω έτσι, γνωρίζουμε ο ένας τον άλλον. Διότι αν ήσουν στο Σύνταγμα και έβλεπες στην Πανεπιστημίου κάποιον άλλον ποδηλάτη να κατεβαίνει προς την Ομόνοια, έτρεχες να πας να τον γνωρίσεις και να ανταλλάξεις εμπειρίες, όπως πώς βγαίνει στον δρόμο, ποιες είναι οι ασφαλείς διαδρομές. Αυτό σιγά-σιγά άρχισε να αραιώνει, διότι έγιναν πάρα πολύ οι ποδηλάτες.

Πώς έγιναν πολλοί οι ποδηλάτες, ειδικά στην Αθήνα; Από δύο βασικά βήματα. Το πρώτο ήταν η εισαγωγή του ποδηλάτου στο μετρό. Απαγορευόταν να πάρεις το ποδήλατό σου και να μπεις στο μετρό, στο τελευταίο βαγόνι.

Κάναμε κρούση τότε σε δύο Υπουργούς, στον Υπουργό κ. Δημήτρη Ρέππα και στον Σπύρο τον Βούγια. Και οι δύο ήταν ανοιχτόμυαλοι και πραγματικά το δέχθηκαν, με μια αυτορρύθμιση των ποδηλατιστών και με έναν σωστό τρόπο να μην ενοχλούμε τους επιβάτες τους πεζούς στο μετρό. Και να που το μετρό και ο ηλεκτρικός μας με ωραίο, λελογισμένο τρόπο εξυπηρετεί και τους ποδηλάτες.

Το δεύτερο σημαντικό βήμα ήταν όταν επετράπη σε εμάς του ποδηλάτες να μπαίνουμε στους λεωφορειόδρομους. Είχα πάει τότε που ήταν Υπουργός ο κ. Βορίδης σε εκείνη την μικρή κυβέρνηση των τεσσάρων μηνών και του είχα θέσει το ζήτημα. Και υπέγραψε την υπουργική απόφαση. Και έτσι με ασφάλεια μπορούσαμε, δεδομένου ότι είχαμε πια το νόμιμο δικαίωμα, να κυκλοφορούμε στις λεωφορειοδωρίδες. Ενωώ με την ασφάλεια του να μη μας γράψει κάποιος ή, εν πάση περιπτώσει, να μη μας μιλήσουν άσχημα.

Σήμερα μερικά χρόνια μετά, σχεδόν μία δεκαετία μετά από το φούντωμα της ποδηλατοκίνησης στις μεγάλες πόλεις, πάμε να δούμε το εξής. Πάρα πολλές μικρές πόλεις, ακόμα και χωριά τύπου Στενής Ευβοίας ή κωμοπόλεις τύπου Αμαλιάδας, έχουν καλό δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

Αυτό έγινε χάρη στα χρήματα της Ευρώπης και του Πράσινου Ταμείου. Έγιναν και κάποιες αστοχίες που έβλεπες, ξέρω εγώ, να μην είναι συνδεδεμένα τα ποδηλατικά δίκτυα, οπότε έπρεπε να σταματήσεις, να διασχίσεις λεωφόρους και χίλια δύο, αλλά εν πάση περιπτώσει, μια πρώτη δουλειά έγινε. Σημαντικό.

Θα περίμενε κάποιος ότι το επόμενο βήμα θα είναι –επιτέλους– να δούμε ποδηλατοδρόμους στην Αθήνα. Μόνο ένας υπάρχει στην ουσία, από το Γκάζι στο Φάληρο, το νότιο τμήμα του μεγάλου ποδηλατοδρόμου Κηφισιά - Φάληρο.

Και μάλιστα, θα σας πω και το εξής, μιλάω βιωματικά. Το 2016 ο κ. Μανιάτης του ΠΑΣΟΚ, έτσι τον γνώρισα, με είχε καλέσει και μου είπε: «Πάμε να κάνουμε ποδήλατο να σου δείξω το νότιο τμήμα». Και πήγαμε και έκανα με τον κ. Μανιάτη ποδήλατο, ο οποίος είναι και πάρα πολύ καλός ποδηλάτης, ειρήσθω εν παρόδω, βαστάει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ: Μπράβο!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Μακάρι και εσείς, να σας δω να ανεβείτε σε ποδήλατο. Πρώτα απ' όλα θα γίνετε πιο fit, θα βελτιωθεί και η ψυχολογία σας. Οπότε μην ερωτεύεστε τους ποδηλάτες! Πάμε παρακάτω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ: Το ποδήλατο το ανακαλύψατε πολύ μετά από εμάς στα Τρίκαλα!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Μα, γιατί ακόμα και στο ποδήλατο να διαφωνούμε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ: Δεν διαφωνούμε, συμφωνούμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Α, μπράβο!

Πάμε παρακάτω. Δεν υπάρχουν ποδηλατόδρομοι στην Αθήνα. Καλή βέβαια η διάταξη του άρθρου 27 και των υπολοίπων άρθρων αυτού του νομοσχεδίου για κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση στους ποδηλατοδρόμους και φωτεινή σηματοδότηση, αλλά σε ποιους ποδηλατοδρόμους; Και γι' αυτό, λοιπόν, ρωτάω την ηγεσία του Υπουργείου να μου πει τι θα γίνει με το βόρειο κομμάτι αυτού του μεγάλου ποδηλατοδρόμου, δηλαδή από την Κηφισιά έως το Γκάζι. Τα χρήματα ήταν εξασφαλισμένα μέσω ΕΣΠΑ, γνωστό, δεκαεξίμισι χιλιόμετρα, 9.000.000 ευρώ. Οι περιβαλλοντικές μελέτες αδειοδοτημένες εδώ και τρία χρόνια. Τι έχετε κάνει για την υλοποίηση αυτού του έργου; Θα είναι ένα ση-

μαντικότητας έργο. Και το λέει και το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, οι επιστήμονες της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας, ότι δεν είναι μόνο ότι θα έχει μια ασφάλεια για όσους κινούνται, αλλά θα προτρέψει και πολλούς νέους χρήστες ποδηλάτου να ανέβουν στο ποδήλατο και να κυκλοφορούν με αυτό το μέσο, διότι θα νιώθουν μια μεγαλύτερη ασφάλεια.

Όλα αυτά ίσως να μην έχουν και μεγάλη σημασία, εάν σας πω ότι το ποδηλατοδρόμιο του ΟΑΚΑ παραμένει κλειστό για τους αθλητές λόγω έλλειψης χρηματοδότησης από το Υπουργείο Αθλητισμού της Ποδηλατικής Ομοσπονδίας για το 2017. Και αναρωτιέμαι τι θα σκέφτονται ο Χρήστος και ο Ζαφείρης Βολικάκης, παγκόσμιοι πρωταθλητές, πανελληνιονίκες, με συμμετοχές σε Ολυμπιακούς, εξαιρετικά παιδιά, όταν πηγαίνουν στο ποδηλατοδρόμιο και τους λέει η Ομοσπονδία: «Δυστυχώς, είναι κλειστό για σας».

Στις 20 Απριλίου, τώρα σε λιγότερο από ένα μήνα, θα υπάρχει το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ποδηλασίας, το οποίο είναι προγραμματισμένο να γίνει στο ΟΑΚΑ. Με κλειστό ποδηλατοδρόμιο; Δείτε το, λοιπόν. Αυτά σας τα λέω για να καταλάβετε ότι υπάρχει μια απόσταση μεταξύ της θεωρίας και της πράξης. Καλό είναι να τα συγκρίνουμε αυτά.

Έρχομαι τώρα στα θέματα των ταξί. Πρώτα, απ' όλα να πούμε ότι και οι νέες ρυθμίσεις του ΚΟΚ εξαιρούν τους ταξιτζήδες από την υποχρέωση του να φοράνε ζώνες ασφαλείας. Είμαστε η μοναδική χώρα στον κόσμο που επιτρέπει σε επαγγελματίες οδηγούς να μην φορούν ζώνη ασφαλείας. Τι άλλο να πούμε; Τι να πω τώρα για τον ΚΟΚ; Τι να πω; Ο ταξιτζής εάν συγκρουστεί, έχει ενσωματωμένο airbag μέσα του και θα σωθεί; Οι επιβάτες που κούβαλάνε; Τι συζητάμε;

Λοιπόν, η υπουργική απόφαση, την καταθέτω απλά στα Πρακτικά, γιατί πολλοί συνάδελφοι Βουλευτές, δεν θα την ξέρουν, είναι η 43917 του 2006, όποιος θέλει ας τη δει. Και ας κάνουμε όλοι μαζί μία προσπάθεια να επιβάλουμε και στους επαγγελματίες οδηγούς -δεν είναι μόνο οι ταξιτζήδες, είναι και οι διανομείς, είναι οι φορηγατζήδες που κάνουν πολλές στάσεις- να μην απαλλάσσονται από την υποχρέωση της ζώνης ασφαλείας.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Αμυράς καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και τώρα έρχομαι στο γνωστό θέμα με την «TAXIBEAT» και την «UBER». Άλλο η «TAXIBEAT», άλλο η «BEAT» και άλλο η «UBER». Εμείς καταθέσαμε μία τροπολογία προκειμένου να ξεμπλοκάρουμε το ζήτημα. Και εγώ θα ρωτήσω όλους εσάς, τους αγαπητούς συναδέλφους, τους Βουλευτές και τις Βουλευτίνες: Πώς θα επιλέγατε να στείλετε τα παιδιά σας ασυνόδευτα από το σπίτι σας σε ένα φροντιστήριο, ας πούμε; Βγαίνοντας στον δρόμο και βρίσκοντας ένα ταξί, με έναν ταξιτζή που δεν γνωρίζετε και που δεν ξέρετε ποια θα είναι η διαδρομή και δεν θα μπορούσε να την ελέγξετε στο κινητό σας; Ή να στείλετε τα παιδιά σας ασυνόδευτα με έναν ταξιτζή, το όνομα του οποίου θα γνωρίζετε και τη διαδρομή θα τη βλέπετε on line και θα ξέρετε ανά πάσα ώρα και στιγμή πού βρίσκονται τα παιδιά σας με το ταξί; Αυτό και μόνο νομίζω δείχνει ποια είναι η διαφορά αντίληψης της παραδοσιακής μεταφοράς, με την πιο σύγχρονη που διευκόλυνε η «TAXIBEAT».

Η «TAXIBEAT» δεν είναι μεταφορική εταιρεία. Είναι μια εταιρεία που α) αξιολογεί τους οδηγούς, β) οι οδηγοί αξιολογούνται από τους πελάτες και γ) οι οδηγοί, επίσης, αξιολογούνται τους πελάτες. Όλες οι συναλλαγές γίνονται με πλαστικό χρήμα και άρα δεν υπάρχει θέμα φοροδιαφυγής. Υπάρχει, επίσης, μια ασφάλεια προς τον τουρίστα. Θυμόμαστε εκείνο το περιστατικό, στον σταθμό Λαρίσης, που υπήρχε και φωτογραφία την οποία είχαν βγάλει οι εφημερίδες, με έναν Ιάπωνα τον οποίο είχε βάλει ταξιτζής στο πορτ-μπαγκάζ; Ακόμα και τώρα ακούμε για περιπτώσεις ταξιτζήδων, οι οποίοι όταν παίρνουν από το αεροδρόμιο τουρίστες, τους χρεώνουν διπλά, τριπλά και υπέρδιπλα. Αυτά είναι όλα τελειωμένα με την ηλεκτρονική αυτή πλατφόρμα διασύνδεσης του πελάτη με τον οδηγό ή ιδιοκτήτη ταξί.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Θα ήθελα δυο λεπτά ακόμα, κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ.

Επίσης, συστήματα και πλατφόρμες τύπου «TAXIBEAT» αγκαλιάζονται κυρίως από τους ταξιτζήδες. Δεν είναι τυχαίο ότι από τους δεκαπέντε χιλιάδες ταξιτζήδες της Αθήνας, οι μισοί, οι οκτώ χιλιάδες, είναι συμβεβλημένοι με την «TAXIBEAT». Σε όποιον ταξιτζή κι αν έχω μπει, είτε δουλεύει με «TAXIBEAT» είτε όχι, όλοι μου λένε ότι «μας αρέσει αυτό το σύστημα, γιατί έχουμε εξασφαλισμένη σε μεγάλο βαθμό τη δουλειά μας και επιπλέον αρχίζουμε και αναβαθμιζόμαστε ως επαγγελματίες του κλάδου. Διατηρούμε τα ταξί καθαρά, είμαστε ευγενείς και μας δίνει και κίνητρο η εταιρεία να μάθουμε και μια ξένη γλώσσα ή εν πάση περιπτώσει να μπορούμε να συνεννοούμαστε με τους τουρίστες».

Άρα, η τροπολογία που σας καταθέσαμε θα σας έλεγα ότι έχει βάρος και πρέπει να τη δείτε. Ποια είναι η ουσία της; Είναι αυτό που αναγνωρίζεται, βεβαίως, από τον οποιονδήποτε μη προκατειλημμένο. Δηλαδή ότι η «Taxi Beat» δεν παρέχει υπηρεσία μεταφοράς, αλλά υπηρεσία μεσολάβησης και υπάγεται στον κύκλο των υπηρεσιών της «Κοινωνίας της Πληροφορίας». Όπως ορίζεται από την ευρωπαϊκή οδηγία 31/2000 και το άρθρο 3, στην υπηρεσία η οποία παρέχεται συνήθως έναντι αμοιβής, με ηλεκτρονικά μέσα εξ' αποστάσεως και κατόπιν προσωπικής επιλογής ενός αποδέκτη, τα κράτη-μέλη δεν μπορούν να θέτουν περιορισμούς σε αυτήν την ελεύθερη παροχή της υπηρεσίας της «Κοινωνίας της Πληροφορίας». Άρα, το άρθρο 12 στο σύνολό του, αν δεν γίνει δεκτή η τροπολογία μας, να ξέρετε ότι αντίκειται στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο.

Και πάμε στην «UBER». Δεν χρειάζεται και πολύ σκέψη για την «UBER». Η «UBER» κινείται σε μαύρους χώρους. Κινείται όχι απλά σε γκριζά, αλλά σε κατάμαυρη ζώνη, θα σας πω εγώ. Γιατί έχουμε την απόφαση 434/2015 του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που εκδόθηκε αποκλειστικά για την «UBER» και εκεί λέει ότι «η «UBER» δημιουργεί μια νέα αγορά, συμβάλλεται με μη επαγγελματίες οδηγούς, καθορίζει το κόστος της υπηρεσίας μεταφοράς». Αυτά κάνει η «UBER». Άλλο η «UBER» κι άλλο η «TAXIBEAT». Σας τα λέω, λοιπόν, με καλές προθέσεις, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Ελπίζω να απαντήσετε ειλικρινά ο καθένας -και όλοι μας να απαντήσουμε ειλικρινά μέσα μας και απ' έξω μας- στο ερώτημα «πώς θα επιλέγατε να στείλετε τα παιδιά σας σε έναν προορισμό ασυνόδευτα;». Με την «TAXIBEAT» και οδηγό που τον γνωρίζεις και ανά πάσα ώρα και στιγμή μπορείς να ξέρεις που βρίσκεται ή με έναν οδηγό ταξί ή ιδιοκτήτη, που μπορεί ο άνθρωπος να είναι μια χαρά -δεν λέω-, αλλά δεν έχεις κανέναν έλεγχο, δεν ξέρεις ποιος έχει πάρει τα παιδιά σου, δεν ξέρεις που πηγαίνει το ταξί ανά πάσα ώρα και στιγμή;

Αυτά είχα να σας πω και ελπίζω να ξανασκεφτείτε το ζήτημα και της ενίσχυσης της ποδηλατικής κουλτούρας με πρακτικά έργα, όπως να ολοκληρώσετε τον μεγάλο ποδηλατόδρομο Κηφισιά - Γκάζι, παρά μόνο με θεωρητικές διατάξεις, που λέει να μπει φωτεινός σηματοδότης σε ποδηλατόδρομο, αλλά δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος. Τι να τον κάνω τον φωτεινό σηματοδότη, αν δεν έχω ποδηλατόδρομο;

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χιροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα πέντε μαθήτριες και μαθητές και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Γυμνάσιο Αγίου Κωνσταντίνου Αγρινίου, το δεύτερο τμήμα. Το Αγρίνιο σήμερα έχει την τιμητική του.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο Υπουργός κ. Νίκος Παππάς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Υπουργός Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καταθέτουμε μια τροπολογία, η οποία αφορά τη λειτουργία της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων. Νο-

μίζω ότι είναι μια τροπολογία η οποία την ενισχύει διοικητικά ως προς την αυτοτέλειά της και, βεβαίως, οικονομικά.

Έχει πρόνοιες, οι οποίες νομίζω ότι θα μας βοηθήσουν συνολικά ως πολιτικό σύστημα να μη γίνουμε μάρτυρες φαινομένων που είδαμε κατά το τελευταίο χρονικό διάστημα, είτε φαινομένων απόλυτης απαξίωσης μιας ανεξάρτητης αρχής, όπου διά της διολισθήσεως μέλη παραιτούντο και προφανώς κατέληγαν σε καταστάσεις όπου δεν υπήρχε νόμιμη σύνθεση, είτε φαινομένων δυστυχώς όπου ενεργά κομματικά στελέχη ενδύονταν από το βράδυ έως το πρωί και τον μανδύα του στελέχους μιας ανεξάρτητης αρχής και μάλιστα με πάρα πολύ συγκεκριμένες και αυξημένες ευθύνες. Αυτά, λοιπόν, νομίζω ότι με την τροπολογία που καταθέτουμε κλείνουν ως δυνατότητες και ως ενδεχόμενα.

Πιο συγκεκριμένα, διασαφηνίζεται και ενισχύεται ο χαρακτήρας της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων ως ανεξάρτητης διοικητικής και ρυθμιστικής αρχής με τη σχετική διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Τίθεται ασυμβίβαστο και υφίστανται λόγοι έκπτωσης για τα μέλη της επιτροπής που ασκούν οποιοδήποτε έμμισθο ή άμισθο δημόσιο λειτουργήμα ή δραστηριότητα. Απαγορεύεται, επίσης, η ανάληψη έργου ή εργασίας οποιασδήποτε μορφής που δεν συμβιβάζεται με την ιδιότητα και τα καθήκοντα της ΕΕΤΤ. Δεν μπορεί, δηλαδή, ένας νομικός να είναι στην ανεξάρτητη αρχή και ταυτόχρονα να παρέχει νομικές συμβουλές στην ελεύθερη αγορά για θέματα δικαίου των τηλεπικοινωνιών. Όπως -νομίζω- αντιλαμβάνεται ο καθένας από μας, πρόκειται για μια κραυγαλέα σύγκρουση συμφερόντων, η οποία καλώς ρυθμίζεται.

Βεβαίως, ρυθμίζεται και το φαινόμενο, το προσβλητικό για την πολιτική, των «περιστρεφόμενων θυρών», όπου άνθρωποι έφευγαν από τις ανεξάρτητες αρχές και την επόμενη μέρα προσλαμβάνονταν σε ιδιωτικές εταιρείες για να προσφέρουν υπηρεσίες στον ίδιο κλάδο, τον οποίο μέχρι το προηγούμενο βράδυ υποτίθεται ότι είχαν την ευθύνη να ρυθμίζουν. Τίθεται, λοιπόν, το όριο των πέντε ετών ως απαγορευτικό χρονικό όριο για την απασχόλησή τους στον ιδιωτικό τομέα σε υπηρεσία βεβαίως η οποία να σχετίζεται με την αγορά, με τον κλάδο που εκαλούντο να ρυθμίζουν όταν ήταν μέλη της ανεξάρτητης αρχής. Εάν υπάρξει παράπτωμα, θα υπάρξει πρόστιμο το οποίο ισούται με το δεκαπλάσιο των συνολικών αποδοχών και αποζημιώσεων που έλαβαν ως μέλη της επιτροπής.

Υπάρχουν κάποιες άλλες διατάξεις, οι οποίες απλώς είναι αναγκαίες να εισαχθούν, διότι έχει μεταφερθεί η ευθύνη της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και η αρμοδιότητα από το Υπουργείο Υποδομών στο Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής, το οποίο Υπουργείο Υποδομών τυχαίνει να είναι και το επισπεύδον Υπουργείο τώρα για το νομοσχέδιο το οποίο συζητάει η Ολομέλεια.

Υπάρχει και μια ρύθμιση, η οποία αφορά τη μετοχική σύνθεση της «ΕΡΤ ΝΕΤ», δηλαδή της εταιρείας η οποία είναι ιδιοκτήτης του δικτύου της ΕΡΤ. Γίνεται ο μοναδικός μέτοχος στο Υπουργείο Οικονομικών. Επειδή το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής είναι και ρυθμιστής στην αγορά του δικτύου της τηλεοράσεως, δεν μπορεί να είναι και ιδιοκτήτης, αλλά και να ρυθμίζει.

Νομίζω ότι αυτό είναι ένα πακέτο ρυθμίσεων, το οποίο προήλθε από συζήτηση με τις υπηρεσίες της επιτροπής. Είναι ένα πακέτο, το οποίο ενισχύει τον ρόλο της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και θα της δώσει και τη δυνατότητα να κάνει παρεμβάσεις, ούτως ώστε να προστατεύσει τον Έλληνα καταναλωτή, τα συμφέροντά του, αλλά και γενικότερα το δημόσιο συμφέρον.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Τον λόγο έχει ο κ. Σπартινός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, η συζήτηση αυτού του σχεδίου νόμου στις συνεδριάσεις της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου και η ακρόαση των φορέων που είχαμε ανέδειξαν μερικά πολύ ενδιαφέροντα από πολιτικής άποψης θέματα.

Το πρώτο που θα μπορούσε να σημειώσει ένας αξιόπιστος παρατηρητής είναι η μεγάλη απόσταση θέσεων και προτάσεων από τα ίδια τα κόμματα, κυρίως από τη Νέα Δημοκρατία, για τα ίδια

θέματα, αλλά σε διαφορετικές επιτροπές.

Ενώ στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, στην οποία συμμετέχω και εγώ, που δεν είναι βέβαια νομοπαρασκευαστική, οι τοποθετήσεις όλων των μελών της είναι ομόφωνες ή σχεδόν ομόφωνες, στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου για τα ίδια ζητήματα έχουμε υψηλούς αντιπολιτευτικούς, καταγγελλτικούς τόνους και ανεξήγητες θέσεις. Ή μήπως δεν είναι ανεξήγητες και είναι ευεξήγητες;

Βέβαια, η Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου νομοθετεί, δεσμεύει, δείχνει το πραγματικό πολιτικό πρόσωπο και αναδεικνύει πραγματικά συμφέροντα τα οποία ο καθένας εξυπηρετεί. Δεν είναι πεδίο για ανέξοδες εκθέσεις ιδεών. Είναι βέβαια σαφές ότι ένα μεγάλο μέρος της θεματολογίας του σημερινού σχεδίου νόμου αφορά ευθέως ή έμμεσα ζητήματα οδικής ασφάλειας και προστασίας των πολιτών, όπως είναι για παράδειγμα ο εκσυγχρονισμός του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τα κριτήρια επιβολής προστίμων, η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, η κυκλοφορία των ποδηλάτων, ο έλεγχος των εισαγόμενων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, ο έλεγχος των ΚΤΕΟ και πολλά άλλα που έχουμε συζητήσει και στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

Επίσης, έκανε εντύπωση η ένταση υποστήριξης συγκεκριμένων επιχειρηματικών κλάδων που ήθελαν να κινούνται σε γκριζές φορολογικές και επαγγελματικές ζώνες και η άρνηση να μπουν καθαροί και σαφείς κανόνες άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας, υγιούς ανταγωνισμού, προστασίας όσων κλάδων έχουν πληγεί από αθέμιτες πρακτικές. Αναρωτιέται κανείς αν όλα αυτά είναι τυχαία. Δεν νομίζω.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αυτό το πολύ σημαντικό νομοσχέδιο επιτυγχάνεται να καλυφθούν κενά στην υφιστάμενη νομοθεσία και να διορθωθούν αστοχίες του παρελθόντος. Εκσυγχρονίζεται, όπως είπα και πριν, ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Ορίζεται το θεσμικό πλαίσιο για τη χρήση του ποδηλάτου, ενός μέσου που τα τελευταία χρόνια η χρήση του έχει αυξηθεί και οφείλει η πολιτεία να μεριμνά, τόσο για την ασφάλεια των ποδηλατιστών όσο και για την εύρυθμη και ασφαλή λειτουργία για όλα τα μέσα μεταφοράς.

Αναδιαμορφώνεται το πλαίσιο παραβάσεων με βάση την επικινδυνότητα, τη συχνότητα ατυχήματος, αλλά και την αντικοινωνική συμπεριφορά. Η θέσπιση της παράβασης αντικειμενικής συμπεριφοράς, εκτός του ότι συμβάλλει ιδιαίτερα στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, συμβάλλει επίσης και στην ανάπτυξη της αίσθησης σεβασμού απέναντι στον συμπολίτη και στο περιβάλλον.

Θεσπίζονται εισοδηματικά κριτήρια στην επιβολή των προστίμων ώστε να εξαλειφθούν οι συμπεριφορές του τύπου «παρανομώ και πληρώνω» ή ακόμα χειρότερα «παρανομώ γιατί μπορώ να πληρώνω». Είναι μια θέση που είχε προταθεί και από την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας όπως είπα και προηγουμένως.

Επιπλέον, αυστηροποιείται το θεσμικό πλαίσιο της εισαγωγής μεταχειρισμένων οχημάτων με τη δημιουργία μηχανισμών ελέγχου, ώστε να μπει τέλος σε παράνομα κυκλώματα, προστατεύοντας έτσι τους πολίτες αλλά και τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο αυτό από μερικούς επιτήδειους.

Επίσης, επαναφέρεται το σύστημα ελέγχου των ιδιωτικών ΚΤΕΟ μέσω της «online» πλατφόρμας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών η οποία είχε καταργηθεί ανατιολόγητα από προηγούμενες κυβερνήσεις και ευνοούσε αντικειμενικά τις δυνατότητες αδιαφάνειας στην εκτέλεση των ελέγχων που διενεργούν τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ.

Παράλληλα, δίνεται η δυνατότητα στις περιφέρειες να λειτουργούν τα δημόσια ΚΤΕΟ με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας στην οποία η περιφέρεια θα κατέχει την απόλυτη πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου, ώστε να υπάρχει ευελιξία στην πρόσληψη προσωπικού και θεσπίζεται το ποσό του αντιτίμου για τον περιοδικό και τακτικό έλεγχο οχημάτων στα δημόσια ΚΤΕΟ, με ανταγωνιστικά κριτήρια στην αγορά κάθε περιφέρειας, ώστε να μην βρίσκονται σε μειονεκτική θέση σε σχέση με τα ιδιωτικά.

Επίσης, θεσπίζονται ασυμβίβαστα λειτουργίας ιδιωτικών ΚΤΕΟ με άλλες δραστηριότητες που έρχονται σε σύγκρουση με την ιδιότητά τους ως ελεγκτών οχημάτων.

Όσον αφορά το καυτό θέμα των εταιρειών διαμεσολάβησης -

μεταφοράς επιβατών με την επιβατικά οχήματα δημόσιας χρήσης, είχαμε την ευκαιρία να απολαύσουμε τις αγωνιώδεις προσπάθειες μέρους της Αντιπολίτευσης και κυρίως της Νέας Δημοκρατίας και του εισηγητή της, να υπηρετήσουν πιστά τα συμφέροντα ορισμένων επιχειρήσεων έναντι των συμφερόντων των παραδοσιακών επαγγελματιών του χώρου αλλά και του δημοσίου συμφέροντος.

Μήλησε, λοιπόν, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας για καταστροφή της υγιούς επιχειρηματικότητας, διότι εντάσσουμε τις εταιρείες αυτές, που βεβαίως λειτουργούν επί της ουσίας ως εταιρείες μεταφοράς, στο θεσμικό πλαίσιο που ορίζεται για κάθε τέτοιου είδους επιχείρηση. Θα φορολογούνται και θα ελέγχονται από εδώ και πέρα με τον ίδιο τρόπο με όλες τις άλλες αντίστοιχες επιχειρήσεις και θα πρέπει να ακολουθούν τη σχετική νομοθεσία περί συλλογής και επεξεργασίας προσωπικών δεδομένων. Δηλαδή, η αμερόληπτη στάση και η ίση μεταχείριση από το κράτος ομοειδών εταιρειών για το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας και ορισμένους άλλους θεωρείται καταστροφή της υγιούς επιχειρηματικότητας.

Μήπως μιλάτε, κυρίες και κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, για την επιχειρηματικότητα των κολλητών και των φίλων, μια επιχειρηματικότητα που ενίσχυσε τα κυκλώματα διαφθοράς, που τροφοδότησε τις ανά τον κόσμο offshore των παραδείσων, που στέγνωσε και κατέστρεψε το χρηματοπιστωτικό τομέα με την εκροή κεφαλαίων στο εξωτερικό και τα δάνεια των κολλητών, που χρέωσε τη χώρα δισεκατομμύρια με αποτέλεσμα να οδηγηθούμε σε οικονομική κρίση, χρεοκοπία, μνημόνια, καταστροφή του κοινωνικού ιστού και φτωχοποίηση ενός μεγάλου μέρους των Ελλήνων πολιτών; Τότε, ναι, σε αυτήν την επιχειρηματικότητα εμείς συνειδητά βάζουμε φραγμούς και είμαστε περήφανοι γι' αυτό.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Τελειώνω, σε λιγότερο από μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Μας κατηγορήσατε, επίσης, ότι αγνοούμε τις βασικές αρχές του ηλεκτρονικού επιχειρείν. Εάν κρίνουμε από την επιλογή σας για χρήση της γλώσσας COBOL στη δημιουργία μητρώου οχημάτων, μιας γλώσσας ξεπερασμένης, που απαιτεί μάλιστα και υψηλό κόστος συντήρησης, τότε δεν νομίζω ότι θα πρέπει να νοιώθετε και πολύ περήφανοι για τις δικές σας γνώσεις στον τομέα. Η επόμενη, προχωρημένη βέβαια, πρότασή σας ποια θα είναι; Να δουλεύουμε με FORTRAN; Θα ήταν και αυτό πρόδοος για εσάς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας θα ήθελα να πω πως είναι ιδιαίτερα θετικό που ενσωματώθηκαν από τον Υπουργό και τον Υφυπουργό προτάσεις βελτίωσης του σχεδίου νόμου που προτεínουμε στην επιτροπή τόσο Βουλευτές από όλες τις πτέρυγες όσο και φορείς που συμμετείχαν κατά τη συνεδρίαση ακρόασης των φορέων, απόδειξη του πραγματικού διαλόγου που έγινε αυτές τις μέρες μεταξύ όσων τον θέλησαν αυτόν τον διάλογο, αλλά και με την κοινωνία πέρα από προκατασκευασμένες αντιδράσεις και υστερόβουλες αντιπολιτευτικές κορώνες.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Τον λόγο έχει ο κ. Μαυρωτάς από το Ποτάμι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΩΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητάμε το νομοσχέδιο το οποίο έχει να κάνει με τις μεταφορές και επειδή επτά λεπτά σίγουρα δεν αρκούν για να αναφερθώ στα περισσότερα από τα εννήντα άρθρα του, επιτρέψτε μου να σταθώ σε δύο ζητήματα τον έλεγχο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που είναι καθοριστικό στοιχείο της οδικής μας συμπεριφοράς και για τη διαμάχη που έχει ξεσπάσει με τις υπηρεσίες παροχής μεταφορικού έργου και τις προεκτάσεις της.

Να ξεκινήσω λέγοντας ότι κανονικά θα πρέπει να μιλάμε όχι γενικά για μεταφορές απλά έτσι, αλλά για νομοσχέδιο περί βιώσιμης κινητικότητας. Δεν θα σταθώ τόσο πολύ στα θέματα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας εάν είναι σωστά τα πρόσημα ή όχι, κ.λπ., και αν πρέπει να συναρτώνται με την οικονομική κατάσταση. Ακόμα και η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής έχει ενστάσεις σε αυτό. Τα ανέπτυξε αυτά όλα και ο εισηγητής μας και

ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος πριν από λίγο. Θα σταθώ σε κάτι άλλο. Ότι και να νομοθετούμε, όσο αυστηρές διατάξεις και να βάζουμε, εάν δεν υπάρχει έλεγχος για την υλοποίηση της νομοθεσίας, είναι λόγια του αέρα ή μάλλον είναι νόμοι του αέρα.

Δείτε, παραδείγματος χάριν, τα φαινόμενα αθλητικής βίας, τον αντικαπινοτικό νόμο τον αγαπημένο μου, την οδηγική συμπεριφορά. Σκεφτείτε: Γιατί δεν γίνονται επεισόδια στα ευρωπαϊκά παιχνίδια των ομάδων; Γιατί δεν ντουμανιάζουν τα καφενεία οι Έλληνες θεριακλήδες στο εξωτερικό; Γιατί δεν κάνουν μαγκιές στους δρόμους, όταν βρίσκονται στις άλλες χώρες;

Διότι εκεί δεν έχουν την αίσθηση του ακαταδίωκτου όπως εδώ, αλλά εκεί πέρα υπάρχει ουσιαστικός έλεγχος και αστυνόμευση. Εδώ ούτε καν κάμερες κυκλοφορίας για τον έλεγχο των λεωφορειοδρόμων δεν σηκώνει ο περήφανος τράχηλος του Έλληνα, που θεωρεί τον δρόμο τσιφλίκι του.

Δεν αρκεί, λοιπόν, μόνο ένας πιο αυστηρός Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά και αποτελεσματικότερος έλεγχος από την Αστυνομία με την βοήθεια βέβαια και της τεχνολογίας, που την έχουμε αδρανοποιήσει πλήρως στο όνομα μιας επίπλαστης υπερευαισθησίας.

Όμως, πραγματική ευαισθησία είναι να αποτρέπεις κάποιον από αντικοινωνική συμπεριφορά στον δρόμο.

Επιτρέψτε μου να πάω τώρα στο κομμάτι του νομοσχεδίου στη λεγόμενη διαμεσολάβηση μεταφοράς, το κομμάτι που αφορά την «BEAT», την πρώην «TAXIBEAT», την «UBER» κ.λπ.. Εδώ -νομίζω ότι τα άκουσα και από τις ομιλίες προηγούμενων- το νομοσχέδιο βάζει μήλα και πορτοκάλια στο ίδιο καλάθι. Το ακούσαμε και από άλλους.

Άλλο είναι η «BEAT» που χρησιμοποιεί τον υπάρχοντα στόλο ταξί για τη διαμεσολάβηση και άλλο η «UBER» που δημιουργεί τον δικό της στόλο κι εκεί σίγουρα χρειάζεται μια οριοθέτηση το πεδίο, όπως έχει γίνει και σε άλλες χώρες ή προσπαθεί να γίνει τουλάχιστον. Είναι σαν να συγκρίνεις για παράδειγμα την booking.com, που αποτελεί μια εταιρεία διαμεσολάβησης για δωμάτια σε υπάρχοντα ξενοδοχεία και ενοικιαζόμενα με την πλατφόρμα airbnb που έχει απλούς ιδιώτες μέσα.

Το καθεστώς για την «UBER» και την airbnb χρειάζεται ρύθμιση και αυτό γίνεται σε όλες τις χώρες, καθώς πρόκειται για ένα ανοιχτό ζήτημα, τις υπηρεσίες διαμοιραζόμενης οικονομίας, όπως λέγεται, ώστε να διασφαλίζονται οι συνθήκες ανταγωνισμού με ίσους όρους και με τους συμβατικούς παρόχους.

Όμως, η «BEAT» τι δουλειά έχει με αυτά; Είναι η «BEAT» εταιρεία παροχής μεταφορικού έργου; Είναι σαν να λέτε ότι η «AIR-TICKETS» -και φαντάζομαι ότι όσοι χρησιμοποιείτε συχνά αεροπορικά ταξίδια σίγουρα την ξέρετε- είναι μια αεροπορική εταιρεία ή σαν να λέτε ότι το efood.gr, που είναι μία ηλεκτρονική πλατφόρμα διαμεσολάβησης για παραγγελίες φαγητού, είναι ένα εστιατόριο.

Και είναι απορίας άξιο που το Υπουργείο θεωρεί την «BEAT» εταιρεία μεταφορικού έργου, προφανώς παρακινούμενο από το συνδικάτο αυτοκινητιστών ταξί που τη βλέπουν, κακώς, ως κάτι εχθρικό. Αν μάλιστα ήμουν Πρόεδρος στο συγκεκριμένο συνδικάτο, θα έλεγα στον Υπουργό όχι να βάζει εμπόδια αλλά να τη διευκολύνει γιατί θα τη θεωρούσα σύμμαχο, καθώς αυξάνει το μερίδιο αγοράς των ταξί στο μεταφορικό έργο.

Είναι μια ελληνική καινοτομία που πουλήθηκε σε έναν κολοσσό της αυτοκινητοβιομηχανίας στην «DAIMLER» κι έκανε μόδα την εύκολη χρήση ταξί, σε μια εποχή που -το υπενθυμίζω- η νεολαία και η κοινωνία γενικότερα περνάει όλο και περισσότερο από την ιδιοκτησία στη χρήση των υπηρεσιών.

Η «BEAT» ήταν το σωστό εργαλείο τη σωστή στιγμή, ώστε η χρήση των ταξί να αναβαθμιστεί, να αναπτυχθεί μία σχέση εμπιστοσύνης, ευκολίας, ποιότητας και ασφάλειας, ώστε η αγορά αυτοκινήτου ή η ενοικίαση αυτοκινήτου για τις καθημερινές μετακινήσεις να φαντάζει πολυτέλεια όταν υπάρχει μια εύκολη και ασφαλής πρόσβαση σε ταξί. Αντί αυτού είδαμε στην επιτροπή, στην ακρόαση των φορέων, μία κανονική ανάκριση του εκπροσώπου της «BEAT» από τον Υπουργό, ανάκριση ως υπόπτου για το έγκλημα της καινοτομίας.

Τι κρύβεται λοιπόν από πίσω; Κατά τη γνώμη μου, κρύβεται ο μπαμπούλας της αξιολόγησης που κάποιοι θέλουν να την απο-

φεύγουν όπως ο διάβολος το λιβάνι. Και η Κυβέρνηση δεν τους χαλάει χατίρι. Το βλέπουμε στην παιδεία, το βλέπουμε στη δημόσια διοίκηση.

Η αξιολόγηση για την Κυβέρνηση είναι όπως το μπουρουνέλαιο, κάτι που την αναγκάζουν οι Ευρωπαίοι να το πιει, το βάζει στο στόμα και όταν δεν κοιτάζουν, γυρνάει από την άλλη και το φτύνει. Είτε προσποιείται ότι κάνει αξιολόγηση για τα μάτια του κόσμου ή δεν κάνει καθόλου, όπως στην εκπαίδευση με το νομοσχέδιο που βλέπουμε να έρχεται για τις διάφορες δομές εκπαίδευσης.

Για να γυρίσουμε στα του νομοσχεδίου, πιστεύω ότι το έγκλημα της «BEAT» είναι ότι επιτρέπει την αξιολόγηση του οδηγού, κάτι που για μερικούς είναι ανεπίτρεπτο. «Από πού κι ως πού ο πολίτης να επιλέγει;», ακούστηκε. «Τι είμαστε; Κορίτσια στη βιτρίνα;».

Δεν νομίζω ότι αυτό απηχεί την άποψη όλων των επαγγελματιών που παρέχουν υπηρεσίες, είτε ταξιτζήδες είτε δάσκαλοι είτε καθηγητές είτε δημόσιοι υπάλληλοι. Αυτός που τον ενδιαφέρει η δουλειά του, που του αρέσει η δουλειά του, θέλει να βελτιώνεται.

Ο προοδευτικός, ο δημιουργικός ο οποίος θέλει να εξελισστεί, να βελτιώνεται δεν φοβάται να αξιολογηθεί. Αυτός που φοβάται να αξιολογηθεί είναι αυτός που είναι βολεμένος με αυτά που κάνει. Δεν θέλει κάποιους να προσπαθούν περισσότερο και να χαλάνε την πιάτσα. Οι λιγότερες δυνατός απαιτήσεις, η λιγότερη προσπάθεια που οδηγεί στο «όλοι το ίδιο είναι», χαλάει όταν υπάρχει αυτή η αξιολόγηση.

Όμως, όταν η αξιολόγηση έχει συνδεθεί στο μυαλό ορισμένων με την τιμωρία και όχι με την εξέλιξη και κάποιος έχουν σοβαρές ευθύνες γι' αυτό, τότε μοιραία η αξιολόγηση γίνεται συνώνυμο της τιμωρίας αντί να είναι συνώνυμο της βελτίωσης.

Σχετικά με την τροπολογία για τους καθηγητές σε πρότυπα πειραματικά σχολεία –και κλείνω σιγά-σιγά, κύριε Πρόεδρε– ο Υπουργός είπε τη μισή τροπολογία. Αnéφερε τις μεταθέσεις των εκπαιδευτικών που είναι όντως στη σωστή κατεύθυνση. Για την παράταση της θητείας, όμως, –για την οποία δεν αναφέρθηκε ο Υπουργός– η Κυβέρνηση προφανώς έχει στο μυαλό της ό,τι είχε κάνει με τα Συμβούλια Ιδρύματος στα ΑΕΙ. Όταν θέλει να εκφυλιστεί ένας θεσμός, δεν τον λειτουργεί κανονικά, με βάση τους νόμους, αλλά δίνει παρατάσεις θεωρώντας τον θνησιγενή.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Θέλω μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Τα φέρνει μαζί, όμως, και τις μεταθέσεις και την παράταση θητείας σε ένα πακέτο, ώστε να μην μπορούμε να ψηφίσουμε το ένα και να καταψηφίσουμε το άλλο.

Κλείνοντας, στις συγκεκριμένες διατάξεις που αναφέρθηκαν για την «BEAT» και όχι για την «UBER», που είναι άλλη περίπτωση –όπως πολύ καλά έχουν πει και οι συνάδελφοί μου– έχουμε από τη μία μεριά την καινοτομία, την επιλογή και από την άλλη τα συντηρητικά αντανάκλαστικά μιας κατεστημένης νοοτροπίας. Δεν είμαστε «Beat». Είμαστε με τους πολίτες και με τις καλύτερες υπηρεσίες προς αυτούς.

Μεταξύ, λοιπόν, συντήρησης και προόδου με το δικό μου σκεπτικό και όχι με τα στερεότυπα που έχουν καλλιεργηθεί ότι τάχα προοδευτικός είναι ο αριστερός και συντηρητικός είναι ο δεξιός, η Κυβέρνηση στο συγκεκριμένο θέμα διάλεξε στρατόπεδο. Και αυτό σίγουρα δεν είναι το στρατόπεδο με την προοδευτική σημαία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Και εμείς.

Τον λόγο έχει ο κ. Ανδρέας Κατσανιώτης.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα μιλάμε για ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο για να πραγματοποιηθεί θα χρειαστεί διακρίσεις είκοσι υπουργικές αποφάσεις, τριάντα κοινές υπουργικές αποφάσεις και δεκαπέντε καινούργιες ηλεκτρονικές πλατφόρμες. Και δεν λέμε ότι όλα αυτά θα τα κάνει ένα οποιοδήποτε Υπουργείο. Μιλάμε για το συγκεκριμένο Υπουργείο.

Είναι το Υπουργείο που εδώ και τρία χρόνια ακύρωσε τον δια-

γωνισμό Πατρών - Πύργου. Τον έκανε οκτώ κομμάτια. Μας έλεγε πριν τρία χρόνια, ότι πολύ σύντομα θα ξεκινήσει. Ο Υπουργός μας καλούσε για ούζα στην Πάτρα για να μας πει πώς θα ξεκινήσει. Το έκανε οκτώ εργολαβίες και τρία χρόνια μετά δεν έχει πείσει ούτε μια φτυαριά χαλίκι σε αυτόν τον δρόμο.

Είναι ο Υπουργός που έταζε μελέτες για νότια χάραξη, που φυσικά κανείς δεν είδε. Είναι ο Υπουργός που τώρα τάζει στους «θαγενείς» της Αχαΐας βύθιση του τρένου από τη μία άκρη μέχρι την άλλη. Είναι φυσικά μελέτες που δεν έχουν γίνει ποτέ. Άρα, αυτός ο Υπουργός που δεν μπορεί να κάνει ένα τόσο σημαντικό έργο για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, θα κάνει διακρίσεις είκοσι υπουργικές αποφάσεις.

Όσον αφορά την εμπειρία της Κυβέρνησης για το κομμάτι της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης, της εισαγωγής της τεχνολογίας στη δημόσια διοίκηση, τη διαφάνεια, το μόνο που έχει να επιδείξει τα τρία χρόνια είναι τους ηλεκτρονικούς πλειστηριασμούς, τίποτα άλλο.

Μπαίνοντας στην ουσία, στα δύο κομμάτια αυτού του νομοσχεδίου, που είναι τα επίμαχα, προσπαθούμε να ξεκαθαρίσουμε τα αυτονόητα, γιατί δυστυχώς σε αυτήν τη χώρα με αυτήν την Κυβέρνηση και με αυτόν τον Υπουργό δυσκολευόμαστε να καταλάβουμε τα αυτονόητα.

Μεταφορικό έργο στην Ελλάδα εκτελούν βάσει του νόμου πολύ συγκεκριμένες κατηγορίες. Είναι τα ταξί από τη μία πλευρά, είναι τα ταξιδιωτικά γραφεία και είναι και οι εταιρείες ενοικιάσεως αυτοκινήτων. Αυτοί εκτελούν μεταφορικό έργο.

Πέρα απ' αυτό υπάρχουν κάποιες ηλεκτρονικές πλατφόρμες που στην ουσία έρχονται και διευκολύνουν τους πελάτες να βρουν ταξί τον ώρα που θέλουν και όπου θέλουν, τηρώντας απόλυτα τον νόμο.

Στην ουσία δημιουργείται μια νέα ηλεκτρονική πιάτσα ταξί. Γιατί αυτό χρειαζόμαστε, οι ανάγκες αλλάζουν. Κάποτε σταματούσαμε στον δρόμο, μετά περάσαμε στα ραδιοταξί. Ευτυχώς είμαστε στην εποχή της ηλεκτρονικής επανάστασης.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΛΥΚΟΥΔΗΣ**)

Από εκεί και πέρα αν υπάρχει μία γκρίζα περιοχή, μια περιοχή που στην ουσία κάποιος παρανομούν και χρησιμοποιούν κενά του νόμου για να υποκλέψουν μεταφορικό έργο από τα ταξί, γιατί η Κυβέρνηση δεν προχωρά στη σύλληψή τους; Η σύλληψη των οδηγών που έγινε βάσει ποινών νόμων έγινε; Έγινε βάσει νόμων που έφερε αυτή η Κυβέρνηση ή η προηγούμενη κυβέρνηση; Η προηγούμενη κυβέρνηση.

Άρα, αυτό που κάνουμε είναι πίσω από μια γκρίζα ζώνη και πίσω από μια ομίχλη να τα βάζουμε με την τεχνολογία. Ο κ. Σπύρτζης τα πολιτικά γράμματα τα έμαθε στο παλαιό ΠΑΣΟΚ, όπως ο ίδιος λέει. Θα σας θυμίσω τον Υπουργό Τύπου, τον αείμνηστο Μαρούδα. Όταν του είχαν πει τότε ότι θα εκπέμπουν ιδιωτικά κανάλια, είχε πει «θα τα απαγορεύσω». Όταν του είπαν ότι θα εκπέμπουν δορυφορικά, είχε πει «θα ρίξω τους δορυφόρους». Τα γράμματα τα έμαθε από εκεί ο κ. Σπύρτζης.

Πραγματικά πρέπει να απαντήσουμε στο ερώτημα ποιος θέλουμε να πάει με ασφάλεια το παιδί μας σπίτι. Το ταξί. Δεν μας ενδιαφέρει η πλατφόρμα. Και με την «BEAT» ή με οποιαδήποτε άλλη πλατφόρμα, το παιδί μας σπίτι το πηγαίνει ένα ταξί. Αυτό που πρέπει να πούμε –και είναι η γλώσσα της αλήθειας– είναι να κάνουμε τα ταξί καλύτερα, να δώσουμε εργαλεία στους ανθρώπους που ασκούν αυτό το επάγγελμα να νικήσουν τον φόβο τους.

Αυτό που κάνετε είναι να τους μεγαλώνετε τον φόβο, απειλώντας ή δημιουργώντας νέους εχθρούς. Πραγματικά εγώ πήγα και μίλησα με αρκετούς ταξιτζήδες στην Πάτρα. Είναι ο φόβος για το άγνωστο, ο φόβος για το νέο και η ομίχλη που δημιουργεί για να δημιουργήσει εχθρούς ο Υπουργός.

Αυτό που πρέπει να κάνουμε και αυτό που πρέπει να δούμε είναι εργαλεία έτσι ώστε πραγματικά τα ταξί να αναβαθμιστούν. Αυτό που έχουμε στο μυαλό μας πάντα, όταν μιλούμε για προσωπική μεταφορά, είναι το ταξί. Εργαλεία καλό είναι να υπάρχουν. Εργαλεία θα έρθουν και άλλα. Δεν μπορούμε να σταματήσουμε την τεχνολογία. Δεν πρέπει να σταματήσουμε την τεχνολογία.

Στην Ελλάδα ο νόμος είναι ξεκάθαρος, ο νόμος λέει ότι για τρεις ώρες μπορείς να νοικιάζεις αυτοκίνητο με οδηγό ή να νοικιάζεις από το τουριστικό γραφείο οδηγό. Είναι ξεκάθαρος. Αν χρησιμοποιείται αυτό το κομμάτι και περνάει σε κριζες περιοχές, είναι κομμάτι που πρέπει να το λύσει η πολιτεία. Άρα, θα πρέπει, επιμένω, να δώσουμε εργαλεία στους ταξιτζήδες να γίνουν καλύτεροι. Θα πρέπει να τελειώνουμε με αυτήν τη μάχη οπισθοφυλακής, ότι θα ρίξουμε τους δορυφόρους. Οι δορυφόροι δεν θα έρθουν.

Η χώρα έχει ανάγκη την τεχνολογία, η χώρα έχει ανάγκη την καινοτομία. Αυτό που όλοι θα πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας είναι ότι με ασφάλεια θα πηγαίνει στο σπίτι το παιδί με ένα καλό, αναβαθμισμένο ταξί, το οποίο θα χρησιμοποιεί τεχνολογίες, έτσι ώστε να μπορούμε να ξέρουμε πραγματικά που είναι.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Κωνσταντίνου.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, πέσατε έξω σε μία ώρα. Είπατε ότι δεν έχετε εικόνα για τροπολογίες, αλλά ήρθε ο κ. Παππάς και κατέθεσε νέα τροπολογία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είχε κατατεθεί.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Το πρωί.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Συγγνώμη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να σας πω το εξής για την τροπολογία που είχε καταθέσει, την εκπρόθεσμη, ο κ. Παππάς: Εγώ συμφωνώ πάρα πολύ με αυτήν την τροπολογία. Βάζει ασυμβίβαστα ότι κάποιος που είναι στην Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών δεν μπορεί να είναι μετά, παραδείγματος χάριν, δικηγόρος σε οποιαδήποτε άλλη εταιρεία για πέντε χρόνια και οτιδήποτε. Αναρωτιέται η κ. Θάνου από Πρόεδρος του Αρείου Πάγου μπορεί να είναι στο Γραφείο του Πρωθυπουργού; Αναρωτιέμαι και το θέτω ως ερώτημα.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να βάλω ένα θέμα. Εμείς πραγματικά εντοπίσαμε πριν λίγο καιρό δυο προβλήματα που αφορούσαν την απορρόφηση του ΕΣΠΑ. Ένα από τα θέματα είναι οι δημόσιες συμβάσεις τις οποίες είχαμε καταθέσει. Εύχομαι και ελπίζω να λυθούν για να προχωρήσουμε.

Όμως, θα μου επιτρέψετε σήμερα να ασχοληθώ με μια μικρή τροπολογία η οποία είναι έξι γραμμές, αλλά είναι πολύ σπουδαία, διότι αναδεικνύει το πρόβλημα της χώρας, δείχνει υποκρισίες και πώς η χώρα δεν μπορεί να προχωρήσει μπροστά και χρειάζονται πέντε ολόκληρα χρόνια για να υπογραφεί μια σύμβαση ΣΔΙΤ. Αυτό είναι ίσως το πρόβλημα της χώρας τα τελευταία χρόνια!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα σκουπίδια –και το ξέρετε όλοι– παράγουν πλούτο, αν τα αξιοποιήσουμε. Θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι όλα τα ΣΔΙΤ, τα οποία ήταν να προχωρήσουν, δηλαδή Δυτικής Μακεδονίας, Πελοποννήσου, Ηλείας, Σερρών, Ηπείρου, καθώς και αυτά που είχαν προχωρήσει, Αιτωλοακαρνανίας, Αχαΐας, Αττικής και Κέρκυρας, έγιναν όλα από το 2009 έως το 2011 και συνεχίστηκαν. Είχαν προϋπολογισμό 1,7 δισεκατομμύριο ευρώ. Δηλαδή, τι έδιναν; Ήταν ένας πραγματικός πυλώνας ανάπτυξης: Προστατεύαμε το περιβάλλον και τους υδάτινους πόρους, υπήρχαν ευεργετικές συνέπειες για τον τουρισμό και τον αγροτικό τομέα και, βεβαίως, νέες θέσεις εργασίας.

Κύριοι Υπουργοί, γι' αυτό τον λόγο να ξέρετε ότι θα βάλουμε και ονομαστική ψηφοφορία. Θα έχει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον.

Θα αναφερθώ στο συγκεκριμένο έργο ΣΔΙΤ Πελοποννήσου. Δεν έχω δει κανέναν, ελπίζω να μιλήσουν και οι Βουλευτές Πελοποννήσου γι' αυτό το θέμα.

Στις 30 Ιουλίου 2013 αναδεικνύεται μειοδότης η «ΤΕΡΝΑ» για τη διαχείριση απορριμμάτων σκουπιδιών Πελοποννήσου. Τότε γίνεται μια μεγάλη εκδήλωση στην Τρίπολη με τον κ. Μανιάτη, τον κ. Χατζηδάκη, τον κ. Μηταράκη. Τότε λέει ο κ. Χατζηδάκης ότι είναι πολύ σημαντικό έργο, πρέπει να προχωρήσει και λύνουμε όλα τα προβλήματα σιγά-σιγά.

Τον Ιούλιο του 2014 από το ΥΠΕΚΑ έχουμε την έκδοση απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων. Τότε, όλο αυτό τον καιρό, ο ΣΥΡΙΖΑ έλεγε ότι το έργο είναι φαραωνικού τύπου, το οποίο έχει γίνει με σκανδαλώδη σύμβαση με γνωστούς κατασκευαστές. Και έρχεται το 2015 ο κ. Τσιρώνης και η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και λέει ότι αυτό το έργο δεν μπορεί να προχωρήσει. Και τι κάνει ουσιαστικά; Γιατί έχει αξία αυτό.

Παίρνει την αρμοδιότητα από την περιφέρεια –οι Υπουργοί θα το ξέρουν εδώ, δεν είναι και άλλοι– και λέει ότι η αρμοδιότητα αυτή δεν έχει ξαναγίνει ποτέ στον κόσμο. Με την τροπολογία των τριών σειρών σήμερα ξαναδίνει την αρμοδιότητα στην Περιφέρεια Πελοποννήσου! Τσιρώνης την παίρνει, Σκουρλέτης την φέρνει!

Τώρα, το σημείο αυτό έχει πάρα πολύ ενδιαφέρον: Ο κ. Φάμελλος, που υπογράφει σήμερα τη διαδικασία αυτή, τι λέει εκείνη την ημέρα; Λέει ότι είναι πολύ σωστή η τροπολογία του κ. Τσιρώνη.

Μοίραζαν την Ελλάδα σε πακέτα για να κάνουν μεγάλα εργοστάσια! Η εταιρεία, που είχε πάρει τον διαγωνισμό, είναι η ίδια που θα συνεχίσει το έργο. Γι' αυτούς λέγατε;

Πάμε παρακάτω. Το δυστύχημα, όμως, είναι –και εδώ συγχωρείστε με– ότι έρχεται και η Νέα Δημοκρατία και αυτή τη διάταξη την ψηφίζουν και ο ΣΥΡΙΖΑ και η Νέα Δημοκρατία. Δηλαδή, αυτό που ο κ. Χατζηδάκης έλεγε ότι είναι φοβερό έργο, ερχόταν μαζί με τον κ. Τσιρώνη και το καταδίκαιζαν, το κατήγγειλαν. Και σήμερα, μετά από πέντε χρόνια, στα οποία χάσαμε πόρους, θέσεις εργασίας, χρόνο, έρχεστε χωρίς ντροπή, σε ένα λεπτό, μαζί με τον κ. Σκουρλέτη και λέτε «προχωράμε αυτή τη διαδικασία».

Θέλω να σας δείξω κάτι. Το 2007, όταν είχε κάνει τη διαπραγμάτευση η Κυβέρνηση –και καλώς έκανε, κατά την άποψή μου– τι έλεγε ο ΣΥΡΙΖΑ; Θα ψάχνουμε να κρυφτούμε, έλεγαν, στην Πελοπόννησο –το δείχνω, αν και δεν υπάρχει κανείς από την Πελοπόννησο– εάν υπογραφεί η σύμβαση για τα σκουπίδια. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Οδυσσεύς Κωνσταντινόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Καταθέτω όμως –γι' αυτό είμαστε περήφανοι ως Δημοκρατική Συμπράταξη, γιατί τότε ξεψηφίσατε και σήμερα ψηφίζετε– τη δική μου επιστολή, του Γιάννη Μανιάτη και του Λεωνίδα Γρηγοράκου, όπου λέμε ότι σύντομα θα έρθετε στον δρόμο που επιλέξαμε.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Οδυσσεύς Κωνσταντινόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα επιστολή, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Καταθέτω, επίσης, την ερώτησή μας για το κόστος των σκουπιδιών. Μας απάντησε ο κ. Φλαμπουράρης και παραδέχεται όλα αυτά που λέγαμε. Το καταθέτω και αυτό.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Οδυσσεύς Κωνσταντινόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, χωρίς ίχνος ντροπής κάνετε όλα αυτά που κάνετε. Ξέρετε, σήμερα θέλουμε να δούμε εάν θα ψηφίσετε όλοι –έχει πολύ μεγάλη σημασία– αυτές τις έξι σειρές, που είναι το πραγματικό πρόβλημα της χώρας, στο οποίο στοχοποιούμε επιχειρηματίες και έργα, μόνο και μόνο για να κερδίσουμε λίγο κομματικό χρόνο και φθάνετε σήμερα όλοι να αποδεχθείτε αυτή τη σύμβαση.

Και θέλω να σας πω, κύριε Υπουργέ, γιατί ήσασταν στο τελευταίο αναπτυξιακό συνέδριο, ότι αυτή η σύμβαση δεν είναι του κ. Τατούλη. Ο κ. Τατούλης δεν έχει δική του σύμβαση. Άλλωστε, μπορεί να σας πει για τον κ. Τατούλη πάρα πολλά ο Γενικός σας Γραμματέας, που υπήρξε και αντιπεριφερειάρχης του. Και μη σας κολακεύει που σας είπε δημόσια ότι θα πάρετε δεύτερη κυβερνητική θητεία. Τα λέει σε όλους.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε συνάδελφε, ο-

λοκληρώστε παρακαλώ.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δέκα λεπτά, κύριε Πρόεδρε, όπως και οι προηγούμενοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Είστε στα εννιά λεπτά.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Το ΣΔΙΤ δεν ανήκει σε κανέναν. Ανήκει στον κόσμο, στους αγρότες, στον τουρισμό, ανήκει σε όλη την Πελοπόννησο, που πρέπει και το αξίζει να γίνει.

Και επειδή, κύριοι, φθάνουμε σήμερα να τελειώνει ένα μεγάλο θέμα, το οποίο ξεκίνησε το 2013, στο οποίο ΣΥΡΙΖΑ και μετά δυστυχώς η Νέα Δημοκρατία, καταψήφισαν αυτό το μεγάλο έργο, όχι ως έργο προσωπικό, αλλά ως μεγάλο έργο αναπτυξιακό. Είμαστε εδώ περήφανοι σήμερα, ως Δημοκρατική Συμπράταξη, γιατί όλα τα ΣΔΙΤ ξεκίνησαν το 2009 έως το 2012. Είμαστε περήφανοι, γιατί μέχρι και το 2012 υπεγράφησαν και είμαστε ακόμα περήφανοι, γιατί δεν κάναμε ούτε ένα βήμα πίσω για να προχωρήσει η χώρα προς την ανάπτυξη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Δημοκρατικής Συμπράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ο Υπουργός κ. Σπίρτζης έχει τον λόγο, για να κάνει νομοτεχνικές βελτιώσεις.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα αναφερθώ στις τροπολογίες που γίνονται δεκτές. Σας διαβάω τους αριθμούς και αναπτύσσω μερικές απ' αυτές.

Είναι η τροπολογία με αριθμό 1512/10 του Υπουργείου Οικονομικών και αφορά τις «Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου Ανώνυμος Εταιρεία».

Είναι η τροπολογία με αριθμό 1522/17 του Υπουργείου Εσωτερικών με θέμα τη διάθεση πιστώσεων από ΚΑΠ στους ΟΤΑ για πυροπροστασία.

Είναι η τροπολογία με αριθμό 1523/18 του Υπουργείου Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων για την εκ νέου ρύθμιση θεμάτων υπηρεσιακής κατάστασης του εκπαιδευτικού προσωπικού των Πρότυπων και Πειραματικών Σχολείων.

Επίσης γίνεται δεκτή η τροπολογία με αριθμό 1526 του Υπουργείου Υγείας, με θέμα την αποσαφήνιση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος οικοπέδου το οποίο περιέρχεται μετά από πάρα πολλά χρόνια στο Γενικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης «Άγιος Παύλος».

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1527 του Υπουργείου Εσωτερικών, με θέμα τη ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εσωτερικών.

Επίσης, γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 1531 για τον επανακαθορισμό της διαδικασίας έκδοσης οικοδομικών αδειών επί ακινήτων ιδιοκτησίας ή διαχείρισης της «ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.».

Η βουλευτική τροπολογία με γενικό αριθμό 1529 και ειδικό 23, με θέμα πρόσθετη αποζημίωση για έργα εξωστρέφειας από πό-

ρους εκτός κρατικού προϋπολογισμού, γίνεται δεκτή.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1525 και ειδικό 19, όπου πρόκειται για τροποποιήσεις στον ν.4412/16. Πρόκειται για πολύ σημαντικές ρυθμίσεις και για την ωρίμανση του έργου. Η τροπολογία αυτή είναι επίσης βουλευτική και γίνεται δεκτή.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1519 και ειδικό 16, που αφορά το ελάχιστο μίσθωμα στα ΕΙΧ. Η τροπολογία αυτή είναι επίσης βουλευτική και είναι Βουλευτές άνω των δύο κομμάτων που την υπογράφουν. Γίνεται επίσης δεκτή.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1513 και ειδικό 11 για την παράταση λειτουργίας συνεργείων του άρθρου 22 του π.δ.78/1988, του κ. Σιμορέλη, επίσης γίνεται δεκτή.

Τέλος, η τροπολογία με γενικό αριθμό 1532 για το πρόγραμμα δρομολογίων ΟΑΣΘ, του κ. Τριανταφυλλίδη, γίνεται επίσης δεκτή.

Θα αναπτύξουμε και μετά γιατί τις κάνουμε αποδεκτές. Αν θέλετε, μπορώ και τώρα.

Επίσης, μία υπουργική τροπολογία του Υπουργείου Οικονομικών για τους εργαζόμενους από τον παλιό ΗΛΠΑΠ νυν ΣΤΑΣΥ, γίνεται δεκτή.

Θα ήθελα να πω, για να μην υπάρχουν κενά, όσον αφορά σε δύο βουλευτικές του κ. Λαζαρίδη, ότι η μία έγινε δεκτή, η τροπολογία με αριθμό 1516/14 –το είπα και πριν– με νομοτεχνική βελτίωση, όπως και του κ. Καραναστάση, που την είπαμε στην επιτροπή της Βουλής.

Η δεύτερη τροπολογία με γενικό αριθμό 1517/15, που αφορά τις διατάξεις, το ζήτησαν και οι εκπρόσωποι των ιδιοκτητών πρατηρίων. Επιφυλασσόμαστε, κύριε Λαζαρίδη, να ζητήσουμε τεχνική αξιολόγηση από τις υπηρεσίες και θα επανέλθουμε σε περίπτωση που καλύπτεται αυτό που λέτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΩΤΑΣ: Μια τροπολογία δική μας για το άρθρο 12;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Οι υπόλοιπες που έχουν κατατεθεί και δεν αναφέρθηκε ότι γίνονται δεκτές δεν γίνονται. Στη συνέχεια θα αναπτύξουμε και το γιατί δεν γίνονται δεκτές.

Για να μην γίνει κάποια παρεξήγηση, η νομοτεχνική βελτίωση που είχαμε πει, είναι η εξής:

1) Επί του άρθρου 73 του σχεδίου νόμου:

Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 1 του νομοθετικού διατάγματος 511/1970 (Α'91), όπως αντικαθίσταται με το άρθρο 73 του σχεδίου νόμου, η φράση «και αυτών που υπάρχουν στον ν.2963/2001(Α'268)» διαγράφεται.

Καταθέτω τις νομοτεχνικές βελτιώσεις για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ
«ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

1) Επί του άρθρου 73 του σχεδίου νόμου:

Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 6 του άρθρου 1 του ν.δ. 511/1970 (Α'91), όπως αντικαθίσταται με το άρθρο 73 του σχεδίου νόμου, η φράση «και αυτών που υπάγονται στο ν. 2963/2001 (Α'268)» διαγράφεται.

Αθήνα, 22/3/2018

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ



ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ

ΣΤΗ ΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ ΜΕ ΓΕΝΙΚΟ ΑΡΙΘΜΟ 1525 ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟ ΑΡΙΘΜΟ 19

1. Στο τέλος του πρώτου εδαφίου της εσωτερικής περίπτωσης ζ) της παρ. 3 της τροπολογίας η φράση του «έργου» αντικαθίσταται με τη φράση «της μελέτης»
2. Στην εσωτερική παρ.5 της παρ. 4 της τροπολογίας, η φράση «μέχρι την έκδοση του ανωτέρω Π.Δ/τος αντικαθίσταται με τη φράση: «κατά τα οριζόμενα στο ανωτέρω Π.Δ/μα»

Αθήνα, 22/3/2018

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ



ΑΝΑΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ Γεν 1516/ Ειδ 14 (κ. Λαζαρίδη)



"Δεν νοούνται πρατήρια υγρών καυσίμων σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους κατά την έννοια του άρθρου 25 του ν. 4439/16, τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και οι υφιστάμενοι σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες υγρών καυσίμων, όταν το σύνολο των εγκαταστάσεων ή του εξοπλισμού αποθήκευσης και διακίνησης υγρών καυσίμων αυτών βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη των τριάντα (30) μέτρων από το περίγραμμα των κτιρίων των πρατηρίων. Σε αυτή την περίπτωση ισχύουν οι λοιπές κατά περίπτωση διατάξεις για τα πρατήρια υγρών καυσίμων."

Αθήνα, 22 / 3 / 2018

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΧΩΝ

ΜΑΡΤΙΝΟΣ



ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για κάποιες ερωτήσεις στον Υπουργό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε Κατσώτη, ο κ. Γρέγος είναι ήδη στο Βήμα. Μόλις τελειώσει ο κύριος συνάδελφος, κύριε Κατσώτη, θα σας δώσω τον λόγο. Να είμαστε λίγο διακριτικοί.

Κύριε Γρέγο, έχετε τον λόγο.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΓΡΕΓΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν ξέρουμε αν θα φέρετε άλλες τροπολογίες. Έχουμε ακόμη δύο ώρες. Ίσως φέρετε κάποιες μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου. Μόνο αυτό δεν έχει γίνει μέχρι στιγμής.

Να πω κατ' αρχάς ότι οι λέξεις σκοταδισμός, μισαλλοδοξία, ρητορική μίσους και ρατσισμός σε βάρος των Ελλήνων ανήκουν εξ ολοκλήρου στο ΣΥΡΙΖΑ και στην Αριστερά. Επίσης, όταν μας κατηγορείτε για οποιονδήποτε λόγο και με οποιονδήποτε τρόπο δεν το κάνετε μόνο σε εμάς τους Βουλευτές της Χρυσής Αυγής, αλλά το κάνετε κατ' επέκταση και στις εκατοντάδες χιλιάδες Έλληνες υποστηρικτές μας.

Ακούσαμε έναν ομιλητή του ΣΥΡΙΖΑ να λέει για τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ, αλλά δεν μας είπε για τα λεωφορεία που έχουν κάψει τα «δικά σας παιδιά», ούτε για τα δρομολόγια του τρόμου στις γνωστές περιοχές των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης.

Επίσης, ένα σημαντικότατο θέμα είναι αυτό της ασφάλειας των οδηγών των ταξί, που πολύ συχνά πέφτουν θύματα κάθε είδους εγκληματία και δεν έχουν καμμία προστασία.

Επίσης, δεν ξέρω πόσοι από εσάς κυκλοφορείτε με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αλλά μάλλον δεν το διακινδυνεύετε και όχι για λόγους οικονομίας.

Συζητάμε ένα πάρα πολύ σοβαρό νομοσχέδιο, το οποίο αφορά πολλά και διαφορετικά ζητήματα. Θα αναφερθώ κυρίως σ' αυτά που αφορούν τις διατάξεις του ΚΟΚ.

Τα τραγικά αποτελέσματα της ανικανότητας των κυβερνήσεων τα βιώνουμε όλοι καθημερινά, με τραγικό απολογισμό, απόρροια των τροχαίων σε όλη την επικράτεια. Όλοι συμφωνούν ότι η αντιμετώπισή τους είναι κυρίως θέματα παιδείας, αλλά σίγουρα δεν είναι μόνο αυτό. Αλλά ως ξεκινάμε από αυτό. Ποιας παιδείας; Αυτής που δεν υπάρχει σε καμμία έκφανση της μαθητικής, οικογενειακής και κοινωνικής ζωής και συμπεριφοράς; Το πρότυπο για κάθε νέο οδηγό οποιουδήποτε οχήματος είναι κυρίως ο στενός οικογενειακός κύκλος. Η εικόνα του πατέρα ή της μητέρας με αντικειμενική συμπεριφορά, η επικίνδυνη οδήγηση, είναι σαφώς ένα πολύ άσχημο παράδειγμα για τον μελλοντικό οδηγό.

Όσον αφορά την εκπαίδευση, τι καλύτερο από το να οριστεί το μάθημα Κυκλοφοριακής Αγωγής ως πρωτεύον και βασικό στις τρεις τάξεις του γυμνασίου; Είναι τόσο βασικό, τόσο σημαντικό όσο η ανθρώπινη ζωή και πολύ πιο βασικό από άλλα μαθήματα.

Να πούμε εδώ ότι στοιχειώδες δείγμα πολιτισμού είναι ο σεβασμός στο περιβάλλον απ' όλους τους οδηγούς. Είναι συχνότατο το φαινόμενο τού να πετάγονται κάθε είδους απορρίμματα από τα παράθυρα των αυτοκινήτων, πράγμα που είναι επικίνδυνο και για άλλους οδηγούς, ειδικά για οδηγούς μοτοσυκλετών, αλλά προκαλεί και ρύπανση της περιοχής. Και εδώ τα πρόστιμα θα πρέπει να είναι πάρα πολύ αυστηρά.

Ένα άλλο μεγάλο θέμα, που δεν το θίγει κανείς και κανείς δεν ασχολείται με αυτό, είναι η προσοχή που θα πρέπει να δίνεται στον σεβασμό των ζώων, που να μην δεν γνωρίζουν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά πολλοί οδηγοί συμπεριφέρονται σαν ζώα στα ζώα.

Για να επανέλθω στο θέμα της εκπαίδευσης, να σας επισημάνω, όπως έχουμε κάνει και με συχνές ερωτήσεις, το γνωστό αλλά εντελώς απαξιωμένο θέμα των Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής. Τα περισσότερα, αν όχι όλα, έχουν μετατραπεί σε σκουπίδοτοπους και όχι μόνο εκπαίδευση δεν παρέχουν στα παιδιά, αλλά και επικίνδυνα είναι. Θα πρέπει να μεριμνήσουν εδώ τα συναρμόδια Υπουργεία και γι' αυτό το θέμα.

Βεβαίως, πέρα από την αύξηση των προστίμων για σοβαρές παραβάσεις, όπως η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η συμμετοχή σε αυτοσχέδιους αγώνες, η επίδειξη ικανότητας ανταγωνισμού και εντυπωσιασμού, εδώ θα έπρεπε ίσως να προβλέπεται και η κατάσχεση του οχήματος, η παραβίαση του κόκκινου σηματοδότη και του STOP και φυσικά η παράνομη προσπέραση.

Επίσης, βαρύ θα πρέπει να είναι και το πρόστιμο σε όσους οδηγούν αργά στην αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας, καθώς συνήθως προκαλούν θανατηφόρα ατυχήματα, αλλά και σε όσους οδηγούν στις λωρίδες εκτάκτου ανάγκης χωρίς λόγο. Εδώ απαιτείται και η συνδρομή άλλων οδηγών με μια απλή κλήση στην τροχαία.

Σχετικά με την υποβολή προστίμων με βάση τα εισοδηματικά κριτήρια, μια απλή ερώτηση θέλω να κάνω: Παραδείγματος χάριν, οδηγεί ένας νεαρός, άνεργος νεαρός, ένα μισθωμένο αυτοκίνητο και προκαλεί ατύχημα. Μπορεί ο πατέρας του, όμως, να έχει μια μεγάλη οικονομική επιφάνεια. Επαναλαμβάνω ότι είναι άνεργος ο νεαρός και έχει μεγάλο εισόδημα ο πατέρας. Τι γίνεται σ' αυτήν την περίπτωση; Δηλαδή η Τροχαία θα ζητάει και Ε9; Τι γίνεται, επίσης, στην περίπτωση που άλλος μισθώνει, άλλος οδηγεί και προκαλεί ατύχημα; Ποιος, τι και πώς θα πληρώσει και με τι δεδομένα; Υπάρχουν ασάφειες και αδικίες και σ' αυτό το νομοσχέδιο.

Ένας σημαντικός οδηγός είναι τα στατιστικά στοιχεία της ΕΛ.ΑΣ. και, φυσικά οι ειδικοί που υπάρχουν, ευτυχώς, για τέτοια θέματα. Φυσικά οι αιτίες για τη μαστίγια που εξολοθρεύει χιλιάδες ανθρώπους στην πατρίδα μας είναι γνωστές, όπως γνωστή είναι και η ανικανότητα των κυβερνήσεων που ευθύνονται κυρίως γι' αυτήν την ιδιότυπη γενοκτονία: Οι ελλείψεις έλεγχοι σε οχήματα και οδηγούς, παίρνεις δίπλωμα και οδηγείς χωρίς κάποιον επανέλεγχο για πάρα πολλά χρόνια, οι κακοφτιαγμένοι δρόμοι με τους γνωστούς εργολάβους που φυσικά ποτέ δεν τιμωρούνται για την οποιαδήποτε υπαιτιότητα έχουν, η ελλιπής σήμανση και ο φωτισμός, η ανύπαρκτη κυκλοφοριακή αγωγή, όπως είπα και παραπάνω, η ασήμαντη ενημέρωση σε όλα τα επίπεδα από το κράτος, σχετικά με τους κινδύνους και τους κανόνες που πρέπει να τηρούνται απ' όλους.

Εδώ θα μπορούσε πολύ εύκολα να γίνει μια διανομή έντυπου υλικού από τις αρμόδιες υπηρεσίες σε αστικά κέντρα, διόδια και επαρχιακούς δρόμους, αλλά και να ληφθούν πιο δραστηρικά μέτρα, όπως η τοποθέτηση κατεστραμμένων οχημάτων σε περιοπτες θέσεις, αλλά και σοκαριστικές φωτογραφίες από θανατηφόρα ατυχήματα σε ειδικά σποτ, τα οποία θα παίζονται συχνά στα μέσα μαζικής ενημέρωσης σε ώρες μεγάλης τηλεθέασης. Είναι σαφώς μικρότερο το σοκ που θα προκαλούσαν αυτές οι εικόνες από το τραγικό αποτέλεσμα ενός ατυχήματος.

Είναι και πολλές ακόμα οι αιτίες, που να μην έχουν εντοπιστεί και καταγραφεί από τους φορείς, αλλά ελάχιστα έχουν γίνει μέχρι τώρα.

Επίσης, όπως είπα και παραπάνω, ο νόμος πρέπει να εφαρμόζεται για όλους. Τώρα βέβαια πώς να εφαρμόσεις τον νόμο σε ανθρώπους που αδιαφορούν για τη ζωή τους ή τη ζωή των παιδιών τους; Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των Ρομά, όπως τους λέτε, οι οποίοι με διάφορα οχήματα κάθε είδους μεταφέρουν όρθια παιδιά, ακόμα και στην καρότσα.

Φυσικά σε αυτούς ούτε πρόστιμα με εισοδηματικά κριτήρια μπορείτε να βάλετε ούτε μπορείτε να τους απαγορεύσετε τίποτε.

Το νομοσχέδιο, όπως είπα και ο ειδικός μας αγορητής, έχει και θετικά άρθρα, κάποια από τα οποία θα ψηφίσουμε, κάποια θα καταψηφίσουμε και σε κάποια θα ψηφίσουμε «παρών». Το θέμα είναι να σταματήσει αυτή η ιδιότυπη γενοκτονία που μαστίζει την πατρίδα μας. Μας αφορά όλους, γιατί είμαστε όλοι εν δυνάμει θύματα αυτού του ακήρυκτου πολέμου, που πρέπει επιτέλους να σταματήσει και να αναλάβουν όλοι τις ευθύνες τους.

Η οικονομική κρίση που μαστίζει τη χώρα αντανακλάται και σε αυτό το θέμα, με καταστροφικές συνέπειες. Θα κλείσω με τις φράσεις και τις σκέψεις του γνωστού Ιαβέρη: «Δεν υπάρχει τίποτε πιο δραματικό και τραγικό από το να συνοδεύουν οι γονείς τα λατρευτά τους παιδιά στην τελευταία τους κατοικία ή να τα βλέπουν ζωντανά μεν, αλλά ανάπηρα, παραπληγικά και ανήμπορα για πάντα σε μια σκοτεινή γωνιά του κελιού-τάφου, που έγινε το σπίτι τους μετά το απίστευτο και απρόσμενο τροχαίο.

Δεν είναι λιγότερος ο πόνος, βέβαια, των ορφανών παιδιών, που οι γονείς τους χάθηκαν ή ακρωτηριάστηκαν στην άσφαλτο, γιατί δεν κατάλαβαν ότι τα τροχαία δεν ξεχωρίζουν κανέναν και χτυπούν αδιάκριτα όσους κυκλοφορούν μαζί τους, χωρίς να τα βλέπουν στους δρόμους. Δεν θα συμβεί ποτέ σε εμάς, θα συμβεί

μόνο σε άλλους».

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

«Δυστυχώς, όμως, όλοι είμαστε «εμείς οι άλλοι» και αν δεν δειξουμε σεβασμό και φόβο, θα έλεγα, για κάτι που πραγματικά εξοντώνει και καταστρέφει δεκάδες ζωές καθημερινά, είναι σίγουρο ότι το πιο φρικτό θα χτυπήσει και τη δική μας πόρτα και τότε θα είναι πολύ αργά για μετάνοιες και άλλες πια συμπεριφορές. Από τον πρώτο πολύτιμο έως τον τελευταίο αυτής της ανόητης χώρας θα έπρεπε να γίνει πιστευτό ένα πραγματικά εθνικό μας θέμα. Είναι αυτό που το αφήνουμε, δυστυχώς, να γιγαντώνεται πάνω στην εχθρική για τη ζωή μας ασφαλτο».

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Ο συνάδελφος κ. Γεώργιος Καρράς έχει τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, όταν τίθεται ζήτημα νομοσχεδίου Μεταφορών, αναζητούμε στις «άλλες διατάξεις» τι ρυθμίζει ή τι δεν ρυθμίζει, γιατί πάντοτε στα θέματα των μεταφορών υπάρχουν κενά και ελλείψεις.

Ανέτρεξα, λοιπόν, στις άλλες διατάξεις του νομοσχεδίου -και δεν θέλω να γίνω κουραστικός για τα τέσσερα πρώτα μέρη, έχουν ειπωθεί πολλά- και διαπίστωσα τούτο, ότι αποδεικνύει την απαξίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Γιατί το λέω αυτό; Αποδεικνύεται από τις ίδιες τις διατάξεις τις οποίες περιέχει.

Έρχεται, λοιπόν, στο άρθρο 75 και ομολογεί ότι δεν έχουν εκπαιδευτεί μηχανοδηγοί, δεν έχουν εκπαιδευτεί βοηθοί μηχανοδηγοί και έρχεται σήμερα και μας λέει το νομοσχέδιο ότι έχουμε ανάγκη. Πράγματι, έχουμε ανάγκη. Αν θέλουμε να έχουμε ένα πλαίσιο μεταφορών σε μια χώρα, αν θέλουμε μια χώρα να βρίσκεται υπό καθεστώς ανάπτυξης, έχει ανάγκη και τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Όμως, αυτό το κάνουν άνθρωποι, δεν το κάνουν αυτόματα τα μηχανήματα.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι έχουμε έλλειψη σε μηχανοδηγούς και βοηθούς και προσπαθούμε σήμερα να δώσουμε με περικοπή, με περιορισμό του χρόνου εκπαίδευσης, τις άδειες αυτές που απαιτούνται.

Πάμε παρακάτω. Βλέπουμε ότι έχουμε μια Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, τη ΡΑΣ, η οποία είναι υποστελεχωμένη, της οποίας την απόδοση του έργου δεν ξέρω. Στην ιστοσελίδα της αναρτά πεπραγμένα, αλλά όσο τουλάχιστον μπορώ να αντιληφθώ, είναι τα κοινότοπα και συνήθη και μας λένε, λοιπόν, ότι «θα καταργήσουμε τρεις θέσεις» -μα, οι θέσεις αυτές που καταργούνται δεν είχαν πληρωθεί- «και θα διορίσουμε ειδικούς συμβούλους του Προέδρου».

Πάμε, λοιπόν, να δούμε αν αυτό θα αποδώσει ή όχι ή απλώς θα τακτοποιηθούν κάποιοι οι οποίοι να αναγορευτούν σε ειδικούς συμβούλους, επιστημονικούς συνεργάτες και θα έχουν και τα προνόμια αυτά των ειδικών θέσεων.

Εκείνο, όμως, το οποίο έρχεται πολύ σπουδαιότερα να ενοχλήσει είναι το άρθρο 79, το οποίο αναφέρεται κυρίως στα ζητήματα της τεράστιας περιουσίας που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, των τεραστίων ακινήτων της παλιάς σιδηροδρομικής υποδομής, του πολυδιαφημισμένου έργου του εμπορευματικού σταθμού του Θριασίου Πεδίου.

Τι διαπιστώνουμε, λοιπόν, σήμερα από την ανάγνωση του άρθρου 79; Ότι προσπαθεί σήμερα να αδειοδοτήσει η Κυβέρνηση το έργο αυτό, το οποίο κοιμάται τόσα χρόνια. Και πώς προσπαθεί να το αδειοδοτήσει, κύριοι συνάδελφοι; Μέσω του νόμου και όχι μέσω της πάγιας διαδικασίας καθορισμού όρων και περιορισμών δομήσεως, ούτως ώστε να είναι δυνατόν να ελεγχθούν.

Επιχειρεί διά νόμου να μην μπορεί να ελεγχθούν εάν είναι συμβατές ή όχι με τις διατάξεις περί προστασίας του περιβάλλοντος, να μη γνωρίζουμε εάν είναι συμβατές με τον Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό και κατά παρέκκλιση όλα θα αδειοδοτηθούν διά νόμου. Μπορεί να είναι καλό, αλλά δεν είναι ο ορθόδοξος τρόπος, ούτως ώστε να μιλάμε και για προστασία του περιβάλλοντος και για τήρηση της νομιμότητας.

Αλλά μέσα στο ίδιο άρθρο κρύβονται και κάποια άλλα ζητή-

ματα, τα οποία έχουν ενδιαφέρον. Επαναλαμβάνεται για μία ακόμη φορά αυτό, το οποίο έχω σχολιάσει πολλές φορές, πως όταν μιλάμε για παραχωρήσεις, για ΣΔΙΤ ή για άλλες επενδύσεις τέτοιες μορφής, πάντοτε την πληρώνει ο οικείος ΟΤΑ, ο οικείος δήμος.

Αναφέρει ότι η επιχείρηση «αυτοεξυπηρετείται». Η επιχείρηση θα αυτοεξυπηρετείται και δεν θα πληρώνει δημοτικά τέλη καθαριότητας ανταποδοτικά, για τον λόγο ότι θα τα φροντίζει η ίδια η επιχείρηση. Σε ένα σημείο, όμως, δεν μπορεί να φροντίσει η ίδια η επιχείρηση και θα αναγκαστεί να καλέσει τον δήμο χωρίς να του πληρώσει τις υπηρεσίες: Στο σημείο εκείνο που αφορά την απόρριψη των υπολειμμάτων. Πού θα γίνεται; Θα γίνεται άτακτα δεξιά και αριστερά; Όχι! Αυτά τα διαχειρίζεται εκ του νόμου ένας φορέας, ένας δήμος. Περί αυτού δεν ακούω τίποτα.

Βέβαια προχωρώ παραπέρα, γιατί κατ' ανάγκη λόγω του χρόνου θα περιοριστώ σε αυτά τα ζητήματα. Έχουμε τις περιφέρειες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για τις επιβατικές μεταφορές με το τρένο.

Είχα κάνει πριν από έναν χρόνο μία επίκαιρη ερώτηση και ρωτούσα ποιες περιοχές επιδοτούνται ως άγονες με τα περίφημα 50 εκατομμύρια κατ' έτος, τα οποία διαθέτει το ελληνικό δημόσιο στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ χωρίς διαγωνισμό, δι' απευθείας ανάθεσης.

Ξέρετε ποια ήταν η απάντηση; Ότι επιδοτείται η γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης, που έχει μία βασική πληρότητα, η προαστιακή γραμμή Αθηνών - Χαλκίδας, αλλά οι περιοχές εκείνες που έχουν περιοριστεί οι σιδηροδρομικές μεταφορές, όπως ιδιαίτερα οι γραμμές Πελοποννήσου, από την Πάτρα και κάτω, δεν επιδοτούνται. Θα τεθούν, λέει, αργότερα στο πακέτο Γιούνκερ, αλλά τρένο δεν φτάνει.

Θέλω να θυμίσω ότι το τρένο είναι μία διαχρονική αξία, με την έννοια ότι εξυπηρετεί όχι μόνο επιβάτες, αλλά και εμπορεύματα και πολλές φορές είναι φθηνότερη η σιδηροδρομική μεταφορά. Δυστυχώς, όμως, ούτε αυτό επιλύεται από το νομοσχέδιο. Διότι για να μεταφέρει τον χρόνο λύσης των προβλημάτων, λέει «θα φτιάξουμε μία ηλεκτρονική πλατφόρμα, στην οποία θα βάζουμε τα δεδομένα μέσα για να βγαίνουν τα συμπεράσματα».

Όμως, κύριε Πρόεδρε, για να τελειώνω, επειδή βλέπω ότι πλησιάζει το τέλος του χρόνου μου, θα αναφερθώ και στο άρθρο 84 για την περίφημη «ΕΕΣΣΤΥ», την εταιρεία που έχει την ευθύνη της συντήρησης του τροχαίου υλικού.

Τι βλέπουμε, λοιπόν; Ότι και αυτή δεν έχει μηχανολογικές άδειες. Έρχεται ο νόμος τώρα και λέει ότι θα δοθεί μία ετήσια προσωρινή άδεια. Δεν έχει τις προϋποθέσεις, αλλά εν πάση περιπτώσει αδειοδοτείται.

Γιατί, όμως, το θυμήθηκαν τώρα; Διότι έγινε ένας διαγωνισμός μέσω του ΤΑΙΠΕΔ, ο οποίος απέδωσε την αποτυχία όλου αυτού του συστήματος. Όταν η ίδια η εταιρεία ΕΕΣΣΤΥ έχει αποτιμηθεί από ανεξάρτητο εκτιμητή στα 25 εκατομμύρια περίπου, η μοναδική προσφορά που δόθηκε ήταν τα 9 εκατομμύρια. Και γιατί δόθηκαν τα 9 εκατομμύρια; Διότι υπήρχε ένα άλλο προηγούμενο, το οποίο δυστυχώς δεν συνεισφέρει: είχε εξαγοραστεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έναντι 45 εκατομμυρίων.

Αλήθεια, έχω ένα ερώτημα: Αυτή η περίφημη σύμβαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν θα έρθει ποτέ στη Βουλή να τη δούμε; Δεν θα ενεργοποιηθεί ποτέ, για να δούμε εάν ο αγοραστής είναι πράγματι και επενδυτής; Ή αρκείται ο αγοραστής μόνο στην απόλαυση των 50 εκατομμυρίων που διαθέτει κατ' έτος το κράτος για την εξυπηρέτηση -υποτίθεται- των αγώνων γραμμών;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε συνάδελφε, ο λοκλινώστε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Υπάρχει ανάπτυξη στο σιδηροδρομικό δίκτυο; Υπάρχει ανάπτυξη στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές και επιβατικές μεταφορές ή θα σέρνεται και τα επόμενα χρόνια;

Δυστυχώς, αυτό το νομοσχέδιο στις σχετικές διατάξεις δεν μου έδωσε θετικές απαντήσεις, αντίθετα, ενίσχυσε τις ανησυχίες μου.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να συνεννοηθούμε λίγο για την εξέλιξη της συζήτησης. Έχουμε πάρει απόφαση στις 19.00' να κάνουμε την ονομαστική ψηφοφορία. Αυτό δεν μπορεί να αλλάξει, γιατί έχουν προσαρμόσει πάρα πολλοί συνάδελφοι την ανχώρησή τους και για την περιφέρεια, με βάση αυτό το δεδομένο. Αυτό δεν θα αλλάξει. Αποκλείεται να τελειώσει όλος ο κατάλογος μέχρι εκείνη την ώρα -διότι δεν έχει δεχθεί κανένας συνάδελφος να αυτοεξαιρεθεί- εάν δεν μειώσουμε τον χρόνο και εάν δεν συνεννοηθούμε με κάποιον τρόπο να είμαστε συνεπείς στον χρόνο. Διαφορετικά, οι επτά, οκτώ και παραπάνω τελευταίοι συνάδελφοι δεν θα μιλήσουν και αυτό είναι κρίμα. Σας το λέω για να το έχουμε υπ' όψιν μας. Παρακαλώ, βοηθήστε όλοι, γιατί αλλιώς δεν είναι σωστό για τους τελευταίους συναδέλφους.

Ορίστε, κύριε Γεωργιάδη, έχετε τον λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ήρθα να τοποθετηθώ στο νομοσχέδιό σας, παρακινούμενος από δύο κυρίως πράγματα που είπατε στην επιτροπή.

Το πρώτο ήταν και το πιο ανατριχιαστικό. Είναι η πιο ανατριχιαστική σκηνή που έχω δει, Υπουργός να απευθύνεται με αυτόν τον τρόπο σε οποιονδήποτε έχει συμμετάσχει σε μια κοινοβουλευτική επιτροπή. Είπατε προς τον κ. Δρανδάκη της «TAXIBEAT» ότι το ΣΔΟΕ θα έχει πολλή δουλειά να κάνει.

Παλιά, ξέρετε, κύριε Υπουργέ, εμείς, όσοι δουλεύουμε και έχουμε επιχειρήσεις και είμαστε στην πιάτσα, θεωρούσαμε τους πιο ανήθικους ανθρώπους, τους πιο χυδαίους αυτούς που απειλούσαν τον άλλο ότι θα του στείλουν την εφορία. Και είδα ξαφνικά κάποιον να το κάνει ως Υπουργός. Δεν ξέρω πώς το κάνατε, αλλά να γνωρίζετε ότι δεν είναι καθόλου στην αρμοδιότητά σας να απειλείτε οποιονδήποτε έρχεται στη Βουλή των Ελλήνων. Ήταν μια ντροπιαστική σκηνή για το Κοινοβούλιο.

Ο δεύτερος λόγος είναι από το βίντεο αυτό στο οποίο προσαποθούσε να σας εξηγήσει ο κ. Δρανδάκης τη διαφορά μεταξύ επιδότησης και έκπτωσης.

Ξέρετε, κύριε Υπουργέ, μπορεί να έχουμε πολλές πολιτικές διαφορές. Υπήρξατε, όμως, πρόεδρος του ΤΕΕ. Ήσασταν επαγγελματίας, δεν ήσασταν ανεπάγγελτος. Δεν μπορεί να έρχεται ένας πολίτης, έστω και επιτυχημένος επιχειρηματίας και να εξευτελίζει έναν Υπουργό κατ' αυτόν τον τρόπο. Προφανώς, καθένας που έχει εργαστεί στη ζωή του μπορεί να καταλάβει τη διαφορά μεταξύ της επιδοτήσεως και της έκπτωσης.

Στην προκειμένη περίπτωση, θα ήθελα, λοιπόν, να σας ρωτήσω πολύ καλόπιστα: Σε τι ενοχλείται η Κυβέρνηση αν μία εταιρεία από τα δικά της κέρδη να επιδοτεί την κούρσα, ο οδηγός ταξί να παίρνει αυτό που προβλέπει ο νόμος, ο πελάτης να πληρώνει λιγότερο και η εταιρεία να κερδίζει λιγότερα; Γιατί αυτό σας ενοχλεί; Διότι ειλικρινά αυτό δεν το έχω καταλάβει.

Νόμιζα ότι όλοι είμαστε υπέρ των πολιτών και θέλουμε να πληρώνουν λιγότερα. Πρώτη φορά βλέπω κυβέρνηση που θέλει να νομοθετήσει για να πληρώνουν οι πολίτες περισσότερα.

Σημειώστε δε -επειδή έχετε εκεί και τον υποστηρικτή σας, δεν θα πω καν το όνομά του, που γράφει άρθρα και μας υβρίζει, αν και κατά πολλά έτη είναι πολλαπλώς ευεργετηθείς από τη Νέα Δημοκρατία- ότι η βασική κατηγορία είναι ότι η Νέα Δημοκρατία είναι το κόμμα της «UBER».

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να σας ρωτήσω, για να το καταλάβω: Πότε ωφελείται περισσότερο η «UBER»; Με τον νόμο Χατζηδάκη που προέβλεπε έξι ώρες κούρσα ή με τον νόμο Σπίρτζη που προβλέπει τρεις ώρες κούρσα; Γιατί οι ταξιτζήδες, οι επαγγελματίες οδηγοί ταξί που τώρα μας ακούν πρέπει να γνωρίζουν ότι εάν μία κυβέρνηση στα αλήθεια νομοθέτησε υπέρ της «UBER» είστε εσείς, που κάνατε τις έξι ώρες τρεις. Και για έναν περίεργο λόγο ο καλός σας φίλος και σύμμαχος αυτό το έχει ξεχάσει, δεν το έχει προσέξει να το πει στους επαγγελματίες που τον ψηφίζουν, έστω αυτούς τους λίγους.

Τρίτον, θα ήθελα πάρα πολύ να καταλάβω, κύριε Υπουργέ, για ποιον λόγο σας ενοχλεί η αξιολόγηση των οδηγών από μία εταιρεία. Έχετε υπογράψει ένα μνημόνιο. Και εγώ να πω ότι η αξιολόγηση αφετηριακά δεν σας αρέσει και σας αρέσει να κάνουμε όλοι τα ίδια, γιατί αυτή είναι η ιδεολογία σας. Έχετε υπογράψει

ένα μνημόνιο. Και εσείς το έχετε υπογράψει, ο Σπίρτζης. Μπορεί να κλαίτε όταν βάζετε υπογραφή στις αποκρατικοποιήσεις και να πέφτει το δάκρυ πάνω στην υπογραφή, αλλά την καρτέλα την κρατάτε και το μνημόνιο το έχετε ψηφίσει. Σε αυτό το μνημόνιο η αξιολόγηση αναφέρεται σε όλα: αξιολόγηση στο δημόσιο, αξιολόγηση δομών, αξιολόγηση πτυχίων. Όλο το μνημόνιο είναι πώς θα φέρετε στην Ελλάδα την αξιολόγηση. Και ξαφνικά έρχεται ο κ. Σπίρτζης και λέει «όχι, ειδικά για τις εταιρείες οι οποίες συνεργάζονται με οδηγούς ταξί δεν πρέπει να υπάρχει αξιολόγηση. Πρέπει να πάνε όλοι προς τα κάτω, να μην πιέζουμε κανέναν να προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες».

Δεν καταλαβαίνω το γιατί. Έχετε εσείς κάποιο λόγο να προστατεύσετε τον κακό επαγγελματία; Σας πειράζει; Θα τον προστατεύσετε; Μη γελάτε, γιατί αυτό κάνετε.

Κύριε Πρόεδρε, η Νέα Δημοκρατία έχει ξεκαθαρίσει. Άλλο πράγμα είναι η «UBER» και άλλο πράγμα είναι η «TAXIBEAT». Για την «UBER» υπάρχει απόφαση των ευρωπαϊκών οργάνων που δίνει διέξοδο στο πώς θα αντιμετωπιστεί αυτή η εταιρεία και ο τρόπος που χρησιμοποιεί τις μεταφορικές υπηρεσίες σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Τη στηρίζουμε αυτή τη λύση. Η «TAXIBEAT» και κάθε παρόμοια πλατφόρμα -μιλώ για μια εταιρεία- δεν χρησιμοποιεί μη επαγγελματίες οδηγούς ταξί. Όλες της, δηλαδή, οι μεταφορικές υπηρεσίες και όλος της ο τζίρος πηγαίνει σε επαγγελματίες οδηγούς ταξί.

Άρα, δεν υπάρχει κανένας λόγος αυτοί οι άνθρωποι να είναι αντιθετικοί σε προσπάθειες που μεγαλώνουν τον τζίρο, άρα πολλαπλασιάζουν τις κούρσες τους, άρα πολλαπλασιάζουν τη δουλειά τους. Όμως, είναι η νέα εποχή και στη νέα εποχή δεν μπορείς να λες διαρκώς «όχι», για να κάνεις ρουσφέτια ή να φτιάχνεις πολιτικές συμμαχίες. Η Ελλάδα πρέπει με κάποιον τρόπο να μπορεί να πάει μπροστά.

Κλείνω, κύριε Υπουργέ, μόνο με το σχετικό άρθρο 86, αν θυμάμαι καλά, περί της απευθείας αναθέσεως που θα ψηφίσετε σήμερα το βράδυ, γιατί ζούμε και σ' αυτήν την περίοδο της σκανδαλογίας και της εκατέρωθεν λάσπης και όλα αυτά, που εμένα δεν μου παρόνουν καθόλου. Οφείλω, όμως, να σας πω, γιατί θέλω να είμαι καθαρός και για να ξέρουν και οι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ τι ψηφίζουν. Σας δίνουν την απευθείας εξουσιοδότηση να προχωρείτε σε απευθείας αναθέσεις και πρέπει να σας πω ότι ήδη η πιάτσα -λυπούμαι που θα το πω, αλλά έφτασε στα αυτιά μου- λέει και την εταιρεία που θα το πάρει.

Θέλω να σας ρωτήσω, λοιπόν, το εξής: Είναι γνωστή η εταιρεία που θα το πάρει και έχει αρχαιοελληνικό όνομα φιλοσόφου γαλλικής προελεύσεως; Το λέω και το καταλάβατε. Συνεννοηθήκαμε. Αν το πάρει αυτή η εταιρεία -η πιάτσα ήδη βοά, καθώς ζητάει αυτήν την τροπολογία για να το δώσετε σε αυτή τη συγκεκριμένη εταιρεία- τότε καταλαβαίνετε, κύριε Υπουργέ, γιατί το κάνατε. Με νομοθετική εξουσιοδότηση, δηλαδή, περνάτε την ευθύνη στους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ.

Δεν καταλαβαίνω γιατί εσείς, κύριοι συνάδελφοι, ψηφίζετε μια τέτοια τροπολογία. Πού ξανάγινε να δίνεται νομοθετική εξουσιοδότηση για απευθείας ανάθεση στον Υπουργό; Ουδέποτε ξανά.

Άρα, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, συνοψίζοντας, θα πρέπει, πρώτον, να μας εξηγήσετε για ποιον λόγο είστε κατά του να πληρώνουν οι πολίτες λιγότερα χρήματα, όταν ο οδηγός ταξί δεν χάνει ούτε λεπτό του ευρώ. Δεύτερον, για ποιον λόγο είστε αντίθετοι στο να υπάρχει αξιολόγηση και να παρέχονται καλύτερες μεταφορικές υπηρεσίες; Τρίτον, να μας πείτε εάν έχετε ήδη προαποφασίσει σε ποια εταιρεία θα κάνετε απευθείας ανάθεση και για ποιον λόγο.

Σ' αυτά τα τρία ερωτήματα θα ήθελα συγκεκριμένες απαντήσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα θέλατε να σας απαντήσω τώρα, κύριε Γεωργιάδη;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Εγώ θα ήθελα και τώρα, αν έλεγε τον λόγο για να μου απαντήσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε Υπουργέ, όχι τώρα, γιατί θα διακόψουμε τους άλλους συναδέλφους.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, Κοινοβούλιο είμαστε. Αφήστε τον να πει δυο κουβέντες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε Γεωργιάδη, ας είμαστε λίγο δίκαιοι και έναντι των συναδέλφων.

Ο συνάδελφος κ. Θεοχαρόπουλος έχει τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριοι Υπουργοί, πριν αναφερθώ στα εξειδικευμένα θέματα του νομοσχεδίου, να πούμε για άλλη μια φορά σε ποιο περιβάλλον συζητάμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Πρόκειται για ένα περιβάλλον, το οποίο παρά τις όποιες επικοινωνιακές δεξιότητες της Κυβέρνησης, προκαλεί ανησυχία και βαθιά αβεβαιότητα στους πολίτες. Βέβαια, απέχει πολύ και από την εικονική πραγματικότητα που προσπαθεί να δημιουργήσει αυτή η Κυβέρνηση. Τρία χρόνια τώρα συνεχίζεται η διγλωσσία της Κυβέρνησης σε όλα τα επίπεδα, η υποεκτίμηση σοβαρών καταστάσεων, η επιφανειακή αντιμετώπιση άλλων, αλλά και η προσπάθεια ελέγχου ανεξάρτητων αρχών, γιατί ακούσαμε σήμερα για προσπάθεια ενίσχυσης μιας ανεξάρτητης αρχής από τον Υπουργό, χωρίς να πει τίποτα για όλη την προσπάθεια υπονόμευσης ανεξάρτητων αρχών που έχει γίνει το προηγούμενο χρονικό διάστημα. Μάλιστα, μερικές από αυτές αφορούν και την ίδια τη Βουλή.

Όσον αφορά δε την οικονομία, σύμφωνα με την τελευταία έκθεση του ΟΟΣΑ, η Ελλάδα είναι πρωταθλήτρια σε φόρους και τελευταία σε ανάπτυξη και στήριξη ανέργων. Το μέσο φορολογικό βάρος στην Ελλάδα είναι 38,2% του εισοδήματος έναντι πολύ χαμηλών ποσοστών όλο τον χρόνο ακόμα και των πιο πλούσιων χωρών.

Όμως, όσον αφορά αυτήν την αναλογία, κύριε Σπίρτζη, επειδή πολλές φορές θέλετε να μιλάτε για αριστερή και σοσιαλιστική πολιτική, ποια σοσιαλιστική και αριστερή πολιτική γίνεται με επικράτηση των έμμεσων φόρων και με αύξησή τους τα τελευταία χρόνια;

Είναι το βασικό θέμα στη φορολογία, το οποίο ουσιαστικά καθορίζει το πρόσημο της πολιτικής και δείχνει την τεράστια αύξηση των έμμεσων φόρων που έχει κάνει αυτή η Κυβέρνηση τα τελευταία χρόνια. Σε αυτό το περιβάλλον συζητούμε σήμερα το νομοσχέδιο για τις ρυθμίσεις των μεταφορών.

Είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο συγκεντρώνει εξουσίες στον Υπουργό, όπως ενδεικτικά στο άρθρο 88, όπου τις συμβάσεις για τις απευθείας μισθώσεις ακινήτων θα υπογράφει ο τομεακός Υπουργός, δηλαδή εσείς. Εδώ βέβαια εκτός από την υπερσυγκέντρωση εξουσιών προωθείται και τις απευθείας αναθέσεις - σας το είπαν πολλοί ομιλητές - κατά παρέκκλιση του νόμου για άλλη μία φορά. Αποφεύγετε τον διαγωνισμό για τη μίσθωση ακινήτων για τη στέγαση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και συγκεκριμένα για την άσκηση δραστηριότητας παροχής εμπορικών τεχνικών εκπαιδευτικών και άλλων υπηρεσιών, εκτός αν πρόκειται για έναν ακόμη τρόπο να ευνοήσετε τους συγκεκριμένους δικούς σας.

Επιπρόσθετα με το άρθρο 82, το οποίο είναι άλλο ένα παράδειγμα, νομοθετείτε αμειβόμενη δευτεροβάθμια επιτροπή, ξεψηφίζοντας προηγούμενη διάταξή σας που την καταργούσε. Τώρα δεν θα αποτελείται μόνο από ιατρούς του ΕΣΥ, αλλά και από ιδιώτες συγκεκριμένων ειδικοτήτων με τους αναπληρωτές τους. Και θα αποφασίζετε για αυτή εσείς. Με ποια κριτήρια θα αποφασίζετε εσείς και για τους γιατρούς;

Το νομοσχέδιο προϋποθέτει την έκδοση δεκάδων υπουργικών αποφάσεων. Δεν παρέχονται δεσμευτικά χρονοδιαγράμματα. Η μέχρι τώρα εμπειρία έχει δείξει ότι σε ανάλογες περιπτώσεις η εφαρμογή του οποίου νόμου καθυστερεί υπερβολικά, ενώ υφάρχει μια εξαιρετικά γραφειοκρατική διάσταση. Δεν δεσμεύεστε με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα.

Το νομοσχέδιο, επίσης, αποσκοπεί περισσότερο σε φοροεπιδρακτικά μέτρα, παρά στην εύρυθμη λειτουργία της αγοράς. Παντού πρόστιμα, τα οποία σε κάποιες περιπτώσεις διπλασιάζονται ή και τριπλασιάζονται, χωρίς κάποια τεκμηρίωση, αξιολόγηση αποτελεσμάτων, για παράδειγμα, υφιστάμενων ρυθμίσεων, χωρίς παράλληλη θέσπιση μέτρων πρόληψης των παραβάσεων. Οπότε μοιραία έχουμε ένα νομοσχέδιο φοροεπιδρακτικό, αντί ενός νομοσχεδίου που πραγματικά θα διευκολύνει τη λειτουργία της ίδιας της αγοράς με κανόνες, με κανόνες που πρέπει να

βάζει το κράτος, αλλά να τη διευκολύνει, όχι να την εμποδίζει.

Το νομοσχέδιο είναι ακοστολόγητο. Καταλαβαίνετε ότι όχι μόνο δεν μπορεί να γίνει νοικοκύρεμα με αυτόν τον τρόπο, αλλά δημιουργούνται και υποψίες νέας σπατάλης και γενικά δημιουργείται αβεβαιότητα για το τελικό κόστος.

Κύριε Υπουργέ, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει σκανδαλώδεις διατάξεις, όπως ενδεικτικά του άρθρου 67 -δεν σας έχω δει να απαντάτε-, όπου ορίζεται αμοιβή στην Πρόεδρο του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας που «τυχαίνει» να είναι η πρώην Υφυπουργός σας, του Υπουργείου σας, του συγκαταστάμενου κόμματός σας, των ΑΝΕΛ, της Κυβέρνησής σας, ενός Συμβουλίου του οποίου το έργο είναι έργο κοινωνικής προσφοράς και όχι έργο είσπραξης μισθού. Γι' αυτό και από τη σύστασή του το 2010 δεν προβλέπει αμοιβή ή αποζημίωση για τον πρόεδρο. Καλένα πρόεδρος μέχρι τώρα δεν είχε αμοιβή ή αποζημίωση.

Μα, δεν έχετε κανένα όριο; Δεν κρατάτε ούτε τα προσχήματα; Βγάζετε, αγαπητοί κύριοι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, σήμερα μισθό στην κ. Χρυσοβελώνη; Περί αυτού πρόκειται. Αυτό νομοθετεί σήμερα το ελληνικό Κοινοβούλιο. Ειδικά για την Πρόεδρο του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας. Έτσι θα κρατήσετε τους ΑΝΕΛ στην Κυβέρνηση, στην εξουσία; Αυτός είναι ο τρόπος με τον οποίο λειτουργείτε; Πρόκειται για μείζον θέμα στο οποίο χρειάζεται να απαντήσετε και να φύγει έστω και τώρα αυτή η διάταξη, από τη στιγμή που έχει προκύψει τέτοιο θέμα.

Εμπεριέχει, όμως, και μερικές διατάξεις με πολλά μπρος πίσω. Και πάμε να δούμε τι καταφέρτε τελικά για αυτές τις διατάξεις με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο στην επιτροπή. Όσον αφορά το όριο ηλικίας οδηγών, στην αρχή είχατε προτείνει για τις σχολικές μεταφορές να είναι το όριο στα εξήντα.

Πρώτο λάθος: Δεν είχατε ενιαία συμπεριφορά σε σχέση με τους οδηγούς σχολικών μεταφορών και με τις εκδρομικές μεταφορές. Το διορθώσατε αυτό. Είδατε μετά ότι αν μείνει στα εξήντα θα μένει ένα κενό μέχρι να βγουν στη σύνταξη. Το είχατε πάει λοιπόν στις επιτροπές από τα εξήντα πέντε, στα εξήντα. Έρχεστε τώρα και το πάτε από τα εξήντα στα εξήντα εφτά μέσα σε μια ημέρα. Δηλαδή, το φέρατε από τα εξήντα πέντε στα εξήντα και από τα εξήντα τώρα ξανά στα εξήντα εφτά. Δηλαδή, είναι μια νομοθέτηση που ανά μία μέρα αλλάζει τον τρόπο και την ηλικία. Ενώ θέλατε να το μειώσετε, το αυξάνετε στη συνέχεια. Βεβαίως, όλα τα ενδιαμέσως στάδια είναι τα ίδια και ξέρουμε πώς λειτουργούν στην πράξη. Ξέρουμε και τα μειονεκτήματα του θεσμικού μας πλαισίου -δεν χρειάζεται να τα αναλύσουμε εδώ- που ίσχυαν και στο προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο και σε αυτό.

Όμως, λέω για την αλλαγή την οποία κάνετε τώρα, η οποία πραγματικά δείχνει ότι δεν υπάρχει σχεδιασμός, λειτουργούμε εδώ μέσα στο πόδι. Να δώσετε μία απάντηση. Τελικά ήταν στα εξήντα το καλό και απλώς, γιατί δεν μπορούν να πάρουν την σύνταξη, τους πάτε στα εξήντα επτά ή είναι στα εξήντα επτά; Δεν μπορεί να είναι και τα δύο.

Δεν μιλάω τώρα για άλλες ακατανόητες διατάξεις, όπως, για παράδειγμα το άρθρο 31, όπου απαγορεύεται η διενέργεια συγκοινωνιακού έργου με στάσεις και κόμιστρο από τουριστικά λεωφορεία κλειστού τύπου. Ενώ, κύριε Υπουργέ, τα τουριστικά λεωφορεία μπορούν στην ουσία να περισυνελλέγουν ομάδες επιβατών, οπότε διενεργούν στάσεις έτσι και αλλιώς. Ευτυχώς διορθώσατε αυτό το οποίο είχατε να μη διενεργούν και διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές, ενώ αυτό γίνεται με άδεια άλλης υπηρεσίας του δικού σας Υπουργείου. Το μπάχαλο!

Τώρα, όσον αφορά το άρθρο 28 για τα πρόστιμα. Μεγάλη συζήτηση και για τα πρόστιμα. Μπρος, πίσω, να δούμε τι έχετε κάνει. Στην αρχή συναρτώνται είπατε με εισοδηματικά και περιουσιακά κριτήρια. Θεωρώ ότι τελείτε σε σύγχυση. Και τι νομοθετούμε σήμερα και σε αυτό το επίπεδο; Γιατί θεωρώ ότι κρατήσατε τελικά τα εισοδηματικά, να μπορούν να γίνουν με υπουργική απόφαση -για να είμαι ακριβής- και πετάτε στην άκρη τα περιουσιακά κριτήρια. Και έρχεστε, μας μπερδεύετε εδώ, μπερδεύετε ακόμα και την έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής, αν τη διαβάσετε καλά, καθώς στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται ότι για την έκδοση σχετικής υπουργικής απόφασης μπορούν να λαμβάνονται υπ' όψιν τα κατάλληλα δεδομένα από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, ενώ ακριβώς αυτά θα έπρεπε

να τα έχετε λάβει υπ' όψιν για να τεκμηριώσετε την προτεινόμενη διάταξη στην οποία εκδοχή της. Όπως βλέπω εδώ, η ίδια η έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής λέει ξεκάθαρα ότι «ως εκ τούτου δεν μπορούν κατά το Σύνταγμα να αποτελέσουν αντικείμενο εκδιδόμενης υπουργικής απόφασης.»

Δεν απαντάτε σε μας, όμως απαντήστε στην έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής. Νομίζω ότι κάποιος Βουλευτής σας το έχει θέσει ξανά. Και βέβαια λέει και άλλα η έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής, ότι στο πλαίσιο του Συντάγματος οι όροι «εισοδηματικά κριτήρια» χρήζουν διευκρίνισης, όπως, επίσης, και το είδος των δεδομένων που συλλέγονται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή και άλλες αρχές, όπως και ο τρόπος αξιολόγησής τους. Όλα αυτά μένουν σήμερα μετέωρα.

Τώρα, το νομοσχέδιο, επίσης, δεν παρέχει κάποια επιστημονική τεκμηρίωση, στην οποία να θεμελιώνονται οι προτεινόμενες αλλαγές για τις υπηρεσίες διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών.

Προς επίρρωση αυτού, βλέπουμε στην Έκθεση Αξιολόγησης Συνεπειών Ρυθμίσεων να σας ζητείται να αναφέρετε ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αναφέρετε κάπου που να έχει αντιμετωπισθεί με τον ίδιο τρόπο που το αντιμετωπίζετε εσείς. Κενό εδώ δεν απαντάτε. Σε όλα τα άλλα απαντώνται. Κενό. Γιατί; Γιατί δεν υπάρχει καμία χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση στην οποία να συμβαίνει αυτό. Και θα εξηγήσω τι εννοώ.

Πώς θα μπορούσε, από τη στιγμή που οι σχετικές διατάξεις έτσι όπως είναι γραμμένες –εμείς καταθέσαμε τροπολογία για να μπορούμε να υποστηρίξουμε κάποια πράγματα- αντίκεινται στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεδομένου ότι ο βασικός κανόνας αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών της «Κοινωνίας της Πληροφορίας» είναι ότι τα κράτη-μέλη δεν μπορούν να θέτουν περιορισμούς στην ελεύθερη παροχή τους. Το τι συνιστά δε η υπηρεσία της «Κοινωνίας της Πληροφορίας» προκύπτει από την οδηγία.

Συνεπώς, οι παρεχόμενες υπηρεσίες ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης υπάγονται στην έννοια των υπηρεσιών της «Κοινωνίας της Πληροφορίας». Πρόκειται για εφαρμογή νέων τεχνολογιών, πλατφορμών εξυπηρέτησης επαγγελματιών οδηγών και επιβατών, των οποίων τη λειτουργία και ανάπτυξη θα έπρεπε να προωθήτε, όχι να τη δυσκολεύετε και να τη μοιχοκόταρετε. Για ποιον λόγο να μην αφήνουμε να επιλέξει ο πολίτης τι τον εξυπηρετεί περισσότερο;

Κοιτάξτε, για να το ξεκαθαρίσουμε. Κακώς η «UBER» λειτουργεί με αυτόν τον τρόπο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Καλώς υπάρχει η απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την «UBER». Δεν είναι ακριβώς το ίδιο η «TAXIBEAT» με αυτό που κάνει εδώ, που χρησιμοποιεί οδηγούς ταξί, όχι μη οδηγούς ταξί και όλα τα άλλα παραδείγματα που σας έχουν αναλυθεί. Σκοπίμως συγχέετε τα δύο γεγονότα και φαίνεται αυτό, για ποιους λόγους ουσιαστικά δεν εφαρμόνιζεστε με την Ευρωπαϊκή Ένωση σε αυτό το πεδίο. Ενώ, λοιπόν, ορθώς για την «UBER» υπάρχουν όλες οι ενστάσεις που υπάρχουν –και εμείς λέμε ότι δεν δεχόμαστε τέτοια νεοφιλελεύθερα μοντέλα όπως στην «Uber»- καλώς πρέπει να διευκολύνουμε τους επιβάτες με τρόπους όπως περίπου λειτουργεί η «TAXIBEAT», το «TAXIPHONE» και πολλά παρόμοια που λειτουργούν και εξυπηρετούν τους πολίτες. Γι' αυτό λέμε ότι πρόκειται για προσκόλλησή σας σε ιδεοληψίες.

Μάλιστα φτάσατε σε μία απάντησή σας, κύριε Υπουργέ, στην επιτροπή να πείτε –τα έχω εδώ τα Πρακτικά- «Τι να κάνουμε; Έχουμε την Κυβέρνηση αλλά όχι την εξουσία.» Όταν σας λέμε «Μα, γιατί; Δεν μπορεί να κάνουν αυτόν τον έλεγχο τα τραπεζικά ιδρύματα; Δεν μπορεί να το κάνει το ΣΔΟΕ, κ.ο.κ.», εσείς μας λέτε τα εξής: «Εμείς είμαστε η Κυβέρνηση, αλλά όχι εξουσία. Την εξουσία την έχει ακόμα η Αντιπολίτευση στον τραπεζικό τομέα και αλλού, όπως ξέρετε καλά».

Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Θεοχαρόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επιχειρήματα, τα οποία είχατε στην επιτροπή, για να πείτε ότι

δεν μπορούν οι άλλες υπηρεσίες ή του κράτους τα τραπεζικά ιδρύματα να κάνουν αυτό και άρα νομοθετείτε με αυτόν τον τρόπο.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Η Κυβέρνηση ενοχοποιεί την υγιή επιχειρηματικότητα, υιοθετώντας παλαιοκομματικές πρακτικές. Γι' αυτό λέμε ότι η επιστροφή στο παρελθόν δεν μπορεί να είναι η λύση στα σημερινά προβλήματα της χώρας. Το δικαίωμα των πολιτών, επιβατών να επιλέγουν και να αξιολογούν τις παρεχόμενες υπηρεσίες δεν μπορεί να αμφισβητείται. Να μην αρνούμαστε τις τεχνολογικές εξελίξεις. Υιοθετείτε ψηφιοθηρικές πρακτικές και μάλιστα βάζετε και σε ονομαστική ψηφοφορία τα άρθρα αυτά, σε μια πρόκληση με τη Νέα Δημοκρατία –επειδή ο παλιός συνδικαλιστής της Νέας Δημοκρατίας είναι τώρα μαζί σας-, για να δείτε τι θα κάνει η Νέα Δημοκρατία, σε ένα τέτοιο παιχνίδι το οποίο είναι κατώτερο των περιστάσεων. Γι' αυτόν τον λόγο θα πρέπει να σκεφτείτε πολύ περισσότερο αυτό το ζήτημα, αν θα έπρεπε να το έχετεβάλει σε ονομαστική. Επιλέγετε αυτήν την τακτική. Θεωρώ ότι είναι μια τακτική μικροκομματική που έρχεται από το παρελθόν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Με τις πρακτικές σας, λοιπόν, τραβάτε χειρόφρενο σε κάθε επένδυση κρατώντας δέσμια τη χώρα στις παθογένειες του παρελθόντος. Γι' αυτό δεν μπορούμε να συνεχίσουμε έτσι. Χρειάζεται αλλαγή πολιτικών σε όλα τα επίπεδα και στις μεταφορές με γενναίες τομές, με τολμηρές μεταρρυθμίσεις. Γι' αυτό χρειάζεται να κάνουμε τομές και παρεμβάσεις προοδευτικές. Οι πολίτες δεν μπορούν να παραμένουν άλλο εγκλωβισμένοι σε αυτήν την πολιτική.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι τρεις μαθητρίες και μαθητές και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 9^ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επαναλαμβάνω την έκκληση της συντόμευσης του χρόνου. Προτείνω από τον επόμενο συνάδελφο και μετά, να μιλήσετε πέντε λεπτά και όχι επτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Από τον μεθεπόμενο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Λέω από τον επόμενο, κύριε συνάδελφε. Ξέρετε, δεν το λέω έτσι αυτό. Το μετράω. Έχω τον κατάλογο εδώ και πέντε Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους που πρέπει να μιλήσουν. Φοβάμαι ότι τουλάχιστον εννέα με δέκα συνάδελφοι δεν θα μιλήσουν στο τέλος και βλέπω ότι δεν είναι σωστό. Εν πάση περιπτώσει, κάνω την έκκληση του πεντάλεπτου και ακολουθήστε την κατεύθυνση.

Κύριε Κέλλα, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν σχέδιο νόμου, επιχειρείται η ρύθμιση των μεταφορών στη χώρα μας, εν μέσω διατάξεων που ανακυκλώνονται, φέροντας τη δημιουργία άνω των δεκαπέντε ηλεκτρονικών βάσεων και μητρώων και εγκαταλείποντας μεγάλο μέρος της εφαρμογής των διατάξεων και πάλι μέσω κοινών υπουργικών αποφάσεων στο μέλλον –παλιά μου τέχνη κόσκινο οι υπουργικές αποφάσεις στο μέλλον, κύριε Υπουργέ, έτσι- επιτείνοντας το φαινόμενο και της πολυνομίας, αλλά και της κακονομίας στη χώρα μας.

Και αυτά βέβαια συμβαίνουν, επειδή η Κυβέρνηση προσπαθεί να συγκεράσει ετερόκλητα συμφέροντα, δίχως να χαράσσει ένα

επαρκές πλαίσιο εναρμονισμένης πολιτικής μεταφορών, που θα συμβάλλει στην ανάπτυξη του τόπου.

Θα ήθελα επίσης εκ προοιμίου να αναφέρω ότι το μόνο θετικό είναι οι προβλέψεις στον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για τα ποδήλατα, η ηλικία των οδηγών των λεωφορείων που μεταφέρουν τους μαθητές και οι προβλέψεις ασφαλείας κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Σε ό,τι αφορά το υπόλοιπο σχέδιο νόμου, κατ' αρχάς αφιερώνετε, κύριε Υπουργέ, ένα μεγάλο μέρος των διατάξεων στη λειτουργία των ταξί, όπου επαναδιατυπώνονται και αναμασιούνται διατάξεις για τη συμπεριφορά των οδηγών και τη λειτουργία του κλάδου, οι οποίες ήδη καλύπτονται από την υπάρχουσα νομοθεσία. Τίποτα δεν αλλάζει ουσιαστικά, απλώς προσφέρεται μια φαινομενική ικανοποίηση στους οδηγούς και ιδιοκτήτες ταξί, σε σχέση με τη θέσπιση του εταιρικού πλαισίου για τις μέχρι σήμερα παρεχόμενες υπηρεσίες ηλεκτρονικής και τηλεφωνικής διαμεσολάβησης. Ωστόσο ούτε προς αυτούς ικανοποιείτε τις υποσχέσεις σας, σχετικά με την παύση λειτουργίας συγκεκριμένων εταιρειών εφαρμογών.

Δεύτερον, επιχειρείται μια συγκεκριμένη και δαιδαλώδη ρύθμιση, θεσπίζοντας ειδική διαδικασία για την είσοδο των εταιρειών στο συγκεκριμένο κλάδο, τόσο για τα επιβατικά δημοσίας χρήσεως όσο και για τα επιβατικά ιδιωτικής χρήσεως. Δηλαδή τι κάνετε; Αφήνετε και πάλι ανοικτό παράθυρο για τη νόμιμη λειτουργία των συγκεκριμένων εταιρειών εφαρμογών μέσω της διαδικασίας αδειοδότησης, της πληρωμής παραβόλου και της εγγραφής των οχημάτων και των οδηγών που θα λάβουν ειδική άδεια στα μητρώα του Υπουργείου Μεταφορών. Κάθε επαγγελματίας που θέλει να εργαστεί νόμιμα και να βγάλει το μεροκάματό του θα πρέπει να έχει το δικαίωμα εισόδου σε μια αγορά και σε μια οικονομία που δεν θα δεσμεύονται από ποσοτώσεις και από απερίοριστα κριτήρια.

Το λάθος σας είναι ότι δεν υπήρξατε από την αρχή ξεκάθαροι απέναντι στον κλάδο τον ταξί ούτε στις εταιρείες διαμεσολάβησης. Δεν θεσπίζετε ένα εναρμονισμένο πλαίσιο για όλους και ενδεχομένως στο μέλλον να προκύψουν μεταφορές δύο ταχυτήτων με ευνοημένους από τη μια μεριά και αδικημένους από την άλλη. Από τη μία αναφέρεστε σε πιάτσες ταξί, αλλά από την άλλη δεν ορίζετε συγκεκριμένα το εύρος των επιλεγόμενων μεταφορών των εν δυνάμει εταιρειών. Θα μπορούν να παίρνουν πελάτες από οπουδήποτε; Αυτό εννοείτε; Αν ναι, γιατί δεν το λέτε ξεκάθαρα; Πιστεύετε ότι οι ρυθμίσεις αυτές θα τερματίσουν τον ανταγωνισμό και τη συγκρουσιακή σχέση μεταξύ των ταξί και των εταιρειών; Προφανώς και όχι. Προσπαθείτε να γεφυρώσετε αντικρουόμενα συμφέροντα.

Συν τοις άλλοις αφήνετε το περιθώριο εισόδου στον κλάδο σε εταιρείες που δεν έχουν τη μεταφορά σαν αποκλειστική δραστηριότητα. Άρα θα έχουμε και τρίτη εμπλεκόμενη πλευρά στο μέλλον. Όπως είπα και προηγουμένως, είναι σεβαστό ο καθένας να βγάζει νόμιμα το μεροκάματο, όμως μη λέτε ψέματα και μη δίνετε κίβδηλες υποσχέσεις σε όλους, θεσπίζοντας ένα δυσλειτουργικό πλαίσιο.

Τρίτον, εισάγετε διατάξεις που τροποποιούν τον ΚΟΚ. Μειώνετε μεν τα πρόστιμα κατά 50% και τα προσαιξάνετε με βάση τα εισοδηματικά κριτήρια των παραβατών, ενώ καταργείται η έκπτωση των δέκα ημερών. Δηλαδή, οι παραβάσεις θα τιμωρούνται ανάλογα με τα εισοδήματα του καθενός και της καθεμιάς; Πέραν του ότι είναι αντισυνταγματικό, σύμφωνα και με την έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής, είναι και άδικο.

Πείτε μου λίγο: Πώς θα γίνει αυτό πρακτικά, κύριε Υπουργέ; Θα σταματάει η Αστυνομία τον παραβάτη, θα του βεβαιώνει το πρόστιμο, αλλά δεν θα ξέρει ο οδηγός τι πρόστιμο θα του επιβληθεί; Και κάτι ακόμα: Ποια θα είναι τα κριτήρια; Οι δηλώσεις φόρου εισοδήματος; Πιστεύετε ότι είναι αντικειμενικές; Τέλος πάντων, αυτά δεν αρκούν προς τον σκοπό αυτόν. Μόνο οι στατιστικές.

Η νομοθεσία σας έχει μια δόση ιδεοληψίας για να γίνετε αρεστοί στο κοιμητικό ακροατήριο. Μειώνετε τα πρόστιμα, αλλά ενθαρρύνετε την παραβατικότητα, καταργώντας την εισπρακτική τακτική των δέκα ημερών. Έτσι θεσπίζετε παραβάτες δύο ταχυτήτων.

Τέταρτον, φέρνετε μια σειρά από ρυθμίσεις οι οποίες είναι πρόχειρες και αποσπασματικές, δίχως να δίνουν ποιότητα παροχής υπηρεσιών στον πολίτη. Η καταβολή εισφοράς της τάξεως του 0,5% επί της ΡΑΕΜ πώς θα συμβάλει στη λειτουργία της;

Καταργείτε την αυτοπρόσωπη διαδικασία καταστροφής και αντικατάστασης πινακίδων και ορίζετε τη διεκπεραίωσή της μέσω ταχυδρομείου, κούριερ, ΚΕΠ, αυξάνοντας διοικητικές διαδικασίες και ταλαιπωρώντας τους πολίτες. Επιβαρύνετε με πρόσθετες διαδικασίες την εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και δημιουργείτε ένα πλαίσιο απορρύθμισης της λειτουργίας των ΚΤΕΟ με βάση τις αποφάσεις των οικείων περιφερειακών συμβουλίων.

Τέλος, εισάγετε ευνοϊκές ρυθμίσεις για τη «ΓΑΙΑΟΣΕ», «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» και την ΥΠΑ.

Κοντολογίς και κλείνοντας, έχετε περιπλέξει μέσα σ' ένα σχέδιο νόμου, το οποίο αρχικά προοριζόταν για τον κατευνασμό των οδηγών ταξί, ετερόκλητες, αποσπασματικές και πρόχειρες ρυθμίσεις που επ' ουδενί δεν πρόκειται να συμβάλουν στην ανάπτυξη μιας εναρμονισμένης πολιτικής μεταφορών στη χώρα μας. Μόνος σας στόχος είναι η εξυπηρέτηση των κομματικών σας φίλων και η απόσπαση ψήφων από συγκεκριμένες ομάδες.

Η Νέα Δημοκρατία θα είναι αντίθετη στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Να είστε καλά. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Σιμορέλης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Δεν θα έπαιρνα τον λόγο, αν δεν είχα την τροπολογία.

Κύριε Υπουργέ, χαίρομαι πραγματικά που επιτέλους φέρατε αυτό το νομοσχέδιο και ας αργήσαμε λίγο. Πέρα απ' αυτό, σας λέω ότι ακουμπά στην κοινωνία και λύνει όλες τις γκρίζες ζώνες. Σας μιλά ένας Βουλευτής της επαρχίας, των Τρικάλων. Στα Τρίκαλα τα έχουμε όλα, αυτοκίνητα, μεταφορές, σέρβις, γκαράζ, οπότε πραγματικά σας φέρνω μια πληροφόρηση από την κοινωνία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η τροπολογία που καταθέτω στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών έχει ως θέμα την παράταση λειτουργίας των συνεργείων του άρθρου 22 του προεδρικού διατάγματος 78/1988. Το συγκεκριμένο άρθρο αφορούσε ορισμένα συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων.

Με αυτήν την τροπολογία επιλύεται οριστικά ένα παλιό πρόβλημα που διαιωνίζεται από το 1988 και αφορά τις παρατάσεις των προσωρινών αδειών λειτουργίας αυτών των συνεργείων.

Για να κατανοήσουμε την ιστορία του ζητήματος, στο προεδρικό διάταγμα 78 του 1988, στο άρθρο 22 περιλαμβάνεται μια μεταβατική διάταξη για τα προϋπάρχοντα της εκδόσεώς του συνεργεία τα οποία δεν πληρούσαν τις προδιαγραφές για πάρουν άδειες λειτουργίας αορίστου χρόνου και χορηγήθηκαν σε αυτά μια άδεια λειτουργίας ορισμένης χρονικής ισχύος η οποία μέχρι σήμερα παρατείνεται.

Αναφερόμαστε, λοιπόν, στους επαγγελματίες που εξυπηρετούν καθημερινά για πολλά χρόνια τον αστικό ιστό με τον οποίο γειτονεύουν. Αυτοί οι πολίτες και οι οικογένειές τους βρίσκονται σε ένα αδιέξοδο επειδή μέχρι σήμερα η πολιτεία επέλεξε να παρατείνει το πρόβλημά τους αντί να το λύσει. Είναι προφανές ότι σήμερα, τριάντα χρόνια μετά, πρέπει επιτέλους να δοθεί ένα τέλος σε αυτήν την κατάσταση, διότι η αποσπασματική αντιμετώπιση και το καθεστώς της ομηρίας που είναι απότοκα αυτής της πρακτικής δεν οδηγούν πουθενά. Είναι εμφανές, μάλιστα, ότι αυτή η ασταθής κατάσταση -σήμερα έχω άδεια, αύριο δεν έχω- συγκροτούσε πολλές φορές τους επαγγελματίες από το να κάνουν επενδύσεις, εκσυγχρονισμούς, ανακαίνιση, πρόσληψη πρόσθετου προσωπικού λόγω της αναγκαιότητας του επαγγελματικού τους μέλλοντος. Το ιδιότυπο, λοιπόν, πρόβλημα που κληρονομήσαμε μαζί με άλλα από τις προηγούμενες κυβερνήσεις είναι απ' ενός το υψηλό απαγορευτικό κόστος και οι χωροταξικές συνθήκες καθιστούν τη μετεγκατάσταση των συνεργείων αδύνατη και απ' ετέρου, το κλείσιμο, όσων τέτοιων συνεργείων έχουν απομείνει, οδηγεί σε αδιέξοδο τους εκμεταλλευτές τους,

πολλοί μάλιστα εκ των οποίων βρίσκονται πριν τη συνταξιοδότηση.

Με την παρούσα ρύθμιση λύνουμε αυτό το πρόβλημα εξασφαλίζοντας την ομαλή διακοπή της λειτουργίας αυτών των συνεργείων και τη δυνατότητα εφοδιασμού τους με άδεια λειτουργίας από την επωνυμία των σημειωμένων εκμεταλλευτών τους.

Οι άδειες λειτουργίας που θα χορηγηθούν, σε αντίθεση με τις άδειες λειτουργίας αορίστου χρόνου, θα είναι προσωποπαγείς, μη μεταβιβάσιμες και ως εκ τούτου περιορισμένης χρονικής ισχύος που θα λήγουν με τη συνταξιοδότηση του επαγγελματία. Με αυτόν τον τρόπο θα δοθεί μια οριστική λύση στο πρόβλημα αυτών των επιχειρήσεων με ομαλή σταδιακή διακοπή της λειτουργίας τους, χωρίς τελεσίγραφα σφράγισης των εγκαταστάσεων τους και διαιώνιση της ομηρίας τους.

Η πολιτική της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ είναι η ενίσχυση της μικρομεσαίας επιχείρησης και το κάνουν πράξη με όσες δυνατότητες έχουν. Προφανώς, εν μέσω της οικονομικής κρίσης, το κλείσιμο τέτοιων μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων αποτελεί πράξη άκυρη και ανεύθυνη.

Με αυτόν τον τρόπο υπερβαίνουμε το πρόβλημα στο πλαίσιο των αρχών της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας και της χρηστής διοίκησης.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Ιωάννης Λαγός.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΓΟΣ: Την ώρα που εμείς μιλάμε, να τονίσουμε ότι υπάρχουν δύο Έλληνες στρατιώτες οι οποίοι είναι όμηροι του καθεστώτος Ερντογάν, τον οποίο εσείς πριν από λίγες μέρες, πριν από ενάμιση μήνα περίπου, τον φέρνατε με τυμpanοκρουσίες στην Ελλάδα, τον οποίον τον είχατε κάτσει και τον ακούγατε να σας προβάλλει μέσα στη χώρα μας και για τον οποίο δεν τολμήσατε να πείτε τίποτα. Ήταν ένα ταξίδι το οποίο σας το λέγαμε από τότε ότι θα είναι όπλο στη φαρέτρα των Τούρκων για να προχωρήσουν τις προκλήσεις. Βλέπουμε πού έχει φτάσει η κατάσταση.

Αποδεικνύεται ότι και η εξωτερική σας πολιτική είναι για τα πανηγύρια. Φτάσαμε στο σημείο αυτήν τη στιγμή να έχουμε δύο Έλληνες στρατιώτες που φέρανε την τιμημένη στολή μας με τη γαλανόλευκή να έχουν συλληφθεί και το «ελληνικό» κράτος να αδιαφορεί παντελώς -το «ελληνικό» εντός εισαγωγικών και το τονίζουμε-, όταν υπάρχει μια Κυβέρνηση αυτήν τη στιγμή στην εξουσία η οποία ευθέως τονίζει ότι δεν ενδιαφέρεται για τα εθνικά, κυριαρχικά δικαιώματα της πατρίδας μας.

Σε ένα συμφωνεί ο Τσίπρας με τον Ερντογάν: Ο Τσίπρας, όταν είχε αναλάβει τη διακυβέρνηση της πατρίδας μας, έλεγε ότι δεν υπάρχουν θαλάσσια σύνορα. Τώρα βγαίνει ο Ερντογάν με τους υπηκόους του και φωνάζουν ότι τα θαλάσσια σύνορα που υπάρχουν αμφισβητούνται από την πλευρά της Τουρκίας, έχοντας δει με ποιους έχουν να κάνουν.

Επώθηκε, λοιπόν, πριν από λίγο -από ό,τι διαβάσαμε και ευχόμαστε να είναι ψέματα αλλά πολύ φοβόμαστε ότι δεν θα είναι- ότι στα κινητά των Ελλήνων στρατιωτών μας βρέθηκαν στρατιωτικά σχεδιαγράμματα. Τώρα, τι εννοούν με αυτό οι Τούρκοι, ένας Θεός ξέρει. Εκεί, λοιπόν, η κατάσταση είναι πολύ σοβαρή. Φτάσαμε εκεί, γιατί εδώ και είκοσι μια μέρες οι Έλληνες πολιτικοί έχουν παραδώσει τους στρατιωτικούς μας.

Εδώ, λοιπόν, είναι ένα κομβικό σημείο. Δεν μπορείτε όχι μόνο να διεκδικήσετε τα δικαιώματά μας, αλλά δέχεστε συνεχόμενες σφαλίρες, τις οποίες ο ελληνικός λαός δεν τις αποδέχεται.

Υπάρχει λύση, λοιπόν, για να τελειώσουν τα παιδιά και να βγουν μια ώρα αρχύτερα, γιατί με εσάς, όπως πάει η δουλειά θα ταλαιπωρηθούν, δυστυχώς πάρα πολύ. Και συμπονούμε και ειλικρινά το λέμε μόνο τις οικογένειές τους. Εγώ προσωπικά σκέφτομαι μόνο αυτούς και τις οικογένειές τους, την ταλαιπωρία που τραβάνε αυτά τα παιδιά. Λοιπόν, εάν υπάρχουν κάποιοι πολιτικοί που φοράνε παντελόνια, κάποιοι που το παίζουν αρχηγοί των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας μας να μην φοράνε τα τζάκετ και κάνουν βόλτες, υπάρχουν μια λύση. Στην επόμενη παραβίαση που θα γίνει από τουρκικό μαχητικό πρέπει να καταρριφθεί αμέ-

σως. Και αν δεν σκοτωθεί ο Τούρκος πιλότος, να συλληφθεί κατευθείαν και να οδηγηθεί στα μπουντρούμια. Μόνο έτσι μπορούν να γυρίσουν τα παιδιά πίσω. Ανθέλληνες, προδότες!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

Ακούσαμε πριν από λίγο και βλέπουμε γενικά τις τελευταίες δύο μέρες τους θεματοφύλακες του Συντάγματος να βάλουν συνεχώς εναντίον των δικαστικών αρχών, μέχρι και στο Συμβούλιο της Επικρατείας φτάσανε, γιατί δεν αποφάσισε σύμφωνα με τα «θέλω» τους, με αυτά που θα ήθελαν. Και βγήκε, λοιπόν, το Συμβούλιο της Επικρατείας -ευτυχώς υπάρχουν και τέτοιοι άνθρωποι- και έβγαλε φυσικά αντισυνταγματικό τον νόμο του Φίλη, που έλεγε ότι πρέπει να γίνεται η διδασκαλία των παιδιών στα Θρησκευτικά και να τους μαθαίνουμε για μουσουλμανισμό, να τους μαθαίνουμε για τους Εβραίους, να τους μαθαίνουμε χίλια δύο πράγματα.

Είτε το θέλετε, προδότες συριζαίοι, είτε δεν το θέλετε η Ελλάδα είναι χριστιανική ορθόδοξη χώρα. Πάρτε το χαμπάρι!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

Και είδαμε, λοιπόν, τους θεματοφύλακες του Συντάγματος, τον Υπουργό αυτήν τη στιγμή Παιδείας -ο Θεός να τον κάνει- να βγαίνει και να λέει χθες σε συνέντευξή του στην ΕΡΑ ανερευθρίαστα ότι δεν έγινε και τίποτα που έβγαλε μια απόφαση το Σ.τ.Ε., εμείς θα συνεχίσουμε να κάνουμε τα μαθήματα κατ' αυτόν τον τρόπο και τα παιδιά θα συνεχίσουμε να τα κάνουμε γενίτσαρους επί της ουσίας. Αυτή ήταν η απάντηση του Γαβρόγλου. Και λέει ότι δεν έχει καμμία σημασία η απόφαση του Σ.τ.Ε..

Λοιπόν, Γαβρόγλου, καμμία σημασία δεν έχουν οι δικές σου απόψεις και δεν έχουν οι απόψεις των συριζαίων Υπουργών και του Πρωθυπουργού στους Έλληνες πολίτες. Και αυτό σας το αποδείξαν περίτρανα με τα συλλαλητήρια και με τη στάση που κρατάνε απέναντι στο σκοπιανό ζήτημα, στο οποίο και εκεί πάτε να προδώσετε την πατρίδα μας και στο ζήτημα το θρησκευτικό, το οποίο σας προβληματίζει και σας πονάει πάρα πολύ.

Δεν θα σας χαρίσουμε τίποτα και όσο υπάρχει η Χρυσή Αυγή μέσα στο ελληνικό Κοινοβούλιο θα εκπροσωπεί τους απλούς Έλληνες πατριώτες που είναι έξω και θέλουν να σας τα πουν, αλλά δεν σας βρίσκουν πουθενά, γιατί είστε αποστειρωμένοι σε κάτι αίσουσες Κοινοβουλίου, στα στίπια σας και εκεί που δεν μπορεί να σας αγγίξει κανείς. Εμείς που κυκλοφορούμε στην ελληνική κοινωνία θα εκπροσωπούμε τον μέσο Έλληνα πολίτη. Λαμόγια!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

Και για να τελειώσουμε, γιατί μας δίνετε και πέντε λεπτά μόνο, βγήκε μια επιστολή πριν από μερικές μέρες από τις «Παμμακεδονικές Ενώσεις» και παρεξηγήθηκε ο Πρόεδρος της Βουλής και είπε ότι αυτά είναι ανεπίτρεπτα και όχι μόνο ο Πρόεδρος της Βουλής και από τα υπόλοιπα τα κόμματα όλοι είχαν βγει και κλαψούριζαν, γιατί φοβούνται πάρα πολύ. Έλεγε, λοιπόν, αυτή η επιστολή ότι θα υπάρχουν και Ειδικά Δικαστήρια και ότι υπάρχει και η εσχάτη προδοσία και αν ο Θεός μας αξιώσει όλους τους Έλληνες πολίτες θα οδηγηθούν στη φυλακή αυτοί που τα έχουν υπογράψει όλα αυτά.

Και βγήκε και έκλαιγε ο Πρόεδρος της Βουλής και οι συν αυτώ και έλεγαν ότι δεν έχουν κανένα δικαίωμα να τα λένε αυτά. Μα, τι λέτε; Έχετε πάρει....

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΝΤΑΣ: Πιο σιγά!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΓΟΣ: Σταμάτα, ρε προδότη!

(Διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε συνάδελφε, δεν είναι καφενές εδώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΝΤΑΣ: Σταμάτα, προδότη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΓΟΣ: Σταμάτα, ρε προδότη! Προδότες! Πουλημένοι!

(Θόρυβος στην Αίθουσα - έντονες διαμαρτυρίες)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Παρακαλώ, ειδοποιήστε τη φρουρά!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Αρνητή της δημοκρατίας. Βρίζεις τη δημοκρατία και τη Βουλή.

(Θόρυβος στην Αίθουσα - έντονες διαμαρτυρίες)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει περίπτωση να συνεχίσει η συνεδρίαση.

Κύριοι συνάδελφοι, διακόπτεται η συνεδρίαση.

(Έντονες διαμαρτυρίες στην Αίθουσα)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΝΤΑΣ: Κατέβα ναζιστή κάτω!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΓΟΣ: Λαμόγιο!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Κατέβα κάτω...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΓΟΣ: Καραγκιόζη!

(Έντονες διαμαρτυρίες στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Συριδών Λυκούδης): Κύριε Ξυδάκη, καθίστε κάτω! Κυρία Βάκη!

Η συνεδρίαση διακόπτεται, αποκλείεται να συνεχίσει τη διαδικασία το Προεδρείο με τέτοια εξυβριστική συμπεριφορά. Διακόπτουμε τη συνεδρίαση για πέντε λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΝΤΑΣ: Μόνο διακόπτουμε τη συνεδρίαση, κύριε Πρόεδρε; Δεν θα πείτε τίποτα γι' αυτά που είπε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Συριδών Λυκούδης): Κύριε συνάδελφε, δεν είναι δυνατόν να συνεχιστεί αυτήν την ώρα η συνεδρίαση. Δεν επιτρέπω να συνεχιστεί. Αν συνεχιστεί θα έχουμε χειρότερη εξέλιξη. Παρακαλώ, καθίστε, ηρεμήστε. Καλύτερη απάντηση από τη δική σας ηρεμία δεν μπορεί να υπάρχει. Καθίστε, ηρεμήστε πέντε λεπτά και θα δούμε τι θα γίνει.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Συριδών Λυκούδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζεται η συνεδρίαση.

Κύριε συνάδελφε, κύριε Ξυδάκη, αντιλαμβάνομαι την οργή σας. Κοιτάξε να δείτε, δεν έχει περάσει παρά ένα εικοσιτετράωρο από την ώρα που στη συζήτηση στη Διάσκεψη των Προέδρων και στην Επιτροπή Δεοντολογίας κ.λπ., ετέθη κανονικά ένα θέμα συμπεριφοράς των συναδέλφων της Χρυσής Αυγής. Δεν υπάρχει περίπτωση να ανακοπεί αυτό το υβρεολόγιο παρά μόνο αν η υπόλοιπη Βουλή αντιμετωπίσει με ηρεμία και με δημοκρατική συνείδηση αυτήν την ιστορία. Δεν μπορεί να συνεχιστεί. Εγώ ήθελα κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Συριδών Λυκούδης): Σας παρακαλώ κύριε Παπαδόπουλε, βοηθήστε με τώρα.

Κατά τη διάρκεια της ομιλίας του κ. Λαγού ήθελα να κάνω τη διακοπή όταν άκουσα για πρώτη φορά τις λέξεις «προδότες», «λαμόγιο» και όλα τα υπόλοιπα. Αυτά δεν μπορούν να ακούγονται στο Κοινοβούλιο. Σκέφτηκα ότι θα εξελιχθεί ακόμα χειρότερα η συνεδρίαση. Δεν διέκοψα και πάλι η συνεδρίαση εξελίχθηκε πάρα πολύ άσχημα. Θα ήθελα να σας παρακαλέσω να περάσουμε σε μια πιο ήρεμη διαδικασία, να συνεχίσει ο επόμενος συνάδελφος και να δούμε να ρυθμίσουμε...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, να μιλήσουν από ένα λεπτό οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Συριδών Λυκούδης): Κύριε Κεφαλογιάννη, παρακαλώ. Μπορεί να χρειαστεί και αυτό που λέτε. Αφήστε με να διαχειριστώ τη διαδικασία. Και αυτό μπορεί να γίνει. Το έχω υπ' όψιν μου, κύριε Κεφαλογιάννη.

Θα ήθελα να σας πω ότι προφανώς όλη αυτή η εικόνα θα μεταφερθεί. Ήδη υπάρχει. Δεν ξέρω πώς ήταν η διαδικασία από άποψη αναμετάδοσης. Θα ενημερωθεί ο Πρόεδρος και η Διάσκεψη των Προέδρων. Είναι απίστευτο το υβρεολόγιο που ακούσαμε. Εγώ δεν θυμάμαι να το έχουμε δει ποτέ, όπως επίσης και την επιθετική κίνηση κατά του κ. Ξυδάκη από το Βήμα της Βουλής. Λέω να ηρεμήσουμε. Θα ειδοποιηθεί ο Πρόεδρος, θα πάμε στη Διάσκεψη των Προέδρων να δούμε τι άλλο θα κάνουμε.

Προφανώς, όμως, κύριε Κεφαλογιάννη, απέναντι σε αυτήν την ιστορία που περάσαμε προ ολίγου, νομίζω ότι χρειάζεται να πάρουν τον λόγο οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι για ένα λεπτό, τουλάχιστον για να τοποθετηθεί απέναντι σε αυτό το υβρεολόγιο ο δημοκρατικός χώρος της Βουλής.

Κύριε Ξυδάκη, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ που μας δίνετε τον λόγο. Ζητώ συγγνώμη από το Σώμα, από το ελληνικό Κοινοβούλιο αν παραφέρθηκα. Ήταν αβάσταχτο για μένα προσωπικά. Δεν μπορώ να πάρω στον λαιμό μου όλους τους δημοκράτες Βουλευτές. Ήταν αβάσταχτο για μένα να ακούω έναν αρνητή της δημοκρατίας να καθυβρίζει τη Βουλή των Ελλήνων και την Ελληνική Δημοκρατία. Γνωρίζω τις προσπάθειες που έγιναν και τα μέτρα που ελήφθησαν και την ειδική Ολομέλεια τις τε-

λευταίες μέρες από τη Βουλή των Ελλήνων για να προστατευθεί το κλίμα, τα μίνιμουμ της συναινεσεως και οι κανόνες λειτουργίας.

Νομίζω ότι και με το σημερινό είναι σκοπούμενη δράση, κλιμακούμενη να προκαλέσει, να σπάσει κάθε όριο. Δεν μπορεί να μιλάει με αυτόν τον τρόπο. Ήταν ασύλληπτο. Τον άκουσα από το μόνιτορ και μπήκα μέσα και ήρθα να σας παρακαλέσω, είχατε γνώση όλης της καταστάσεως, να δοθεί ένα τέλος. Διότι μεταδίδεται, είναι δημόσια συνεδρίαση, είναι Ολομέλεια, έχουμε σχολεία, έχουμε παιδιά, έχουμε επισκέπτες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Συριδών Λυκούδης): Ευτυχώς, δεν είχαμε σχολείο αυτήν την ώρα! Ευτυχώς!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Κοιτάξε. Η κλιμάκωση αυτή δείχνει ότι οι αρνητές της δημοκρατίας, οι υπόδικοι για εγκλήματα και σύσταση εγκληματικής οργάνωσης, εν εξελίξει η δίκη με όλα τα αναγνωστήρια και τα ντοκουμέντα να καταδεικνύουν τη δράση μιας εγκληματικής οργάνωσης, καθυβρίζουν τη δημοκρατία μέσα στον ναό της.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Συριδών Λυκούδης): Κύριε Ξυδάκη, ολοκληρώστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Αυτό θέλω να πω και κλείνω.

Ο ρόλος μας, εκτός από το να νομοθετούμε, εκτός από το να διαφωνούμε, εκτός από το να συνθέτουμε, είναι να διαπαιδαγγοούμε τον ελληνικό λαό και να δίνουμε ένα ζωντανό παράδειγμα. Το παράδειγμα αυτών των ανθρώπων είναι αβάσταχτο.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Συριδών Λυκούδης): Έχετε δικίο.

Κύριε Κεφαλογιάννη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι σαφές ότι και από την πλευρά μας υπάρχει μία ομόθυμη και ξεκάθαρη καταδίκη του περιστατικού το οποίο είδαμε προηγουμένως.

Δυστυχώς, κι εδώ θα συμφωνήσω με τον συνάδελφο, τον κ. Ξυδάκη, υπάρχει μία κλιμακούμενη συμπεριφορά από τους Βουλευτές της Χρυσής Αυγής να προκαλέσουν και πολύ φοβούμαι ότι αν δεν ληφθούν ακόμα πιο αυστηρά μέτρα, ενδεχομένως θα τους δούμε να κάνουν και κάποιες ενέργειες που θα ξεφεύγουν πέρα και από το λεκτικό.

Γι' αυτό κι εγώ και νομίζω όλη η παράταξη της Νέας Δημοκρατίας έχουμε ξεκάθαρη θέση ότι καταδικάζουμε τέτοιου είδους περιστατικά. Είμαστε συμπαραστάτες σε όλους τους συναδέλφους που δέχονται τέτοιου είδους λεκτικές επιθέσεις και νομίζω ότι όλες οι δημοκρατικές πτέρυγες της Βουλής πρέπει να καταδικάσουν όχι μόνο τέτοιου είδους συμπεριφορές, αλλά κι εκείνες τις οποίες, ενδεχομένως, θα προσπαθήσουν στο μέλλον να κάνουν.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Συριδών Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Κεφαλογιάννη.

Είναι προφανές ότι το σημερινό επεισόδιο και η επικινδυνότητα του δεν περιορίστηκε, δυστυχώς, στις ύβρεις, αλλά η όλη κίνηση μας δείχνει ότι πρέπει να ανησυχούμε.

Κύριε Κατσώτη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Πρέπει να πούμε ότι είναι καταδικασμένη στη συνείδηση του λαού όλη αυτή η στάση της Χρυσής Αυγής, η οποία έχει θεωρηθεί εγκληματική οργάνωση. Το δικαστήριο ακόμη καθυστερεί και θα έπρεπε να έχει τελειώσει και να καταδικαστούν για τις πράξεις τους.

Είναι κλιμακούμενη όλη αυτή η τακτική που ακολουθεί και πιστεύω ότι η συζήτηση που έγινε εδώ στην Ολομέλεια προχθές νομίζω αναδεικνύει συνολικά τη στάση της, τον ρόλο, γι' αυτό και πρέπει να απομονωθεί από τον ελληνικό λαό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Συριδών Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Κατσώτη.

Ο κ. Λαζαρίδης έχει τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν χωράει αμφιβολία, όπως είπαν και οι προλαλήσαντες συνάδελφοι, αυτή η κλιμάκωση από πλευράς της Χρυσής Αυγής αποδεικνύει την αντικοινοβουλευτική συμπεριφορά τους και αποδεικνύει το γεγονός ότι αυτή ακριβώς τη συμπεριφορά που επέλεξαν είναι αυτό που τους συντηρεί ως κόμμα. Το ακροατήριο στο οποίο απευθύνονται φαίνεται ότι το συγκινούν. Κι εμείς οφεί-

λουμε, σεβόμενοι τον κοινοβουλευτισμό και τις διαδικασίες του Κοινοβουλίου, να απομονώνουμε τέτοιες τακτικές.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Λαζαρίδη.

Κύριε Δανέλλη, έχετε τον λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

«Πριν αλέκτορα φωνήσαι τρις», αποδεικνύεται ότι βεβαίως δεν είναι μία πολιτική οργάνωση, ένα πολιτικό κόμμα. Είναι μία εγκληματική οργάνωση και επιβεβαιώνεται αυτό που είπαμε, δεν είναι ένας από εμάς. Γι' αυτό, αρμόζει απόλυτη απομόνωση. Δεν συνδιαλεγόμαστε μαζί τους. Ο ελληνικός λαός να δει και κυρίως οι πολίτες που τους έστειλαν εδώ μέσα, ποιους έστειλαν.

Γι' αυτό, κύριε Πρόεδρε της Βουλής, νομίζω ότι επιβεβαιώνεται αυτό που είπαμε, ότι οι προκλήσεις δεν θα σταματήσουν γιατί αυτό τους θρέφει, γιατί έτσι επικοινωνούν με την κοινωνία, που όσο κι αν βρίσκεται σε σύγχυση και σε οργή, ας δουν με τι έχουν να κάνουν και ποιους νομίζουν, αν στηρίζουν, τι λύσεις θα φέρουν.

Επίσης, να δουν και οι «πατριώτες» -γιατί δεν είναι κανένας πιο πατριώτης από τον άλλο και ιδιαίτερα από εμάς εδώ μέσα- των Παμμακεδονικών και λοιπών σωματείων ποιους στηρίζουν και για ποιους παίζουν.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η δημοκρατική απάντηση του συνόλου της Βουλής είναι νομίζω η καλύτερη ασπίδα στην επίθεση της Χρυσής Αυγής.

Να συνεχίσουμε τη διαδικασία. Βλέπω τον Πρόεδρο της Βουλής ότι είναι εδώ.

Κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Βουλής): Δυστυχώς, επιβεβαιώνονται οι εκτιμήσεις ότι υπάρχει μία μεθοδευμένη στρατηγική έντασης και διχαστικής πολιτικής λειτουργίας, έτσι ώστε το δηλητήριο αυτό να μπει στο σώμα και της πολιτικής ζωής του τόπου, αλλά και στην ίδια την κοινωνία εν όψει αποφάσεων οι οποίες πρέπει να ληφθούν και που αφορούν στη σταθερότητα της περιοχής μας, στη σταθερότητα της χώρας μας και κυρίως στην επανασύσταση του κοινωνικού ιστού, που είναι αναγκαίο ζήτημα, εκ των ων ουκ άνευ, για τη χώρα μας βγαίνοντας από την πολύχρονη κρίση. Περί αυτού πρόκειται.

Οι κραυγές για «προδοτές, πουλημένους» και όλα αυτά τα οποία αναπαράγονται και από κάποια έντυπα με πρωτοσέλιδα, που είναι στα μανταλάκια -ανεξάρτητα του πόσοι τα αγοράζουν, το ίδιο κάνει- σπέρνουν σε όλο τον λαό αυτό το μίσος με χαρακτηριστικές εκφορές λόγου ή και εικόνων περί προδοτών, κρεμάτων και δείχνουν αυτή τη στρατηγική της έντασης.

Αυτή η στρατηγική για να αποδυναμωθεί δεν θα πρέπει απλά να περιθωριοποιηθεί και να αποκλειστεί, θα πρέπει να καταγγελλθεί με όλους τους τόνους και όλη τη δύναμη, απ' όλο το πολιτικό σύστημα του δημοκρατικού και συνταγματικού τόξου, χωρίς συμψηφισμούς, χωρίς τακτικισμούς, οι οποίοι έδειξαν και στην Ευρώπη και στη χώρα μας πού οδηγούν, όταν το αυγό του φιδιού συνεχώς με την ατζέντα την οποία αναδεικνύεται και παράγεται, το ζεσταίνεις και του διαμορφώνεις υπόσταση μιας μεγάλης επικινδυνότητας για τη χώρα.

Αυτή η υπόθεση δεν μπορεί να συνεχιστεί τουλάχιστον μέσα στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Θα πρέπει οι αναφορές που έγιναν προηγούμενα από τον Βουλευτή Λαγό, να έρθουν και πάλι για συζήτηση στην Επιτροπή Δεοντολογίας. Πλην, όμως, θα πρέπει να είμαστε πάρα πολύ σαφείς ότι εάν αποτελούν -και φαίνεται ότι αποτελούν- συνέχιση μιας στρατηγικής έντασης, επίθεσης, διχασμού, μισαλλοδοξίας, και επικινδυνότητας στις διεθνείς σχέσεις της χώρας -τις οποίες δυναμιτίζουν με τις δηλώσεις τους, έτσι ώστε να δημιουργούνται αντισώματα και να ανατροφοδοτείται μία ένταση με τις πιο ακραίες δυνάμεις γκρίζων και άλλων πολύχρωμων λύκων στη γείτονα χώρα- αυτά όλα θα πρέπει να αποκαλυφθούν, να απομονωθούν και να κολαστούν κατά τον πλέον αυστηρό τρόπο και μέσα από τον Κανονισμό της Βουλής, αλλά και μέσα από τον δημόσιο λόγο.

Αυτό πιστεύω ότι θα πρέπει όλους να μας συνέχει σαν καθήκον. Εάν δεν το κάνουμε εμείς εδώ, δεν μπορεί να το κάνει κανέ-

νας άλλος, είτε σε απομονωμένες δικαστικές αίθουσες της περιφέρειας, είτε σε πόλεις και κωμοπόλεις και δήμους, είτε στον δρόμο, όταν υπάρχουν αυτά τα χαρακτηριστικά και αυτές οι νοτοστόπιες.

Και θέλω να σας πω και κάτι τελευταίο, κύριε Πρόεδρε -και με συγχωρείτε- γιατί πράγματι έχουμε πει ότι η δημοκρατία λειτουργεί με αυτόν τον τρόπο τον παιδαγωγικό, τον αποτρεπτικό, τον προληπτικό, τον ανεκτικό αλλά ταυτόχρονα τον αυστηρό.

Πριν από τρεις ώρες συνέβη κάτι που μέχρι τη στιγμή που θα σας το πω τώρα δεν το γνώριζε κανένας σε αυτήν την Αίθουσα και θα μπορούσε να είχε δημιουργηθεί σάλος. Δεν λειτουργούμε έτσι. Δυστυχώς έγινε ένα επεισόδιο όπου μία πρώτη συγγενής επίλεκτου στελέχους, Βουλευτού της Χρυσής Αυγής, μέσα από εδώ, παίρνοντας τα παιδάκια της από τον βρεφονηπιακό σταθμό, εξύβρισε κατά τον χειρότερο τρόπο, παρόντων πάρα πολλών, τον Βουλευτή Ζεϊμπέκ με απίστευτες ύβρεις κ.λπ..

Αυτό το θέμα έληξε σε επίπεδο Φρουράρχου. Θα υπάρξει ειδική αναφορά. Ζήτησε συγγνώμη η κυρία. Δεν ειδοποιήσαμε καν τον σύζυγό της, το επίλεκτο στέλεχος της Χρυσής Αυγής ούτε δημιουργήθηκε κανένα άλλο ζήτημα. Πήρε η ίδια την ευθύνη πάνω της. Κατεγράφησαν αυτά. Ο ίδιος ο Βουλευτής ήταν παρών και είπε ότι αποδέχεται τη συγγνώμη. Αυτά συμβαίνουν καθημερινά εδώ μέσα, που είμαστε προστατευμένοι πολλαπλά και όχι μόνο με ασυλίες, για να συνεννοούμαστε.

Τι συμβαίνει έξω; Τι θα συμβεί έξω, εάν από εδώ μέσα φύγει το σήμα ότι δεν πειράζει, λέμε και μια κουβέντα παραπάνω; Για όσους παλαιότερους ζήσαμε το 2012-2013, είχαν παρουσιαστεί ογδόντα τέσσερις εγκληματικές ενέργειες δημόσια, και ενώ φέραμε αυτά τα στοιχεία μας απαντούσαν τότε, ότι όχι είναι δύο, τρία, τέσσερα, μέχρι ξαφνικά ένα Σάββατο είδαμε στις τηλεοράσεις την εξέλιξη, με τη δολοφονία του Παύλου Φύσσα. Το θυμόμαστε. Και αυτές οι μνήμες ξαναγυρνάνε τώρα.

Δεν μπορούμε να επιτρέψουμε να ξαναγίνουν αυτά τα πράγματα στη χώρα, μέσα στην κοινωνία, μέσα στους χώρους δουλειάς, μέσα στα σχολεία, μέσα στα προσφυγικά και μεταναστευτικά κέντρα που υπάρχουν. Αυτή η άποψη, αυτή η φωνή, αυτή η φωνή του μίσους, αυτή η ύβρις, αυτός ο εξευτελισμός, αυτή η απόλυτα συνειδητή υπονόμευση των σχέσεων της χώρας έτσι ώστε να οδηγηθούμε σε εκρηκτικές καταστάσεις και να τροφοδοτείται η ένταση. Πρέπει να σταματήσει.

Και η αρχή για να σταματήσει πρέπει να γίνει από εδώ μέσα και πρέπει να είμαστε όλοι σύμφωνοι με αυτήν την εξέλιξη. Θα παρακαλούσα να εφαρμοστούν μεν κατ' αρχάς αυτά που λέει ο Κανονισμός, όσον αφορά αυτά που είπε ο κύριος προηγούμενα. Αλλά από εκεί και πέρα, ενδεχομένως, καθώς θα γενικευθεί ξανά η συζήτηση εδώ, να υπάρξει παραπομπή επιπλέον με άλλο άρθρο του Κανονισμού που αφορά τη συλλογική παρουσία -αποκλεισμό της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Χρυσής Αυγής.

Εάν είναι αμετανόητοι και κάθε φορά τους δίνουμε -και είμαστε υποχρεωμένοι να τους δώσουμε- το περιθώριο να ανασκευάσουν -και επαναλαμβάνω, ένα επεισόδιο που έγινε πριν τρεις ώρες δεν το έμαθε κανείς, ακριβώς διότι δηλώθηκε μια μετάνοια, υπήρξε δηλαδή μια συνεννόηση σε ένα πλαίσιο- κάθε φορά, λοιπόν, που πιάνουν μικρόφωνο, ενδεχομένως θεωρούν ότι έτσι παίρνουν επαφή με κάτι άλλα ακραία στοιχεία ή διχοτομούν άλλες παρατάξεις που αμφιταλαντεύονται σε αυτήν την φάση. Είναι δικαίωμά τους να θεωρούν ότι θέλουν. Δεν θα το ανεχτούμε. Αυτό το μήνυμα πιστεύω ότι θα πρέπει να φύγει από εδώ μέσα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, απλώς θέλω να επαναλάβω, γιατί νωρίτερα το κύκλωμα ήταν κλειστό της αναμετάδοσης της συνεδρίασης και έτσι οι Έλληνες πολίτες δεν άκουσαν, τη σύσσωμη, μέσα σε μια ιδιαίτερη δημοκρατική ομοθυμία, αντίδραση του συνόλου των κομμάτων της Βουλής απέναντι στην επιθετικότητα της Χρυσής Αυγής. Επαναλαμβάνω ότι όλα τα κόμματα με τους εκπροσώπους τους καταδικάσαν απερίφραστα αυτό το απερίγραπτο επεισόδιο και όρθωσαν τη δημοκρατική τους ασπί-

δα απέναντι στην επιθετικότητα αυτού του κόμματος απέναντι στον κοινοβουλευτισμό και τη δημοκρατία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο εκ μέρους της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, για να κάνω μία δήλωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Έχετε τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Καταδικάζουμε απερίφραστα αυτό το συμβάν, το οποίο, όπως είπε και ο Πρόεδρος της Βουλής πριν από λίγο, δεν είναι μεμονωμένο. Πρόκειται για σειρά τραμπούκικων ενεργειών εντός του Κοινοβουλίου και εκτός του Κοινοβουλίου. Είναι μια οργάνωση που κατηγορείται ως εγκληματική και ως τέτοια πρέπει να την αντιμετωπίσουμε εδώ στο ελληνοκοινοβούλιο.

Η δημοκρατία έχει τρόπους να αμύνεται και δεν μπορούμε εμείς να την αφήσουμε ανυπεράσπιστη. Γι' αυτόν τον λόγο πρέπει άμεσα να πάρουμε όλα τα θεσμικά μέτρα. Υπάρχουν τρόποι να προστατεύεται η δημοκρατία. Σε αυτό το πλαίσιο οι δικές μας οι προτάσεις θα κινηθούν και στο πλαίσιο του Προεδρείου της Βουλής, όταν τεθούν, και στη Διάσκεψη των Προέδρων, με στόχο να αντιμετωπίσουμε αυτό το φαινόμενο.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα δύο μαθητρίες και μαθητές και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 2^ο Γυμνάσιο Κατερίνης (πρώτο τμήμα).

Καλώς ήρθατε, αγαπητοί φίλοι, στην ελληνική Βουλή! Καλώς ήρθατε τώρα, δηλαδή, ευτυχώς!

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω να κάνω μια ανακοίνωση προς το Σώμα.

Η Διαρκής Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων «I) Κύρωση της Σύμβασης του Συμβουλίου της Ευρώπης για την Πρόληψη και την Καταπολέμηση της Βίας κατά των γυναικών και της Ενδοοικογενειακής Βίας και προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας, II) Ενσωμάτωση της 2005/2014/ΔΕΥ απόφασης-πλαίσιο, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση-πλαίσιο 2009/299/ΔΕΥ, σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης επί χρηματικών ποινών και III) Άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων».

Τον λόγο έχει στη συνέχεια η συνάδελφος κ. Καφαντάρη για πέντε λεπτά.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Βρίσκομαι στο Βήμα μετά από αυτό το δυσάρεστο, διχαστικό και -πώς αλλιώς να το χαρακτηρίσω;- πολεμικό ανακοινωθέν, θα έλεγα, από τους αρνητές της δημοκρατίας. Το καταδικάζω φυσικά και εγώ απερίφραστα, δηλώνοντας ότι και το Κοινοβούλιο, όπως εκφράστηκε από τις πολιτικές δυνάμεις της δημοκρατίας εδώ μέσα, αλλά και ο ελληνικός λαός, προχωρεί δημοκρατικά. Η δημοκρατία είναι ισχυρή, έχει τα όπλα και πάντοτε είναι ο νικητής.

Έρχομαι τώρα να τοποθετηθώ στο νομοσχέδιο. Όντως, πρόκειται για ένα νομοσχέδιο - τομή, ένα πρωτοποριακό -θα έλεγα- καινοτόμο νομοσχέδιο, που δομήθηκε με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών και τη βέλτιστη εξυπηρέτησή τους. Επιχειρεί αυτό το σχέδιο νόμου να εξαλείψει τα κακώς κείμενα που δυσκολεύουν την καθημερινότητα όλων μας στον τομέα των μεταφορών.

Εγώ θα έλεγα ότι είναι και ένα κοινό αίτημα της κοινωνίας μάλλον πραγματικά να υπάρξει διαφάνεια στον τομέα των μεταφορών και βέβαια να διορθωθούν πολλά -κακά, θα έλεγα- που ισχύουν χρόνια. Εισάγονται νομοθετικές παρεμβάσεις και ρυθμίζονται, επιλύονται θέματα κακής διοίκησης, διαφθοράς και κυκλωμάτων. Οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες που θα λειτουργήσουν

θα οδηγήσουν, μεταξύ άλλων, στον συντονισμό, στην παρακολούθηση και στην επίλυση πλήθους θεμάτων των εμπλεκόμενων φορέων.

Αξίζει να τονίσουμε ότι το σχέδιο νόμου είναι προϊόν μιας δημοσίευσης που έγινε εδώ και πολλούς μήνες, όπου έγινε και μια εκτενής διαβούλευση, ένας εποικοδομητικός διάλογος. Πολλές από τις προτάσεις των φορέων έγιναν δεκτές και στη δημοσίευση αυτού του σχεδίου νόμου και βέβαια έγινε και εποικοδομητικός διάλογος στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, όπου θεσμοθετούνται ισχυροί μηχανισμοί ελέγχου, εποπτείας σε όλες τις γκρίζες ζώνες των μεταφορών, κάτι που δεν το λέμε εμείς μόνο, αλλά είναι μια πραγματικότητα και ο ελληνικός λαός το γνωρίζει πολύ καλά.

Στο Α' Μέρος του νομοσχεδίου επαναπροσδιορίζονται θέματα επιβατικών μεταφορών, τροποποιούνται διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας σχετικά με τη λειτουργία επιβατικών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων. Επανακαθορίζονται οι επιβαλλόμενες πειθαρχικές ποινές και καθορίζεται το θεσμικό πλαίσιο σχετικά με την ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση.

Επιτέλους, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, μπαίνουν κανόνες, μπαίνουν όροι, μπαίνουν όρια και αυτό για μένα είναι πάρα πολύ σημαντικό. Πλέον οι παραβάσεις ορίζονται και επιβάλλονται πρόστιμα. Ορίζεται ότι τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης φορολογούνται με βάση την κείμενη νομοθεσία -νομίζω ότι αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό-, τηρούνται ηλεκτρονικά μητρώα, στα οποία καταχωρούνται οι φορείς διαμεσολάβησης, οι ανακλητικές πράξεις των αδειών διαμεσολάβησης και οι πράξεις διαπίστωσης των παραβάσεων και επιβολής προστίμου και προβλεπόμενων κυρώσεων.

Με υπουργική απόφαση ορίζονται, εκτός των άλλων, οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία του μητρώου και τη διασύνδεση αυτού με το μητρώο του Υπουργείου Τουρισμού και με άλλα μητρώα, ο έλεγχος καταχώρησης των συμβάσεων, τα αρμόδια όργανα, η διαδικασία επιβολής ποινών.

Ορίζεται η έδρα ή το υποκατάστημα ή ο νομίμως δηλωμένος χώρος στάθμευσης της επιχείρησης που εκμισθώνει το όχημα ως σημείο έναρξης της μίσθωσης.

Θα έλθω να πω, λοιπόν, ότι κάποιος κατηγορήσαν το Υπουργείο που έφερε το εν λόγω σχέδιο νόμου, ότι δεν είμαστε υπέρ της καινοτομίας. Όμως υπάρχει καινοτομία χωρίς τήρηση κανόνων, χωρίς διαφάνεια, χωρίς φορολόγηση και διαφανή φορολογική βάση. Αυτό είναι ένα ερώτημα.

Υπάρχουν και άλλα σοβαρά ζητήματα που έχουν να κάνουν και με τις κατηγορίες των ποδηλατών που θεσπίζονται κατηγορίες παραβάσεων -κάτι που είναι πολύ σημαντικό-, τα διοικητικά πρόστιμα εξειδικεύονται.

Όμως θα πω ότι το νομοσχέδιο εν γένει δεν έχει εισπρακτικό χαρακτήρα, έχει περισσότερο παιδευτικό χαρακτήρα, γι' αυτό στο πλαίσιο αυτό ταξινομούνται οι παραβάσεις οδικής κυκλοφορίας σε χαμηλής, μεσαίας και υψηλής επικινδυνότητας.

Επίσης, έρχομαι να πω ότι στο τρίτο μέρος ρυθμίζονται θέματα για τα λεωφορεία και τα ΚΤΕΛ. Μάλιστα, έχουμε από αρμόδιους φορείς και ομοσπονδίες μεταφορών θετική ανταπόκριση.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Σε ένα λεπτό ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Στο τέταρτο μέρος περιλαμβάνονται διατάξεις για οχήματα και οδηγούς που αφορούν ρυθμίσεις για την καταστροφή πινακίδων κυκλοφορίας οχημάτων, καθώς επίσης ρυθμίσεις για την καταστροφή ή αχρήστευση λόγω φυσικών καταστροφών ιδιωτικών ΙΧ αυτοκινήτων.

Επίσης, ένα πολύ σημαντικό που εισάγεται αφορά τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Θεσπίζονται μηχανισμοί ελέγχου με στόχο να μπει τέλος στα παράνομα κυκλώματα πώλησης -δεν θα γίνει χώρα μας νεκροταφείο γηρασμένων αυτοκινήτων-, καθώς επίσης και όλες οι ρυθμίσεις που αφορούν την εισαγωγή αυτοκινήτων με ενδεδειγμένους ελέγχους, παραστατικά κ.λπ..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κυρία Καφαντάρη, σας παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κλείνοντας, το σημαντικό που θέλω να πω είναι το μεγάλο κομμάτι της έκδοσης των αδειών

κυκλοφορίας. Εκεί θα έλεγα ότι όλοι γνωρίζουν πώς λειτουργούσε δεκαετίες το σύστημα. Στοχεύουμε με τα μέτρα στην καταπολέμηση της διαφθοράς και στον τομέα αδειών κυκλοφορίας, αφού όλα θα γίνονται ηλεκτρονικά ή μέσω ταχυδρομικών υπηρεσιών ή μέσω ΚΕΠ.

Τέλος, μία κουβέντα: Το νομοσχέδιο αυτό εισάγει διαφάνεια, όρους, όρια και κανόνες. Γίνεται πραγματικά μια σημαντική προσπάθεια, ώστε να γίνουμε ένα κανονικό ευρωπαϊκό κράτος.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για τον χρόνο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Τον λόγο έχει ο κ. Μάρδας.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΔΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, όταν εισάγονται κάποιες καινοτόμες ρυθμίσεις στα διάφορα νομοσχέδια είναι εύλογο ότι μπορεί να μην έχουμε τις βέλτιστες λύσεις οι οποίες χρειάζονται. Και αυτό συμβαίνει και σε διάφορα άλλα νομοσχέδια που έχουν περάσει, νομοσχέδια που έπρεπε να είχαν τεθεί προς συζήτηση στη Βουλή χρόνια πριν και έρχονται τώρα.

Ως εκ τούτου, αυτά τα νομοσχέδια κινούνται προς μια θετική κατεύθυνση και από εκεί και πέρα, αυτό που έχουμε να κάνουμε είναι να ελέγξουμε κατά τη διάρκεια της εφαρμογής τους ποιες είναι οι αδυναμίες τους.

Έχουμε και άλλα τέτοια καινοτόμα νομοσχέδια που πέρασαν, όπως η δεύτερη ευκαιρία που πρέπει να δίνεται σε έναν έντιμο έμπορο ο οποίος έχει πτωχεύσει. Και εκεί σημειώθηκαν διάφορα ζητήματα, διάφορα πράγματα, τα οποία μπορούσαν να συμπληρώσουν και να κάνουν πιο ολοκληρωμένο αυτό το νομοσχέδιο. Τέθηκε όμως αυτό το νομοσχέδιο σε εφαρμογή, κάτι που αποτελούσε μία ριζοσπαστική προσέγγιση για εκείνη την εποχή και στην πορεία θα δούμε τι βελτιώσεις χρειάζονται, καθώς, όπως έχουμε πει κατ' επανάληψη, νόμος είναι και αλλάζει.

Έρχομαι στο άρθρο 12, το οποίο αναφέρεται σε εταιρείες διαμεσολάβησης - μεταφοράς επιβατών, ένα άρθρο το οποίο συγκέντρωσε εύλογα τα πυρά συναδέλφων της Βουλής.

Αυτή η άναρχη κατάσταση, η οποία έπρεπε να είχε ρυθμιστεί εδώ και χρόνια, καθώς αυτές οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες δεν είναι κάτι καινούργιο, ρυθμίζεται για πρώτη φορά και αυτή η ρύθμιση αντιμετωπίζει κάποιες εύλογες κριτικές.

Κατά την άποψή μου, αγαπητέ κύριε Υπουργέ, όπως σας είχα εκφράσει την προηγούμενη φορά, έχω την αίσθηση ότι εάν συμπληρώνατε πριν το β' της παραγράφου 1, αντί για το «ή» βάζατε τη λέξη «και», θα υπήρχε μια βελτίωση στο νομοσχέδιο. Και ενδεχομένως αν κατά την εξέλιξη εφαρμογής του συγκεκριμένου νόμου διαπιστωθεί ότι χρειάζονται κάποιες βελτιώσεις, εδώ έγκειται σε εμάς, στο Υπουργείο, να κάνει τις απαραίτητες εκείνες βελτιώσεις, έτσι ώστε να έχουμε έναν πιο ολοκληρωμένο νόμο στην περίπτωση κατά την οποία αποδεικνύεται ότι κάτι δεν λειτουργεί.

Έρχομαι σε μια άλλη ενότητα που αναφέρεται στα καύσιμα. Στο άρθρο 70 στην παράγραφο 2, εκεί με υπουργική απόφαση μπορούν να καταργηθούν οι διακρίσεις ανάμεσα στα πρατήρια υγρών καυσίμων και πρατηρίων που διακινούν αμιγώς υγραέριο ή και των μεικτών. Αντί για την υπουργική απόφαση, θα μπορούσε να υπήρχε απλώς ένα άρθρο του νόμου, το οποίο θα περιόριζε ως ένα βαθμό τη γραφειοκρατία. Αυτό, ίσως, πρέπει να το ξαναδεί το Υπουργείο.

Τέλος, έρχομαι στο άρθρο 11 του ν.3870/2010, ενός νόμου, που παρότι έθετα το ερώτημα δυο φορές στην επιτροπή, κατά κύριο λόγο στο ΠΑΣΟΚ, δεν πήρα την απάντηση που περίμενα να πάρω. Γιατί ο συγκεκριμένος νόμος προέβλεπε απομάκρυνση όλων των πρατηρίων καυσίμων από τις πόλεις, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις;

Εμείς διορθώσαμε αυτή την κατάσταση και δεν υπάρχει πλέον πρόβλημα. Σε ό,τι αφορά τις όποιες αποστάσεις, τα πρατήρια μπορούν να μείνουν στις πόλεις, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις ασφαλείας. Αυτές οι προϋποθέσεις ασφαλείας ορίζονται από δυο οδηγίες της κοινότητας και από μια άλλη διάταξη δικής μας, η οποία αναφέρεται στον έλεγχο των υδρογονανθράκων.

Πρόσθετα με τον έλεγχο των υδρογονανθράκων, στο άρθρο

25 του ν.4439/2016 προστέθηκε και μια ακόμη δέσμευση, ένα ακόμη μέτρο προστασίας, το interlock, που κατά ένα αυτόματο τρόπο δείχνει εάν υπάρχει διαφυγή υδρογονανθράκων.

Θα καλούσαμε το Υπουργείο στη μεταβατική περίοδο που δόθηκε, έτσι ώστε να εφαρμοστεί αυτό το μέτρο, να επανεξετάσει αυτό το μέτρο και κατά την άποψή μας, πρέπει να καταργηθεί. Είναι περιττό, δεν εφαρμόζεται πουθενά στην Ευρωπαϊκή Ένωση και θα επιβαρύνει τα πρατήρια με 3.000, 4.000 ή 5.000 ευρώ παρπάνω, κάτι που -επαναλαμβάνω- δεν το βλέπουμε πουθενά.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Μάρδα.

Ο συνάδελφος κ. Κεφαλογιάννης έχει τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω περιττεύει να επαναλάβω την ξεκάθαρη καταδίκη της Νέας Δημοκρατίας για το περιστατικό, το οποίο έλαβε χώρα εδώ. Βεβαίως, είναι πολύ θετικό το γεγονός ότι όλες οι πτέρυγες που εντάσσονται στο συνταγματικό δημοκρατικό τόξο καταδίκασαν ομόθυμα αυτήν τη στάση. Σε κάθε περίπτωση, όμως, θα πρέπει να έχουμε τα μάτια μας ανοιχτά, διότι τέτοιου είδους προκλήσεις, εντός κι εκτός Κοινοβουλίου, δυστυχώς πιστεύω ότι θα συνεχιστούν, γιατί αυτή η παράταξη -αν μπορεί να τη χαρακτηρίσει κανείς παράταξη, στην ουσία είναι εγκληματική οργάνωση- τρέφεται από τέτοιου είδους περιστατικά. Νομίζω ότι όλοι μας πρέπει να σταθούμε απέναντι καταδικαστικοί σε όλους αυτούς, οι οποίοι προσπαθούν στην ουσία να βλάψουν τον κοινοβουλευτισμό και τη δημοκρατία.

Μιλώντας, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για κοινοβουλευτισμό, πρέπει πολλές φορές να είμαστε κι εμείς τυπικοί σε κάποια πράγματα. Έχουμε καταγγείλει πάρα πολλές φορές το γεγονός ότι δυστυχώς ο Κανονισμός της Βουλής δεν τηρείται ή -αν θέλετε- προσπαθούν κάποιοι συνάδελφοι να τον τηρήσουν με έναν τρόπο διασταλτικό.

Έχουμε καταγγείλει πολλές φορές μια κακή πρακτική, η οποία ήταν δυστυχώς διαχρονική, αλλά συνεχίζεται και υπό την παρούσα Κυβέρνηση, το γεγονός δηλαδή να έρχονται πολλές τροπολογίες άσχετες με το νομοσχέδιο, οι οποίες είναι εκπρόθεσμες. Μάλιστα, σήμερα, ενώ είχε ξεκινήσει η διαδικασία, κατατέθηκαν δυο νέες τροπολογίες. Συγκεκριμένα, κατατέθηκε η υπουργική τροπολογία με γενικό αριθμό 1534 και ειδικό 26 και η υπουργική τροπολογία με γενικό αριθμό 1535 και ειδικό 27. Απ' ό,τι βλέπω, κατατέθηκαν σήμερα στις 12.20'. Για μία ακόμη φορά κάνω έκκληση προς όλους και κυρίως προς την Κυβέρνηση και για τις μελλοντικές κυβερνήσεις ότι θα πρέπει να είμαστε απόλυτα τυπικοί σε αυτές τις διαδικασίες. Διότι πολλές φορές τέτοιου είδους συμπεριφορές από εκείνες τις πτέρυγες της Βουλής που θέλουν να χτυπήσουν τον κοινοβουλευτισμό βρίσκουν πρόσφορο έδαφος σε συμπεριφορές οι οποίες δεν είναι τυπικές, προκειμένου να προχωρήσουν σε αυτή τους τη δράση.

Βεβαίως, δεν έχω καμμία αυταπάτη ότι δεν περιμένουν μόνο τέτοιου είδους ενέργειες. Προφανώς, θα τις έκαναν ανεξαρτήτως αυτών. Καλό είναι όμως να δίνουμε πρώτοι εμείς το παράδειγμα ότι σεβόμαστε κυρίως τον Κανονισμό, σεβόμαστε τους συναδέλφους μας και ότι μπορεί να έχουμε εδώ τις αντιπαραθέσεις και τις αντίθετες πολιτικές απόψεις, αλλά τουλάχιστον κινούμαστε μέσα σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο, το οποίο ορίζει ο νόμος, το Σύνταγμα και ο Κανονισμός της Βουλής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την εντύπωση ότι όσοι συμπολίτες μας αφιέρωσαν έστω και λίγο χρόνο για να παρακολουθήσουν αυτές τις ημέρες τις συνεδριάσεις τόσο της επιτροπής, όσο και της Ολομέλειας για τη σημερινή συζήτηση του νομοσχεδίου, πλέον δεν έχουν καμμία αμφιβολία γι' αυτή τη χώρα και για το πώς συνεχίζει να αποτελεί δυστυχώς τον κακό δαίμονα γι' αυτό το οποίο λέμε «επιχειρείν».

Αναρωτιέμαι ειλικρινώς πώς αισθάνονται πάρα πολλοί νέοι συνάνθρωποί μας, άνθρωποι της δικής μου γενιάς που ονειρεύονται να εφαρμόσουν μια καινοτόμα επιχειρηματική ιδέα, μπροστά στην κραυγαλέα άγνοια που επιδείχθηκε από την ηγεσία του Υπουργείου σε στοιχειώδη ζητήματα -και το είδαμε και στην επιτροπή- όπως για παράδειγμα ο τρόπος λειτουργίας του ηλεκτρο-

νικού εμπορίου, των ηλεκτρονικών συναλλαγών ή ακόμα και των υπηρεσιών ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης.

Προσωπικά, εγώ αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τη συμπάθειά μου και να ζητήσω συγγνώμη από όλους αυτούς τους νέους, που μέσα από μια τέτοια συζήτηση προσπαθούν ακόμα και με τεράστιες δυσκολίες και αντιξοότητες να κρατήσουν την Ελλάδα μέσα στο ραντάρ των διεθνών επενδυτών.

Επίσης, θέλω να γνωρίζετε, κύριοι Υπουργοί, ότι νομοσχέδιο όπως το σημερινό είναι νομοσχέδια-σημαία, φτιάχνουν δηλαδή ένα προφίλ και δίνουν έναν πολιτικό και ιδεολογικό τόνο.

Να ξέρετε, λοιπόν, ότι με το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε σήμερα σε λίγο καιρό θα πάμε στην κοινωνία και εμείς και εσείς και θα λογοδοτήσουμε για τη στάση και την ψήφο μας σήμερα. Εσείς θα απευθυνθείτε δυστυχώς σε μία στενή συνδικαλιστική ηγεσία, που το μόνο που την ενδιαφέρει είναι να αναπαράξει τον εαυτό της για να εξαγοράσετε το σημερινό νομοσχέδιο με τη χειραγώγηση μερικών δεκάδων ψήφων, ενώ εμείς, κύριε Υπουργέ, θα απευθυνθούμε στην πλειοψηφία των οδηγών και ιδιοκτητών ταξί, στους οκτώ χιλιάδες αυτή τη στιγμή που προσπαθούν να αναβαθμίσουν το μεταφορικό έργο και προσφέρουν μέσα από διάφορες ηλεκτρονικές πλατφόρμες και το ένα εκατομμύριο επίσης χρηστών, οι οποίοι καθημερινά χρησιμοποιούν αυτές τις πλατφόρμες. Εσείς, κύριε Υπουργέ, θα είστε με το συντεχνιακό καλό, ενώ εμείς θα είμαστε με το κοινό καλό. Τότε νομίζω θα μπορέσουμε να μετρήσουμε πολιτικά τις δυνάμεις μας.

Επί τη ουσίας τώρα, διατείνεστε ότι όλο αυτό το διάστημα βάζετε για πρώτη φορά κανόνες στη ρύθμιση της αγοράς των υπηρεσιών διαμεσολάβησης.

Το θέμα είναι πώς θα το κάνετε αυτό; Στην ουσία διαστρεβλώνετε το σκεπτικό της απόφασης του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, με το οποίο εταιρείες όπως η «UBER», μιας και αναφέρθηκε στη συζήτηση της Ολομέλειας, δεν είναι υπηρεσία ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης, αλλά πάροχος μεταφορικού έργου. Για ποιο λόγο το διαστρεβλώνετε;

Γιατί η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, κύριε Υπουργέ, αναφέρεται σε μια πολύ συγκεκριμένη περίπτωση, στην αξιοποίηση της «UBER» από ιδιώτες μη επαγγελματίες οδηγούς.

Υπάρχει τέτοιο πράγμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην Ελλάδα; Η απάντηση είναι πως όχι. Στην Ελλάδα, πλην των οδηγών ΕΔΧ, οι μόνοι που μπορούν να ασκήσουν μεταφορικό έργο, είναι τα τουριστικά γραφεία και τα γραφεία ενοικιάσεων αυτοκινήτων. Δηλαδή, μιλάμε για μια εντελώς διαφορετική αγορά.

Πώς υποκλέπτετε το μεταφορικό έργο των ταξί; Πολύ απλά η υποκλοπή γίνεται όταν δεν τηρείται αυτή η ελάχιστη διάρκεια μίσθωσης των τριών ωρών από αυτά τα γραφεία. Όπως πολύ σωστά ανέφεραν και ομιλητές από τη Νέα Δημοκρατία, εσείς οι ίδιοι ως ΣΥΡΙΖΑ και Ανεξάρτητοι Έλληνες ήσασταν εκείνοι, οι οποίοι μειώσατε την ελάχιστη διάρκεια από τις έξι ώρες στις τρεις, στην ουσία βοηθώντας την υποκλοπή μεταφορικού έργου, που σήμερα έρχεστε να πείτε ότι τη διορθώνετε.

Το ζητούμενο, συνεπώς, για την προστασία είναι η εντατικοποίηση των επιτόπιων ελέγχων στη βάση του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου. Και αναφέρομαι, κύριε Υπουργέ, στο ίδιο θεσμικό πλαίσιο που η Κυβέρνηση αξιοποίησε επικοινωνιακά πριν από λίγες μέρες για να συλλάβει δέκα οδηγούς όχι της «UBER», όπως ψευδώς διαδόθηκε, αλλά γραφείων ενοικιάσεων αυτοκινήτων.

Θα ρωτήσει κάποιος: Τι σχέση έχει η «UBER» με όλο αυτό; Η απάντηση είναι: Άμεσα καμμία. Η «UBER» δεν φαίνεται πουθενά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Αυτό που η «UBER» κάνει είναι να επιτελεί ρόλο μεσάζοντα συνάπτοντας συμφωνίες με τις εταιρείες που έχουν στην κατοχή τους τα αυτοκίνητα. Οι οδηγοί στην ουσία δεν έχουν σύμβαση με την UBER.

Να τονίσω για άλλη μια φορά, διότι η Νέα Δημοκρατία σ' αυτό έχει μια κρουστική θέση, ότι είναι τελείως διαφορετικό αυτό το οποίο κάνει η «UBER» και είναι τελείως διαφορετικό αυτό το οποίο κάνει η «TAXIBEAT».

Αναρωτιέται, όμως, εύλογα κανείς τι κέρδος υπάρχει και πώς προστατεύεται πραγματικά το έργο των ταξί από τη μετατροπή της «UBER» από μια εταιρεία- υπηρεσία διαμεσολάβησης σε εταιρεία μεταφορικού έργου.

Σας ρωτώ ευθέως, κύριε Υπουργέ: Πώς θα αλλάξει στη πράξη,

ακόμα και με το νομοσχέδιο, η λειτουργία της «UBER», όταν η σύμβαση συνάπτεται μεταξύ των πελατών και των γραφείων ενοικιάσεων αυτοκινήτων; Πώς σχετίζεται αυτό με την προστασία των οδηγών ταξί από την παραβίαση της ελάχιστης διάρκειας μίσθωσης; Τι εμποδίζει την «UBER» να συνεχίσει να λειτουργεί στην πράξη αποκλειστικά ως πλατφόρμα ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης; Εν τέλει, πώς θα μπορέσετε να ελέγξετε το μεταφορικό έργο και να επιβάλλετε κυρώσεις σε μια εταιρεία, η οποία δεν έχει κανένα αυτοκίνητο στην κατοχή της ή κανέναν οδηγό σε σχέση εξαρτημένης εργασίας;

Βεβαίως, αυτές τις απαντήσεις δεν πρέπει να τις δώσετε σ' εμάς. Πρέπει να τις δώσετε στους χιλιάδες οδηγούς και ιδιοκτήτες ταξί, οι οποίοι αυτήν τη στιγμή αναρωτιούνται και έχουν εύλογες απορίες. Και νομίζω ότι με το παρόν νομοσχέδιο καταλαβαίνετε και εσείς ότι στην ουσία αντί να προστατεύσετε το μεταφορικό έργο αυτών των ιδιοκτητών και οδηγών ταξί, στην ουσία συνεχίζετε να κινείστε σε μια γκρίζα ζώνη και να μην υιοθετείτε τίποτα ουσιαστικό σε σχέση με την «UBER».

Κι όμως, αν την «UBER» δεν την αγγίζετε στην ουσία καθόλου, οι ρυθμίσεις που εισάγετε για εταιρείες όπως είναι η «TAXIBEAT», στην ουσία αλλοιώνουν σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό τον τρόπο λειτουργίας της και στην ουσία νομοτελειακά την οδηγείτε σε μια εξαφάνιση.

Κι εδώ, βέβαια, για άλλη μια φορά διαστρεβλώνεται η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, η οποία –επαναλαμβάνω– αναφέρεται μόνο σε μη επαγγελματίες οδηγούς ταξί –κι αν έχω άδικο, κύριε Υπουργέ, μπορείτε να με διορθώσετε– ενώ η «TAXIBEAT» είναι μια πλατφόρμα, στην οποία χρησιμοποιούνται επαγγελματίες οδηγοί ταξί.

Το λέω αυτό, διότι η αγορά ταξί πρώτον, υπάρχει και χωρίς, αλλά και με την «TAXIBEAT». Δεύτερον, η «TAXIBEAT» συνδέει αποκλειστικά, όπως σας είπα προηγουμένως, επαγγελματίες οδηγούς και πελάτες και, τρίτον, δεν επηρεάζεται το ύψος του κομίστρου, το οποίο καταβάλλεται ακέραιο από τον πελάτη στον πάροχο, δηλαδή στον οδηγό ταξί.

Εδώ πέρα, βεβαίως, τι χρειάζεται να πρωτοπεί κανείς; Ότι σε όλη την Ευρώπη έτσι λειτουργούν οι αντίστοιχες πλατφόρμες διαμεσολάβησης; Ότι η ρύθμιση αυτή του άρθρου 12, κατά τη γνώμη πολλών νομικών, θα καταπέσει στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο;

Σας ρωτώ, κύριε Υπουργέ: Έστω, λοιπόν, ότι η «BEAT» χαρακτηρίζεται ως μεταφορέας, ποιος θα έχει την ευθύνη για το μεταφορικό έργο; Ο ελεύθερος επαγγελματίας, ο οδηγός ΕΔΧ, ή η «BEAT»; Ποιος θα καθορίζει το ύψος του κομίστρου που καταβάλλει ο πελάτης; Η «BEAT» ή το κράτος;

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Δώστε μου ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Ποιος θα καθορίζει τις προδιαγραφές των οχημάτων; Η «BEAT» ή το κράτος; Τι σχέση εργασίας θα έχει ο οδηγός ΕΔΧ με τη «BEAT»; Μπορεί, για παράδειγμα, ένας ελεύθερος επαγγελματίας να αποκτήσει μία σχέση εξαρτημένης εργασίας με τη «BEAT» και για ποιον λόγο να το κάνει; Σε ποιον θα εφαρμόζονται οι συνέπειες από την παραβίαση των υποχρεώσεων των οδηγών ΕΔΧ του άρθρου 1 του σχεδίου νόμου αυτού; Στη «BEAT» ή στον οδηγό;

Νομίζω ότι είναι ερωτήματα εύλογα, τα οποία, δυστυχώς, από ό,τι φαίνεται και από το νομοσχέδιο, δεν σας έχουν απασχολήσει. Και δεν σας έχουν απασχολήσει, διότι ο στόχος σας είναι ο συγκεκριμένος, που θα σας πω ευθύν αμέσως: Με τη ρύθμιση που εισάγετε, μία εταιρεία, όπως είναι η «BEAT», εάν χαρακτηριστεί ως πάροχος μεταφορικού έργου έχει στην ουσία δύο εναλλακτικές: είτε να μετατραπεί σε έναν συνεταιρισμό ταξί που ενδεχομένως να έχει και μία δική της πλατφόρμα διαμεσολάβησης είτε να κλείσει το υποκατάστημά της στην Ελλάδα, επειδή δεν θα υπάρχει κανένα επενδυτικό ενδιαφέρον για την εγχώρια αγορά.

Εάν, όμως, αυτό το θέλετε εσείς και η στενή συνδικαλιστική κλίκα, η οποία συνδιαμόρφωσε αυτό το νομοσχέδιο, καλό είναι να το πείτε ευθέως. Μην προσπαθείτε εμμέσως στην ουσία με αυτές τις ρυθμίσεις να το περάσετε. Και καλό είναι να σταματήσετε να κρύβεστε πίσω από ιστορίες για αγρίους, με υπονοού-

μενα περί φοροδιαφυγής και για offshore, που νομίζω ότι εκθέτουν την ηγεσία του Υπουργείου ανεπανόρθωτα.

Τελειώνω με μία σύντομη αναφορά στον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Παρότι υπάρχουν και θετικές ρυθμίσεις και προβλέψεις, δυστυχώς, παρόλο που προσπαθήσατε μέσω νομοθετικής ρύθμισης να τον διορθώσετε, στην ουσία δεν κάνετε κάτι το ουσιαστικό.

Έρχεται η επιτροπή της Βουλής και σας λέει ότι κινείστε σε μία αντισυνταγματική πορεία γιατί με τον τρόπο με τον οποίο εισηγάτε τη συγκεκριμένη διάταξη, στην ουσία αντίκειται σε συγκεκριμένες διατάξεις του Συντάγματος. Φέρατε μία νέα ρύθμιση, στην ουσία μία νομοθετική βελτίωση, η οποία πολύ φοβούμαι, κύριε Υπουργέ, ότι και η ίδια θα καταπέσει σε οποιοδήποτε δικαστήριο. Είναι αντισυνταγματική και σας το λέμε ευθέως.

Ο νομικός μας πολιτισμός όχι μόνο τις τελευταίες δεκαετίες, αλλά τους τελευταίους αιώνες, έχει κατακτήσει ένα πράγμα: ότι για το ίδιο αδίκημα επιβάλλεται πάντοτε η ίδια ποινή, ανεξαρτήτως των συγκεκριμένων οικονομικών χαρακτηριστικών που μπορεί να έχει ο δράστης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε Κεφαλογιάννη, παρακαλώ ολοκληρώστε, γιατί θα μείνουν πολλοί συνάδελφοί σας χωρίς να μιλήσουν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Εάν και σε άλλα νομοσχέδια ο χρόνος είναι δώδεκα λεπτά για τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ναι, αλλά περιορίσαμε τον χρόνο και σε άλλους συναδέλφους σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Για την ισότητα των όπλων, κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ να με αφήσετε να ολοκληρώσω.

Πέραν, λοιπόν, από την αντισυνταγματικότητα της διάταξης, κύριε Υπουργέ, υπάρχουν και πολλά πρακτικά ζητήματα, τα οποία ανέδειξε και ο εισηγητής μας και συνάδελφοι βεβαίως από τη Νέα Δημοκρατία, όπως για παράδειγμα το πώς θα εφαρμοστεί πρακτικά αυτή η διάταξη.

Σας καλούμε να την ξανασκεφτείτε. Νομίζω ότι θα πρέπει να την αποσύρετε, διότι οποιοδήποτε Έλληνας πολίτης προσφύγει κατά της διάταξης, είμαι βέβαιος ότι θα δικαιωθεί.

Κλείνω λέγοντας ότι πράγματι εισάγονται και κάποιες θετικές ρυθμίσεις όσον αφορά τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Δυστυχώς, όμως, από την όλη συζήτηση αυτό το οποίο μου μένει είναι τα αρνητικά, τα οποία εισάγετε στο νομοσχέδιο, γι' αυτόν τον λόγο και εμείς, όπως σας είπαμε και δια του εισηγητή μας, είμαστε αρνητικοί, διότι στην ουσία αυτό το οποίο κάνετε είναι να κλείνετε το μάτι σε μειοψηφίες συνδικαλιστικές και όσον αφορά τη μεγάλη πλειοψηφία των οδηγών των ταξί και των ιδιοκτητών αυτών να μην επιλύετε τα συγκεκριμένα προβλήματα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ο συνάδελφος κ. Κάτσης έχει τον λόγο.

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω κι εγώ με τη σειρά μου να καταδικάσω αυτά, τα οποία συνέβησαν στην ελληνική Βουλή και την άθλια συμπεριφορά των εκπροσώπων της νεοαζιστικής οργάνωσης, που δεν τιμούν κανέναν. Νομίζω πως όλοι οι πολίτες και οι δημοκρατικές δυνάμεις στο Κοινοβούλιο πρέπει να ορθώσουν τοίχος και ανάρσταση και να αρθρώσουν ένα σημαντικό «ως εδώ!», προκειμένου να μην υπάρχουν τέτοιες πρακτικές στο μέλλον.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου έρχεται να βάλει τάξη σε εκκρεμότητα πολλών ετών στον χώρο των μεταφορών. Στοιχείει στη δημιουργία ενός υγιούς τοπίου, με απόλυτο σεβασμό στους πραγματικούς επαγγελματίες, θέσπιση κανόνων διαφάνειας στις νέες τεχνολογίες του κλάδου των μεταφορών, ενώ παράλληλα υπάρχουν διατάξεις που εκσυγχρονίζουν το πλαίσιο λειτουργίας, αλλά και προάγουν την οδική ασφάλεια.

Το σχέδιο νόμου που έχουμε μπροστά μας είναι ένα προϊόν διαβούλευσης και εξαντλητικού διαλόγου με όλους τους φορείς, οι οποίοι στην πλειονότητά τους τοποθετήθηκαν θετικά στις επιτροπές.

Και επιτρέψτε μου εδώ μια παρένθεση. Έχει περιέλθει στην

κατοχή μου ένα δελτίο Τύπου της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Ταξί και Αγοραίων –και νομίζω ότι πρέπει να το καταθέσω στα Πρακτικά, γιατί η Νέα Δημοκρατία ισχυρίζεται ότι οι αυτοκινητιστές που συμμετέχουν στην εταιρεία διαμεσολάβησης «TAXIBEAT» αντιτίθενται στο νομοσχέδιο- το οποίο αναφέρει ρητά ότι δεν υπάρχει ούτε ένα από τα εκατόν σαράντα οχτώ σωματεία ταξί της χώρας ούτε και καμία από τις ογδόντα πέντε ενώσεις ραδιοταξί και ούτε ένας απλός αυτοκινητιστής που να μην είναι στο πλευρό της ομοσπονδίας ή να μην συμφωνεί με τους χειρισμούς της διοίκησης σε αυτή τη μάχη με τον αθέμιτο ανταγωνισμό που δίνει ο κλάδος ενώπιον της «UBER» και της «TAXIBEAT».

Άρα νομίζω ότι η Νέα Δημοκρατία απέναντι σε αυτή την ανακοίνωση πρέπει να τοποθετηθεί και να μας πει ακριβώς τι εννοεί και με ποιον ακριβώς τρόπο οι επαγγελματίες αυτοκινητιστές που έχουν σύμβαση με την «TAXIBEAT» αντιτίθενται στο νομοσχέδιο. Καταθέτω στα Πρακτικά το δελτίο Τύπου.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μάριος Κάτσης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν δελτίο Τύπου, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Είναι, επίσης, ένα τρανό παράδειγμα αυτό το νομοσχέδιο για το πώς αντιλαμβανόμαστε εμείς τον υγιή ανταγωνισμό, τη βιώσιμη επιχειρηματικότητα και την εξέλιξη των μεταφορών και πώς τοποθετείται η Αντιπολίτευση πάνω σε αυτά τα ζητήματα.

Εδώ συγκρούονται, αγαπητοί συνάδελφοι, δύο διαφορετικοί κόσμοι, υπάρχουν δύο σαφείς διαχωριστικές γραμμές.

Ξεκαθαρίζουμε κάτι, γιατί σκοπίμως έχει δημιουργηθεί σύγχυση για τα άρθρα 12 και 13: Δεν καταργούμε την «UBER» ούτε την «TAXIBEAT», ούτε καμία άλλη εταιρεία ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης. Πριν καν βγει το τελικό νομοσχέδιο στη διαβούλευση, ένας ολόκληρος μηχανισμός προπαγάνδας με κανάλια, έντυπα, αλλά και τις ίδιες τις πολυεθνικές και κυρίως με την υποστήριξη του πολιτικού φορέα τους, της Νέας Δημοκρατίας, διέδιδαν ότι καταργούμε τις νέες τεχνολογίες, διώχνουμε τις καινοτόμες επιχειρήσεις, τον εκμοντερνισμό των applications και ούτω καθεξής. Ψευδές απολύτως! Φαίνεται ότι είναι τα μεγάλα διαφημιστικά πακέτα και το lobbying των εταιρειών που θέλουν να κάνουν ό,τι θέλουν σε μία αγορά, ώστε να αυξάνουν τα κέρδη τους.

Τι κάνουμε, λοιπόν, εμείς; Ρυθμίζουμε απλά και θέτουμε καθαρούς κανόνες σε ένα ξεχαρβαλωμένο τοπίο, που με πολλά παραθυράκια στους προϋπάρχοντες νόμους καταστρατηγεί την κείμενη νομοθεσία που διέπει τις μεταφορές. Τι γινόταν έως σήμερα; Αντί να έχουν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα τη διαμεσολάβηση, δηλαδή να βρίσκουν πελάτες για τους οδηγούς ταξί, που θα ήταν θεμιτό και το κάνουν πολλές εταιρείες, χαμηλώναν τις τιμές κούρσας, δημιουργώντας αθέμιτο ανταγωνισμό. Πώς; Απλά φοροδιέφευγαν, δεν πλήρωναν φράγκο σε φορολογία εισοδήματος στη χώρα και εν μέσω capital control έδιναν «μάυρα» χρήματα ως επιστροφές ή επιδότηση στους συμβεβλημένους οδηγούς ταξί, για να έχουν χαμηλότερες τιμές. Και μάλιστα, όπως αποδείχθηκε στις επιτροπές, αυτά τα λεφτά έρχονταν και από φορολογικούς παραδείσους.

Μάλιστα, συγκεκριμένη εταιρεία, εν προκειμένω η «TAXIBEAT», έχει και κάποιες offshore στο μετοχολόγιό της, που σύμφωνα με δημοσιεύματα κυριακάτικης εφημερίδας, της «ΝΕΑΣ ΣΕΛΙΔΑΣ», που ακόμη να διαψευσθούν από τη Νέα Δημοκρατία, μία εξ αυτών είναι η «Endeavor Greece».

Και ρωτάμε: Συμμετέχει στην «Endeavor» μέλος της οικογένειας Μητσοτάκη, ναι ή όχι; Είναι μείζον ηθικό και πολιτικό θέμα, ναι ή όχι; Για εμάς είναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Τα έχεις μπερδέψει!

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Τι παρακολουθούμε, όμως, ολόκληρο το προηγούμενο διάστημα; Μία Νέα Δημοκρατία που διάφορα στελέχη της βγήκαν ανοιχτά όχι απλά να υποστηρίξουν την «UBER», αλλά στην ουσία να επικροτήσουν ένα δαιδαλώδες σύστημα φοροαποφυγής που χτυπάει ευθέως τον ανταγωνισμό με αθέμιτες πρακτικές και οδηγεί χιλιάδες επαγγελματίες οδηγούς και ιδιοκτήτες ταξί στην ανεργία και την απόγνωση.

Εμείς, όμως, βάζουμε ίσους κανόνες για όλους. Όλες οι εταιρείες θα φορολογούνται στην Ελλάδα με τους ελληνικούς νό-

μους, θα έχουν έδρα και θα αδειοδοτούνται στην Ελλάδα, θα δίνουν άλλη απόδειξη στον πελάτη και άλλη στον αυτοκινητιστή, αν κάνουν μια απλή διαμεσολάβηση. Αν κάνουν και μεταφορικό έργο με μίσθωση ιδιωτικών επιβατικών, θα υποβάλλονται και σε επιπλέον κανόνες διαφάνειας. Δεν τους διώχνουμε, απλά δεν θα είναι ασύδοτοι, εκτός αν προϋπόθεση για να επιχειρούν στη χώρα μας είναι να κάνουν ό,τι γουστάρουν. Λυπάμαι, αλλά ούτε η ευρωπαϊκή νομοθεσία τους το επιτρέπει, όσο lobbying και να κάνουν με τη νεολαία του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Λόγματος.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Και ένα τελευταίο, όσον αφορά αυτές τις εταιρείες: Οι νέες ψηφιακές πλατφόρμες παντός είδους είναι μια μεγάλη πρόδοος της τεχνολογίας και ένα σημαντικό εργαλείο, αλλά πίσω από το τυράκι υπάρχει και μια κολοσσιαία φάκα με μεγάλα οικονομικά συμφέροντα. Αφορά το ζήτημα της διαχείρισης ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων από ψηφιακές εταιρείες του εθελούσιου ή μη φακελώματος των πολιτών, όσον αφορά προτιμήσεις, καταναλωτικές συνήθειες, πολιτικές απόψεις και τα λοιπά και πώς αυτά μπορούν να πωληθούν σε εταιρείες ή πρόσωπα, ώστε να χειραγωγήσουν τις μάζες.

Προσφάτως –και είναι επίκαιρο– κατηγορήθηκε η εταιρεία «FACEBOOK» για διαρροή προσωπικών δεδομένων πενήντα εκατομμυρίων χρηστών στην εταιρεία «Cambridge Analytica» εν αγνοία των χρηστών. Ελέγχεται, λοιπόν, ότι συνέλεξε και επεξεργάστηκε δεδομένα των χρηστών, όπως like, φίλους, τα αθά και κουίζ και λοιπά και σε συνεργασία με συμπεριφορικούς επιστήμονες τούς βομβάρδιζε στο χρονολόγιό τους με στοχευμένα πολιτικά μηνύματα και διαφημίσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε συνάδελφε, ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, τελειώνω.

Το σκάνδαλο ερευνάται από τις αμερικανικές αρχές, γιατί πιθανόν να επηρεάσε τις αμερικανικές εκλογές, ενώ ανάλογες έρευνες διεξάγουν Αγγλία και Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το παραπάνω φαινόμενο ονομάζεται «data mining» και αποτελεί την κρυφή υπεραξία αυτών των ψηφιακών εφαρμογών και τη μεγάλη πηγή εσόδων τους. Όπως καταλαβαίνετε, εγκυμονεί τεράστιους κινδύνους για τη δημοκρατία και την ελευθερία στην εποχή της τέταρτης βιομηχανικής επανάστασης, αλλά γεννά και ζητήματα ηθικής στον τομέα της επιστήμης.

Οι πολιτικές δυνάμεις πρέπει να σκύψουν πάνω σ' αυτό το θέμα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε συνάδελφε, ακολουθούν δεκαπέντε συνάδελφοί σας που δεν θα μιλήσουν.

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, θέλοντας να κάνω μία επισήμανση λόγω του πεπιεσμένου χρόνου στον κύριο Υπουργό.

Κύριε Υπουργέ, όσον αφορά το άρθρο 92, θα ήθελα να σας πω ότι γνώμη μου είναι, μετά και από μία επιστολή που έστειλε η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων Εργαζομένων του Υπουργείου, να προχωρήσετε σε μία ρύθμιση –κατά τη γνώμη μου νομοθετική ή νομοτεχνική βελτίωση– ούτως ώστε να διατηρείτε την τυχόν προσωπική διαφορά σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε συνάδελφε, πηγαίνετε στα οκτώ λεπτά. Σας παρακαλεί το Προεδρείο να ολοκληρώσετε.

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: ...και να έχουν και την ίδια σχέση εργασίας. Γιατί το ζητάνε αυτό οι άνθρωποι; Διότι οι Βουλευτές από την περιφέρεια που έχουν υποστεί φυσικές καταστροφές γνωρίζουν ότι δεν θα στελεχωθούν αυτές οι υπηρεσίες, αν πάρουν τη μετάθεση και τη μετάταξη σ' αυτές τις υπηρεσίες αλλά τους κοπεί η προσωπική διαφορά, αυτή που ήδη έπαιρναν στην προηγούμενη θέση.

Νομίζω ότι αυτό πρέπει να το δείτε με επιείκεια.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, απομένουν τρεις Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, με τους οποίους θα ολοκληρώσουμε. Οι άλλοι συνάδελφοι δεν θα

μιλήσουν.

Ο συνάδελφος κ. Καραθανασόπουλος έχει τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας καταγγέλλει με τον πιο κατηγορηματικό τρόπο και καταδικάζει την απαράδεκτη και προκλητική ενέργεια του εκπροσώπου της εγκληματικής και ναζιστικής οργάνωσης της Χρυσής Αυγής, του Λαγού, πριν από λίγο.

Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο, κατά τη γνώμη μας, απαιτείται ακόμη μεγαλύτερη αποφασιστικότητα από τη μεριά του εργατικού λαϊκού κινήματος, για να απομονώσει αυτήν την εγκληματική οργάνωση.

Ως Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας απαιτούμε την επιτάχυνση της διαδικασίας της δίκης, μέσα από την οποία θα προχωρήσει η καταδίκη των εγκλημάτων, αλλά και η εγκληματική δράση αυτής της οργάνωσης.

Βεβαίως και στο σημερινό νομοσχέδιο παρατηρήσαμε κάτι, το οποίο το βλέπουμε σχεδόν σε όλα τα νομοσχέδια. Η Κυβέρνηση με τα άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης εκφράζουν διαφωνίες, τη στιγμή όμως που συμφωνούν στις στρατηγικές επιλογές. Αυτό ακριβώς γίνεται και στον κλάδο των μεταφορών. Η Κυβέρνηση, αλλά και η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ, συμφωνούν, για παράδειγμα, στην ευρωπαϊκή πολιτική της απελευθέρωσης του κλάδου των μεταφορών. Πρόκειται για μία απελευθέρωση, η οποία έχει ως αποτέλεσμα να συγκεντρώνει την οικονομική δραστηριότητα σε όλο και λιγότερους επιχειρηματικούς ομίλους και να προχωρά σε ιδιωτικοποιήσεις δημόσιων ή κρατικών επιχειρήσεων.

Από αυτήν την άποψη, τόσο όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, όσο και τις εμπορευματικές μεταφορές, πρόκειται για μία απελευθέρωση η οποία ταυτόχρονα οδηγεί στη βίαιη εκτόπιση δεκάδων χιλιάδων αυταπασχολούμενων και επαγγελματιών από τον χώρο και από τον κλάδο.

Σε αυτήν ακριβώς τη λογική κινείται και το σημερινό νομοσχέδιο. Δεν αντιστρατεύεται τη φιλοσοφία της απελευθέρωσης της αγοράς. Επί της ουσίας, δηλαδή, νομοθετεί και η σημερινή Κυβέρνηση στον τομέα των μεταφορών για λογαριασμό των μονοπωλίων και των επιχειρήσεων. Οι όποιες διαφοροποιήσεις ανάμεσα στην Κυβέρνηση και στα άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης βρίσκονται σε επιμέρους ζητήματα που δεν αναίρουν αυτήν την πολιτική και δεν μπορούν να ανατρέξουν τις οδυνηρές συνέπειες που πρόκειται να υποστούν οι αυταπασχολούμενοι, για παράδειγμα, στον κλάδο από την επιδείνωση του παρεχόμενου έργου, όσον αφορά τα λαϊκά στρώματα και τη λαϊκή οικογένεια.

Απ' αυτήν την άποψη, αν κάτι επιβεβαιώνεται στις σημερινές συνθήκες του 21^{ου} αιώνα, κύριε Υπουργέ, είναι η τεράστια υπεροχή του σοσιαλιστικού συστήματος, του σοσιαλισμού που γνωρίσαμε και στον τομέα των μεταφορών, όπου ένας ακριβός ενιαίος κρατικός φορέας μεταφορών είχε στην ευθύνη του και σχεδίαζε το σύνολο του μεταφερόμενου έργου και τον συμπληρωματικό ρόλο των διαφόρων τύπων των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών, είτε ήταν αστικές μεταφορές, είτε ήταν υπεραστικές μεταφορές, είτε αφορούσε τους επιβάτες, είτε τις εμπορευματικές μεταφορές.

Όλο αυτό βεβαίως είχε ως αποτέλεσμα τις πολύ καλύτερες παρεχόμενες υπηρεσίες, την ικανοποίηση των αναγκών για φθηνή μεταφορά για τις λαϊκές οικογένειες, με ασφάλεια των μεταφερόμενων, με προστασία του περιβάλλοντος και με μια τεράστια εξοικονόμηση πόρων.

Αντίθετα, αυτό το οποίο βλέπουμε στον καπιταλισμό είναι πραγματικά μια σπατάλη πόρων, όταν ακριβώς τα διάφορα μέσα μεταφοράς λειτουργούν μεταξύ τους ανταγωνιστικά, όχι συμπληρωματικά, αλλά ανταγωνιστικά. Αυτό οδηγεί πραγματικά σε μια σπατάλη πόρων και σε μια προσπάθεια να εκτοπίσουν και να κερδίσουν όλο και μεγαλύτερο κομμάτι της πίτας.

Αυτό έχει ως συνέπεια να οδηγείται σε ακόμα μεγαλύτερη εμπορευματοποίηση ο τομέας των μεταφορών, σε βάρος δηλαδή της λαϊκής οικογένειας, στην υποβάθμιση της δυνατότητας ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών και στον τομέα των μεταφορών και βεβαίως στην εντατικοποίηση της εργασίας στους εργαζόμενους του κλάδου.

Δεν είναι τυχαίο ότι ένα από τα βασικά ζητήματα που αφορούν τους οδηγούς, για παράδειγμα, στον κλάδο μεταφορών είναι η τεράστια εντατικοποίηση της εργασίας τους. Δουλεύουν ατελείωτες ώρες, χωρίς συλλογικές συμβάσεις, χωρίς σταθερό ωράριο, χωρίς υψηλό ημερομίσθιο, με υποβάθμιση των βαρέων και ανθυγιεινών, ως επαγγελματιών. Αυτό βεβαίως έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια και των ιδίων των εργαζόμενων, αλλά και των λαϊκών στρωμάτων και των οικογενειών.

Μάλιστα, φτάνετε στο σημείο με σημερινές σας διατάξεις να αυξάνετε ακόμα περισσότερο τα όρια συνταξιοδότησης στους οδηγούς και να τα πάτε μέχρι τα εξήντα επτά χρόνια. Δηλαδή θεωρείτε ότι έχουν τα απαραίτητα αντανάκλαστικά και μπορούν να επιτελέσουν με ασφάλεια το μεταφορικό έργο το οποίο αναλαμβάνουν.

Μάλιστα, φτάνετε στο σημείο όχι μόνο να εντατικοποιείτε ακόμα περισσότερο τις συνθήκες εργασίας, αλλά και να αξιοποιείτε έναν υπέργρηγο στόλο, δίνοντας τη δυνατότητα να αυξάνονται τα όρια ηλικίας των λεωφορείων, τα οποία χρησιμοποιούνται για το μεταφορικό έργο. Αυτό ποιον ωφελεί; Ποιον εξυπηρετεί; Ικανοποιεί τις ανάγκες για ασφαλείς μεταφορές; Εξυπηρετεί το περιβάλλον και την προστασία του; Κάθε άλλο παρά προς αυτή την κατεύθυνση είναι. Αντίθετα, στο όνομα του περιορισμού των δημοσίων πόρων, διαθέτετε κονδύλια για την ικανοποίηση των αναγκών των μονοπωλιακών ομίλων, χρηματοδοτώντας τις επιχειρηματικές επενδυτικές δραστηριότητες, χρηματοδοτώντας τις στρατιωτικές δαπάνες που εξυπηρετούν τους ιμπεριαλιστικούς οργανισμούς και σχεδιασμούς, όπως του ΝΑΤΟ.

Δεύτερο σημείο βασικής σύγκλισης είναι ότι μέσα από αυτή τη διαδικασία, και όχι μόνο στον τομέα των μεταφορών, επιταχύνεται η διαδικασία και με άρθρα και με τροπολογίες της σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Δηλαδή ο δημόσιος τομέας μετατρέπεται σε έναν υποδοχέα, επί της ουσίας, για τη στήριξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας μιας σειράς επιχειρηματικών ομίλων που δραστηριοποιούνται σε διάφορους κλάδους. Το παράδειγμα της διαχείρισης των απορριμμάτων της Πελοποννήσου είναι χαρακτηριστικό.

Όμως αυτή η φιλοσοφία αποτυπώνεται και σε μια σειρά άλλα άρθρα, τα οποία ακριβώς διευκολύνουν ακόμη περισσότερο τη σύνθεση του κράτους με τους επιχειρηματικούς ομίλους και οδηγούν σε ακόμη βαθύτερη εμπορευματοποίηση των λαϊκών αναγκών.

Σε αυτή την κατεύθυνση αποτυπώνονται και τα άρθρα που αφορούν, για παράδειγμα, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Επί της ουσίας διευκολύνετε μέσα από την παροχή των διαφόρων υποδομών να μπορέσει να αναπτυχθεί η επιχειρηματική δραστηριότητα της ΥΠΑ, σε συνεργασία και σε συνδυασμό με επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, με ιδιωτικούς, μονοπωλιακούς ομίλους που δραστηριοποιούνται στον κλάδο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μπορέσουν πολύ πιο εύκολα να βάλουν χέρι στις υποδομές, οι οποίες έχουν διαμορφωθεί με χρήματα του ελληνικού λαού, πολύ φθηνά, και ταυτόχρονα χωρίς να διασφαλίζουν βεβαίως τις θέσεις εργασίας, τις εργασιακές σχέσεις και τις εργασιακές συνθήκες, γιατί ακριβώς θα δούμε μια επιδείνωση στις θέσεις των εργαζόμενων.

Τέλος, θα θέλαμε να σημειώσουμε, κύριε Υπουργέ, τις διατάξεις που αφορούν την τροπολογία για το Ναυπηγείο της Σύρου. Επί της ουσίας εδώ αυτό που θέλουμε να καταγγείλουμε ως ΚΚΕ είναι ότι ετοιμάζεστε να παραδώσετε το Ναυπηγείο της Σύρου στα αμερικάνικα συμφέροντα, όχι για να αναπτυχθεί επιχειρηματικά, αλλά για να μεταβληθεί σε μια νέα βάση αμερικανική, τύπου Σούδας, όπου επί της ουσίας θα εξυπηρετεί τον ελλημεισμό του έκτου στόλου.

Ήδη Αμερικανοί παράγοντες επισκέπτονται καθημερινά το νησί, εκφράζουν την ευγνωμοσύνη για τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται στο νησί, τα οποία μπορεί να εξυπηρετήσουν και το λιμάνι αλλά και το ναυπηγείο. Και ταυτόχρονα γίνονται οι επισκέψεις του έκτου στόλου στην περιοχή, για να επιθεωρήσουν τις εγκαταστάσεις του Ναυπηγείου του Νεωρίου, που επί της ουσίας θα αποτελεί τον επιχειρηματικό βραχίονα στη συντήρηση του έκτου στόλου, των δράσεων, των οποίων έχει στην Ανατολική Μεσόγειο, που και με την ευθύνη της Ελληνικής Κυβέρνησης ανα-

βαθμίζεται ο ρόλος του αμερικανικού παράγοντα και των νατοϊκών, συμμετέχει ακόμη πιο ενεργητικά η ελληνική Κυβέρνηση σε αυτούς τους ιμπεριαλιστικούς σχεδιασμούς.

Από αυτήν την άποψη βεβαίως, όχι μόνο δεν πρόκειται να υπάρξει ανάπτυξη προς όφελος του λαού, αλλά αντίθετα οι κίνδυνοι για την εδαφική ακεραιότητα και τα κυριαρχικά δικαιώματα μπαίνουν πλέον -και με την επιθετικότητα της Τουρκίας- στην ημερήσια διάταξη.

Για αυτό ακριβώς τον λόγο έχει μεγάλη ανάγκη, μεγάλη απαίτηση, σήμερα η επαγρύπνηση του λαϊκού παράγοντα στο να αντισταθεί ακριβώς στην υλοποίηση αυτών των ιμπεριαλιστικών σχεδιασμών, που μέσα σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και η παράδοση των Ναυπηγείων της Σύρου στα αμερικάνικα ιμπεριαλιστικά συμφέροντα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Σαρίδης έχει τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι εικόνες οι οποίες έλαβαν χώρα μέσα στην Αίθουσα της Βουλής πριν από μιάμιση ώρα, είναι εικόνες ντροπής. Η Ένωση Κεντρώων καταδικάζει απερίφραστα τέτοιου είδους φαινόμενα.

Θα ξεκινήσω κάνοντας μια αναφορά στην ελληνική πραγματικότητα για να μιλήσω και για το νομοσχέδιο, στην πραγματικότητα την οποία ζούμε και βιώνουμε. Οδική αγωγή, αγαπητοί συνάδελφοι, στους Έλληνες πολίτες δεν υπάρχει. Οι υποδομές είναι ελλιπείς. Δρόμοι ασφαλείς δεν υπάρχουν. Η σήμανση ακόμα και στις μέρες μας, σε πάρα πολλές περιοχές, είναι ανεπαρκής έως μηδενική. Βενζινάδικα είναι εγκατεστημένα νόμιμα σε πολυκατοικίες. Ποδηλατόδρομοι δεν υπάρχουν, παρά μόνο σε τέσσερις ελληνικές πόλεις, όταν έχουν γεμίσει όλη την Ευρώπη. Ο στόλος των αυτοκινήτων μας, λόγω και της κρίσης, είναι πεπαιλωμένος.

Στην ελληνική πραγματικότητα -το έχω ξαναπεί από το Βήμα αυτό- οι Έλληνες πολίτες πιστεύουν πως το μεγάλο ψάρι τρώει το μικρό, όποιος έχει μπάρμπα στην Κορώνη έχει και τις περισσότερες πιθανότητες να επιβιώσει και αυτός που κερδίζει είναι ο πιο ισχυρός, ο πιο δικτυωμένος.

Διανύουμε τον όγδοο μνημονιακό χρόνο έχοντας αφήσει πολλές ευκαιρίες να χαθούν και έχοντας οδηγήσει πολλές τάξεις συμπολιτών μας στη φτωχοποίηση. Η ανεπάρκεια του πολιτικού προσωπικού της χώρας, σε όλο της το μεγαλείο, να οραματιστεί, να σχεδιάσει και να υλοποιήσει φαίνεται από τον αριθμό των νομοθετημάτων που έχουμε ψηφίσει, στο όνομα του ελληνικού λαού, για την πιθανότητα προοπτικής εξόδου από την κρίση.

Χωρίς ευθύνη του σημερινού Υπουργού Μεταφορών για τις οποίες ελλείψεις κληρονόμησε σε νομοθετικό επίπεδο, έχουμε σήμερα μπροστά μας ένα νομοσχέδιο που φιλοδοξεί να δώσει λύσεις, με τις ρυθμίσεις του, σε θέματα που η ελληνική νομοθεσία δεν είχε προβλέψει, είτε με πρόθεση είτε χωρίς. Η όποια, όμως, προσπάθεια του Υπουργού υποβαθμίζεται μέσω των διακοσίων πενήντα και πλέον υπουργικών αποφάσεων που λείπουν για την πλήρη εφαρμογή του. Ένας βασικός λόγος, όπου η Ένωση Κεντρώων ψηφίζει «παρών» στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, είναι και αυτός.

Ένας άλλος βασικός λόγος, που θα ήθελα να αναφερθώ, είναι ο λόγος για τον οποίο μας έστειλαν οι συμπολίτες μας σε αυτήν εδώ την Αίθουσα και αυτός είναι ο λόγος για να δίνουμε απαντήσεις, απλές, ξεκάθαρες και σαφείς απαντήσεις. Να δίνουμε απαντήσεις στα μεγάλα, στα δύσκολα, τα ζόρικα ερωτήματα, με γνώμονα το συμφέρον και το καλό όλων.

Με λίγα λόγια οι συμπολίτες μας, μας εμπιστεύονται να δίνουμε απαντήσεις οι οποίες επηρεάζουν με άμεσο και δραστικό τρόπο την καθημερινότητά τους, την ζωή τους, το μέλλον των παιδιών τους.

Ένα καλό παράδειγμα αποτελεί το άρθρο 30. Με τη δική μας ψήφο, επί αυτού του συγκεκριμένου άρθρου, δίνουμε ταυτόχρονα απάντηση και στο εξής ερώτημα: «Πρέπει να υπάρχει καλύτερο όριο ταχύτητας στους ελληνικούς αυτοκινητόδρομους».

Και αν κρίνουμε πως «ναι», τότε ποια πρέπει να είναι αυτή η μι-

κρότερη ταχύτητα, με την οποία θα οφείλει, βάσει του νόμου, να κινείται όποιος βγαίνει στους δρόμους ταχείας κυκλοφορίας;

Το εθνικό Κοινοβούλιο, δηλαδή εμείς, απαντάμε σήμερα πως «ναι», πρέπει να υπάρχει κατώτερο όριο ταχύτητας και στις ελληνικές οδούς ταχείας κυκλοφορίας και αυτό είναι τα εβδομήντα χιλιόμετρα την ώρα. Και αυτό μοιάζει να είναι το σωστό.

Εκείνο που με προβληματίζει, όμως και παραμένει αναπάντητο ακόμα και τώρα είναι το αν και πότε αυτή η πληροφορία θα φθάσει στους πολίτες. Πόσοι οδηγοί θα το γνωρίζουν αυτό μέσα σε ένα μήνα, μετά από ένα μήνα από σήμερα; Θα το γνωρίζουν όσοι βγουν στους ελληνικούς δρόμους;

Ρωτώ, λοιπόν όλους όσους σκοπεύουν να ψηφίσουν το άρθρο 30, μεταξύ των οποίων είμαι κι εγώ, υπάρχει κάποια σχετική πρόβλεψη στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, που να μεριμνά για την ενημέρωση των οδηγών και δεν τη γνωρίζουμε;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οφείλουμε να αναρωτιόμαστε τα δύσκολα και όχι τα εύκολα. Έχουμε άραγε αναλάβει πράγματι, ως Κοινοβούλιο, το μερίδιο της ευθύνης, που μας αναλογεί στην ενημέρωση των συμπολιτών μας; Και δεν μιλώ μόνο για το άρθρο 30 και για το σημερινό νομοσχέδιο, αλλά για κάθε νομοσχέδιο που έχουμε ψηφίσει μέσα σε αυτήν την Αίθουσα.

Μήπως τελικά έχουμε δώσει και εμείς οι ίδιοι το δικαίωμα να μας κατηγορούν αδιακρίτως πως έχουμε επιλέξει συνειδητά ως εκπρόσωποι του εγχώριου πολιτικού συστήματος, να αποδίδουμε αυτήν την ευθύνη, την ευθύνη της ενημέρωσης, πάντα στους Έλληνες πολίτες;

Αναγνωρίζω πως πράγματι υπάρχει ευθύνη του κάθε πολίτη ξεχωριστά να είναι ενημερωμένος. Δεν είναι, όμως, δικιά του αποκλειστικά ευθύνη. Είναι και δική μας, είναι και της Κυβέρνησης, αλλά και της περιφέρειας τέταρτης εξουσίας, των μέσων μαζικής ενημέρωσης. Για ό,τι ψηφίζουμε μέσα εδώ, ενημερώνεται αντικειμενικά ο πολίτης εκεί έξω; Δεν είναι δουλειά φυσικά η ενημέρωση της δικαιοσύνης. Η δικαιοσύνη οφείλει να εφαρμόζει τους νόμους, που εμείς φτιάχνουμε.

Και εδώ ακριβώς εντοπίζω εγώ προσωπικά τα δύσκολα ερωτήματα, εκείνα που συστηματικά αποφεύγουμε να απαντήσουμε μέσα σε αυτήν την Αίθουσα, αλλά πλέον απασχολούν το σύνολο των συμπολιτών μας, επειδή ακριβώς αρνούμαστε να δώσουμε εμείς μια ξεκάθαρη απάντηση. Ποιος φταίει; Ο Πρωθυπουργός, ο νομοθέτης ή ο δικαστής; Ποιος φταίει; Η κυβέρνηση, η Βουλή ή τα δικαστήρια;

Ποιος φταίει που οι φράσεις «να τον λιντσάρετε» και «αν είχα όπλο, θα του έριχνα, να τελειώνουμε» αποκτούν και μεταφορική χροιά, όταν αυτές εκφέρονται δημόσια; Φταίει αυτός που έγραψε και πρότεινε τους νόμους; Φταίει αυτός που ψήφισε τους νόμους; Ή φταίει αυτός που εφαρμόζει τους νόμους;

Και αντί να δώσουμε απαντήσεις, εμείς έχουμε επιλέξει να συντηρούμε την εικόνα πως υπάρχει σύγκρουση μεταξύ του πολιτικού προσωπικού της χώρας και της δικαιοσύνης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν μπορούμε να συνεχίσουμε να κρυβόμαστε πίσω από το δικαίωμα να ασκούμε κριτική στις δικαστικές αποφάσεις ως απλοί πολίτες, όταν δεν έχουμε αναλάβει πρώτα την ευθύνη ως Βουλευτές, για να απαντήσουμε στο ποιος φταίει. Αυτό αναρωτιούνται οι πολίτες και σήμερα.

Και όσο κι αν κατηγορούμε, εμείς, οι νομοθέτες και τους δικαστές, που δεν εφαρμόζουν τους νόμους μας και τους δημοσιογράφους, που δεν ενημερώνουν για τους νόμους μας, εμείς φταίμε. Δείτε με τι τρόπους νομοθετούμε. Το κάνουμε ανταλλάσσοντας ευθύνες. Δείτε υπό ποιο καθεστώς νομοθετούμε. Το κάνουμε εν μέσω μνημονίων.

Δείτε πόσο συχνά τα όσα ψηφίζουμε, μέσα εδώ σε αυτήν την Αίθουσα, κρίνονται αντισυνταγματικά. Δείτε πόσο συχνά τα όσα νομοθετούμε παραμένουν ανεφάρμοστα, πόσο εύκολα καταρρέουν οι σχεδιασμοί μας, πόσο γρήγορα αποδεικνύονται μη βιώσιμες οι λύσεις που προτείνουμε. Το αποδεικνύει η παραδοχή της αναγκαιότητας να νομοθετούμε σήμερα τα αυτονόητα. Ξέρετε αυτό αποδεικνύει τον σεβασμό στις εγκύους, στους τυφλούς και στα ΑΜΕΑ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δείτε τελικά σε ποιες ερωτήσεις απαντήσαμε. Είναι το ίδιο η «BEAT» με την «UBER»; Όχι βέβαια. Όπως όλες και όλοι διαβεβαίωσαμε τους Έλληνες πολίτες, είναι

άλλο πράγμα η «BEAT» κι άλλο πράγμα η «UBER». Αυτό καταφέραμε, τουλάχιστον, να το ξεκαθαρίσουμε σε αυτήν την αίθουσα, όπως φροντίσαμε να διευκρινίσουμε πως διαφορετικό πράγμα είναι και το συνδικάτο των ταξιτζήδων.

Αυτά τα καταστήσαμε σαφή στους πολίτες. Στο τι κάνουμε για να διασφαλίσουμε πως αυτοί τελικά θα πληρώνουν τους φόρους τους και θα προσφέρουν τις υπηρεσίες που πρέπει, δεν έχουμε πει και πάρα πολλά. Για όλους αυτούς, που θα πρέπει να πληρώνουν. Τα ίδια δεν έχουμε πει και για τα ποδήλατα και τους ποδηλάτες. Θα είναι πιο ασφαλείς αύριο οι ποδηλάτες, στους δρόμους στην Ελλάδα; Ποιος μπορεί να το εγγυηθεί αυτό, με τη διάταξη την οποία σήμερα θα ψηφίσουμε, ότι θα είναι πιο ασφαλείς, αλλά και να το εγγυηθούμε, έχει αναρωτηθεί κανείς τι αξία έχουν οι εγγυήσεις μας;

Ας ρωτήσουμε τους μικροομολογιούχους να μας πουν αυτοί τι σημαίνει εγγύηση του ελληνικού δημοσίου, να μας πουν αυτοί τι μπορεί να πάθει κανείς δείχνοντας εμπιστοσύνη στο ελληνικό δημόσιο. Πρέπει να θυμόμαστε τι συνέβη σ' αυτούς τους ανθρώπους και να ακούμε με εξαιρετική προσοχή την άποψή τους.

Η άποψή τους αποτελεί βαρόμετρο, ξέρετε, για την ανάπτυξη. Αν δεν ακούσουμε αυτούς τους ανθρώπους να παραδέχονται δημόσια και να μας επιβεβαιώνουν πως ναι, γύρισε η ανάπτυξη σ' αυτήν τη χώρα, δεν μπορούμε να περιμένουμε να θεωρούμαστε αξιόπιστοι, κάνοντας τάχα μου λόγο για καθαρή έξοδο από τα μνημόνια.

Δεν γίνεται να μιλάμε για μεταρρύθμιση, ανάπτυξη και έξοδο από τα μνημόνια όσο οι μικροομολογιούχοι παραμένουν ξεχασμένοι από το πολιτικό σύστημα. Η μέρα εκείνη που θα νομοθετούμε την αποκατάσταση των μικροομολογιούχων θα μπορούσε να θεωρηθεί η μέρα που καταφέραμε να αντιστρέψουμε την εικόνα της αδύναμης χώρας μας, της οποίας οι εκπρόσωποι «τρώγονται» μεταξύ τους και που ξεκινήσαμε επιτέλους να προβάλλουμε την ισχύ μας ως ενωμένη Ελλάδα, διεκδικώντας και αναλαμβάνοντας τον ρόλο που μας αξίζει ως ηγέτιδα δύναμη στα Βαλκάνια.

Η προσπάθεια αποκατάστασης της αξιοπιστίας της χώρας ξεκινά υποχρεωτικά από τους πολίτες αυτής της χώρας. Κάθε νόμος που ψηφίζουμε θα έπρεπε να ενισχύει την εμπιστοσύνη των Ελλήνων στους δημοκρατικούς θεσμούς.

Ακριβώς, λοιπόν, γι' αυτόν τον λόγο οφείλω να παραδεχθώ πως πολλά από τα αυτονόητα που περιέχει η θαρραλέα –κατά την προσωπική μου γνώμη– νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργού, έλειπαν από τη χώρα μας. Σίγουρα το νομοσχέδιο δίνει λαβές.

Η Ένωση Κεντρώων θα ψηφίσει «παρών», γιατί απλά μέσα του το νομοσχέδιο εμπεριέχει διακόσιες πενήντα υπουργικές αποφάσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα τέσσερις μαθητρίες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 2^ο Γυμνάσιο Κατερίνης (δεύτερο τμήμα).

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο κ. Ξυδάκης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Νιώθω την ανάγκη ενώπιον των συναδέλφων στο Σώμα να πω μια σκέψη, τώρα που είμαστε πιο ήρεμοι, για το προηγηθέν θλιβερό και ανησυχητικό επεισόδιο με τη Χρυσή Αυγή.

Θέλω να προσθέσω τη δική μου εκτίμηση ότι το προκληθέν επεισόδιο δεν είναι μεμονωμένο, δεν είναι τυχαίο, αλλά εντάσσεται σε μια κατασκευασμένη και προσεκτικά ακολουθούμενη στρατηγική χαμηλής έντασης από τη Χρυσή Αυγή, καθώς εξελίσσεται η δίκη, που αφορά φόνους και σύσταση εγκληματικής οργάνωσης.

Έχουν ολοκληρωθεί στη μεγάλη αυτή δίκη οι μαρτυρικές καταθέσεις με εξαιρετικά μεγάλο ενδιαφέρον και ποινικό και πολι-

τικό και το δικαστήριο τώρα ακολουθεί την εξέταση σωρείας πολύ ισχυρών τεκμηρίων γραπτών, ηχητικών και οπτικοακουστικών.

Θα πρέπει ως εκλεγμένοι αντιπρόσωποι του ελληνικού λαού, ως φορείς με μια βαριά κληρονομιά των πολλών φάσεων της ελληνικής δημοκρατίας σε δύο αιώνες και των συνταγματικών πολιτευμάτων, ως τελευταίοι φορείς το 2018 της Γ' Ελληνικής Δημοκρατίας, όπως επανιδρύθηκε το 1974 και συνεχίζεται απροσκόπτως μέχρι σήμερα, να δώσουμε μήνυμα στις νεότερες γενιές και σ' αυτούς, που μας παρακολουθούν σ' αυτήν την ιστορική περιπέτεια ότι η δημοκρατία μπορεί μεν να ανέχεται, να συμπεριλαμβάνει, να συνθέτει, να αγκαλιάζει, να μεγαθυμεί, να συγχωρεί, αλλά ποτέ δεν συγχωρεί τους αρνητές της δημοκρατίας, τους υβριστές του δημοκρατικού φρονήματος του ελληνικού λαού και τους καθυβριστές της ιστορικής μνήμης. Δεν θα επιτρέψουμε σε κανέναν αρνητή και υπόδικο να μετατρέψει την Ελληνική Δημοκρατία του 2018 σε δημοκρατία της Βαϊμάρης του 1933.

Κατόπιν τούτων περιμένουμε από όλες τις πολιτικές δυνάμεις του συνταγματικού τόξου να συμμετάσχουμε σε μια συζήτηση για το πώς όχι μόνο θα εξαντλήσουμε τα όρια του Κανονισμού της Βουλής, αλλά πώς ενδεχομένως θα συγκλίνουμε για να ενισχύσουμε τον Κανονισμό της Βουλής, εν ανάγκη και με συνταγματική αναθεώρηση.

Είναι μια συζήτηση η οποία έχει πολύ περισσότερο επείγοντα χαρακτήρα από ό,τι φανταζόμαστε. Τα επεισόδια αυτά δεν θα σταματήσουν εδώ. Οι άνθρωποι αυτοί, οι αρνητές της δημοκρατίας, δεν θα διστάσουν να χρησιμοποιήσουν κανένα μέσο και κανένα πολιτικό πεδίο από αυτά που ανοίγονται μπροστά μας, είτε στα μεγάλα εθνικά θέματα, είτε στα μεγάλα θέματα εξωτερικής πολιτικής, για να κάνουν τη δική τους προπαγάνδα.

Σε ό,τι αφορά το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, η συζήτηση επικεντρώθηκε κυρίως στις καινοτομικές πλατφόρμες οι οποίες εισάγονται στις υπηρεσίες μεταφορών. Εκεί νομίζω ότι το νομοσχέδιο με κάποιους τρόπους φτιάχνει μια εποπτική ρυθμιστική ομπρέλα και προσαρμόζεται με αυτά τα οποία συμβαίνουν στην αγορά μεταφορών και στην ελληνική κοινωνία.

Αντιλαμβάνομαστε και σε αυτήν την Αίθουσα ότι το διεθνές και το εγχώριο εμπόριο έχουν μετασηματιστεί στα χρόνια που πέρασαν, όχι μόνο με την είσοδο των ψηφιακών τεχνολογιών και της ψηφιακής πλατφόρμας, αλλά σε μερικούς τομείς με την κυριαρχία τους.

Δεν υπάρχει Έλληνας πολίτης που με τον άλφα ή βήτα τρόπο να μην έχει χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες παγκόσμιων διεθνών κολοσσών, όπως το ebay και το paypal, τα οποία άλλαξαν το διεθνές εμπόριο τα τελευταία πολλά χρόνια. Δεν υπάρχει Έλληνας πολίτης που σε κάποιο βαθμό να μην έχει χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες από πλατφόρμες όπως είναι το «Skoutz.gr», που μετέβαλε το λιανεμπόριο ή το «Viva.gr», το οποίο μετέβαλε το εμπόριο πολλών υπηρεσιών, από εισιτήρια παραστάσεων μέχρι εισιτήρια ακτοπλοϊκών και αεροπορικών συγκοινωνιών.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ**)

Αυτό το οποίο καλείται η πολιτεία να κάνει σε αυτές τις καινοφανείς υπηρεσίες εμπορίου είναι να σπεύσει πολύ γρήγορα, να κατανοήσει τους μηχανισμούς και να επιβάλλει κανόνες, ώστε να προστατεύσει τον πολίτη και να προστατεύσει και τον θεμιτό, τον καθαρό ανταγωνισμό, βάζοντας κανόνες.

Μια ακόμη μέριμνα είναι να εντοπίσει, κάτι που δεν είναι πολύ εύκολο, τους τρόπους με τους οποίους πολλές μεγάλες εταιρείες, κυρίως αυτές που έχουν διεθνή βάση, βρίσκουν τρόπους να φοροδιαφύγουν. Είναι ένα θέμα που απασχολεί έντονα και την επιτροπή στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το Ευρωκοινοβούλιο. Δεν είναι τόσο εύκολο. Ωστόσο, αυτή πρέπει να είναι η πρώτη μας μέριμνα, το πώς ο παραγόμενος πλούτος και η προστιθέμενη αξία που παράγεται σε έναν τόπο να αποδίδει το νόμιμο φόρο στον τόπο στον οποίον γίνεται ο τζίρος και στον οποίο γίνεται η αγοραπωλησία. Εκεί ακολουθούμε ασφαλώς αναγκαστικά τις διεθνείς εξελίξεις, αλλά πρέπει και εμείς να είμαστε διαρκώς εν εγρηγόρσει.

Για την πλατφόρμα «UBER» έχουμε, ήδη, την αντίδραση σε

πολλές ξένες χώρες, από τις Ηνωμένες Πολιτείες έως τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες και τις χώρες με τις οποίες βρισκόμαστε μαζί στην Ένωση. Τα προβλεπόμενα στη δική μας νομοθετική ρύθμιση νομίζω αναγνωρίστηκαν από όλες τις δυνάμεις στο Κοινοβούλιο ότι εναρμονίζονται με τα προβλεφθέντα και τα δεδουλευμένα από το δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παρόμοιες πρακτικές καλούμεθα να ακολουθήσουμε εναρμονισμένοι με την Ευρωπαϊκή Ένωση σε μια άλλη πλατφόρμα του «AIRBNB», το οποίο αφορά και αυτό με πολύ έντονο τρόπο τον ελληνικό τουρισμό και την ελληνική οικονομία. Από εκεί και πέρα, νομίζω ότι ακόμη και οι διαφοροποιήσεις και οι ενστάσεις που ακούστηκαν από την Αντιπολίτευση είναι προς μια λογική κατεύθυνση, αλλά δεν αφίστανται από τις προβλέψεις του νομοθετήματος.

Νομίζω ότι βρισκόμαστε σε μια μεγάλη αλλαγή έτσι και αλλιώς των εμπορικών συναλλαγών, στην οποία δεν μπορούμε να αγνοήσουμε και τις καινούργιες συνθήκες και τον καινούργιο τρόπο ζωής με τα smart phones και τη διαρκή δικτύωση και στο νοικοκυριό και σε κάθε μεμονωμένο πολίτη. Πρέπει να είμαστε κοντά, πρέπει να αγγιχνούμε διαρκώς και να προσαρμόζουμε τη νομοθεσία μας.

Θα ήθελα να πω σε ό,τι αφορά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και τις ρυθμίσεις για ενοικιαζόμενα, παρ' ότι πολλοί μικροεπιχειρηματίες θα διαμαρτυρηθούν και έχουν ένα κάποιο δίκιο, η ρύθμιση για τις λεγόμενες «γουρούνες», τα τρίκυκλα οχήματα και την ασύδοτη χρήση και ενοικίαση στους τουριστικούς τόπους ήταν επιβεβλημένη και έρχεται το νομοθέτημα αυτό να βάλει μια τάξη.

Όσοι προέρχονται από τουριστικούς νομούς, από τουριστικές περιοχές γνωρίζουν πολύ καλά ότι η ασύδοτη ενοικίαση οχημάτων σε ανθρώπους που δεν έχουν καν τις γνώσεις ή την πιστοποίηση προκαλεί εκατόμβες κάθε χρόνο. Τα κέντρα υγείας στα τουριστικά νησιά των Κυκλάδων και στην Κρήτη είναι γεμάτα από μελλοντικούς ανάπηρους κάθε χρόνο. Αυτό δεν τιμά ούτε τον ελληνικό τουρισμό, ούτε την ελληνική νομοθεσία, την ελληνική έννομη τάξη, ούτε την ελληνική επιχειρηματικότητα. Δεν μπορείς να κάνεις επιχειρηματικότητα παίζοντας με τη ζωή του άλλου, βάζοντας τον σε κίνδυνο και κίνδυνο που πιθανόν να μην τον ξέρει.

Από εκεί και πέρα ειπώθηκαν κάποια πράγματα για μια τροπολογία του Υπουργείου Εσωτερικών. Νομίζω ότι υπάρχουν πολλές και ουσιώδεις μεταβολές στη σύμβαση της εταιρείας για τα απορρίμματα στην Πελοπόννησο. Η σύμβαση, η οποία θα κληθεί να υπογράψει το ελληνικό δημόσιο σύντομα, δεν είναι η ίδια με την αρχική. Έχουν έρθει πολλές ουσιώδεις μεταβολές προς όφελος των τοπικών κοινωνιών, προς όφελος των δήμων και προς όφελος συνολικά της Πελοποννήσου, η οποία ταλανίζεται επί μια δεκαετία με την ανεξέλεγκτη εναπόθεση απορριμμάτων. Αυτά τα στοιχεία υπάρχουν. Νομίζω ότι σε κάποια άλλη στιγμή θα μπορούσαν να τα πουν αναλυτικά.

Αυτό που θα ήθελα να πω -και να κλείσω- είναι ότι έχουμε ένα δίδαγμα από τη σημερινή συνεδρίαση. Είναι μια συνεδρίαση με όλες τις γκρίνιες, τις ενστάσεις και τις αντιπαραθέσεις μιας τυπικής συνεδρίασης, ενδεχομένως με κάποιες περισσότερες κορυφές.

Ωστόσο, όταν συμβαίνει το γεγονός, το σκοτάδι, η άρνηση, ο φασισμός να εισβάλει σε αυτήν την Αίθουσα όλοι καταλαβαίνουμε ποιος είναι ο κοινός σκοπός, ποια είναι τα κοινά υπερασπίσιμα πεδία και τι μας ενώνει σε ελάχιστη βάση, τουλάχιστον, και τι μας βάζει να υπερασπιτούμε. Είναι η εντολή, η ψήφος και η προσδοκία του ελληνικού λαού, των Ελλήνων πολιτών που μας παρακολουθούν.

Είναι υποχρέωσή μας να υπερασπιτούμε το κύρος, την αξιοπιστία και την τόλμη της ελληνικής δημοκρατίας μετά από οκτώ χρόνια μεγάλης οικονομικής και κοινωνικής ταλαιπωρίας, μετά από μια μεγάλη ιστορική περιπέτεια.

Είμαστε μπροστά σε μεγάλες ιστορικές προκλήσεις, σε μεγάλες γεωπολιτικές αναταραχές και σε μια μεγάλη κρίση ταυτότητας. Ας ξεκινήσουμε από την τελευταία, αυτή την κρίση αυτοπεποίθησης, την κρίση ταυτότητας, τη μεγαλύτερη της δημοκρατίας. Είναι δικό μας καθήκον να ξεκινήσουμε δίνοντας πίστη, ελ-

πίδα, αυτοπεποίθηση και δύναμη απέναντι στις προκλήσεις.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Θα δώσουμε τώρα τον λόγο στον κ. Κασαπίδη.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Για την ονομαστική; Πριν από λίγο κατατέθηκε. Έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Για το τυπικό, κύριε Πρόεδρε.

Καταθέτουμε αίτημα για διεξαγωγή ονομαστικής ψηφοφορίας -έχει ήδη έρθει το χαρτί- στην υπ' αριθμόν 1527/21 τροπολογία και ο βασικός λόγος, που αναπτύχθηκε με το σκεπτικό του κ. Κωνσταντινόπουλου, είναι για να δούμε εδώ μέσα ποιοι παραμένουν σταθεροί στις θέσεις τις οποίες έχουν το τελευταίο χρονικό διάστημα από τις παρατάξεις και ποιοι όχι. Ονομαστική ψηφοφορία, λοιπόν, στην τροπολογία 1527/21.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ήδη έχει κατατεθεί, όπως ξεκίνησα να λέω, κύριε Θεοχαρόπουλε. Απλώς θέλατε κι εσείς να το πείτε, ώστε να καταγραφεί και δημόσια η θέση της Δημοκρατικής Συμπαράταξης. Έχει κατατεθεί, είναι υπ' όψιν του Προεδρείου και το δικό σας αίτημα για ονομαστική ψηφοφορία.

Θα δώσουμε τον λόγο τώρα στον κ. Κασαπίδη και μετά ενδεχομένως σε άλλους δύο ομιλητές. Τα λέω για να συνεννοούμαστε, για να μην υπάρχουν απορίες. Προφανώς υπήρχε συνεννόηση ότι μετά το τέλος του κύκλου των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων θα έπαιρνε τον λόγο ο Υπουργός για να κλείναμε. Αυτή τη στιγμή επίκεινται κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις από τον Υπουργό, γι' αυτό θα παραταθεί κατά τι η ώρα ή ο χρόνος, αν θέλετε, της ονομαστικής ψηφοφορίας. Θα δώσουμε τον λόγο, λοιπόν, σε όσους Βουλευτές μπορούμε σε αυτό το διάστημα να δώσουμε τον λόγο και θα πάρει κάποια στιγμή τον λόγο όταν έρθουν οι νομοτεχνικές βελτιώσεις ο κύριος Υπουργός, για να τοποθετηθεί.

(Θόρυβος - διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Τι να κάνουμε; Πώς αλλιώς να το διαχειριστούμε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Να δώσουμε τον λόγο στον κ. Κασαπίδη και να σας δώσω μετά τον λόγο, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Δέκα δευτερόλεπτα μόνο χρειάζομαι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Αν επιτρέπει ο κ. Κασαπίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Καλώς. Ορίστε, κύριε Κεφαλογιάννη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Έχει ανακοινωθεί εδώ και πάρα πολλή ώρα ότι η ψηφοφορία θα ξεκινήσει στις 7 η ώρα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα μια σειρά από συναδέλφους, γύρω στους δεκαπέντε, στην ουσία να μην λάβουν τον λόγο. Εμείς δεν διαφωνούμε να λάβει τον λόγο ένας ή δύο ομιλητές, αλλά δεν μπορούμε να παρεκκλίνουμε απ' αυτό το οποίο έχει συμφωνήσει η πλειοψηφία της Ολομέλειας, παρ' ό,τι πολλοί εξ ημών διαφωνήσαμε με αυτήν τη διαδικασία. Όμως, τουλάχιστον, αυτά τα οποία έχουν ανακοινωθεί από το Προεδρείο και το λέω επειδή αποτελέσει μέλος του Προεδρείου, είναι ενιαίο το Προεδρείο, θα πρέπει να τηρούνται, ασχέτως αν εμείς διαφωνήσαμε με τη διαδικασία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Κασαπίδη, έχετε τον λόγο για πέντε λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ως προς την αντισυνταγματικότητα του νομοσχεδίου μιλάει, κύριε Υπουργέ, η Επισημονική Υπηρεσία της Βουλής κι έχει αναλυθεί από τους προλαλήσαντες η διάσταση αυτή.

Ως προς το νομοσχέδιο αυτό, είναι ένα βαρύ γραφειοκρατικό, έντονα παρεμβατικό νομοσχέδιο. Αυτό φαίνεται απλά και μόνο από τον αριθμό των υπουργικών αποφάσεων, που ξεπερνούν τις

διακρίσεις και από τον αριθμό των κοινών υπουργικών αποφάσεων, περίπου τριάντα. Είναι πολύ δύσκολο να εφαρμοστεί ένα τέτοιο νομοσχέδιο, αλλά δίνει και το στίγμα της προσέγγισης που έχετε και του πνεύματος ότι θέλετε να έχετε μία κρατική εποπτεία και έναν κρατικό παρεμβατισμό σε έναν χώρο που θα μπορούσατε με έναν νόμο - πλαίσιο να περιγράψετε τα όρια πέρα από τα οποία θα απαγορεύονταν κάποιες δράσεις και μέσα σε αυτό το θεσμικό πλαίσιο να βάζατε κανόνες για την εύρυθμη λειτουργία αυτής της αγοράς προς εξυπηρέτηση σαφώς και των επαγγελματιών, πολύ δε περισσότερο και των πολιτών.

Και τέλος, μια άλλη παρατήρηση που θα ήθελα ακροθιγώς να θίξω, για να προλάβω και τον χρόνο που περιορίστηκε, είναι ότι ενώ προεκλογικά εσείς διαρρηγνύατε τα μιάτιά σας για τα θέματα της «UBER» και της «TAXIBEAT», τώρα έρχεστε και τα νομοθετείτε και μάλιστα τα βάζετε στην ίδια πλευρά, θεωρώντας τα ότι είναι κάτι αντικειμενικό και ίδιο σε σχέση με τους υφιστάμενους επαγγελματίες.

Ωστόσο, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να επισημάνω -και γι' αυτό ζήτησα να μιλήσω στο νομοσχέδιο- κάποιες ελλείψεις, που θα μπορούσατε να ενσωματώσετε σε αυτό το νομοσχέδιο και θεωρώ ότι είναι μια χαμένη ευκαιρία, μια από τις πολλές χαμένες ευκαιρίες, σε θέματα που θα μπορούσαμε να είχαμε και μια κοινή συνισταμένη.

Και εξηγώ τι εννοώ. Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας που διαπραγματεύεστε μέσα στο νομοσχέδιο είναι ο κανονισμός, αν θέλετε, της καλής λειτουργίας των οδηγών και των πεζών. Τα θανατηφόρα ατυχήματα στη χώρα, που προκαλούνται από αυτοκινητιστικά δυστυχήματα είναι η τρίτη αιτία θανάτων στην πατρίδα μας και είναι η τρίτη βασικότερη παράμετρος στο δημογραφικό, μετά την υπογεννητικότητα και τη μετανάστευση.

Σε αυτό το θέμα, λοιπόν, που κυρίως άπτεται της παιδείας των Ελλήνων πολιτών, πεζών ή οδηγών, δεν βλέπουμε κάτι χειροπιαστό. Και λέω ότι χάθηκε μια ευκαιρία, γιατί θα μπορούσατε να ενεργοποιήσετε όλη τη Βουλή, αφού προηγουμένως ενεργοποιούσατε όλη την Κυβέρνηση με όλα τα συναρμόδια Υπουργεία, το Υπουργείο Παιδείας, το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, το Υπουργείο Πολιτισμού, το Υπουργείο Τουρισμού, το Υπουργείο Ανάπτυξης, σε θέματα που να βάζουν ως εθνική προτεραιότητα τη μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων, μέχρι εκμηδενισμού τους.

Αυτό, όμως, δυστυχώς δεν τίθεται και θα ήθελα να θέσω κάποιες παραμέτρους που ίσως σε ένα επόμενο σχέδιο νόμου, ίσως και σε κάποιες τροπολογίες, θα μπορούσατε να το προσεγγίσετε. Και τι εννοώ; Να καθιερωθεί μέσα στο Υπουργείο Παιδείας το μάθημα της οδικής αγωγής, ώστε από μικρές ηλικίες να γνωρίζουν τους κινδύνους και τους κανόνες, που πρέπει να τηρούν οι νέοι οδηγοί, από τη μικρή αυτή ηλικία.

Επίσης, η χώρα μας είναι μία τουριστική χώρα, με ένα απaráμυλο φυσικό περιβάλλον. Η οδική συμπεριφορά δεν περιορίζεται μόνο στην πρόκληση των ατυχημάτων, κύριε Υπουργέ. Αναφέρεται σίγουρα και στην εικόνα, που δίνουμε στις οδικές αρτηρίες της χώρας μας και ιδιαίτερα την περίοδο του τουρισμού, όπου οι περισσότεροι δρόμοι βρύνονται από σκουπίδια κι αυτό βασίζεται στη συμπεριφορά των οδηγών.

Επίσης, θα μπορούσαμε να προβάλλουμε μία άλλη διάσταση μέσα από τα θέματα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που αφορούν και την παρουσία των αυτοκινήτων στους δρόμους, με την εισαγωγή καινοτόμων τεχνολογιών στην κίνηση και στις μεταφορές, ιδιαίτερα στις τουριστικές περιοχές, υιοθετώντας «πράσινες τεχνολογίες», για τις οποίες γίνεται πολύς λόγος. Απ' ό,τι φαίνεται, όμως, η πατρίδα μας μένει πάλι ουραγός των εξελίξεων.

Θα σας πω τι εννοώ, κύριε Υπουργέ, και καταθέτω και μια πρόταση πάνω σε αυτό. Υπήρχε ένα πρόγραμμα κάποτε για τον Άη Στράτη να γίνει το πράσινο νησί. Μεταξύ άλλων, προέβλεπε οι μεταφορές και οι μετακινήσεις, ιδίως των τουριστικών αυτοκινήτων, να γίνονται με ηλεκτρικές μπαταρίες, δίνοντας έμφαση στην ηλεκτροκίνηση, οι οποίες θα φορτιζόνταν από ανανεώσιμες πηγές.

Αυτό θα μπορούσατε, κύριε Υπουργέ, να το ενεργοποιήσετε -είναι ένα έτοιμο σχέδιο- με μια διάταξη σε αυτό το νομοσχέδιο. Δυστυχώς, χάθηκε κι αυτή η ευκαιρία. Ωστόσο, υπάρχει αυτή η

πρόταση, που θα μπορούσε να ενεργοποιήσει και το Υπουργείο Τουρισμού και το Υπουργείο Πολιτισμού. Γιατί είναι δείκτης πολιτισμού η εξοικονόμηση ενέργειας, οι πράσινες μεταφορές, η μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα. Είναι, αν θέλετε, ένα πράσινο πιστοποιητικό στον τουρισμό μας, που δίνει και μια άλλη εικόνα για τη χώρα.

Τέλος, θα ήθελα να αναφερθώ και στα πορίσματα της Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας. Είναι αυτό το τεύχος που εξέδωσε η επιτροπή μας, η οποία με τον Πρόεδρο, τον κ. Ουρσουζίδη, κάνει πολύ καλή δουλειά και θα μπορούσατε πολλά από αυτά τα συμπεράσματα να τα ενσωματώσετε σε αυτό το νομοσχέδιο και να είχατε έτοιμες λύσεις, τις οποίες θα υπερψηφίζαμε και θα είχαμε και μία συναινετική, αν θέλετε, κουβέντα πάνω σε βασικά θέματα τα οποία ενώ συζητήθηκαν και αναδείχθηκαν μέσα στην πιλοτική, δεν τα είδαμε σε αυτό το νομοσχέδιο.

Γι' αυτές τις ελλείψεις, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι χάσαμε μία ακόμα μεγάλη ευκαιρία να διορθώσουμε ένα πρόβλημα της χώρας, που είναι κοινωνικό και είναι μια εθνική μάστιγα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Θα δώσουμε τώρα τον λόγο στον κ. Σπίρτζη για να καταθέσει τις νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Κύριε Υπουργέ, θερμή παράκληση να είστε και σύντομος. Θα δώσω τον λόγο μετά στον κ. Καματερό.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Μη φωνάζετε, σας παρακαλώ πολύ. Καλούμαι στο παρά πέντε να διαχειριστώ μία κατάσταση για την οποία δεν ξέρω τι και πώς αποφασίστηκε προηγουμένως.

Ακούστε με. Πρέπει να καταθέσει αυτή τη στιγμή ο Υπουργός αυτές τις νομοτεχνικές βελτιώσεις, ναι ή όχι; Ναι. Πρέπει αυτές οι νομοτεχνικές βελτιώσεις να μοιραστούν στο Σώμα, να ενσωματωθούν κατόπιν διορθώσεων προφανώς στο «σπλάχνο», που θα σας διανεμηθεί και αυτό απαιτεί κάποιο χρόνο.

Οι λύσεις, λοιπόν, ήταν δύο: Ή να παρατείνουμε τη συνεδρίαση αξιοποιώντας από τον κατάλογο ομιλητών όποιους ομιλητές μπορούν να πάρουν τον λόγο ή να διακόψουμε. Αποφασίστε, λοι-

πόν, ποιο από τα δύο θέλετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΑΓΑΚΗΣ: Έχει αποφασίσει η Ολομέλεια. Πάλι να πάρει απόφαση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Αφήστε τα αυτά, κύριε Τραγάκη. Εγώ βάζω στην Ολομέλεια αυτό το θέμα. Θέλετε να διακόψουμε; Ευχαρίστως να διακόψουμε. Θέλετε να αξιοποιήσουμε τον χρόνο ούτως ώστε να ετοιμαστούν και οι υπηρεσίες με το λεγόμενο «σπλάχνο», στο οποίο θα ενσωματωθούν και οι νομοτεχνικές βελτιώσεις, που θα αναφέρει και ευθύς αμέσως θα καταθέσει ο Υπουργός και να δώσουμε τον λόγο σε Βουλευτές ή να διακόψουμε; Σας ακούω.

Απ' ό,τι διαπιστώνω, συμφωνείτε με την πρόταση του Προεδρείου. Ωραία.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είναι τρεις οι νομοτεχνικές βελτιώσεις, κύριε Πρόεδρε.

Η μία είναι από εισήγηση τόσο του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Δημοκρατικής Συμπαράταξης όσο και της Νέας Δημοκρατίας. Αφορά το άρθρο 88 -θα το αναπτύξω μετά στην τοποθέτησή μου- για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Προστίθεται η φράση «μετά από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Στέγασης του άρθρου 9 του ν.3130/2003». Γιατί προφανώς δεν έχουμε να φοβηθούμε τίποτα.

Η δεύτερη νομοτεχνική βελτίωση αφορά το άρθρο 47. Προστίθεται η φράση «ή νομικού», δίπλα στη λέξη «φυσικού».

Και η τρίτη νομοτεχνική βελτίωση αφορά το άρθρο 92. Είναι αυτή, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κάτσης. Μετά τη φράση «και το μισθολογικό κλιμάκιο που κατέχει.», προστίθεται η φράση «και διατήρηση τυχόν προσωπικής διαφοράς, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 2 του ν.4440/2016». Και μετά τη φράση «με την ίδια σχέση εργασίας», προστίθεται η φράση «και διατήρηση της τυχόν προσωπικής διαφοράς, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 2 του ν.4440/2016».

Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:



Νομοσχέδιο Βελτίωσης 

Άρθρο 38

Στο πρώτο εδάφιο της η φράση
«αντικείμενο χωρίς διαγνώσεις»

προσθέτει η φράση
«εξαιτίας από σχεδόν γνήσια με επιταγή
Στήριξης του άρθρου 3 του ν. 3130/2003»



Νομοτεχνική Βελτίωση



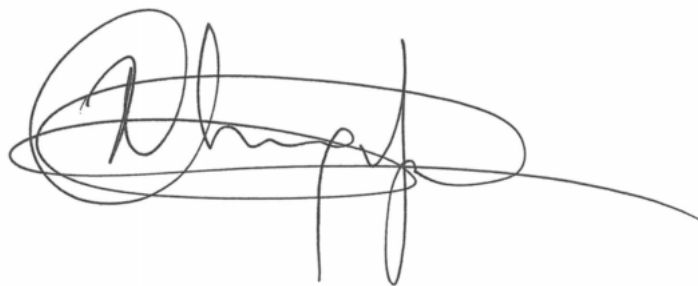
1) Άρθρο 92

1) Μετά τη φράση "και το μισθολογικό κλιμάκιο που κατέχει." προστίθεται η φράση "και διατήρηση τυχόν προσωπικής διαφοράς, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 4440/2016 (Α' 224)."

2) Μετά τη φράση "με την ίδια σχέση εργασίας" προστίθεται η φράση "και διατήρηση της τυχόν προσωπικής διαφοράς, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 4440/2016 (Α' 224)".

2) Άρθρο 47

Το δεύτερο εδάφιο όπως τροποποιήθηκε
με νομοτεχνική βελτίωση μετά τη
λειτουργία «φυσικά» προστίθεται η φράση
«ή νομικά»



ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρακαλώ να διαμετρηθούν οι προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Τον λόγο έχει ο κ. Καματερός από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ: Κυρίες και κύριοι, εάν και είμαστε κουρασμένοι, θα πω σύντομα δύο λόγια.

Το νομοσχέδιο αυτό σίγουρα αποτελεί ένα βήμα εκσυγχρονισμού. Είναι ένα μεταρρυθμιστικό βήμα -θα έλεγα- και γιατί προβλέπει τη δημιουργία μιας πλατφόρμας, που θα λειτουργεί ηλεκτρονικά και ηλεκτρονικά θα δίνονται οι αδειοδοτήσεις σε όσους εκτελούν μεταφορικό έργο και ηλεκτρονικά θα γίνεται ο έλεγχος.

Και είναι πολύ θετικό -και σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ- που αποδεχτήκατε την τροπολογία που είχαμε καταθέσει, για να δίνεται η δυνατότητα να μπει και ελάχιστο μίσθωμα στα ιδιωτικά αυτοκίνητα, που εκτελούν έργο με οδηγό. Γιατί αυτό είναι ένα μέτρο, που κλείνει δρόμους όσον αφορά τη φοροδιαφυγή και την υποκλοπή έργου άλλων επιχειρηματιών. Και δείξατε με αυτό την ευαισθησία σας στην λειτουργία του κοινοβουλευτισμού. Όπως επίσης θετικό ήταν και το ότι ακούσατε τις ευαισθησίες και τις αγωνίες των ανθρώπων όσον αφορά τη λειτουργία των τετράτροχων. Όχι ότι δεν έχετε δικίο φυσικά, αλλά δώσατε έναν μήνα περιθώριο για να γίνουν διαβουλεύσεις και να μπου κανονιστικές διατάξεις. Και αυτό επίσης δείχνει ότι σέβεστε τον κοινοβουλευτισμό.

Συναδέλφισες και συνάδελφοι, όμως, τι ακούσαμε σήμερα; Ακούσαμε μια γενική απαξίωση από την Αντιπολίτευση, και από τη Νέα Δημοκρατία και τη Δημοκρατική Συμπράταξη. Κατηγόρησαν και το νομοσχέδιο αυτό για προχειρότητα, αλλά και γενικότερα κατηγόρησαν για προχειρότητα την Κυβέρνηση όσον αφορά τη νομοθέτηση.

Ποιοι μας κατηγορούν για προχειρότητα; Για να καμαρώσουμε τα επιτεύγματά τους και πόσο μεθοδευμένα αντιμετώπισαν την περασμένη περίοδο διάφορα προβλήματα.

Για ποιο να μιλήσουμε; Για το λιμάνι του Πειραιά, που είχαν τραβήξει μία γραμμή και τα παραχώρησαν όλα, χωρίς να δουν τι περιείχε; Μέχρι δρόμους περιείχε, δημόσια κτήρια, ναυπηγεία.

Για το Ελληνικό, που τα είχαν δώσει όλα και αναγκαστήκαμε να διαπραγματευτούμε για απελευθέρωση της παραλίας, για αύξηση του πρασίνου, για περιορισμό της δόμησης, για απελευθέρωση στους περιοίκους της περιοχής του χώρου του πρασίνου;

Για τα αεροδρόμια, που είχαν συμφωνήσει και είχαν παραχωρήσει ακόμα και τον έλεγχο του εναέριου χώρου και αναγκαστήκαμε να νομοθετήσουμε πάνω σε αυτό;

Μας κατηγόρησαν σαν αναχρονιστές και το νομοσχέδιο σαν αναχρονιστικό. Να καμαρώσουμε τον εκσυγχρονισμό τους, το πώς λειτουργούσε ο ΟΑΣΘ; Τα ξέρουμε πόσα εκατομμύρια χάριζαν σε μία εταιρεία ιδιωτική από τον κορβανά του δημοσίου. Να καμαρώσουμε τον εκσυγχρονισμό τους στο ΚΕΕΛΠΝΟ, που ακούσαμε προχθές τόσα και για το πού πήγαιναν τα χρήματα! Να καμαρώσουμε τη διαχείριση του μετρό και τις δημοπρασίες! Και τι άλλο;

Μας λένε, επίσης, ανίκανους γιατί δεν μπορούμε ούτε να νομοθετήσουμε ούτε να διαχειριστούμε τίποτα σωστά. Ποιοι; Για να καμαρώσουμε την ικανότητά τους; Αυτοί που δεν μπόρεσαν να τελειώσουν ούτε έναν δρόμο, δεν τελείωναν τους δρόμους. Και είναι προς τιμήν του κυρίου Υπουργού που κατάφερε και τους τελείωσε και με χαμηλότερο κόστος και πιο γρήγορα.

Να πω για το μετρό της Θεσσαλονίκης; Για τις διαπραγματεύσεις; Είμαστε ανίκανοι επειδή εμείς οδηγούμε τη χώρα έξω από τα μνημόνια, ενώ ξέραμε πού πηγαίναμε με τη δική τους πολιτική!

Επίσης, για να τελειώσω με τις κατηγορίες, μας κατηγορούν ότι κάνουμε έργα που είχαν προγραμματίσει αυτοί, όπως για παράδειγμα τους δρόμους. Αναφέρθηκε και από τη Νέα Δημοκρατία αλλά και από τους εκπροσώπους της Δημοκρατικής Συμπράταξης. Ξέρετε κάτι, κυρίες και κύριοι της Αντιπολίτευσης; Δεν κάνατε αυτά που έπρεπε, όπως ήταν οι δρόμοι, η αντιμετώπιση όσον αφορά τις λίστες Λαγκάρντ και όλα αυτά, όπως ήταν η φοροδιαφυγή, και κάνατε αυτά που δεν έπρεπε. Διαλύσατε την υγεία, απολύσατε τους γιατρούς, μειώσατε τις συντάξεις, πήρατε δάνεια δανεικά και αγύριστα. Αυτός είναι ο εκσυγχρονισμός

σας και αυτή είναι η μεταρρυθμιστική σας πολιτική!

Ε, λοιπόν, όσο και να θέλετε να μας παρουσιάσετε ιδίους, δεν κρύβεστε με τις τοποθετήσεις σας πάνω σε αυτά τα ζητήματα. Ξέρουμε γιατί θέλετε εσείς το κράτος, ξέρουμε ποιος είναι ο εκσυγχρονισμός σας, ξέρουμε ποίους θέλετε να εξυπηρετήσετε και ξέρουμε, επίσης, και ο κόσμος ξέρει τι κράτος θέλουμε εμείς και ποίους θέλουμε να εξυπηρετήσουμε, δηλαδή το όφελος των πολλών και την αποκατάσταση των αδικιών που εσείς δημιουργήσατε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Καματερό.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, βρισκόμαστε λίγους μήνες πριν τελειώσει ο εφιάλης όπου έβαλε τη χώρα και τον ελληνικό λαό η Νέα Δημοκρατία και οι δυνάμεις του παλαιοκομματισμού και συγκεκριμένα συμφέροντα.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Φωνάξετε όσο θέλετε!

Οφείλουμε γι' αυτό να προχωρήσουμε εντατικότερα το επόμενο διάστημα στη θεσμοθέτηση ενός νέου πλαισίου σε όλες τις πτυχές της κοινωνικής, οικονομικής και παραγωγικής ζωής του τόπου. Οφείλουμε να δημιουργήσουμε τους όρους μιας διαφορετικής αντίληψης για το πώς λειτουργεί το πολιτικό σύστημα της χώρας σε μια πραγματική δημοκρατία. Οφείλουμε να επιχειρήσουμε μεγάλες τομές, πραγματικές αλλαγές, που διαμορφώνουν έναν κοινωνικό κώδικα αξιών. Οφείλουμε να ανατρέψουμε την πολιτική, που αποδόμησε την ελληνική κοινωνία, που διέλυσε τις παραγωγικές δυνάμεις, που έδωσε για δεκαετίες λάθος μηνύματα στους πολίτες, που επέτρεψε τη δράση κυκλωμάτων και τον πλουτισμό συγκεκριμένων ευνοούμενων του παλαιοκομματισμού.

Με το σχέδιο νόμου, που συζητάμε σήμερα επιχειρείται σε πολλούς τομείς και σε αρκετούς επαγγελματικούς χώρους ένα νέο θεσμικό πλαίσιο, που ανατρέπει την πολιτική αποδόμησης των επαγγελματιών, θέτοντας κανόνες για μια άλλη λειτουργία που σέβεται τον πολίτη, που σταματά την ευνοιοκρατία σε συγκεκριμένα συμφέροντα, που έχτισε η Νέα Δημοκρατία και ο παλαιοκομματισμός. Είναι ένα σχέδιο νόμου που έχει ξεκάθαρο προσοδευτικό, πολιτικό και σε πολλά σημεία ταξικό πρόσημο.

Αντιμετωπίζει τον εργαζόμενο, τον αυτοαπασχολούμενο, τους χιλιάδες συμπολίτες μας στον χώρο των μεταφορών ισότιμα, σε σχέση με τις λίγες εταιρείες που ευνοήθηκαν από τη Νέα Δημοκρατία. Διασφαλίζει ότι δεν θα επιτρέπεται κάποιος να παρανομούν, να μην πληρώνουν φόρους, να βγάζουν τα χρήματα του ελληνικού λαού σε φορολογικούς παραδείσους και κάποιος να μην μπορούν να βγάλουν ούτε το μεροκάματο, να μην μπορούν να πληρώσουν τους φόρους, που κάποιος δεν πληρώνουν, να μην μπορούν να πληρώσουν τις ασφαλιστικές εισφορές που κάποιος δεν πληρώνουν, που δεν μπορούν να ανταποκριθούν για να πληρώσουν τα σπασμένα της Νέας Δημοκρατίας, γιατί όλα τα χρήματά τους είναι σε φορολογικούς παραδείσους με πολιτική κάλυψη. Αυτοί είναι και οι κύριοι λόγοι, που παρακολουθείτε τη λυσσαλέα επικοινωνιακή μάχη εναντίον μας και εναντίον του σχεδίου νόμου.

Θέλουμε να στείλουμε ένα μήνυμα: Πείτε ό,τι θέλετε, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, και εσείς και όσοι σας χειροκροτούν και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης που σας στηρίζουν. Στο τέλος η αλήθεια θα μαθευτεί και εσείς θα μείνετε άφωνοι και μοιραίοι, θα τρέχετε όπως χθες, για να μην παρουσιαστεί το θέμα της επίσημης έκθεσης του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τους αυτοκινητόδρομους.

Θα ήθελα ένα αντίγραφο να το κάνω δώρο στον κ. Χατζηδάκη που ήταν τότε ο αρμόδιος Υπουργός στις επιτροπές της διαπραγμάτευσης, για να μην έχει και λάθος εικόνα σε σχέση με αυτά που μας είπε.

Προσπαθείτε σήμερα να στρεβλώσετε ακόμη και την έκθεση

του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου. Καλά κάνετε και επιχειρείτε τρία χρόνια τώρα να παρουσιάζετε το άσπρο μαύρο, με όλα τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, τρία χρόνια σε σχέση με την Κυβέρνηση. Όμως, να ακυρώνετε εσείς και την έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου; Εσείς, οι δήθεν υπερασπιστές των ευρωπαϊκών θεσμών;

Κύριε Καραμανλή και κύριε Χατζηδάκη, μετά την έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου έχουν όλοι καταλάβει γιατί καθυστέρησαν τα έργα, γιατί κόστισαν πολύ περισσότερο, γιατί μειώσατε το φυσικό αντικείμενο, γιατί τα όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ξεσκονίζουν τις εγκρίσεις των τμημάτων που αφαιρέσατε από τις παραχωρήσεις, όπως είναι το Πάτρα-Πύργος, όπως είναι ο Ε65, όπως είναι τα υπόλοιπα τμήματα.

Δίνετε και ένα μήνυμα στους πολίτες: Να μην πιστεύουν στα μάτια τους αλλά εσάς. Να πιστέψουν εσάς, γιατί εμείς τελειώσαμε τα έργα και το κακό Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο διαπίστωσε ότι δεν είχατε ως το 2014 ολοκληρώσει ούτε τις απαλλοτριώσεις ούτε τις αδειοδοτήσεις. Είχατε αφαιρέσει το 55% του φυσικού αντικείμενου και είχατε προβλέψει πανωπρόκια 1,2 δισεκατομμυρίων ευρώ. Αυτά τα λέει το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο σε εσάς που είσατε άριστοι!

Μετά από πέντε μήνες δημόσιας και εξαντλητικής διαβούλευσης και τέσσερις συνεδριάσεις στην αρμόδια Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου εισηγούμαστε προς ψήφιση το σχέδιο νόμου.

Δυστυχώς, παρ' ότι το εύρος και η θεματολογία αφορούν όλα αυτά τα θέματα την καθημερινότητα του πολίτη, την ποιότητα της ζωής μας, τη ζωή χιλιάδων επαγγελματιών και εργαζομένων πολλών κατηγοριών, παρ' ότι καταβάλαμε προσπάθεια ευρύτερων συγκλίσεων και ενός ειλικρινούς διαλόγου με όλα τα κόμματα, σήμερα ακούσαμε την Αξιωματική Αντιπολίτευση για μια ακόμη φορά να κινείται στον ίδιο δρόμο του κιτρινισμού, της στρέβλωσης της αλήθειας και της υπεράσπισης συγκεκριμένων συμφερόντων και καταλαβαίνουμε το γιατί.

Η Νέα Δημοκρατία και ο παλααιοκομματισμός, δυστυχώς για τη χώρα, διαχρονικά αντιμετώπιζε τις μεταφορές ως τον κύριο χώρο άσκησης παλααιοκομματικών πολιτικών και εξυπηρέτησης συμφερόντων. Νομοθετούσε θυσιάζοντας το δημόσιο συμφέρον, το περιβάλλον, τους κανόνες και την κοινή λογική, για τη συγκρότηση παλααιοκομματικών μηχανισμών. Νομοθετούσε αφήνοντας κενά και «γκρίζες» ζώνες, για να εξυπηρετηθούν λίγοι και εκλεκτοί.

Αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, είναι πράγματι λυπηρό για εσάς να βλέπετε να γκρεμίζονται ένα-ένα τα άρθρα του παλααιοκομματισμού που είχατε χτίσει, να πέφτει φως σε κάθε σκοτεινή γωνιά εξυπηρέτησης συμφερόντων που είχατε δημιουργήσει για να σας υπηρετεί.

Είναι ακόμα πιο λυπηρό για εσάς, τους δήθεν μεταρρυθμιστές, τους δήθεν εκπροσώπους της αγοράς, τους δήθεν υπερασπιστές των νέων τεχνολογιών, να αποδεικνύετε πόσο αναχρονιστικοί έχετε παραμείνει, πόσο αταλάντευτοι παραμένετε στην εξυπηρέτηση συμφερόντων, πόσο ακλόνητοι έχετε μείνει στην πολιτική άνιση μεταχείρισης των πολιτών, πόσο αταλάντευτοι είστε στην ευνοιοκρατία των δικών σας εκλεκτών συμφερόντων, πόσο αμετανόητοι λάτρετε του παλααιοκομματισμού παραμένετε.

Θα ήθελα να παρουσιάσω το σχέδιο νόμου, μια κατηγοριοποίηση των διατάξεων που περιλαμβάνει και τους στόχους του.

Η πρώτη κατηγορία θεμάτων αφορά τη θεσμοθέτηση κενών «γκρίζων» ζωνών, θα μπορούσαμε να πούμε, που αφήναν το περιθώριο καταστρατήγησης της νομοθεσίας σε βάρος του ελληνικού λαού. Είναι γνωστό σε όλους και για πολλά χρόνια αυτά τα φαινόμενα, που δεν αντιμετωπιζόνταν για χρόνια. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η ρύθμιση για τις εταιρείες διαμεσολάβησης επιβατικών δημόσιας χρήσης, η ρύθμιση για τις εταιρείες διαμεσολάβησης ενοικίασης αυτοκινήτων με οδηγό, οι διατάξεις για τον έλεγχο των εισαγόμενων αυτοκινήτων, η ρύθμιση για την εξυπηρέτηση των πολιτών με την κατάργηση του γκισέ στις υπηρεσίες μεταφορών των περιφερειών και επομένως, το χτύπημα των μεσαζόντων.

Για να δούμε, όμως, τις «γκρίζες» ζώνες, για να δούμε τι δημιουργήσατε. Υπάρχουν τα επιβατικά δημόσιας χρήσης. Είναι συγκεκριμένος αριθμός. Ανοίξατε το επάγγελμα του ταξί, θεσπίσατε

μεγαλύτερο αριθμό σε σχέση με τις ευρωπαϊκές χώρες. Ορίζει ο νόμος, που εσείς κάνατε, το τιμολόγιο, την έδρα, τη φορολογία, τις ασφαλιστικές εισφορές. Θεσπίσατε την ενοικίαση αυτοκινήτων με οδηγό. Είχατε μάλιστα δώδεκα ώρες, το κάνατε έξι, αλλά και είκοσι έξι να το κάνατε, με τις «γκρίζες» ζώνες, που είχατε θα καταστρατηγούσε τη νομοθεσία που εσείς ψηφίσατε.

Ποιο είναι, λοιπόν, το θεσμικό πλαίσιο; Ποιοι είναι οι μηχανισμοί ελέγχου που είχατε, ποια τα χαρακτηριστικά των οδηγιών, ποιος ο έλεγχος των συμβάσεων; Τίποτα. Αφήσατε να αναπτυχθούν εταιρείες διαμεσολάβησης...

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Κύριε Πρόεδρε, έχω μόνο δέκα λεπτά;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε χρόνο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ποιοι είναι ιδιοκτήτες; Ποιοι φορολογούνται; Τι αποδείξεις εκδίδουν; Τίποτα. Συνέπεια; Το απόλυτο χάος.

Για να είμαστε πάρα πολύ ειλικρινείς, εμείς ούτε υπερασπιζόμαστε, αλλά ούτε είμαστε αντιμέτωποι με καμία εταιρεία. Αυτά τα κάνετε εσείς. Εσείς μιλάτε για την υπεράσπιση της «TAXI-BEAT», γίνεται και μαχητές της «UBER» ξαφνικά, μετά την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, αν και ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος το «γκρίζαρε». Είναι δυο οι γραμμές που έχετε. Το παρακολουθούμε.

Θα μας πείτε εάν ανέχεστε όλη αυτή την κοροϊδία που γίνεται απέναντι στον ελληνικό λαό; Θα μας πείτε, επειδή έχουν ακουστεί και διάφορα και για να παρουσιάσουμε τον «κιτρινισμό» σας, εάν η «TAXI-BEAT» έχει έδρα στο εξωτερικό; Έχει μετόχους από τις βρετανικές Παρθένες Νήσους και από πολλούς άλλους φορολογικούς παραδείσους στο εξωτερικό;

Κύριε Καραμανλή, δεν ξέρω από πού πήρατε τα στοιχεία των οκτώ χιλιάδων αυτοκινητιστών, αλλά δεν αφήσατε ένα πλαίσιο να τα ξέρουμε και εμείς. Μάλλον, έχετε μια ιδιαίτερη σχέση με την «TAXI-BEAT» και σας τα έχει πει ή σας έχει πει ότι έχει μετακινήσει ένα εκατομμύριο πολίτες. Πού τα ξέρετε αυτά; Να μας τα πείτε.

Ξέρετε ότι δέχεται και δεχόταν κάρτες όλο αυτό τον καιρό που πήγαιναν τα χρήματα, σε τράπεζα του εξωτερικού; Το είπε ο κ. Δρανδάκης. Όχι μόνο εσείς, αλλά και όλα τα «παπαγαλάκια» των μέσων μαζικής ενημέρωσης, πριν από λίγο καιρό βρήκαν, λέει, ένα κύκλωμα που έβγαζε, μέσω των POS, χρήματα στο εξωτερικό. Η «TAXI-BEAT» επιτρέπεται να τα βγάζει στο εξωτερικό;

Πρέπει να καταλάβετε ότι η πολιτική σας και αυτό που θέλετε, να σταματήσουμε να οδηγούμε τη χώρα στην έξοδο από τα μνημόνια, για να υπηρετείτε τις δικές σας πολιτικές, έχει λάβει τέλος.

Αξιότιμοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, εμείς θεσμοθετούμε το πλαίσιο που διασφαλίζει να μην υπάρχει υποκλοπή του μεταφορικού έργου.

Εσείς προφανώς, κατά την πάγια τακτική σας, υπερασπίζεστε συγκεκριμένες εταιρείες. Γιατί σας ενοχλεί να μας πείτε. Γιατί στηρίζετε τη δραστηριοποίηση των εταιρειών στο εξωτερικό χωρίς να πληρώνουν φόρους, χωρίς να πληρώνουν ασφαλιστικές εισφορές, χωρίς να ελέγχεται από τις ανεξάρτητες αρχές, όπως εκείνη των προσωπικών δεδομένων, που δήθεν υπερασπιζόσαστε; Για να δούμε τη ντροπή που υπερασπιζόσαστε.

Σας καταθέτω μια σειρά από διαφημίσεις της «TAXI-BEAT»: «Κερδίστε 200 ευρώ». «Εκπτώση 30% με PayPal». «Τώρα το «BEAT» σου δίνει να μετακινηθείς άνετα με 50% με κάρτα PayPal». Τις απόκριες έχουν άλλη εκπαιδευτική πολιτική.

Τα καταθέτω για να τα δώσετε στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, που μας έλεγαν μαζί με τον κ. Δρανδάκη ότι έκαναν επιδότηση. Λέει, έκανε επιδότηση η Νέα Δημοκρατία. Να τρελαίνεται κανείς.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τα λεφτά όμως αυτά, που γλίτωναν από τη φορολογία, πήγαιναν στην εταιρεία εκπαιδευτική πολιτική για να αποδομείται ο νόμος που εσείς ψηφίσατε.

Το δεύτερο που θα ήθελα να καταθέσω -δεν είναι επίσημο, στο διαδίκτυο κυκλοφορούν- είναι αν πραγματικά αυτές οι offshore εταιρείες που αναφέρονται εδώ ήταν στο μετοχολόγιο της «TAX-IBEAΤ» πριν πουληθεί το 2017;

Τα καταθέτω, για να ξέρουμε τι γίνεται.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Είπε ο κ. Γεωργιάδης: «Από το κέρδος της. Τι σας ενοχλεί, όταν δίνει το κέρδος στους πολίτες;». Κανένα πρόβλημα, κύριε Γεωργιάδη. Μόνο που η «TAXIBEAΤ» δεν έχει κέρδη. Από το 2011, που δημιουργήθηκε μέχρι σήμερα στη χώρα μας, το παράρτημα είναι μόνιμα μέσα. Ποια κέρδη; Και εμείς αυτό λέμε. Πού είναι αυτή η εταιρεία που έχει κέρδη και ως νέος Ρομπέν των Δασών τα παίρνει από τους κακούς ταξιτζήδες και τα διανέμει στους πολίτες; Πού είναι; Αφού δεν έχει κέρδη. Είναι ένα θέμα το να μην έχεις κέρδη και να μοιράζεις λεφτά. Κάτι άλλο συμβαίνει.

Τι να περιμένει, όμως, κανείς, πραγματικά, όταν δεν διαβάσετε καν -καλά να μην παρακολουθείτε την προσπάθεια που γίνεται μέσα στη Βουλή- το σχέδιο νόμου. Πού απαγορεύτηκε η αξιολόγηση; Πού το είδατε αυτό; Εδώ, θεσπίζουμε και διατάξεις να αξιολογούνται όλοι οι αυτοκινητιστές και να υπάρχει και πλατφόρμα που θα κάνουν καταγγελία οι πολίτες.

Δεν πρόκειται, όμως, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, να πάμε απέναντι στην κοινωνία. Εμείς πάμε να πείσουμε τις επαγγελματικές ομάδες να τηρούνται οι κανονισμοί και οι νόμοι, να υπάρχει από τον ίδιο τον κλάδο, ει δυνατόν, έλεγχος για να γίνουν πολύ καλύτεροι.

Επώθηκαν πολλά. Για να καταλάβουμε πώς κινήθηκε η Νέα Δημοκρατία, λέω τα εξής: Έρχομαι στο θέμα του ΚΤΕΟ. Από τον νόμο του 2001 -μιλώ για τη δική σας νομοθεσία για την οργάνωση και λειτουργία των ΚΤΕΟ- βγήκαν πολλές κοινές υπουργικές αποφάσεις. Καταλήγουμε στο 2012 που επιβάλλεται προσωρινή αφαίρεση της άδειας λειτουργίας ή προσωρινή αναστολή λειτουργίας ιδιωτικού ΚΤΕΟ, αν ανατιολόγητα δεν ενημερώνεται εντός λεπτού της ώρας από την έκδοση τεχνικού δελτίου σε ένα ΚΤΕΟ. Αυτό ήταν επί Αναπληρωτού Υπουργού κ. Καλογιάννη.

Τον Γενάρη του 2015, ο Υφυπουργός κ. Παπαδόπουλος -είχαν προκηρυχθεί εκλογές, τα πάντα- καταργεί την κοινή υπουργική απόφαση του 2012 και επιβάλλει κυρώσεις για ανατιολόγητη μη αυτόματη ενημέρωση το αργότερο μέχρι τις 0.00 της ημέρας, για να μην μπορεί να γίνει άμεσος και απευθείας έλεγχος των αυτοκινήτων που είναι στα ΚΤΕΟ.

Καταθέτω τις αποφάσεις στα Πρακτικά, για να τις δώσετε στη Νέα Δημοκρατία και να δει πώς έσπηνε βήμα, βήμα τον παλαιό κοινοβουλευτικό και την εξυπηρέτηση συμφερόντων στις μεταφορές, για να μην μπορούν να γίνουν έλεγχοι, ούτε στην «UBER», ούτε στην «TAXIBEAΤ», ούτε στα ΚΤΕΟ, ούτε πουθενά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κύριε Καραμανλή, να δούμε διάφοροι διευθυντές Υπουργών που υπηρέτησαν στο Υπουργείο Μεταφορών εάν έχουν οι συγγενείς τους ΚΤΕΟ. Να το δούμε, γιατί είναι κοινά μυστικά όλα αυτά απ' αυτούς που κατηγορούσαν και καταργούσαν τις διατάξεις.

Η δεύτερη κατηγορία θεμάτων σχετίζεται με τους κανόνες και το θεσμικό πλαίσιο σε αρκετά θέματα, που η υπάρχουσα νομοθεσία είχε αστοχήσει ή δεν είχε αποτελέσματα στην καθημερινότητα του πολίτη, με άμεσες συνέπειες στον πολιτισμό μας, στην ασφάλεια των πολιτών, στην οδική συμπεριφορά όλων μας, στις ζωές και στην υγεία μας και κυρίως στους συμπολίτες μας με αναπηρία.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα έντεκα πρώτα άρθρα που, επιτέλους, φτιάχνουν πειθαρχικά συμβούλια για τους αυτοκινητιστές, γιατί δεν συγκροτούνταν ποτέ και γιατί διαγράφονταν οι πειθαρχικές τους ποινές. Νομοθετούμε κανόνες, νομοθετούμε πλατφόρμα για καταγγελία των πολιτών στους αυτο-

κινητιστές που δεν τηρούν αυτούς του κανόνες, επιτέλους, κάτι που δεν έκανε η Νέα Δημοκρατία. Εμείς είμαστε υπέρ της αξιολόγησης, όχι εσείς.

Βέβαια, σ' αυτήν την ομάδα υπάρχει και το θεσμικό πλαίσιο για τη σήμανση και τους κανόνες μετακίνησης με ποδήλατο, που δεν είχαν γίνει όλα αυτά τα χρόνια, ενώ είχαν πέσει εκατομμύρια σε μελέτες και όχι σε ποδηλατοδρόμους.

Όσον αφορά τις αλλαγές στον ΚΟΚ, εδώ θα ήθελα να σταθώ για να αναπτύξουμε τους στόχους της πολιτικής μας. Μας λέτε ότι είναι αντισυνταγματικό. Δεν είπε αυτό η επιτροπή. Άλλο είπε. Μίλησε για την εξουσιοδοτική. Μίλησε για την υπουργική απόφαση. Γι' αυτό και καταθέσαμε νομοτεχνική, που ο νόμος, το Κοινοβούλιο, εσείς δηλαδή, θα αποφασίσει τα όρια αυτά.

Κατά καιρούς -πάμε στην ουσία λίγο- έγιναν πολλές προσπάθειες για τη διαμόρφωση του ΚΟΚ και κυρίως για τη συμμόρφωση σ' αυτόν. Ας πούμε ότι ήταν καλοπροαίρετες.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, να τελειώνουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν πειράζει, κύριε Γιακουμάτο. Άκουσα όλα τα στελέχη της Νέας Δημοκρατίας δυο βδομάδες σαν Παναγία. Θα τα ακούσετε κι εσείς τώρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Θέλετε τον διπλό χρόνο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχω μιλήσει λιγότερο από εσάς, κύριε Καραμανλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Υπουργέ, να ολοκληρώνουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είναι ταξικά τα πρόστιμα; Κατ' αρχάς, τα πρόστιμα είναι ίδια για όλους. Υπάρχει προσαύξηση ανάλογα με το εισόδημα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Α, τα αλλάζουμε τώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να διαβάσετε. Δεν διαβάσετε. Τι να σας κάνω; Είστε άριστα αδιάβαστοι σ' αυτό το σχέδιο νόμου. Να διαβάσετε τι λέει το σχέδιο νόμου και μετά να κάνετε τις παρατηρήσεις σας.

Δεν μπορεί, όμως, οι πολίτες να συνδέουν τον ΚΟΚ με τις παραβάσεις. Δεν μπορεί, όπως είπατε στην επιτροπή της Βουλής, ο ΚΟΚ για τον πολίτη να είναι πρόστιμα και εισπρακτική πολιτική. Εμείς πηγαίνουμε σε μια άλλη λογική, σε μια άλλη αρχή του ΚΟΚ όχι ως εισπρακτικού μέσου, αλλά του ΚΟΚ της ασφάλειας, του πολιτισμού, του σεβασμού του διπλανού μας, κυρίως του διπλανού μας με αναπηρία. Γι' αυτό υπάρχει η κατηγοριοποίηση που προβλέπουμε, που θα την κάνει η αρμόδια Επιτροπή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπου μετέχουν όλοι οι ειδικοί και όσοι έχουν προβλεφθεί να μετέχουν.

Να δώσουμε, για να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, μερικές απαντήσεις γι' αυτά που ακούστηκαν.

Όσον αφορά τον ΟΑΣΑ, η σύμβαση που ο κ. Χατζηδάκης χωρίς να πάει στο Ελεγκτικό Συνέδριο είχε υπογράψει, η επέκταση, προέβλεπε πεντακόσια είκοσι λεωφορεία. Πεντακόσια είκοσι λεωφορεία δεν υπήρχαν ποτέ στον ΟΑΣΘ. Γιατί δεν υπήρχαν; Γιατί -κάθε μέρα αποκαλύπτεται και μια νέα δραστηριότητα του ΟΑΣΘ και της Νέας Δημοκρατίας- από το 2003 μέχρι το 2014 ο ΟΑΣΘ, πέρα από αυτό, που είπε και έχει γίνει γνωστό, ότι στον λογαριασμό θα έπρεπε να υπήρχαν 37 εκατομμύρια για την ανανέωση του στόλου και υπήρχαν 614 ευρώ, εκποίησε τριακόσια ενενήντα τέσσερα λεωφορεία δωδεκαετίας, τα πούλησε σε ΚΤΕΛ, τα πούλησε σε εταιρείες δήθεν ανακύκλωσης και δεν τα έδωσε στο ελληνικό δημόσιο ως όφειλε, έστω και υπό αυτές τις άθλιες -αν θέλετε- υπηρεσίες που προσφέρατε.

Προβλέπουμε, λοιπόν, να μπουν τα πραγματικά δρομολόγια και προβλέπουμε και είναι πολιτικός μας στόχος τα νέα λεωφορεία που θα γίνουν στη χώρα μας, που θα αγοράσουμε για τη Θεσσαλονίκη και την Αθήνα, να αξιοποιήσουν την ΕΛΒΟ, που θέλατε να την κλείσετε, όπως αποδομήσατε όλες τις παραγωγικές μονάδες της χώρας.

Κύριε Πρόεδρε, έχουμε πολλά να πούμε ακόμη γι' αυτά που ακούστηκαν. Σεβόμενος τους Βουλευτές της περιφέρειας που πρέπει να φύγουν και να γίνει η ονομαστική ψηφοφορία, θέλω να κλείσω με το εξής:

Δεν θα χαριστούμε, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας και κύριοι που την χειροκροτούν σε κανένα συμφέρον, όσες πιέσεις και εάν δεχθούμε, όσο και εάν σπεκουλάρετε με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης που ελέγχετε, όσο και εάν βάλατε να μας ασκήσουν πιέσεις ή εκφοβισμούς. Εμείς αυτό που πρέπει να κάνουμε θα το κάνουμε, προς όφελος του ελληνικού λαού.

Κύριε Καραμανλή, να δώσετε, σας παρακαλώ, αυτό το έγγραφο που έχω καταθέσει στον κ. Χατζηδάκη, γιατί δεν τον βλέπω, για να διαβάσετε το θεάρεστο έργο σας στις μεταφορές, στα έργα, στις υποδομές, στο 1,2 δισεκατομμύριο πανωπροίκι που το Ελεγκτικό Συνέδριο της Ευρώπης σας κάνει δώρο από χθες.

Να είστε καλά!

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Πριν ολοκληρώσουμε τη διαδικασία, να δώσουμε τον λόγο στον κ. Μανιάτη.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Παρακαλώ πολύ, κάνετε λίγο ησυχία! Σας ενδιαφέρει, εξάλλου, όλους άμεσα.

Κύριε Μανιάτη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αναφέρομαι στην τροπολογία με γενικό αριθμό 1527 και ειδικό αριθμό 21 και πρώτο υπογράφοντα τον Υπουργό Εσωτερικών κ. Σκουρλέτη.

Μετά τις διαβεβαιώσεις, που μας έδωσαν και ο ΣΥΡΙΖΑ και η Νέα Δημοκρατία, που είχαν ξεψηφίσει αυτή τη διάταξη, εμείς, κύριε Πρόεδρε, δεν επιμένουμε στην ονομαστική ψηφοφορία, δεδομένου ότι και ο ΣΥΡΙΖΑ και η Νέα Δημοκρατία έρχονται στη δική μας θέση.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι πλέον παρέλκει να βάλουμε σε ονομαστική ψηφοφορία τη συγκεκριμένη τροπολογία.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Άρα, η Δημοκρατική Συμπαράταξη αποσύρει το αίτημα ονομαστικής ψηφοφορίας για την τροπολογία με γενικό αριθμό 1527 και ειδικό 21.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Όχι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Παρών.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Παρών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Θ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Παρών.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση των άρθρων και των τροπολογιών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει υποβληθεί αίτηση διεξαγωγής ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21 του σχεδίου νόμου, της οποίας το κείμενο έχει ως εξής:



Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

ΑΙΤΗΣΗ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ

Προς τον Αξιότιμο Πρόεδρο της Βουλής
κ. Βούτση Νικόλαο

Κύριε Πρόεδρε,

Με βάση το άρθρο 72 του Κανονισμού της Βουλής, εμείς οι Βουλευτές που υπογράφουμε την παρούσα αίτηση, **αιτούμεθα τη διενέργεια ψηφοφορίας με ονομαστική κλήση επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21, του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις».**

Οι αιτούντες Βουλευτές

Αντωνίου Χρήστος

Αραχωβίτης Σταύρος

Βαρδάκης Σωκράτης

Γκαρά Αναστασία

Δέδες Ιωάννης

Δημητριάδης Δημήτριος



Θεοπεφτάτου Αφροδίτη



Θραψανιώτης Εμμανουήλ



Καματερός Ηλίας



Καραναστάσης Απόστολος



Κάτσης Μάριος



Μάρδας Δημήτριος



Μιχελής Αθανάσιος



Ξυδάκης Νικόλαος



Ουρσουζίδης Γεώργιος



Παπαδόπουλος Νικόλαος



Πρατσόλης Αναστάσιος



Σιμορέλης Χρήστος



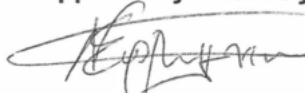
Σπαρτινός Κωνσταντίνος



Στογιαννίδης Γρηγόριος



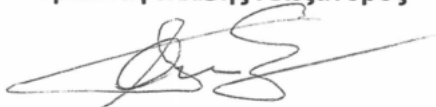
Συρμαλένιος Νικόλαος



Τελιγορίδου Ολυμπία



Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος



ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Θα αναγνώσω και τον κατάλογο των υπογραφόντων την αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας, για να διαπιστωθεί αν υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός για την υποβολή της.

Ο κ. Αντωνίου Χρήστος. Παρών.
Ο κ. Αραχωβίτης Σταύρος. Παρών.
Ο κ. Βαρδάκης Σωκράτης. Παρών.
Η κ. Γκαρά Αναστασία. Παρούσα.
Ο κ. Δέδες Ιωάννης. Παρών.
Ο κ. Δημητριάδης Δημήτριος. Παρών.
Η κ. Θεοπεφτάτου Αφροδίτη. Παρούσα.
Ο κ. Θραψανιώτης Εμμανουήλ. Παρών.
Ο κ. Καματερός Ηλίας. Παρών.
Ο κ. Καραναστάσης Απόστολος. Παρών.
Ο κ. Κάτσης Μάριος. Παρών.
Ο κ. Μάρδας Δημήτριος. Παρών.
Ο κ. Μιχαήλ Αθανάσιος. Παρών.
Ο κ. Ξυδάκης Νικόλαος. Παρών.
Ο κ. Ουρσουζίδης Γεώργιος. Παρών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός υπογραφόντων την αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών.

Συνεπώς διακόπτουμε τη συνεδρίαση για δέκα (10') λεπτά, σύμφωνα με τον Κανονισμό.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)
(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζεται η συνεδρίαση.

Θα διεξαχθεί ηλεκτρονική ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21 του νομοσχεδίου και μετά την ανακοίνωση του αποτελέσματος θα προχωρήσουμε στην ψηφοφορία επί των υπόλοιπων άρθρων του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

Θα αναγνώσουμε ακόμα μία φορά τη διαδικασία, αν και ήδη οι Βουλευτές έχουν εμπειρία από μία ψηφοφορία.

Το πρώτο στάδιο, το πρώτο βήμα, είναι να περάσουμε την κάρτα μας στην κάτω δεξιά πλευρά της οθόνης προκειμένου να μας αναγνωρίσει το σύστημα. Πατάμε «ΣΥΝΔΕΣΗ», όταν το αν-

τίστοιχο εικονίδιο ενεργοποιηθεί.

Στην οθόνη σας εμφανίζονται τα άρθρα της ονομαστικής ψηφοφορίας και αντίστοιχα του νομοσχεδίου, για τα οποία πρέπει να ψηφίσετε.

Εκείνος που ψηφίζει υπέρ του άρθρου δηλώνει την προτίμησή του επιλέγοντας «ΝΑΙ». Εκείνος που ψηφίζει κατά του άρθρου δηλώνει την προτίμησή του επιλέγοντας «ΟΧΙ». Εκείνος που ψηφίζει «ΠΑΡΩΝ» δηλώνει την προτίμησή του επιλέγοντας «ΠΑΡΩΝ».

Εφόσον έχουμε ψηφίσει, επιλέγουμε «ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ» και στη συνέχεια επιλέγουμε «ΝΑΙ», για να καταχωρισθεί και να οριστικοποιηθεί η ψήφος μας ή όχι, για να επιστρέψουμε και να την ελέγξουμε ή να αναθεωρήσουμε.

Σαν τελική ψήφο το σύστημα καταχωρεί την τελευταία οριστικοποιημένη ψήφο.

Παρακαλώ να αρχίσει η ψηφοφορία.
(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ενώ διεξάγεται η ψηφοφορία, θα ήθελα να κάνω μία ανακοίνωση προς το Σώμα.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, δεκατέσσερις μαθήτριες και μαθητές και ένας συνοδός εκπαιδευτικός τους από το ΙΕΚ Χαλανδρίου.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι έχουν έρθει στο Προεδρείο επιστολές ή τηλεομοιοτυπίες (φαξ) συναδέλφων, σύμφωνα με το άρθρο 70Α του Κανονισμού της Βουλής, με τις οποίες γνωστοποιούν την ψήφο τους. Οι ψήφοι αυτές θα ανακοινωθούν και θα συνυπολογιστούν στην καταμέτρηση, η οποία θα ακολουθήσει.

Οι επιστολές, οι οποίες απεστάλησαν στο Προεδρείο από τους συναδέλφους σύμφωνα με το άρθρο 70Α του Κανονισμού της Βουλής, θα καταχωριστούν στα Πρακτικά.

(Οι προαναφερθείσες επιστολές καταχωρίζονται στα Πρακτικά και έχουν ως εξής:

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΑΘΗΝΩΝ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο

Νικόλαο Βούτση

Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1450

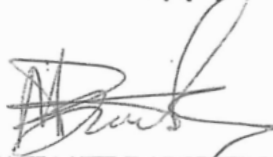
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Βουλής στο Εξωτερικό (Αμμάν Ιορδανίας) και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωστοποιώ ότι στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Ψηφίζω **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση



ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1441

Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Κυβέρνησης στο εξωτερικό και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωστοποιώ ότι στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», ψηφίζω **ΝΑΙ**.

Με τιμή

Τσίπρας Αλέξιος
Βουλευτής Ηρακλείου



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1442

Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Κυβέρνησης στο εξωτερικό και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωστοποιώ ότι στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», ψηφίζω **ΝΑΙ**.

Με τιμή

Κοτζιάς Νικόλαος

Βουλευτής Επικρατείας



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 2443

Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Κυβέρνησης στο εξωτερικό και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωστοποιώ ότι στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», ψηφίζω **ΝΑΙ**.

Με τιμή

Κατρούγκαλος Γεώργιος

Βουλευτής Μεσσηνίας



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1444
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Κυβέρνησης στο εξωτερικό και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωστοποιώ ότι στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων **12, 13, 20 και 21**, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «**Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις**», ψηφίζω **ΝΑΙ**.

Με τιμή

Κουρουμπλής Παναγιώτης

Βουλευτής Β' Αθήνας



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 2445
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Βουλής στο εξωτερικό και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωστοποιώ ότι στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», ψηφίζω ΝΑΙ.

Με τιμή

Ψυχογιός Γεώργιος

Βουλευτής Κορινθίας



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 2446
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενη σε αποστολή της Βουλής στο εξωτερικό και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωστοποιώ ότι στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», ψηφίζω **ΝΑΙ**.

Με τιμή

Χριστοδουλοπούλου Αναστασία

Βουλευτής Επικρατείας

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας ενημερώνω ότι έχουν έλθει στο Προεδρείο επιστολές των συναδέλφων κ.κ. Ιωάννη Μιχελογιαννάκη, Αναστάσιου Κουράκη, Έφης Γεωργοπούλου-Σαλτάρη, Ιωάννη Μπαλάφα, Ανδρέα Ξανθού, Γεράσιμου Μπαλαούρα, Μάρκου Μπόλαρη και Γεωργίου Βαρεμένου, οι οποίοι μας γνωρίζουν ότι απουσιάζουν από την ψηφοφορία και ότι αν ήταν παρόντες θα ψήφιζαν «ΝΑΙ».

Επίσης, έχουν έλθει στο Προεδρείο επιστολές των συναδέλφων κ.κ. Θεόδωρου Καραόγλου, Κωνσταντίνου Γκιουλέκα, Κωνσταντίνου Αλ. Καραμανλή, Απόστολου Βεσυρόπουλου, Σάββα Αναστασιάδη, Χρήστου Μπουκώρου, Μάξιμου Χαρακόπουλου, Σταύρου Καλαφάτη, Όλγας Κεφαλογιάννη, Γεωργίου Κουμου-

τσάκου, Κωνσταντίνου Τζαβάρα, Χρήστου Σταϊκούρα, Έλενας Ράπτη, Δημητρίου Κυριαζίδη, Κωνσταντίνου Κοντογεώργου, Κωνσταντίνου Καρασμάνη, Ευάγγελου Μείμαράκη, Φωτεινής Αραμπατζή, Νίκης Κεραμέως, Εμμανουήλ Κόνσολα και Γεωργίου Βαγιωνά, οι οποίοι μας γνωρίζουν ότι απουσιάζουν από την ψηφοφορία και ότι αν ήταν παρόντες θα ψήφιζαν «ΟΧΙ».

Οι επιστολές αυτές, οι οποίες εκφράζουν πρόθεση ψήφου, θα καταχωριστούν στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης, αλλά δεν συνυπολογίζονται στην ηλεκτρονική καταμέτρηση των ψήφων.

(Οι προαναφερθείσες επιστολές καταχωρίζονται στα Πρακτικά και έχουν ως εξής:



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1472
Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Σας γνωρίζω ότι αδυνατώ να παραστώ στη σημερινή ονομαστική ψηφοφορία.

Επιθυμώ δια της παρούσης να δηλώσω ότι, αν ήμουν σε θέση να ψηφίσω στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων **12, 13, 20 και 21**, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», θα ψήφιζα **ΝΑΙ**.

Με τιμή,

Μιχελोगιαννάκης Ιωάννης

Βουλευτής Ηρακλείου



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1473.....
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Σας γνωρίζω ότι αδυνατώ να παραστώ στη σημερινή ονομαστική ψηφοφορία.

Επιθυμώ δια της παρούσης να δηλώσω ότι, αν ήμουν σε θέση να ψηφίσω στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», θα ψήφιζα **ΝΑΙ**.

Με τιμή,

Κουράκης Αναστάσιος

Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1474.....
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Σας γνωρίζω ότι αδυνατώ να παραστώ στη σημερινή ονομαστική ψηφοφορία.

Επιθυμώ δια της παρούσης να δηλώσω ότι, αν ήμουν σε θέση να ψηφίσω στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», θα ψήφιζα ΝΑΙ.

Με τιμή,

Γεωργοπούλου-Σαλτάρη Έφη

Βουλευτής Ηλείας .



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1475.....

Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Σας γνωρίζω ότι αδυνατώ να παραστώ στη σημερινή ονομαστική ψηφοφορία.

Επιθυμώ δια της παρούσης να δηλώσω ότι, αν ήμουν σε θέση να ψηφίσω στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων **12, 13, 20 και 21**, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», θα ψήφιζα **ΝΑΙ**.

Με τιμή,

Μπαλάφας Ιωάννης

Βουλευτής Β' Αθηνών



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1476
Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Σας γνωρίζω ότι αδυνατώ να παραστώ στη σημερινή ονομαστική ψηφοφορία.

Επιθυμώ δια της παρούσης να δηλώσω ότι, αν ήμουν σε θέση να ψηφίσω στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων **12, 13, 20 και 21**, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», θα ψήφιζα **ΝΑΙ**.

Με τιμή,

Ξανθός Ανδρέας

Βουλευτής Ρεθύμνου



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1477.....
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Σας γνωρίζω ότι αδυνατώ να παραστώ στη σημερινή ονομαστική ψηφοφορία.

Επιθυμώ δια της παρούσης να δηλώσω ότι, αν ήμουν σε θέση να ψηφίσω στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων **12, 13, 20 και 21**, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», θα ψήφιζα **ΝΑΙ**.

Με τιμή,

Μπαλαούρας Γεράσιμος

Βουλευτής Ηλείας



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1478
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Σας γνωρίζω ότι αδυνατώ να παραστώ στη σημερινή ονομαστική ψηφοφορία.

Επιθυμώ δια της παρούσης να δηλώσω ότι, αν ήμουν σε θέση να ψηφίσω στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», θα ψήφιζα ΝΑΙ.

Με τιμή,

Μπόλαρης Μάρκος
Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης



22 Μαρτίου 2018

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Βούτση Νικόλαο

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1479
Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Σας γνωρίζω ότι αδυνατώ να παραστώ στη σημερινή ονομαστική ψηφοφορία.

Επιθυμώ δια της παρούσης να δηλώσω ότι, αν ήμουν σε θέση να ψηφίσω στην ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων 12, 13, 20 και 21, του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», θα ψήφιζα ΝΑΙ.

Με τιμή,
Βαρεμένος Γεώργιος
Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο

Νικόλαο Βούτση

Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1451.....

Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος, αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις 22 Μαρτίου 2018, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφιζα OXI.

Με εκτίμηση



ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΙΟΥΛΕΚΑΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο
Νικόλαο Βούτση
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ. Πρωτ.: 1452
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου καλύματος, αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20, 21,

Θα ψήφισα **OXI**.

Με εκτίμηση


ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΙΟΥΛΕΚΑΣ

ΚΩΣΤΑΣ ΑΛ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Α΄ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο
Νικόλαο Βούτση
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1453.....
Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος, αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις 22 Μαρτίου 2018, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφισα **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση



ΚΩΣΤΑΣ ΑΛ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΗΜΑΘΙΑΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο
Νικόλαο Βούτση
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ. Πρωτ.: 1454
Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος, αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις 22 Μαρτίου 2018, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20, 21,

Θα ψήφισα **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση



ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο

Νικόλαο Βούτση

Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1455

Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος, αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφιζα **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση



ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο
Νικόλαο Βούτση
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ. Πρωτ.: 1456
Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος (κομματική αποστολή) αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις 22 Μαρτίου 2018, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφιζα **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση



ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ

ΜΑΞΙΜΟΣ ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο

Νικόλαο Βούτση

Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1457.....

Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος (κομματική αποστολή) αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις 22 Μαρτίου 2018, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφιζα **OXI**.

Με εκτίμηση



ΜΑΞΙΜΟΣ ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο

Νικόλαο Βούτση

Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 2458.....
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος (Εξωτερικό) αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις 22 Μαρτίου 2018, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφισα **OXI**.

Με εκτίμηση



ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Α΄ ΑΘΗΝΩΝ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο

Νικόλαο Βούτση

Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1458.....
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος (Εξωτερικό) αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20, 21,

Θα ψήφιζα **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση



ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΜΟΥΤΣΑΚΟΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΑΘΗΝΩΝ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο

Νικόλαο Βούτση

Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

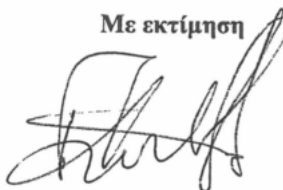
Αριθμ. Πρωτ.: 1460
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος (Εξωτερικό) αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφιζα **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΜΟΥΤΣΑΚΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΗΛΕΙΑΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο

Νικόλαο Βούτση

Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1461
Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος, αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20, 21,

Θα ψήφισα **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο

Νικόλαο Βούτση

Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

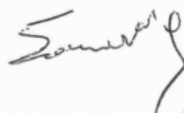
Αριθμ. Πρωτ.: 1462
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου καλύματος, αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις 22 Μαρτίου 2018, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφιζα **OXI**.

Με εκτίμηση



ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΕΛΕΝΑ ΡΑΠΤΗ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Α΄ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο
Νικόλαο Βούτση
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ. Πρωτ.: 1463
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος, αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφιζα **OXI**.

Με εκτίμηση



ΕΛΕΝΑ ΡΑΠΤΗ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΔΡΑΜΑΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο
Νικόλαο Βούτση
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
Ενταύθα

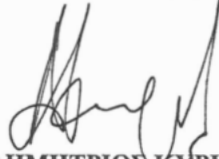
ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ. Πρωτ.: 1464.....
Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου καλύματος, αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφισα **OXI**.

Με εκτίμηση



ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο
Νικόλαο Βούτση
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ. Πρωτ.: 1465
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου καλύματος, αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20, 21,

Θα ψήφισα **OXI**.

Με εκτίμηση



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΠΕΛΛΑΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο
Νικόλαο Βούτση
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ. Πρωτ.: 1466.....
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος, αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20, 21,

Θα ψήφιζα **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΑΘΗΝΩΝ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο
Νικόλαο Βούτση
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
Ενταύθα

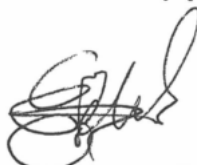
ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ. Πρωτ.: 1467.....
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος (ασθενής) αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις 22 Μαρτίου 2018, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφισα **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση



ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ

ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΣΕΡΡΩΝ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο
Νικόλαο Βούτση
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
Ενταύθα

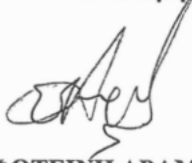
ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ. Πρωτ.: 1468.....
Ημερομ. 22/03/2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος (κομματική αποστολή) αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφισα **OXI**.

Με εκτίμηση



ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο

Νικόλαο Βούτση

Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1469.....
Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος (κομματική αποστολή) αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφιζα **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση


ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κύριο
Νικόλαο Βούτση
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 1470.....
Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος (ασθενής) αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις **22 Μαρτίου 2018**, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφιζα **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση



ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΓΙΩΝΑΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ
ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2018

Κόριο
Νικόλαο Βούτση
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
Ενταύθα

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ. Πρωτ.: 1471.....
Ημερομ. 22.03.2018

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Λόγω ανυπερβλήτου κωλύματος (ασθενής) αδυνατώ να παρευρεθώ στην ονομαστική ψηφοφορία που θα διεξαχθεί στις 22 Μαρτίου 2018, συνεδρίαση της Βουλής, στο Σ/Ν «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», και επί των άρθρων 12, 13, 20,21,

Θα ψήφιζα **ΟΧΙ**.

Με εκτίμηση



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΓΙΩΝΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν ψηφίσει όλοι; Υπάρχει συνάδελφος, ο οποίος δεν έχει ψηφίσει; Σας ρωτώ διότι θα πρέπει να κλείσουμε το σύστημα, για να συνεχίσουμε την ηλεκτρονική ψηφοφορία για τα υπόλοιπα άρθρα.

Δεν υπάρχει συνάδελφος, λοιπόν, που να μην ψήφισε.

Άρα μπορούμε να κλείσουμε το σύστημα.

Επομένως κηρύσσεται περαιωμένη η ψηφοφορία και αναμένουμε την καταμέτρηση των ψήφων και την εξαγωγή του αποτελέσματος.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, πόση ώρα διαρκεί η ψηφοφορία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Δεν μπορώ να σας πω πόση ώρα διαρκεί.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, αν δεν μπορείτε εσείς να μου πείτε, ποιος θα μου πει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Θέλετε να σας πω την ακριβή ώρα;

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Πείτε μου τη διάρκεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Η διάρκεια εξαρτάται πάντα από τα άρθρα που είναι να ψηφίσουμε και από τη δική σας ηλεκτρονική ψηφοφορία.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν καταλάβατε αυτό που λέω. Μετά από πόσα λεπτά μπορώ να διορθώσω την ψήφο μου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Μέχρι να ανακοινώσουμε το αποτέλεσμα, μπορείτε να διορθώσετε την ψήφο σας.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Το δικό μου σύστημα έχει κλείσει. **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Από τη στιγμή, όμως, που ανακοινώνεται ότι το σύστημα κλείνει στη συγκεκριμένη ψηφοφορία που έχει να κάνει με τα συγκεκριμένα άρθρα του αιτήματος για ονομαστική, έλκεισε το σύστημα της ψηφοφορίας.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Δεν είμαι απέναντί σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Το ερώτημά σας ποιο είναι τώρα; Ρωτάτε σε πόση ώρα και ποια στιγμή μπορείτε να διορθώσετε την ψήφο σας;

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν είναι προσωπικό το ερώτημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Δεν το εκλαμβάνω ως προσωπικό.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Το σύστημά μου, μου το κλείσατε αμέσως. Πόση ώρα έχω το δικαίωμα εγώ να αλλάξω την ψήφο μου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Όση ώρα διαρκεί η συγκεκριμένη ψηφοφορία.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Πόση είναι η ώρα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ανακοινώνεται από το Προεδρείο από τη στιγμή που όλοι ψηφίσουν ή όχι, αν υπολείπεται κάποιος ή αν κάποιος ενδεχομένως θέλει να διορθώσει. Περίπου σε πέντε λεπτά. Περίπου εκεί να υπολογίσετε, αν μπορώ να υπολογίζω σωστά. Ανοχή υπάρχει, ούτως ή άλλως.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, να μιλήσω; Εάν θα είμαι εγώ εδώ ή όχι, δεν το ξέρετε εσείς; Η ψηφοφορία ξεκίνησε στις 19.00'. Πότε τελειώνει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Μα, δεν τελείωσε στις 19.00'.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πάρα πολύ. Έλεος! Εγώ σας λέω η ψηφοφορία ξεκινάει την τάδε ώρα και τελειώνει την τάδε ώρα. Μπορώ να το ξέρω αυτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Δεν μπορώ να σας το πω με σιγουριά.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Αν δεν μου το πείτε εσείς, ποιος θα μου το πει; Εσείς προεδρεύετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Μιλάτε για το σύνολο της ψηφοφορίας;

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Το σύνολο της ψηφοφορίας έχει ως εξής. Αυτή τη στιγμή έχουμε τελειώσει ένα

μικρό κομμάτι και υπολείπονται τα υπόλοιπα άρθρα. Δεν μπορώ να σας πω την ώρα ή πόση ώρα.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Αγαπητέ μου Πρόεδρε, δεν μιλάω για τώρα. Ξεκινάμε όλοι να ψηφίζουμε και λέτε ότι υπάρχει έναρξη της ψηφοφορίας. Για πόση ώρα διαρκεί αυτή η ψηφοφορία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Πέντε λεπτά; Επτά λεπτά θέλετε; Περίπου εκεί.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Εγώ θέλω να ξέρω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Αυτό σας λέω. Τι άλλο να σας πω; Με ρωτάτε κατά προσέγγιση τον χρόνο.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Πρόεδρέ μου, δεν είναι προσωπικό. Εγώ πιστεύω ότι πρέπει να έχουμε εδώ πέρα ένα πλαίσιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Γρηγοράκο, για να μην παίζουμε τώρα, πέντε λεπτά σας αρκούν ως απάντηση; Εάν δεν σας αρκούν, δεν μπορώ να σας μεταπείσω.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Είναι αυθαίρετο αυτό, κύριε Πρόεδρε. Δεν μιλάτε σε έναν οποιονδήποτε. Μιλάτε σε έναν Βουλευτή ο οποίος είναι είκοσι χρόνια εδώ και θέλει απάντηση. Είναι αυθαίρετο αυτό που κάνετε. Σας παρακαλώ πάρα πολύ θέλω να ξέρω πόσο διαρκεί η ψηφοφορία. Μπορείτε να μου πείτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τι θέλετε να σας πω ακριβώς;

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Να μου πείτε πόσο διαρκεί η συγκεκριμένη ψηφοφορία. Ελληνικά μιλάω. Εάν δεν ξέρετε, κύριε Πρόεδρε, μη μου μιλάτε. Σας παρακαλώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Να είστε λίγο πιο ευγενικός.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Σας παρακαλώ πολύ! Μη μου μιλάτε έτσι. Δεν θέλω να μου μιλάτε έτσι. Δεν μιλάτε σε υποτακτικούς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Σας παρακαλώ πολύ. Σας είπα πέντε λεπτά.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα με αφήσετε να μιλήσω; Μπορώ να μιλήσω;

Θέλω να ανακοινώνεται στην ψηφοφορία ότι η ψηφοφορία ξεκινάει τώρα και τελειώνει τώρα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Το ακούσατε ότι ανακοινώθηκε;

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Δεν φταίω εγώ. Όλοι οι Βουλευτές το άκουσαν.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Δεν το άκουσε κανείς. Γιατί δεν το είπατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Μα, με συγχωρείτε, δεν το ανακοίνωσα; Τα Πρακτικά είναι εδώ.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Πόση ώρα δεν είπατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τα Πρακτικά είναι εδώ. Και ανακοίνωσα την έναρξη...

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Θ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ο Πρόεδρος ανακοίνωσε...

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Δεν θέλω δικηγόρους. Μπορείς να καθίσεις εκεί; Δεν θέλω κανένα δικηγόρο. Μπορώ και υπερασπίζομαι τον εαυτό μου. Κάθισε κάτω τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Γρηγοράκο! Παρακαλώ!

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Θ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Πού νομίζει ότι είναι, κύριε Πρόεδρε;

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Πείτε του να καθίσει κάτω σας παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Δεν αξίζει να μπούμε σε μια αντιδικία.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κάθισε κάτω, παιδί μου, σου λέω!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Γρηγοράκο, σας παρακαλώ!

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Θ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κύριε Πρόεδρε, πού νομίζει ότι είναι και μου λέει να καθίσω κάτω;

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κοιτάξε εγώ θέλω να ξέρω τους κανόνες του παιχνιδιού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Διάβασα τους κανόνες της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας, όταν ξεκινήσαμε την ψη-

φοφορία. Όταν έφτασε η στιγμή για να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής καταγραφής των ψήφων, έδωσα την εντολή –επιτρέψτε μου την λέξη– να ανοίξει το σύστημα.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Ωραία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Στο τέλος της διαδικασίας της ψηφοφορίας ρωτώντας δυο και τρεις φορές εάν έμεινε κάποιος Βουλευτής, που δεν πρόλαβε να ψηφίσει, δεν υπήρξε απάντηση ή αίτημα από κάποιον. Και έδωσα την εντολή πάλι να κλείσει η ψηφοφορία. Απλό είναι.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρέ μου σεβαστέ, εγώ θέλω να ξέρω, εάν έχω κάποιο περιθώριο από την ώρα που εσείς ξεκινάτε την ψηφοφορία –αυτό είναι το ερώτημά μου– πόσο χρόνο έχω, εάν είμαι στο δρόμο, πόσα λεπτά έχω εγώ εδώ για να έρθω και να ψηφίσω; Εάν εγώ έχω καθυστερήσει, μπορώ να έχω ένα περιθώριο χρόνου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Γρηγοράκο, τις όποιες απορίες έχετε, στην Διάσκεψη των Προέδρων, να τις συζητήσουμε. Δεν θα αναλώσουμε εδώ τον χρόνο μας τώρα.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Μπορώ να έχω ένα περιθώριο χρόνου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Περιθώριο χρόνου υπάρχει, γιατί μέχρι στιγμής, παρ' όλο που είναι η δεύτερη φορά που γίνεται ηλεκτρονική ψηφοφορία, δεν υπήρξε κανένα «παρατράγουδο» ούτε κανένα πρόβλημα. Και στο κάτω-κάτω, όποιος δεν προλάβει, σε αυτό το χρονικό πλαίσιο που σας λέω, της διεξαγωγής της ψηφοφορίας, μπορεί να κάνει διόρθωση ψήφου, προφανώς και στα Πρακτικά. Τι άλλο να σας πω; Πόση ώρα θα κρατήσει;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, στις προηγούμενες ψηφοφορίες δεν γινόταν και δεύτερη ανάγνωση του καταλόγου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κατ' αρχάς, δεν υπάρχει ανάγνωση καταλόγου στην ηλεκτρονική ψηφοφορία. Δίνουμε το δικαίωμα στον Βουλευτή και γενικά στους Βουλευτές...

Μου υπενθυμίζουν ότι έχει ανακοινωθεί και στη Διάσκεψη ότι δεν υπάρχει τέτοιο θέμα ανάγνωσης των ονομάτων, εφόσον γίνεται ηλεκτρονική ψηφοφορία. Πώς θα γίνει ανάγνωση των ονομάτων;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Δεν θα έπρεπε να δώσετε κάποια παράταση χρόνου όπως κάναμε στις προηγούμενες ψηφοφορίες;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ήσασταν εδώ στην Αίθουσα. Ακούσατε από το Προεδρείο...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Δεν άκουσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ε, αν δεν ακούσατε, ας κάνετε ησυχία να ακούσετε. Δηλαδή, τι πρέπει να κάνει το Προεδρείο άλλο;

Τρεις φορές απευθυνόμενος στο Σώμα ρώτησα εάν υπάρχουν Βουλευτές, οι οποίοι δεν ψήφισαν. Δεν σήκωσε κανένας χέρι, δεν παραπονέθηκε κανένας κ.λπ.. Τέλος πάντων.

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Έχουμε, λοιπόν, την ανακοίνωση του αποτελέσματος για να μη χάνουμε χρόνο, που προφανώς διαμαρτύρεστε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω το αποτέλεσμα της διεξαχθείσης ονομαστικής ψηφοφορίας σε ό,τι αφορά τα άρθρα 12, 13, 20 και 21 του νομοσχεδίου:

Επί του άρθρου 12:

Εψήφισαν συνολικά 224 Βουλευτές.

Υπέρ του άρθρου, δηλαδή «ΝΑΙ», εψήφισαν 153 Βουλευτές.

Κατά του άρθρου, δηλαδή «ΟΧΙ», εψήφισαν 65 Βουλευτές.

«ΠΑΡΩΝ», εψήφισαν 6 Βουλευτές.

Συνεπώς το άρθρο 12 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Επί του άρθρου 13:

Εψήφισαν συνολικά 224 Βουλευτές.

Υπέρ του άρθρου, δηλαδή «ΝΑΙ», εψήφισαν 167 Βουλευτές.

Κατά του άρθρου, δηλαδή «ΟΧΙ», εψήφισαν 51 Βουλευτές.

«ΠΑΡΩΝ» εψήφισαν 6 Βουλευτές.

Συνεπώς το άρθρο 13 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Επί του άρθρου 20:

Εψήφισαν συνολικά 224 Βουλευτές.

Υπέρ του άρθρου, δηλαδή «ΝΑΙ», εψήφισαν 169 Βουλευτές.

Κατά του άρθρου, δηλαδή «ΟΧΙ», εψήφισαν 51 Βουλευτές.

«ΠΑΡΩΝ» εψήφισαν 4 Βουλευτές.

Συνεπώς το άρθρο 20 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Επί του άρθρου 21:

Εψήφισαν συνολικά 224 Βουλευτές.

Υπέρ του άρθρου, δηλαδή «ΝΑΙ», εψήφισαν 169 Βουλευτές.

Κατά του άρθρου, δηλαδή «ΟΧΙ», εψήφισαν 51 Βουλευτές.

«ΠΑΡΩΝ» εψήφισαν 4 Βουλευτές.

Συνεπώς το άρθρο 21 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

(Το πρωτόκολλο της διεξαχθείσης ονομαστικής ψηφοφορίας καταχωρίζεται στα Πρακτικά και έχει ως εξής:

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΕΠΙ ΑΡΘΡΩΝ 12, 13, 20, 21
4Α' / 22.3.2018

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: "ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ"

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
Άρθρο: Άρθρο 12 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:153, ΟΧΙ:65, ΠΡΝ:6)			
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ(ΝΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Ν.Δ.	ΛΕΣΒΟΥ	ΟΧΙ
ΑΪΒΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Χ.Α	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΑΚΡΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΑΘΑΣΙΑ(ΣΙΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΟΧΙ
ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	ΟΧΙ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΜΑΡΙΑ	Ν.Δ.	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΟΧΙ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ANNA-ΜΙΣΣΕΛ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΟΧΙ
ΑΥΛΩΝΙΤΟΥ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΑΓΕΝΑ ANNA	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΒΑΓΙΩΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΒΑΛΙΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΒΑΚΗ ΦΩΤΕΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΒΑΡΔΑΚΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΕΤΤΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΒΙΤΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΒΟΡΙΔΗΣ ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ (ΜΑΚΗΣ)	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΒΟΥΛΤΕΨΗ ΣΟΦΙΑ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΒΟΥΤΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΡΑΝΤΖΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΒΡΟΥΤΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΟΧΙ
ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΓΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΓΕΝΝΙΑ ΓΕΩΡΓΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΓΕΡΜΕΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χ.Α	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ ΟΛΓΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΚΙΛΚΙΣ	ΟΧΙ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΠΡΝ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ -ΑΔΩΝΙΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΟΧΙ
ΓΙΑΝΝΑΚΙΔΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ν.Δ.	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΟΧΙ
ΓΚΑΡΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΓΚΙΟΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΓΡΕΓΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Χ.Α	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΟΧΙ
ΔΑΒΑΚΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΟΧΙ
ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΟΤΑΜΙ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΟΧΙ
ΔΕΔΕΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΔΕΝΔΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ- ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΔΗΜΑΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΔΗΜΑΣ ΧΡΙΣΤΟΣ	Ν.Δ.	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΟΧΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	Ν.Δ.	ΕΒΡΟΥ	ΟΧΙ
ΔΟΥΖΙΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΔΡΙΤΣΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΔΡΙΤΣΕΛΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ	Χ.Α	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΖΕΪΜΠΕΚ ΧΟΥΣΕΪΝ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΖΟΥΡΑΡΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Χ.Α	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΛΕΡΙΤΗ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΠΕΦΤΑΤΟΥ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΦΥΛΑΚΤΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ)	ΑΝΕΞ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΟΧΙ
ΘΕΩΝΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΘΗΒΑΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΡΑΨΑΝΙΩΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΝΑΙ
ΙΓΓΛΕΖΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΡΝ
ΚΑΒΒΑΔΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΛΕΥΚΑΔΟΣ	ΟΧΙ
ΚΑΒΒΑΔΙΑ ΙΩΑΝΝΕΤΑ (ΑΝΝΕΤΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΪΣΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ ΝΙΚΗΤΑΣ	Ν.Δ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΚΑΜΜΕΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΜΜΕΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΡΑΜΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑ-ΓΙΟΥΣΟΥΦ ΑΪΧΑΝ	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	Χ.Α	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ANNA	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	Ν.Δ.	ΣΕΡΡΩΝ	ΟΧΙ
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΣΑΡΛΙΔΟΥ ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ(ΦΡΟΣΩ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ- ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΟΧΙ
ΚΑΣΙΜΑΤΗ ΕΙΡΗΝΗ (ΝΙΝΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΣΤΟΡΗΣ ΑΣΤΕΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΡΟΥΓΚΑΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΑΒΡΙΑ- ΣΙΩΡΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΥΣΟΥ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Ν.Δ.	ΑΧΑΪΑΣ	ΟΧΙ
ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΧΙ
ΚΑΤΣΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Κ.Κ.Ε	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΠΡΝ
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ (ΣΙΜΟΣ)	Ν.Δ.	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΕΛΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Ν.Δ.	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΟΧΙ
ΚΕΦΑΛΙΔΟΥ ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ)	ΔΗ.ΣΥ	ΔΡΑΜΑΣ	ΟΧΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΟΧΙ
ΚΙΚΙΛΙΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ν.Δ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΚΟΖΟΜΠΟΛΗ- ΑΜΑΝΑΤΙΔΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΚΚΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΚΟΝΤΟΝΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ-ΣΤΑΥΡΟ	ΣΥΡΙΖΑ	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΝΑΙ
ΚΟΤΖΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΖΗΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Χ.Α	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΚΟΔΗΜΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΟΥΝΤΟΥΡΑ ΕΛΕΝΑ	ΑΝ.ΕΛ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΗΛΕΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Ν.Δ.	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΟΧΙ
ΚΥΡΙΤΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΕΑΣ ΠΕΤΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΟΔΥΣΣΕΑΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΩΣΤΟΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΗΛΙΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΩΚΙΔΟΣ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΛΑΓΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Χ.Α	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Κ.Κ.Ε	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΠΡΝ
ΛΕΒΕΝΤΗΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΠΡΝ
ΛΙΒΑΝΙΟΥ ΖΩΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΛΥΚΟΥΔΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΟΤΑΜΙ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΟΧΙ
ΜΑΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΝΤΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΡΔΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΑΡΚΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Ν.Δ.	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΜΑΡΤΙΝΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΜΑΥΡΩΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΠΟΤΑΜΙ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ ΠΑΓΑΓΙΩΤΗΣ(ΝΟΤΗΣ)	Ν.Δ.	ΧΙΟΥ	ΟΧΙ
ΜΗΤΑΦΙΔΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΙΟΥ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΜΙΧΕΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΜΟΡΦΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΜΟΥΜΟΥΛΙΔΗΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΛΗΣ ΣΥΜΕΩΝ (ΜΑΚΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΤΑΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ- ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΩΜΕΝΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΑΞΕΒΑΝΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΡΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΓΙΑΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΡΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΝΤΖΙΜΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ν.Δ.	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΟΧΙ
ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΛΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΕΣΒΟΥ	ΝΑΙ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν.Δ.	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΟΧΙ
ΠΑΝΤΖΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΧΑΪΑΣ	ΟΧΙ
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΙΚΑΤ	ΑΝΕΞ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Χ.Α	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΠΑΥΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΟΧΙ
ΠΟΛΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΠΡΑΤΣΟΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΡΙΖΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΡΙΖΟΥΛΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΣΑΛΜΑΣ ΜΑΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΟΧΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΣΑΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΠΡΝ
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Χ.Α	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΣΕΒΑΣΤΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΑΜΟΥ	ΝΑΙ
ΣΕΛΤΣΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	ΝΑΙ
ΣΗΦΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΡΟΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΦΑ ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΚΡΕΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΟΧΙ
ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΣΠΙΡΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΑΤΑΚΗ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΟΧΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΣΤΑΜΠΟΥΛΗ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΕΦΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΟΓΙΑΝΝΙΔΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΣΤΥΛΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΡΤΗΣ	ΟΧΙ
ΣΥΡΙΓΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΤΑΣΟΥΛΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΟΧΙ
ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΖΑΜΑΚΛΗΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΖΟΥΦΗ ΜΕΡΟΠΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΟΣΚΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΡΑΓΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΧΙ
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΑΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΟΧΙ
ΤΣΙΠΡΑΣ ΑΛΕΞΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΤΣΙΡΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΡΩΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΤΣΟΓΚΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΦΑΜΕΛΛΟΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΦΛΑΜΠΟΥΡΑΡΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΦΩΤΗΛΑΣ ΙΑΣΩΝΑΣ	Ν.Δ.	ΑΧΑΪΑΣ	ΟΧΙ
ΦΩΤΙΟΥ ΘΕΑΝΩ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ(ΚΩΣΤΗ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΧΑΤΖΗΣΑΒΒΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Χ.Α	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	ΠΟΤΑΜΙ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΨΥΧΟΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
Άρθρο: Άρθρο 13 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:167, ΟΧΙ:51, ΠΡΝ:6)			
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ(ΝΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Ν.Δ.	ΛΕΣΒΟΥ	ΟΧΙ
ΑΪΒΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Χ.Α	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΑΚΡΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΑΘΝΑΣΙΑ(ΣΙΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΟΧΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	ΟΧΙ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΜΑΡΙΑ	Ν.Δ.	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΟΧΙ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ANNA-ΜΙΣΕΛ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΟΧΙ
ΑΥΛΩΝΙΤΟΥ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΑΓΕΝΑ ANNA	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΒΑΓΙΩΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΒΑΛΙΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΒΑΚΗ ΦΩΤΕΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΒΑΡΔΑΚΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΕΤΤΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΒΙΤΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΒΟΡΙΔΗΣ ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ (ΜΑΚΗΣ)	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΒΟΥΛΤΕΨΗ ΣΟΦΙΑ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΒΟΥΤΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΡΑΝΤΖΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΒΡΟΥΤΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΟΧΙ
ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΓΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΓΕΝΝΙΑ ΓΕΩΡΓΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΓΕΡΜΕΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χ.Α	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ ΟΛΓΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΚΙΛΚΙΣ	ΟΧΙ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΠΡΝ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ -ΑΔΩΝΙΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΟΧΙ
ΓΙΑΝΝΑΚΙΔΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ν.Δ.	ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΟΧΙ
ΓΚΑΡΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΓΚΙΟΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΓΡΕΓΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Χ.Α	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΔΑΒΑΚΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΟΧΙ
ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΟΤΑΜΙ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΔΕΔΕΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΔΕΝΔΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ- ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΔΗΜΑΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΔΗΜΑΣ ΧΡΙΣΤΟΣ	Ν.Δ.	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΟΧΙ
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	Ν.Δ.	ΕΒΡΟΥ	ΟΧΙ
ΔΟΥΖΙΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΔΡΙΤΣΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΔΡΙΤΣΕΛΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ	Χ.Α	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΖΕΪΜΠΕΚ ΧΟΥΣΕΪΝ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΖΟΥΡΑΡΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Χ.Α	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΛΕΡΙΤΗ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΠΕΦΤΑΤΟΥ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΦΥΛΑΚΤΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ)	ΑΝΕΞ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΩΝΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΘΗΒΑΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΡΑΨΑΝΙΩΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΝΑΙ
ΙΓΓΛΕΖΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΡΝ
ΚΑΒΒΑΔΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΛΕΥΚΑΔΟΣ	ΟΧΙ
ΚΑΒΒΑΔΙΑ ΙΩΑΝΝΕΤΑ (ΑΝΝΕΤΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΪΣΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ ΝΙΚΗΤΑΣ	Ν.Δ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΚΑΜΜΕΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΜΜΕΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΡΑΜΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑ-ΓΙΟΥΣΟΥΦ ΑΪΧΑΝ	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	Χ.Α	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ANNA	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	Ν.Δ.	ΣΕΡΡΩΝ	ΟΧΙ
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΣΑΡΛΙΔΟΥ ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ(ΦΡΟΣΩ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΟΧΙ
ΚΑΣΙΜΑΤΗ ΕΙΡΗΝΗ (ΝΙΝΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΣΤΟΡΗΣ ΑΣΤΕΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΡΟΥΓΚΑΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΑΒΡΙΑ-ΣΙΩΡΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΥΣΟΥ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Ν.Δ.	ΑΧΑΪΑΣ	ΟΧΙ
ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΧΙ
ΚΑΤΣΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Κ.Κ.Ε	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΠΡΝ
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ (ΣΙΜΟΣ)	Ν.Δ.	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΕΛΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Ν.Δ.	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΟΧΙ
ΚΕΦΑΛΙΔΟΥ ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ)	ΔΗ.ΣΥ	ΔΡΑΜΑΣ	ΝΑΙ
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΟΧΙ
ΚΙΚΙΛΙΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ν.Δ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΚΟΖΟΜΠΟΛΗ- ΑΜΑΝΑΤΙΔΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΚΚΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΚΟΝΤΟΝΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ-ΣΤΑΥΡΟ	ΣΥΡΙΖΑ	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΝΑΙ
ΚΟΤΖΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΖΗΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Χ.Α	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΚΟΔΗΜΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΟΥΝΤΟΥΡΑ ΕΛΕΝΑ	ΑΝ.ΕΛ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Ν.Δ.	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΚΥΡΙΤΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΕΑΣ ΠΕΤΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΟΔΥΣΣΕΑΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΩΣΤΟΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΗΛΙΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΩΚΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΛΑΓΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Χ.Α	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Κ.Κ.Ε	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΠΡΝ
ΛΕΒΕΝΤΗΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΠΡΝ
ΛΙΒΑΝΙΟΥ ΖΩΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΛΥΚΟΥΔΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΟΤΑΜΙ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΜΑΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΝΤΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΜΑΡΔΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΑΡΚΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Ν.Δ.	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΜΑΡΤΙΝΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΜΑΥΡΩΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΠΟΤΑΜΙ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ ΠΑΓΑΓΙΩΤΗΣ(ΝΟΤΗΣ)	Ν.Δ.	ΧΙΟΥ	ΟΧΙ
ΜΗΤΑΦΙΔΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΙΟΥ	ΝΑΙ
ΜΙΧΕΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΜΟΡΦΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΜΟΥΜΟΥΛΙΔΗΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΛΗΣ ΣΥΜΕΩΝ (ΜΑΚΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΤΑΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ- ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΩΜΕΝΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΑΞΕΒΑΝΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΡΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΜΠΓΙΑΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΡΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΝΤΖΙΜΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ν.Δ.	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΟΧΙ
ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΛΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΕΣΒΟΥ	ΝΑΙ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν.Δ.	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΟΧΙ
ΠΑΝΤΖΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΙΚΑΤ	ΑΝΕΞ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Χ.Α	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΠΑΥΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΟΧΙ
ΠΟΛΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΠΡΑΤΣΟΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΡΙΖΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΡΙΖΟΥΛΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΣΑΛΜΑΣ ΜΑΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΟΧΙ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΣΑΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΠΡΝ
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Χ.Α	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΣΕΒΑΣΤΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΑΜΟΥ	ΝΑΙ
ΣΕΛΤΣΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	ΝΑΙ
ΣΗΦΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΡΟΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΦΑ ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΚΡΕΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΟΧΙ
ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΣΠΙΡΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΑΤΑΚΗ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΟΧΙ
ΣΤΑΜΠΟΥΛΗ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΕΦΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΟΓΙΑΝΝΙΔΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΣΤΥΛΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΡΤΗΣ	ΟΧΙ
ΣΥΡΙΓΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΤΑΣΟΥΛΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΟΧΙ
ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΖΑΜΑΚΛΗΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΤΖΟΥΦΗ ΜΕΡΟΠΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΟΣΚΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΡΑΓΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΧΙ
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΑΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΟΧΙ
ΤΣΙΠΡΑΣ ΑΛΕΞΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΤΣΙΡΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΡΩΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΣΟΓΚΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΦΑΜΕΛΛΟΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΦΛΑΜΠΟΥΡΑΡΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΦΩΤΗΛΑΣ ΙΑΣΩΝΑΣ	Ν.Δ.	ΑΧΑΪΑΣ	ΟΧΙ
ΦΩΤΙΟΥ ΘΕΑΝΩ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ(ΚΩΣΤΗ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΧΑΤΖΗΣΑΒΒΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Χ.Α	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	ΠΟΤΑΜΙ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΨΥΧΟΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
Άρθρο: Άρθρο 20 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:169, ΟΧΙ:51, ΠΡΝ:4)			
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ(ΝΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Ν.Δ.	ΛΕΣΒΟΥ	ΟΧΙ
ΑΪΒΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Χ.Α	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΑΚΡΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΑΘΝΑΣΙΑ(ΣΙΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΟΧΙ
ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	ΟΧΙ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΜΑΡΙΑ	Ν.Δ.	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΟΧΙ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ANNA-ΜΙΣΕΛ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΟΧΙ
ΑΥΛΩΝΙΤΟΥ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΑΓΕΝΑ ANNA	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΒΑΓΙΩΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΒΑΛΙΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΒΑΚΗ ΦΩΤΕΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΒΑΡΔΑΚΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΕΤΤΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΒΙΤΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΒΟΡΙΔΗΣ ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ (ΜΑΚΗΣ)	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΒΟΥΛΤΕΨΗ ΣΟΦΙΑ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΒΟΥΤΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΡΑΝΤΖΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΒΡΟΥΤΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΟΧΙ
ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΓΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΓΕΝΝΙΑ ΓΕΩΡΓΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΓΕΡΜΕΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χ.Α	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ ΟΛΓΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΚΙΛΚΙΣ	ΟΧΙ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΠΡΝ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ -ΑΔΩΝΙΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΟΧΙ
ΓΙΑΝΝΑΚΙΔΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ν.Δ.	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΟΧΙ
ΓΚΑΡΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΓΚΙΟΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΓΡΕΓΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Χ.Α	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΔΑΒΑΚΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΟΧΙ
ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΟΤΑΜΙ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΔΕΔΕΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΔΕΝΔΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ- ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΔΗΜΑΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΔΗΜΑΣ ΧΡΙΣΤΟΣ	Ν.Δ.	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΟΧΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	Ν.Δ.	ΕΒΡΟΥ	ΟΧΙ
ΔΟΥΖΙΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΔΡΙΤΣΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΔΡΙΤΣΕΛΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ	Χ.Α	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΖΕΪΜΠΕΚ ΧΟΥΣΕΪΝ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΖΟΥΡΑΡΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Χ.Α	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΛΕΡΙΤΗ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΠΕΦΤΑΤΟΥ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΦΥΛΑΚΤΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ)	ΑΝΕΞ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΩΝΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΘΗΒΑΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΡΑΨΑΝΙΩΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΝΑΙ
ΙΓΓΛΕΖΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΡΝ
ΚΑΒΒΑΔΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΛΕΥΚΑΔΟΣ	ΟΧΙ
ΚΑΒΒΑΔΙΑ ΙΩΑΝΝΕΤΑ (ΑΝΝΕΤΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΪΣΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ ΝΙΚΗΤΑΣ	Ν.Δ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΚΑΜΜΕΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΜΜΕΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΡΑΜΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑ-ΓΙΟΥΣΟΥΦ ΑΪΧΑΝ	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	Χ.Α	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ANNA	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	Ν.Δ.	ΣΕΡΡΩΝ	ΟΧΙ
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΣΑΡΛΙΔΟΥ ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ(ΦΡΟΣΩ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ- ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΟΧΙ
ΚΑΣΙΜΑΤΗ ΕΙΡΗΝΗ (ΝΙΝΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΣΤΟΡΗΣ ΑΣΤΕΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΡΟΥΓΚΑΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΑΒΡΙΑ- ΣΙΩΡΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΥΣΟΥ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Ν.Δ.	ΑΧΑΪΑΣ	ΟΧΙ
ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΧΙ
ΚΑΤΣΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Κ.Κ.Ε	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ (ΣΙΜΟΣ)	Ν.Δ.	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΕΛΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Ν.Δ.	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΟΧΙ
ΚΕΦΑΛΙΔΟΥ ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ)	ΔΗ.ΣΥ	ΔΡΑΜΑΣ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΟΧΙ
ΚΙΚΙΛΙΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ν.Δ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΚΟΖΟΜΠΟΛΗ- ΑΜΑΝΑΤΙΔΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΚΚΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΚΟΝΤΟΝΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ-ΣΤΑΥΡΟ	ΣΥΡΙΖΑ	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΝΑΙ
ΚΟΤΖΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΖΗΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Χ.Α	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΚΟΔΗΜΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΟΥΝΤΟΥΡΑ ΕΛΕΝΑ	ΑΝ.ΕΛ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Ν.Δ.	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΚΥΡΙΤΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΕΑΣ ΠΕΤΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΟΔΥΣΣΕΑΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΩΣΤΟΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΗΛΙΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΩΚΙΔΟΣ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΛΑΓΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Χ.Α	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Κ.Κ.Ε	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΛΕΒΕΝΤΗΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΠΡΝ
ΛΙΒΑΝΙΟΥ ΖΩΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΛΥΚΟΥΔΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΟΤΑΜΙ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΜΑΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΝΤΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΡΔΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΑΡΚΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Ν.Δ.	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΜΑΡΤΙΝΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΜΑΥΡΩΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΠΟΤΑΜΙ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ ΠΑΓΑΓΙΩΤΗΣ(ΝΟΤΗΣ)	Ν.Δ.	ΧΙΟΥ	ΟΧΙ
ΜΗΤΑΦΙΔΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΙΟΥ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΜΙΧΕΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΜΟΡΦΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΜΟΥΜΟΥΛΙΔΗΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΛΗΣ ΣΥΜΕΩΝ (ΜΑΚΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΤΑΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ- ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΩΜΕΝΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΑΞΕΒΑΝΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΡΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΓΙΑΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΡΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΝΤΖΙΜΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ν.Δ.	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΟΧΙ
ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΛΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΕΣΒΟΥ	ΝΑΙ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν.Δ.	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΟΧΙ
ΠΑΝΤΖΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΙΚΑΤ	ΑΝΕΞ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Χ.Α	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΠΑΥΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΟΧΙ
ΠΟΛΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΠΡΑΤΣΟΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΡΙΖΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΡΙΖΟΥΛΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΣΑΛΜΑΣ ΜΑΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΟΧΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΣΑΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΠΡΝ
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Χ.Α	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΣΕΒΑΣΤΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΑΜΟΥ	ΝΑΙ
ΣΕΛΤΣΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	ΝΑΙ
ΣΗΦΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΡΟΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΦΑ ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΚΡΕΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΟΧΙ
ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΣΠΙΡΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΑΤΑΚΗ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΟΧΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΣΤΑΜΠΟΥΛΗ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΕΦΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΟΓΙΑΝΝΙΔΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΣΤΥΛΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΡΤΗΣ	ΟΧΙ
ΣΥΡΙΓΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΤΑΣΟΥΛΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΟΧΙ
ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΖΑΜΑΚΛΗΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΖΟΥΦΗ ΜΕΡΟΠΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΟΣΚΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΡΑΓΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΧΙ
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΑΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΟΧΙ
ΤΣΙΠΡΑΣ ΑΛΕΞΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΤΣΙΡΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΡΩΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΤΣΟΓΚΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΦΑΜΕΛΛΟΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΦΛΑΜΠΟΥΡΑΡΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΦΩΤΗΛΑΣ ΙΑΣΩΝΑΣ	Ν.Δ.	ΑΧΑΪΑΣ	ΟΧΙ
ΦΩΤΙΟΥ ΘΕΑΝΩ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ(ΚΩΣΤΗΣ)	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΧΑΤΖΗΣΑΒΒΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Χ.Α	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	ΠΟΤΑΜΙ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΨΥΧΟΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
Άρθρο: Άρθρο 21 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:169, ΟΧΙ:51, ΠΡΝ:4)			
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ(ΝΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Ν.Δ.	ΛΕΣΒΟΥ	ΟΧΙ
ΑΪΒΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Χ.Α	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΑΚΡΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΑΘΝΑΣΙΑ(ΣΙΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΟΧΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	ΟΧΙ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΜΑΡΙΑ	Ν.Δ.	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΟΧΙ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ANNA-ΜΙΣΕΛ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΟΧΙ
ΑΥΛΩΝΙΤΟΥ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΑΓΕΝΑ ANNA	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΒΑΓΙΩΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΒΑΛΙΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΒΑΚΗ ΦΩΤΕΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΒΑΡΔΑΚΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΕΤΤΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΒΙΤΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΒΟΡΙΔΗΣ ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ (ΜΑΚΗΣ)	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΒΟΥΛΤΕΨΗ ΣΟΦΙΑ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΒΟΥΤΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΡΑΝΤΖΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΒΡΟΥΤΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΟΧΙ
ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΓΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΓΕΝΝΙΑ ΓΕΩΡΓΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΓΕΡΜΕΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χ.Α	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ ΟΛΓΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΚΙΛΚΙΣ	ΟΧΙ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΠΡΝ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ -ΑΔΩΝΙΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΟΧΙ
ΓΙΑΝΝΑΚΙΔΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ν.Δ.	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΟΧΙ
ΓΚΑΡΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΓΚΙΟΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΓΡΕΓΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Χ.Α	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΔΑΒΑΚΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΟΧΙ
ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΟΤΑΜΙ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΔΕΔΕΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΔΕΝΔΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ- ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΔΗΜΑΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΔΗΜΑΣ ΧΡΙΣΤΟΣ	Ν.Δ.	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΟΧΙ
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	Ν.Δ.	ΕΒΡΟΥ	ΟΧΙ
ΔΟΥΖΙΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΔΡΙΤΣΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΔΡΙΤΣΕΛΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ	Χ.Α	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΖΕΪΜΠΕΚ ΧΟΥΣΕΪΝ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΖΟΥΡΑΡΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Χ.Α	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΛΕΡΙΤΗ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΠΕΦΤΑΤΟΥ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΦΥΛΑΚΤΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ)	ΑΝΕΞ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΩΝΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΘΗΒΑΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΡΑΨΑΝΙΩΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΝΑΙ
ΙΓΓΛΕΖΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΡΝ
ΚΑΒΒΑΔΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΛΕΥΚΑΔΟΣ	ΟΧΙ
ΚΑΒΒΑΔΙΑ ΙΩΑΝΝΕΤΑ (ΑΝΝΕΤΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΪΣΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ ΝΙΚΗΤΑΣ	Ν.Δ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΚΑΜΜΕΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΜΜΕΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΡΑΜΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑ-ΓΙΟΥΣΟΥΦ ΑΪΧΑΝ	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	Χ.Α	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΑΝΝΑ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	Ν.Δ.	ΣΕΡΡΩΝ	ΟΧΙ
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΣΑΡΛΙΔΟΥ ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ(ΦΡΟΣΩ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΟΧΙ
ΚΑΣΙΜΑΤΗ ΕΙΡΗΝΗ (ΝΙΝΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΣΤΟΡΗΣ ΑΣΤΕΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΡΟΥΓΚΑΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΑΒΡΙΑ-ΣΙΩΡΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΥΣΟΥ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Ν.Δ.	ΑΧΑΪΑΣ	ΟΧΙ
ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΧΙ
ΚΑΤΣΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Κ.Κ.Ε	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ (ΣΙΜΟΣ)	Ν.Δ.	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΕΛΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Ν.Δ.	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΟΧΙ
ΚΕΦΑΛΙΔΟΥ ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ)	ΔΗ.ΣΥ	ΔΡΑΜΑΣ	ΝΑΙ
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΟΧΙ
ΚΙΚΙΛΙΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ν.Δ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΚΟΖΟΜΠΟΛΗ- ΑΜΑΝΑΤΙΔΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΚΚΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΚΟΝΤΟΝΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ-ΣΤΑΥΡΟ	ΣΥΡΙΖΑ	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΝΑΙ
ΚΟΤΖΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΖΗΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Χ.Α	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΚΟΔΗΜΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΟΥΝΤΟΥΡΑ ΕΛΕΝΑ	ΑΝ.ΕΛ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Ν.Δ.	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΚΥΡΙΤΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΕΑΣ ΠΕΤΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΟΔΥΣΣΕΑΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΩΣΤΟΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΗΛΙΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΩΚΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΛΑΓΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Χ.Α	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Κ.Κ.Ε	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΛΕΒΕΝΤΗΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΠΡΝ
ΛΙΒΑΝΙΟΥ ΖΩΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΛΥΚΟΥΔΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΟΤΑΜΙ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΜΑΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΝΤΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΜΑΡΔΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΑΡΚΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Ν.Δ.	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΜΑΡΤΙΝΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΜΑΥΡΩΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΠΟΤΑΜΙ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ ΠΑΓΑΓΙΩΤΗΣ(ΝΟΤΗΣ)	Ν.Δ.	ΧΙΟΥ	ΟΧΙ
ΜΗΤΑΦΙΔΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΙΟΥ	ΝΑΙ
ΜΙΧΕΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΜΟΡΦΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΜΟΥΜΟΥΛΙΔΗΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΛΗΣ ΣΥΜΕΩΝ (ΜΑΚΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΤΑΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ- ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΩΜΕΝΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΑΞΕΒΑΝΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΡΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΜΠΓΙΑΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΡΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΝΤΖΙΜΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ν.Δ.	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΟΧΙ
ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΛΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΕΣΒΟΥ	ΝΑΙ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν.Δ.	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΟΧΙ
ΠΑΝΤΖΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΙΚΑΤ	ΑΝΕΞ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΑΝ.ΕΛ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Χ.Α	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΠΑΥΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΟΧΙ
ΠΟΛΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΠΡΑΤΣΟΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΡΙΖΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΡΙΖΟΥΛΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΣΑΛΜΑΣ ΜΑΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΟΧΙ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΣΑΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΠΡΝ
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Χ.Α	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΣΕΒΑΣΤΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΑΜΟΥ	ΝΑΙ
ΣΕΛΤΣΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	ΝΑΙ
ΣΗΦΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΡΟΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΦΑ ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΚΡΕΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΟΧΙ
ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΣΠΙΡΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΑΤΑΚΗ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΟΧΙ
ΣΤΑΜΠΟΥΛΗ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΕΦΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΟΓΙΑΝΝΙΔΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΣΤΥΛΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΑΡΤΗΣ	ΟΧΙ
ΣΥΡΙΓΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΤΑΣΟΥΛΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΟΧΙ
ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΖΑΜΑΚΛΗΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ

Ονοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΤΖΟΥΦΗ ΜΕΡΟΠΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΟΣΚΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΡΑΓΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΧΙ
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΑΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΟΧΙ
ΤΣΙΠΡΑΣ ΑΛΕΞΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΤΣΙΡΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΡΩΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΣΟΓΚΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΦΑΜΕΛΛΟΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΦΛΑΜΠΟΥΡΑΡΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΦΩΤΗΛΑΣ ΙΑΣΩΝΑΣ	Ν.Δ.	ΑΧΑΪΑΣ	ΟΧΙ
ΦΩΤΙΟΥ ΘΕΑΝΩ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ(ΚΩΣΤΗ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΧΑΤΖΗΣΑΒΒΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Χ.Α	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	ΠΟΤΑΜΙ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
ΨΥΧΟΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΦΟΙ: ΝΑΙ:658, ΟΧΙ:218, ΠΡΝ:20			

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ



Γ. ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Αφού ολοκληρώθηκε η ονομαστική ηλεκτρονική ψηφοφορία, προχωρούμε στην ψήφιση των υπολοίπων άρθρων και τροπολογιών. Η ψηφοφορία θα γίνει και πάλι ηλεκτρονικά από τους εισηγητές και ειδικούς αγορητές του νομοσχεδίου.

Αρχίζει λοιπόν, η ψηφοφορία. Λίγα δευτερόλεπτα αναμονή μέχρι να ανοίξει το σύστημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μπορεί να ανοίξει το ηλεκτρονικό σύστημα. Οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές μπορούν να ξεκινήσουν την ηλεκτρονική ψηφοφορία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχουν ενσωματωθεί τροπολογίες. Πρέπει να λέτε από νωρίς ποιες τροπολογίες έχουν ενσωματωθεί. Βλέπω τώρα αυτήν του Νεωρίου και αυτήν του Αγίου Παύλου. Είναι και άλλες που έχουν ενσωματωθεί στο σπλάχνο; Είναι μόνο δύο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Κατσώτη, είναι οι τροπολογίες, που είχαν κατατεθεί στην επιτροπή και είχαν γίνει δεκτές στην επιτροπή και είχαν συζητηθεί. Δεν ξέρω αν σας έχει διανεμηθεί η αντίστοιχη κατάσταση των τροπολογιών που έχουν ενσωματωθεί. Αναφέρομαι τώρα σε όλες τις τροπολογίες, σε συγκεκριμένο κείμενο.

Παρακαλώ να ξεκινήσουν οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές την ηλεκτρονική ψηφοφορία.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα τέσσερις μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 15^ο Δημοτικό Σχολείο Θεσσαλονίκης.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Καλά σας καλωσορίσαμε, αλλά επειδή μας βλέπετε και δεν μας ακούτε, είμαστε βουβοί –απευθύνομαι στα παιδιά που μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία από τη Θεσσαλονίκη– να σας εξηγήσω ότι αυτή τη στιγμή έχει διεξαχθεί και περαιωθεί η ηλεκτρονική ψηφοφορία. Είναι η δεύτερη φορά που διεξάγεται με τον νέο τρόπο, ηλεκτρονικά πλέον, η ψηφοφορία ενός νομοσχεδίου. Περιμένουμε τα αποτελέσματα της ψηφοφορίας στα άρθρα του νομοσχεδίου τα οποία θα ανακοινωθούν από

τον Προεδρεύοντα και με αυτό θα ολοκληρωθεί η νομοθετική εργασία για σήμερα.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το αποτέλεσμα της διεξαχθείσας ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

Τα άρθρα 1 έως 11 έγιναν δεκτά κατά πλειοψηφία.

Τα άρθρα 14 έως 19 έγιναν δεκτά κατά πλειοψηφία.

Τα άρθρα 22 έως 95 έγιναν δεκτά κατά πλειοψηφία.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1522 και ειδικό 17 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1523 και ειδικό 18 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1531 και ειδικό 24 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1534 και ειδικό 26 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1535 και ειδικό 27 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1513 και ειδικό 11 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1516 και ειδικό 14 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1519 και ειδικό 16 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1525 και ειδικό 19 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1529 και ειδικό 23 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1532 και ειδικό 25 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία.

Το ακροτελεύτιο άρθρο του νομοσχεδίου έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων.

Όπως προκύπτει από την ηλεκτρονική ψηφοφορία, το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

(Το πρωτόκολλο της διεξαχθείσας ηλεκτρονικής ψηφοφορίας καταχωρίζεται στα Πρακτικά και έχει ως εξής:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 1 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 2 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 3 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:4, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 4 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 5 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)	ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ	
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 6 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 7 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 8 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 9 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 10 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 11 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 14 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΟΧΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 15 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 16 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:7, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:0)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 17 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:1)		
ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 18 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 19 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 22 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 23 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:0, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 24 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:0, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 25 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:0, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 26 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:0, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 27 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 28 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:5, ΠΡΝ:1)		
ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΟΧΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 29 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 30 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 31 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:2)	ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ	
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΟΧΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 32 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:4)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 33 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:4)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 34 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:5, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 35 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 36 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 37 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:5)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 38 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 39 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:4, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 40 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΟΧΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 41 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 42 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 43 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 44 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΟΧΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 45 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:4)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 46 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:2)	ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ	
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 47 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:4, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:2)	ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ	
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 48 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 49 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 50 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:4)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 51 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 52 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 53 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:4, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 54 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:4)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 55 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 56 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 57 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:0, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΠΡΝ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 58 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 59 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 60 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 61 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 62 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 63 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:0, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 64 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:7, ΟΧΙ:0, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 65 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:4, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΟΧΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 66 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:4, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 67 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:5, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΟΧΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 68 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 69 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΠΡΝ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 70 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 71 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 72 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 73 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:4, ΟΧΙ:0, ΠΡΝ:4)	ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ	
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΠΡΝ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 74 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:4, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 75 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:4, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 76 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 77 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 78 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:5, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 79 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:1)		
ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 80 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 81 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 82 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:4)	ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ	
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 83 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΠΡΝ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 84 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:4)	ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ	
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΠΡΝ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 85 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΟΧΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 86 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 87 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 88 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:5, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΟΧΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 89 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:6, ΠΡΝ:0)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΟΧΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 90 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:6, ΠΡΝ:0)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΟΧΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 91 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:4)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 92 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:4)	ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ	
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΟΧΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 93 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	-
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: Άρθρο 94 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: Άρθρο 95 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:0, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ 1522/17 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ 1523/18 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:1)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ 1527/21 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:0)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΝΑΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ 1531/24 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ 1534/26 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΠΡΝ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ 1535/27 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:4, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΝΑΙ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ 1513/11 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ 1516/14 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:1)	ΌΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ	
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΑΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ 1519/16 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:1, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Άρθρο: ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ 1525/19 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:4, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:2)	ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ	
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΝΑΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΟΧΙ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΝΑΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ 1529/23 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:4)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΡΝ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ 1532/25 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: ΑΚΡΟΤΕΛΕΥΤΙΟ ΑΡΘΡΟ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:3)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΟΧΙ
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΡΝ
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		
Άρθρο: ΣΥΝΟΛΟ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:2, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:2)		
01 ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΝΑΙ
02 Ν.Δ.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	ΟΧΙ
03 ΔΗ.ΣΥ	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	-
04 Χ.Α	ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΡΝ
05 Κ.Κ.Ε.	ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	-
06 ΑΝ.ΕΛ	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΑΙ
07 ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΠΡΝ
08 ΠΟΤΑΜΙ	ΔΑΝΕΛΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΟΧΙ
ΔΕΚΤΟ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ		

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις

**ΜΕΡΟΣ Α'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ Ε.Δ.Χ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

**Άρθρο 1
Υποχρεώσεις οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων**

1. Στις διατάξεις του παρόντος υπάγονται οι οδηγοί που έχουν συνάψει οποιασδήποτε φύσης σύμβαση με τους ιδιοκτήτες των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων και οι ιδιοκτήτες, οι οποίοι αυτοπροσώπως οδηγούν τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητά τους.

Στους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων απαγορεύεται:

α. η επιλογή επιβατών και προορισμών για τους οδηγούς Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ,

β. η με υπαιτιότητά τους διακοπή της μίσθωσης ή/και μισθωμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου,

γ. η είσπραξη κομίστρου διάφορου του νομίμου για τους οδηγούς ΤΑΞΙ και διάφορου του συμφωνημένου για τους οδηγούς οχημάτων Ειδικής Μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ) και Ειδικών Μεταφορών (ΕΙΔΜΕΤ),

δ. η άρνηση της μίσθωσης μη μισθωμένου Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ,

ε. η μη συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του επιβάτη ως προς τη διαδρομή και τον προορισμό,

στ. η απειλή, ανάρμοστη, άσεμνη, προκλητική ή απειλητική με οποιονδήποτε τρόπο συμπεριφορά, όπως υβριστικές εκφράσεις και χειρονομίες, προς τους επιβάτες και τους άλλους οδηγούς,

ζ. το κάπνισμα εντός του οχήματος,

η. να οδηγούν το όχημά τους υπό την επίδραση οιοποινεύματος, τοξικών-ναρκωτικών ουσιών ή φαρμάκων, κατά παράβαση των κείμενων διατάξεων.

2. Οι οδηγοί των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων είναι υποχρεωμένοι:

α. να εκτελούν τη φορτοεκφόρτωση των αποσκευών του επιβάτη από και προς το πεζοδρόμιο, εφόσον αυτές δεν υπερβαίνουν τα είκοσι (20) κιλά,

β. μόλις αναλαμβάνουν τη μίσθωση, να κατεβάζουν την πινακίδα με την επιγραφή «ΕΛΕΥΘΕΡΟ» και να θέτουν σε λειτουργία το ταξίμετρο. Με το τέλος της διαδρομής και το μηδενισμό του ταξίμετρου είναι υποχρεωμένοι να ανεβάζουν την πινακίδα με την επιγραφή «ΕΛΕΥΘΕΡΟ»,

γ. κατά τη διάρκεια της νύχτας, να έχουν τις πινακίδες με τις επιγραφές «ΕΛΕΥΘΕΡΟ» και «ΤΑΞΙ» ή «ΡΑΔΙΟΤΑΞΙ» σβηστές, όταν το αυτοκίνητο είναι μισθωμένο, και φωτεινές, όταν δεν είναι μισθωμένο,

δ. να ερωτούν τον επιβάτη, όταν βγαίνει από τα όρια της περιμετρικής ζώνης, αν θα επιστρέψει σε σημείο εντός της περιμετρικής ζώνης και, σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, να αλλάζουν τη χρέωση με χρήση του τιμολογίου 2 (διπλή ταρίφα),

ε. να μη θέτουν σε λειτουργία μουσικές συσκευές, ούτε να ανοίγουν τα παράθυρα του αυτοκινήτου, χωρίς τη συγκατάθεση του επιβάτη. Για το άνοιγμα του παραθύρου του οδηγού δεν απαιτείται η συγκατάθεση του επιβάτη,

στ. να διακόπτουν τη λειτουργία του ταξίμετρου, όταν το αυτοκίνητο σταματήσει να κινείται για λόγους που ευθύνεται ο οδηγός, όπως μικροεπισκευές, αλλαγή ελαστικών, ανεφοδιασμός με καύσιμα,

ζ. να παραδίδουν στην αστυνομία ή στον κάτοχό του οποιοδήποτε αντικείμενο λησμονήθηκε στο αυτοκίνητο,

η. να παρέχουν στον επιβάτη οποιαδήποτε πληροφορία τους ζητηθεί για την παρεχόμενη εξυπηρέτηση, όπως για το κόμιστρο

και τη διαδρομή,

θ. να μεριμνούν για την καθαριότητα του αυτοκινήτου τόσο εσωτερικά όσο και εξωτερικά,

ι. να μεριμνούν για την ασφαλή μετακίνηση των επιβατών, απαγορεύοντας τη μεταφορά εύφλεκτων και εκρηκτικών υλών, ια. να μεριμνούν για τη διατήρηση των κατάλληλων εσωτερικών συνθηκών θερμικής άνεσης και ποιότητας αέρα.

3. Επιπλέον των περιπτώσεων της παραγράφου 4, με τα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ επιτρέπεται η μεταφορά ασυνόδευτων δεμάτων και λοιπών αντικειμένων, έως είκοσι (20) κιλά, εφόσον υπάρχουν συνοδευτικά έγγραφα, όπως προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία. Στις περιπτώσεις μεταφοράς ασυνόδευτων δεμάτων και αντικειμένων, σύμφωνα με τα ανωτέρω, το ταξίμετρο λειτουργεί όπως και σε κάθε άλλη διαδρομή και ο οδηγός δεν φέρει καμία ευθύνη για το περιεχόμενο των ασυνόδευτων αντικειμένων.

4. Με τα μισθωμένα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα είναι υποχρεωτική η μεταφορά των αποσκευών των επιβατών που τοποθετούνται στον ειδικό χώρο των αποσκευών, εφόσον τηρούνται οι προδιαγραφές του κατασκευαστή του αυτοκινήτου από πλευράς βάρους και όγκου και δεν παραβιάζονται οι σχετικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ..

5. Με τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα απαγορεύεται γενικά η μεταφορά εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, καθώς και άλλων υλικών που ρυπαίνουν το χώρο του αυτοκινήτου.

6. Με τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα επιτρέπεται η μεταφορά από τον επιβάτη μικρών ζώων συντροφιάς, σύμφωνα με το ν. 4039/2012 (Α' 15), με την προϋπόθεση ότι είναι τοποθετημένα σε ειδικό καλάθι ή φέρουν φίμωτρο. Ο οδηγός μπορεί να αρνηθεί τη μίσθωση εφόσον δεν συντρέχουν οι ανωτέρω προϋποθέσεις, εκτός από την περίπτωση σκύλου οδηγού/συνοδηγού ατόμου με αναπηρία για τον οποίο δεν ισχύουν οι παραπάνω προϋποθέσεις, σύμφωνα με το ν. 4235/2014, ή αν αυτό δικαιολογείται για λόγους υγείας του ιδίου που αποδεικνύονται με πιστοποιητικό γιατρού, με το οποίο είναι εφοδιασμένος.

7. Ο οδηγός Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου είναι υποχρεωμένος να μεταφέρει στο νοσοκομείο πρόσωπα τα οποία χρειάζονται βοήθεια, ακόμη και από ατυχήματα στα οποία ο ίδιος δεν έχει ανάμιξη, εφόσον αυτό ζητηθεί από τις αρχές που επιλαμβάνονται του ατυχήματος.

8. Το άρθρο 98 του ν. 4070/2012 (Α' 82) καταργείται.

**Άρθρο 2
Υποχρεώσεις ιδιοκτητών και εκμεταλλευτών
Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων**

Ο ιδιοκτήτης ή, σε περίπτωση παραχώρησης της εκμετάλλευσής του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, ο εκμεταλλευτής του είναι υποχρεωμένος:

α. να φροντίζει ώστε το αυτοκίνητο να βρίσκεται σε άριστη κατάσταση από τεχνικής πλευράς. Εφόσον διαπιστώνει οποιαδήποτε βλάβη που είναι δυνατόν να επηρεάσει την ασφαλή οδική συμπεριφορά του αυτοκινήτου, το αποσύρει για άμεση επιδιόρθωση της βλάβης,

β. να ελέγχει την ορθή λειτουργία του ταξίμετρου, αν πρόκειται για ταξί, και να μεριμνά αμέσως για την επιδιόρθωση οποιασδήποτε βλάβης. Εφόσον διαπιστωθεί βλάβη στο ταξίμετρο, το αυτοκίνητο αποσύρεται για άμεση επιδιόρθωση της βλάβης,

γ. να χρησιμοποιεί οδηγούς που διαθέτουν ειδική άδεια οδήγησης, σε ισχύ,

δ. εφόσον του ζητηθεί από αρμόδια αρχή να καταθέσει τις κρατικές πινακίδες κυκλοφορίας και την άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, για λόγους που αφορούν την τήρηση διατάξεων του παρόντος, να παραδώσει τα αφαιρούμενα στοιχεία, μέσα σε πέντε (5) ημέρες από την επόμενη της κοινοποίησης της σχετικής έγγραφης ειδοποίησης ή της γνώσης της από αυτόν,

ε. να μεριμνά ώστε το αυτοκίνητο να φέρει τα προβλεπόμενα για τη συγκεκριμένη κατηγορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων εξωτερικά γνωρίσματα και εξαρτήματα,

στ. να μεριμνά για την απαιτούμενη τακτική συντήρηση και ορθή λειτουργία των συστημάτων κλιματισμού για τη θέρμανση, τη ψύξη και τον αερισμό. Εφόσον διαπιστωθεί βλάβη στο σύστημα κλιματισμού για τη θέρμανση, τη ψύξη και τον αερισμό,

το αυτοκίνητο αποσύρεται για άμεση επιδιόρθωση της βλάβης.

Άρθρο 3 **Υποχρεώσεις επιβατών που χρησιμοποιούν** **Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα**

1. Οι επιβάτες πρέπει να αποφεύγουν κάθε ενέργεια που μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στην ασφάλεια της κυκλοφορίας. Ιδιαίτερα πρέπει:

- α. να μην εμποδίζουν τον οδηγό με ενέργειές τους κατά τη διάρκεια της οδήγησης,
 - β. να μην επιχειρούν να αποβιβαστούν ή να επιβιβαστούν στο αυτοκίνητο όταν αυτό κινείται,
 - γ. να μην καπνίζουν,
 - δ. να μην ανοίγουν τα παράθυρα και τις πόρτες χωρίς τη συγκατάθεση του οδηγού,
 - ε. να είναι ευπρεπείς, ευγενικοί και να μην επιδεικνύουν ανάρμοστη, υβριστική, προκλητική ή απειλητική συμπεριφορά με οποιονδήποτε τρόπο κατά τη διάρκεια της μίσθωσης,
 - στ. να μην προβαίνουν σε οποιαδήποτε ενέργεια που μπορεί να προξενήσει φθορά στο αυτοκίνητο,
 - ζ. να μεριμνούν για τα μεταφερόμενα με ευθύνη τους παιδιά, ζώα και αντικείμενα,
 - η. να μη ρίχνουν αντικείμενα εντός ή εκτός των οχημάτων και να μη ρυπαίνουν με οποιονδήποτε τρόπο τα οχήματα,
 - θ. να τηρούν επιμελώς τις οδηγίες για τη μετακίνηση με μικρά παιδιά και για τη μεταφορά βρεφικών και παιδικών καροτσιών, αποσκευών, ποδηλάτων και κατοικίδιων ζώων,
 - ι. να μην καταναλώνουν φαγητό και ποτό καθ' όλη τη διάρκεια της μετακίνησής τους και μέχρι το τέλος της διαδρομής.
2. Αν το αυτοκίνητο ρυπανθεί από τα μεταφερόμενα ζώα ή αντικείμενα ή από υπαιτιότητά του, ο επιβάτης είναι υποχρεωμένος να μεριμνήσει για την αποκατάσταση της καθαριότητας.
3. Κατά την αναμονή Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για μίσθωση παραχωρείται προτεραιότητα στα άτομα με αναπηρία και τις εγκύους.
4. Ο επιβάτης δεν επιτρέπεται να ζητήσει από τον οδηγό μισθωμένου από αυτόν Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου να διακόψει την κίνησή του και να σταθμεύσει σε σημείο της διαδρομής για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των δεκαπέντε (15) λεπτών, εκτός αν υπάρχει σοβαρός λόγος που να δικαιολογεί την παράταση της αναμονής. Αν ο επιβάτης πρόκειται να απομακρυνθεί από το μισθωμένο Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο οφείλει να επιδείξει στον οδηγό του αυτοκινήτου την αστυνομική του ταυτότητα ή να καταβάλει το κόμιστρο προσαυξημένο κατά το κόστος αναμονής δεκαπέντε (15) λεπτών της ώρας.
5. Ο επιβάτης δεν επιτρέπεται να επιβιβάζεται σε Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα με ρυπαρά ή μολυσμένα ρούχα.

Άρθρο 4 **Όργανα ελέγχου**

1. Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο τήρησης των υποχρεώσεων του παρόντος και των κανονισμών λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και κάθε άλλης συναφούς διάταξης ορίζονται τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, που έχουν συσταθεί και λειτουργούν, σύμφωνα με τους νόμους 2800/2000 (Α' 41), 2801/2000 (Α' 46) και το άρθρο 1 του ν. 3446/2006 (Α' 49), η Ελληνική Αστυνομία, οι Γενικές Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των οικείων Περιφερειών, το Λιμενικό Σώμα για τους χώρους ευθύνης του και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου μπορούν, ανεξαρτήτως των άλλων κυρώσεων που προβλέπονται στον παρόντα ή άλλους νόμους, να αφαιρούν επιτόπου από τον οδηγό που διέπραξε τις παραβάσεις του άρθρου 1 την ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, για χρονικό διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών. Στις περιπτώσεις διαπίστωσης των ανωτέρω παραβάσεων τα αρμόδια όργανα διαβιβάζουν την έκθεση διαπίστωσης στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από αιτιολογημένη πρόταση της μεγαλύτερης πρωτοβάθμιας επαγγελματικής οργάνωσης ιδιοκτητών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της

Περιφερειακής Ενότητας, η οποία υποβάλλεται στη Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, και γνώμη της οικείας δευτεροβάθμιας επαγγελματικής οργάνωσης, μπορεί να συγκροτούνται κλιμάκια ελέγχου με σκοπό την εφαρμογή του παρόντος, με τη συμμετοχή ενός υπαλλήλου της ανωτέρω Διεύθυνσης, ενός εκπροσώπου της οικείας Αστυνομικής Αρχής και ενός εκπροσώπου της επαγγελματικής οργάνωσης που υπέβαλε τη σχετική πρόταση.

2. Το άρθρο 104 του ν. 4070/2012 (Α'82) καταργείται.

Άρθρο 5 **Πειθαρχικό Συμβούλιο - Λοιπά όργανα**

1. Το άρθρο 103 του ν. 4070/2012 (Α'82) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Συνιστάται ανά διετία εντός του πρώτου διμήνου του πρώτου έτους στην έδρα κάθε Περιφέρειας Πειθαρχικό Συμβούλιο με διετή θητεία, το οποίο είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της τήρησης και την επιβολή κυρώσεων σχετικά με την παράβαση διατάξεων, που προβλέπουν πειθαρχικά παραπτώματα των οδηγών, ιδιοκτητών και εκμεταλλευτών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Οι παραβάσεις εκδικάζονται από το Πειθαρχικό Συμβούλιο της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.

2. Κάθε Πειθαρχικό Συμβούλιο αποτελείται από:

- α. Δύο (2) εκπρόσωπους της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, με τους αναπληρωτές τους, οι οποίοι ορίζονται από τον Περιφερειάρχη,
- β. έναν (1) δικηγόρο με έμμισθη εντολή με τον αναπληρωτή του, ο οποίος υπηρετεί στην οικεία Περιφέρεια,
- γ. έναν (1) εκπρόσωπο της αστυνομικής αρχής της Περιφέρειας, με τον αναπληρωτή του, που ορίζονται αρμοδίως και έχουν την ιδιότητα του αξιωματικού της Ελληνικής Αστυνομίας και προέρχονται κατά προτίμηση από υπηρεσίες τροχαίας κίνησης της Περιφέρειας,
- δ. έναν (1) εκπρόσωπο των ιδιοκτητών και έναν (1) εκπρόσωπο των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της οικείας Περιφέρειας, με τους αναπληρωτές τους, που ορίζονται όπως προβλέπεται στο παρόν. Ο εκπρόσωπος των ιδιοκτητών μετέχει για εκδίκαση παραβάσεων ιδιοκτητών και ο εκπρόσωπος των οδηγών για εκδίκαση παραβάσεων οδηγών που δεν έχουν την ιδιότητα του ιδιοκτήτη Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Τους εκπροσώπους των ιδιοκτητών και των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων υποδεικνύουν από κοινού, κατά περίπτωση, όλες οι οικείες επαγγελματικές οργανώσεις των ενδιαφερομένων, εντός δέκα (10) ημερών, ύστερα από πρόσκληση του οικείου Περιφερειάρχη. Αν η προθεσμία αυτή παρέλθει άπρακτη, ο Περιφερειάρχος απευθύνει νέα πρόσκληση στις επαγγελματικές οργανώσεις να υποδείξουν εκπροσώπους μέσα σε αποκλειστική προθεσμία πέντε (5) ημερών από την κοινοποίηση της πρόσκλησης. Αν και στη δεύτερη περίπτωση δεν υποδειχθούν εκπρόσωποι, ο Περιφερειάρχης αυτεπάγγελα ορίζει εκπρόσωπο αντίστοιχα από την οικεία επαγγελματική οργάνωση με τα περισσότερα εγγεγραμμένα μέλη, σύμφωνα με το πρακτικό εκλογής του τελευταίου Διοικητικού Συμβουλίου. Με απόφαση του Περιφερειάρχη ή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών στην περίπτωση της παραγράφου 11 δύνανται να οριστούν ως μέλη των Πειθαρχικών Συμβουλίων υπάλληλοι της Περιφέρειας ή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών όταν οι επαγγελματικές οργανώσεις ή/και η οικεία αστυνομική αρχή δεν ανταποκρίνονται στην πρόσκληση για ορισμό εκπροσώπων τους.

3. Αν σε Περιφέρεια δεν υπάρχει αμιγές σωματείο οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αλλά υπάρχει μικτό σωματείο οδηγών που αποτελείται από οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, λεωφορείων, τουριστικών λεωφορείων και φορητών στο Πειθαρχικό Συμβούλιο συμμετέχει, για τις παραβάσεις οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, εκπρόσωπος από το μικτό σωματείο και συγκεκριμένα από τον κλάδο των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Αν σε Περιφέρεια δεν υπάρχει ούτε μικτό σωματείο οδηγών, εκπρόσωπος των οδηγών ορίζεται από τον Περιφερειάρχη ένας από τους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της Περιφέρειας με τον

αναπληρωτή του.

4. Χρέη Προέδρου για το Πειθαρχικό Συμβούλιο εκτελεί ένας από τους εκπροσώπους της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, που ορίζεται με την πράξη συγκρότησης.

5. Ο χώρος και οι ημερομηνίες συνεδριάσεων των συμβουλίων καθορίζονται από τον Περιφερειάρχη, ανάλογα με τις υπάρχουσες ανάγκες.

6. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται τρία (3) τουλάχιστον μέλη του, στα οποία συμπεριλαμβάνονται απαραίτητα ο Πρόεδρος και ο εκπρόσωπος της αστυνομίας ή οι αναπληρωτές τους. Οι αποφάσεις του Πειθαρχικού Συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών. Σε περίπτωση ισοψηφίας γίνεται παραπομπή σε επόμενη συνεδρίαση.

7. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο υποστηρίζεται από γραμματεία, η οποία:

- α. τηρεί ειδικά σχετικό πρωτόκολλο,
- β. δέχεται τις εκθέσεις παραβάσεων των κανονισμών λειτουργίας αυτοκινήτων Ε.Δ.Χ., τις γραπτές απόψεις ή εξηγήσεις όσων έχουν διαπράξει παράβαση, τις ενστάσεις, καθώς και τις έγγραφες καταγγελίες πολιτών τις οποίες παραδίδει στον Πρόεδρο του Πειθαρχικού Συμβουλίου,
- γ. διεκπεραιώνει τη σχετική αλληλογραφία που απαιτείται,
- δ. εισηγείται ημερομηνίες συνεδριάσεων του Πειθαρχικού Συμβουλίου,
- ε. τηρεί και ενημερώνει μητρώο παραβάσεων.

8. Τα σχετικά ζητήματα με τις διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται για την εύρυθμη λειτουργία του συμβουλίου αυτού ρυθμίζονται από τον πρόεδρό τους. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο χρησιμοποιεί πρόσφορα αποδεικτικά μέσα, που εκτιμώνται ελεύθερα, για να εκδώσει τις αποφάσεις του.

9. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο αποφασίζει μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός από τη διαβίβαση σε αυτό από τα αρμόδια όργανα εκθέσεων παραβάσεων οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ή αναφορών ή καταγγελιών επιβατών.

10. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο κάθε τρίμηνο υποβάλλει στην αρμόδια Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας και στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αναλυτική κατάσταση με τις υποθέσεις που έχουν διεκπεραιωθεί ή εκκρεμούν σε αυτό.

11. Τα Πειθαρχικά Συμβούλια μπορεί να συγκροτούνται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών αν παρέλθει άπρακτο χρονικό διάστημα δύο (2) μηνών για τη συγκρότησή τους από τον Περιφερειάρχη.»

2. Το άρθρο 21 του π.δ. 243/1987 (Α' 104) και το άρθρο 21 του π.δ. 244/1987 (Α' 104) καταργούνται.

Άρθρο 6 **Πειθαρχικά παραπτώματα**

Κάθε παράβαση, με πράξη ή παράλειψη, των διατάξεων των άρθρων 1 και 2 αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα. Πειθαρχικό παράπτωμα επίσης, αποτελεί και κάθε καταλογιστέα παράβαση του Ποινικού Κώδικα ή ειδικών ποινικών νόμων κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του οδηγού.

Άρθρο 7 **Έλεγχος**

1. Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών μπορεί με απόφασή του να αναθέτει τον έλεγχο εφαρμογής του παρόντος και σε άλλα όργανα εκτός από όσα προβλέπονται στο άρθρο 4.

2. Τα αρμόδια όργανα ελέγχου για κάθε παράβαση που βεβαιώνουν, συντάσσουν έκθεση, αντίγραφο της οποίας παραδίδεται στον παραβάτη, και την αποστέλλουν το αργότερο μέσα σε πέντε (5) ημέρες στη γραμματεία του αρμόδιου Πειθαρχικού Συμβουλίου. Αν η παράβαση αφορά Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο που ο οδηγός του απουσιάζει, το αντίγραφο της έκθεσης τοποθετείται στον ανεμοθώρακα του αυτοκινήτου. Μέσα σε προθεσμία πέντε (5) ημερών από τη βεβαίωση της παράβασης ο παραβάτης μπο-

ρεί να καταθέσει εγγράφως στη γραμματεία του Πειθαρχικού Συμβουλίου έγγραφο με τις απόψεις ή εξηγήσεις του.

3. Μετά την παρέλευση της ανωτέρω προθεσμίας και πάντως το αργότερο μέσα σε (1) ένα μήνα από τη διαβίβαση της βεβαίωσης της παράβασης, το αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο εκδικάζει την υπόθεση, ανεξάρτητα από το αν έχουν υποβληθεί ή όχι οι γραπτές απόψεις ή εξηγήσεις του παραβάτη, και επιβάλλει τις προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις. Αν επιβληθεί πρόστιμο, η σχετική απόφαση αποστέλλεται στη Δ.Ο.Υ. της κατοικίας του παραβάτη και το πρόστιμο εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων (ν.δ. 356/1974, Α' 90). Κατά των αποφάσεων του Πειθαρχικού Συμβουλίου δεν επιτρέπεται ένσταση.

4. Οι αποφάσεις επιβολής διοικητικών κυρώσεων του Πειθαρχικού Συμβουλίου επιδίδονται στους παραβάτες.

5. Ο παραβάτης μέσα σε εννήντα (90) ημέρες από την κοινοποίηση σε αυτόν της απόφασης για την επιβολή προστίμου, είναι υποχρεωμένος να υποβάλει στη γραμματεία του Πειθαρχικού Συμβουλίου αποδεικτικό πληρωμής του προστίμου σε Δ.Ο.Υ.. Αν ο παραβάτης είναι κάτοχος της ειδικής άδειας και δεν υποβάλει μέσα στην ανωτέρω προθεσμία το αποδεικτικό πληρωμής, ο Περιφερειάρχης, με απόφασή του, αφαιρεί την ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων μέχρι να υποβληθεί το σχετικό αποδεικτικό πληρωμής.

6. Για τις παραβάσεις που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 23 των προεδρικών διαταγμάτων 243/1987 και 244/1987 σχετικά με την οδήγηση ή χρησιμοποίηση αυτοκινήτου που δεν διαθέτει άδεια κυκλοφορίας ως Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο σε ισχύ, καθώς και στις παραγράφους 3 και 4 των ιδίων άρθρων, σχετικά με την υπέρβαση της απρεπούς συμπεριφοράς και τις ειδικές παραβάσεις σε αεροδρόμια, λιμάνια κ.λπ., που καταγγέλλονται από πολίτες ή βεβαιώνονται από τα όργανα ελέγχου του άρθρου 4, το οικείο Πειθαρχικό Συμβούλιο αποφασίζει κατά προτεραιότητα. Ο παραβάτης μπορεί, εφόσον επιθυμεί, να εκθέσει γραπτά τις απόψεις του μέσα σε προθεσμία πέντε (5) ημερών από την ημέρα της έγγραφης ειδοποίησής του για τη σχετική καταγγελία. Μετά την παρέλευση της προθεσμίας αυτής, το Πειθαρχικό Συμβούλιο εκδικάζει την υπόθεση ανεξάρτητα από το αν ο παραβάτης έχει υποβάλει ή όχι υπόμνημα απόψεων.

Άρθρο 8 **Πειθαρχικές ποινές**

1. Οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλονται στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 1 και 2 είναι οι εξής:

- α. επίπληξη,
 - β. διοικητικό πρόστιμο,
 - γ. αφαίρεση ειδικής άδειας οδήγησης.
2. Οι παραβάσεις των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 1 και 2 κατατάσσονται με κριτήρια τη βαρύτητά τους, τη μέριμνα για την ασφάλεια των επιβατών και της σωματικής ακεραιότητάς τους, τη συμπεριφορά και την υπευθυνότητα των οδηγών, καθώς και τις επιπτώσεις στους επιβάτες σε τρεις (3) κατηγορίες:
- α. χαμηλής αξιολόγησης,
 - β. μεσαίας αξιολόγησης,
 - γ. υψηλής αξιολόγησης.

3.α. Οι χαμηλής αξιολόγησης παραβάσεις τιμωρούνται με επίπληξη και διοικητικό πρόστιμο έως τριακόσια (300) ευρώ,

β. οι μεσαίας αξιολόγησης παραβάσεις τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο από τριακόσια ένα (301) έως και εξακόσια (600) ευρώ και αφαίρεση της ειδικής άδειας οδήγησης για έως έξι (6) μήνες,

γ. οι υψηλής αξιολόγησης παραβάσεις τιμωρούνται με αφαίρεση της ειδικής άδειας οδήγησης για έξι (6) μήνες και επανεξέταση για την επαναχορήγηση αυτής.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, οι παραβάσεις του άρθρου 2 κατατάσσονται στις ανωτέρω κατηγορίες και καθορίζονται λεπτομερώς τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης, καθώς και η συγχώνευση ποινών σε περίπτωση συνεκδίκασης περισσότερων

πειθαρχικών παραπτώματων. Με την ίδια απόφαση μπορεί να προβλέπεται η απευθείας επιβολή διοικητικών κυρώσεων και προστίμων από τα όργανα ελέγχου για παραβάσεις χαμηλής αξιολόγησης, χωρίς αυτοί να παραπέμπονται στο Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 5 και χωρίς να ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 7.

5. Για παραβάσεις του παρόντος Κανονισμού που συνδέονται με χρήση αλκοόλ, τοξικών ουσιών ή ναρκωτικών ουσιών και έχουν σαν αποτέλεσμα να τίθεται σε κίνδυνο η σωματική ακεραιότητα και η ασφάλεια των επιβατών, ο υπαίτιος τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, καθώς και με αφαίρεση της ειδικής άδειας για έξι (6) μήνες. Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ και αφαίρεση της ειδικής άδειας για ένα (1) έτος. Για την επαναχορήγηση της ειδικής άδειας απαιτείται επανεξέταση.

6. Τα διοικητικά πρόστιμα του παρόντος μπορεί να αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών έως πενήντα τοις εκατό (50%).

7. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παραπάνω παραγράφων, για τις παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος ισχύουν οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται στα προεδρικά διατάγματα 243/1987 και 244/1987.

8. Οι διατάξεις των περιπτώσεων α', β' και ιε' της παρ. 6 του άρθρου 8 των προεδρικών διαταγμάτων 243/1987 και 244/1987 καταργούνται.

Άρθρο 9

Εκτέλεση πειθαρχικής απόφασης

Η πειθαρχική απόφαση εκτελείται μέσα σε δύο (2) μήνες από την κοινοποίησή της, με επιμέλεια του Πειθαρχικού Συμβουλίου, στην αρμόδια υπηρεσία της Περιφέρειας.

Άρθρο 10

Παραγραφή πειθαρχικών παραπτώματων και ποινών

1. Τα πειθαρχικά παραπτώματα παραγράφονται εφόσον παρέλθουν τρία (3) έτη από την ημέρα που διαπράχθηκαν.

2. Πειθαρχικό παράπτωμα που αποτελεί συγχρόνως και ποινικό αδίκημα, δεν παραγράφεται πριν από την εξάλειψη του αξιόποινου του τελευταίου.

3. Πειθαρχικά παραπτώματα, που έχουν τελεστεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος και για τα οποία έχουν παρέλθει τρία (3) έτη από την ημέρα σύσταξης της έκθεσης βεβαίωσης χωρίς να έχει εκδοθεί πειθαρχική απόφαση, παραγράφονται.

Άρθρο 11

1. Συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών γνωμοδοτική επταμελής διαρκής Επιτροπή για θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Έργο της Επιτροπής είναι η υποβολή προτάσεων για την αναμόρφωση των διατάξεων που ρυθμίζουν τη λειτουργία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και η εισήγηση για την κατάρτιση του Κανονισμού Λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, των υποχρεώσεων των ιδιοκτητών, εκμεταλλευτών και των οδηγών κατά τη λειτουργία αυτών για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, των κανόνων ευπρεπούς εμφάνισης και των προσόντων των οδηγών, την αναμόρφωση του πλαισίου για την απόκτηση της ειδικής άδειας, την κατάσταση των οχημάτων και τις προϋποθέσεις διάθεσης αυτών για την εκτέλεση μεταφορικού έργου, τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται για την παράβαση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τις παραπάνω διατάξεις, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα που δεν ρυθμίζεται με την υφιστάμενη νομοθεσία.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται ο πρόεδρος, τα μέλη της Επιτροπής, που θα πρέπει να είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους με τουλάχιστον εμπειρία άνω της δεκαετίας σε θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, καθώς και ο γραμματέας με τον αναπληρωτή του και καθορίζεται και ο τρόπος λειτουργίας της

Επιτροπής.

3. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα, τηλεφωνικό κέντρο και υπηρεσία σύντομων γραπτών μηνυμάτων (sms) παραπόνων και καταγγελιών των επιβατών για παραβάσεις του παρόντος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με τον τρόπο λειτουργίας του κεντρικού ηλεκτρονικού συστήματος, του τηλεφωνικού κέντρου και της υπηρεσίας σύντομων γραπτών μηνυμάτων (sms), καθώς και η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην ευθύνη της οποίας θα υπαχθεί και θα λειτουργεί. Μέχρι την έκδοση της απόφασης του προηγούμενου εδαφίου, ως αρμόδια υπηρεσία για τη διαχείριση καταγγελιών και παραπόνων των επιβατών για παραβίαση διατάξεων του παρόντος ορίζεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 12

Ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση μεταφοράς επιβατών με οχήματα Ε.Δ.Χ.

1. Πέραν των δικαιούχων μεταφοράς επιβατών με οχήματα δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.), σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 και επ. του ν. 4070/2012, φυσικά ή νομικά πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών με όχημα Ε.Δ.Χ., λογίζεται ότι ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών εάν: (α) επηρεάζουν την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς αμέσως ή έμμεσα δια της παροχής παράνομων εκπαιδύσεων ή επιδοτήσεων κομίστρου ή άλλων τρόπων διαμόρφωσης του τελικά καταβαλλόμενου ποσού από τον καταναλωτή ή (β) επηρεάζουν τις κρίσιμες πτυχές της υπηρεσίας μεταφοράς, θέτοντας προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν τα αυτοκίνητα, πέραν των νομίμων. Στην περίπτωση αυτή, η παροχή υπηρεσίας διαμεσολάβησης, η οποία έχει ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, ασκείται κατόπιν άδειας, σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις της παραγράφου 2.

Δεν απαιτείται η άδεια της παραγράφου 2 για την παροχή υπηρεσιών διαμεσολάβησης, οι οποίες δεν έχουν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών σύμφωνα με τα ανωτέρω.

2. Για τη χορήγηση άδειας ο φορέας ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης υποβάλλει ηλεκτρονικά στην αρμόδια Διεύθυνση επιβατικών μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην ελληνική γλώσσα ή σε επίσημη μετάφραση τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού ή νομικού προσώπου. Αν ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομοποιητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του. Σε περίπτωση αίτησης νομικού προσώπου, που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ορίζεται με την αίτηση αντικείμενος και αναπληρωτής του, που κατοικεί ή εδρεύει στη χώρα και δηλώνονται τα εξής στοιχεία του: ονοματεπώνυμο/επωνυμία, Α.Δ.Τ., Α.Φ.Μ., Δ.Ο.Υ., διεύθυνση και τηλέφωνα επικοινωνίας. Σε περίπτωση θανάτου του αντικείμενου, αυτός αντικαθίσταται εντός δύο (2) μηνών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Αν νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης του.

Σε περίπτωση αίτησης φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε θα ιδρύει εταιρεία με έδρα την Ελλάδα δια της οποίας θα υποβάλλεται η αίτηση και θα ασκεί τη δραστηριότητα είτε θα ιδρύει υποκατάστημα. Αν ιδρύει υποκατάστημα, ορίζεται υπεύθυνος άσκησης της δραστηριότητας διαμεσολάβησης στην Ελλάδα, ο οποίος ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον με το φορέα διαμεσολάβησης για κάθε ευθύνη του τελευταίου, που προκύπτει με βάση τις διατάξεις του παρόντος και της φορολογικής νομοθεσίας. Σε περί-

πτωση θανάτου του υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας, αυτός αντικαθίσταται εντός δεκαπέντε (15) ημερών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Αν νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα δια της οποίας ασκείται η δραστηριότητα ή για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας του υποκαταστήματος.

β) Παράβολο Δημοσίου χιλίων (1.000) ευρώ.

γ) Αν, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2472/1997 (Α'50), γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων, κατά την υπηρεσία διαμεσολάβησης, επικυρωμένο αντίγραφο της έγγραφης γνωστοποίησης από τον υπεύθυνο επεξεργασίας προς την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων για τη σύσταση και λειτουργία αρχείου ή την έναρξη της επεξεργασίας και, αν γίνεται επεξεργασία ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας της Αρχής Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Αν δεν γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων ή ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων ο αιτών υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση για αυτό. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της παρούσας περίπτωσης, όπως όταν, παρότι γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων ή ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, έχει δηλωθεί από τον αιτούντα το αντίθετο, επιβάλλεται η αφαίρεση της άδειας για δύο (2) έτη.

3. Αρμόδια υπηρεσία της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών οφείλει εντός τριάντα (30) ημερών να εκδώσει την άδεια. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας τεκμαίρεται ως εκδοθείσα η άδεια. Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση μέσα στην ανωτέρω προθεσμία συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή σε βάρος τους ίση με τις αποδοχές τριών (3) μηνών.

4. Μέχρι την έκδοση των αναγκαίων πράξεων για την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διαδικασίας αδειοδότησης αυτή διεξάγεται εγγράφως.

5. Οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2 χωρίς υπαίτια καθυστέρηση υποχρεούνται να καταχωρούν στο Μητρώο της παραγράφου 10, τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης όπως εκάστοτε ισχύουν, τα στοιχεία των ιδιοκτητών ή των οδηγών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων, εφόσον είναι αυτοί οι χρήστες, που κάνουν αποδεκτούς τους ανωτέρω όρους, τις άδειες κυκλοφορίας των Ε.Δ.Χ. οχημάτων και τις ειδικές άδειες οδήγησης των οδηγών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων. Εναλλακτικά αντί των στοιχείων των ιδιοκτητών ή των οδηγών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων, εφόσον είναι αυτοί οι χρήστες, που κάνουν αποδεκτούς τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης και των παραπάνω όρων, όπως εκάστοτε ισχύουν, επιτρέπεται η καταχώριση οποιουδήποτε τύπου σύμβασης μεταξύ των παραπάνω προσώπων και του φορέα διαμεσολάβησης. Αν η σύμβαση για τη χρήση της υπηρεσίας διαμεσολάβησης καταρτίζεται από τους οδηγούς καταχωρούνται και τα στοιχεία των ιδιοκτητών των οχημάτων. Η καταχώριση των στοιχείων γίνεται ανά Ε.Δ.Χ. όχημα.

6.α) Αν δεν αντικατασταθεί εμπρόθεσμα ο αντίκλητος που αποβίωσε, σύμφωνα με την παράγραφο 2, επιβάλλεται στο φορέα ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης πρόστιμο ποσού χιλίων (1.000) ευρώ.

Αν δεν αντικατασταθεί εμπρόθεσμα ο υπεύθυνος άσκησης δραστηριότητας, σύμφωνα με την παράγραφο 2, αναστέλλεται η ισχύς της άδειας και εφαρμόζεται η παράγραφος 7 μέχρι τον ορισμό νέου υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας.

β) Σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας της εταιρείας ή του υποκαταστήματος στη χώρα, φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανακαλείται η άδεια της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 7.

γ) Για τη μη καταχώριση της άδειας κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. οχήματος ή της ειδικής άδειας οδήγησης οδηγού, επιβάλλεται την πρώτη φορά πρόστιμο πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ, τη δεύτερη φορά πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) μήνες και την τέταρτη φορά

ανάκληση της άδειας για δύο (2) χρόνια. Για τις λοιπές παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος, καθώς και των διατάξεων που καθορίζουν το πλαίσιο διαμόρφωσης της τιμής της υπηρεσίας της μεταφοράς, διατυπώνεται την πρώτη φορά σύσταση στο φορέα διαμεσολάβησης, τη δεύτερη φορά επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά πρόστιμο είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ, την τέταρτη φορά πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ και την πέμπτη φορά ανάκληση της άδειας της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 7, καθώς και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και να λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

δ) Στον οδηγό του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που συμβάλλεται με φορέα διαμεσολάβησης του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 και στερείται ειδικής άδειας οδήγησης, επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης για δύο (2) χρόνια.

ε) Στον κύριο του Ε.Δ.Χ. οχήματος που εκτελεί παρανόμως έργο σε συνεργασία με φορέα διαμεσολάβησης, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ανερχόμενο σε πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής το ποσό διπλασιάζεται.

στ) Σε περίπτωση λειτουργίας φορέα διαμεσολάβησης χωρίς την άδεια της παραγράφου 2, παρότι όφειλε να αδειοδοτηθεί, επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, εφαρμόζεται η παράγραφος 7 και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και να λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

Τα άνω ποσά βεβαιώνονται, κατά την οικεία νομοθεσία, παραχρήμα στο δημόσιο ταμείο σε ειδικό κωδικό για τις δράσεις οδικής ασφάλειας και ηλεκτρονικών συστημάτων.

Τα παραπάνω πρόστιμα και κυρώσεις επιβάλλονται από την υπηρεσία που εκδίδει την άδεια μετά από ακρόαση του εμπλεκόμενου προσώπου.

7. Ειδικά, σε περίπτωση λειτουργίας άνευ αδειάς φορέα διαμεσολάβησης, ο οποίος όφειλε να λάβει τη άδεια της παραγράφου 2, η αρμόδια υπηρεσία κοινοποιεί τη σχετική απόφαση επιβολής προστίμου ή άλλης κύρωσης προς την υπηρεσία δώξης ηλεκτρονικού εγκλήματος, για τη διεκπεραίωση της διακοπής λειτουργίας τυχόν διαδικτυακού ιστότοπου του φορέα και κάθε είδους εφαρμογών σε κινητά τηλέφωνα, ηλεκτρονικούς υπολογιστές και άλλα μέσα.

8. Τα Ε.Δ.Χ. οχήματα, με τα οποία παρέχονται οι υπηρεσίες μεταφοράς κατόπιν διαμεσολάβησης φορέα που έχει λάβει άδεια, σύμφωνα με την παράγραφο 2, φέρουν διακριτικό γνώρισμα σε εμφανές σημείο στο εσωτερικό και στο εξωτερικό του Ε.Δ.Χ. οχήματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι λεπτομέρειες σχετικά με το διακριτικό γνώρισμα του προηγούμενου εδαφίου.

9. Εφόσον η μεταφορά διενεργείται εντός της ελληνικής επικράτειας τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης φορολογούνται με βάση την κείμενη φορολογική νομοθεσία. Οι φορείς διαμεσολάβησης εκδίδουν διαφορετικά φορολογικά στοιχεία προς τον καταναλωτή και διαφορετικά προς τους οδηγούς και τους ιδιοκτήτες των οχημάτων.

10. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ηλεκτρονικό μητρώο, στο οποίο τηρούνται, επιπλέον των αναφερομένων στην παράγραφο 5, και τα παρακάτω στοιχεία:

α) Οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2, και οι αντίκλητοι τους στις περιπτώσεις που απαιτείται.

β) Οι ανακλητικές πράξεις των αδειών διαμεσολάβησης και οι πράξεις διαπίστωσης των παραβάσεων και επιβολής του προστίμου και των λοιπών κυρώσεων.

11. Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα και με τις οικείες διατάξεις του ν. 4512/2018 (Α' 5), είναι επιπλέον των οριζόμενων με βάση την υφιστάμενη κατά την ψήφιση του παρόντος νομοθεσία και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και κάθε άλλο όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το

οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Τα αρμόδια όργανα ελέγχου επιτρέπεται να συνδέονται και να έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων των φορέων διαμεσολάβησης, αναφορικά με τα εκτελούμενα δρομολόγια, με τηρήρηση της νομοθεσίας για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

12. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας αδειοδότησης του παρόντος, την ίδρυση και λειτουργία του Μητρώου της παραγράφου 10, καθώς και το ύψος των ποινών της παραγράφου 7 του παρόντος. Με την παραπάνω απόφαση καθορίζεται ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του Μητρώου της παραγράφου 11, από την οποία τίθεται σε ισχύ και η παράγραφος 5.

13. Φορέας διαμεσολάβησης που έχει ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος, καθώς και τις διατάξεις της παραγράφου 1 του επόμενου άρθρου πρέπει να αδειοδοτείται σύμφωνα με τις διατάξεις και των δύο άρθρων.

14. Οι άδειες του παρόντος είναι αμεταβίβαστες.

Άρθρο 13

Ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση για την ενοικίαση Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό

1. Φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που παρέχουν υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για την ενοικίαση, σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου Η.2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 και των κατ' εξουσιοδότησή της κανονιστικών πράξεων, Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό, λογίζεται ότι ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, εφόσον ασκούν αποφασιστική επιρροή επί των όρων παροχής της υπηρεσίας από τους οδηγούς. Ειδικότερα, ασκούν αποφασιστική επιρροή εάν: (α) καθορίζουν την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς αμέσως ή έμμεσα δια της παροχής εκπαιδύσεων ή άλλων τρόπων διαμόρφωσης του τελικά καταβαλλόμενου ποσού από τον καταναλωτή και (β) καθορίζουν τις κρίσιμες πτυχές της υπηρεσίας μεταφοράς, θέτοντας προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν τα αυστηρότητα, πέραν των νομίμων. Στην περίπτωση αυτή, η παροχή υπηρεσίας διαμεσολάβησης, η οποία έχει ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, ασκείται κατόπιν άδειας, σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις της παραγράφου 2.

Δεν απαιτείται η άδεια της παραγράφου 2 για την παροχή υπηρεσιών διαμεσολάβησης, οι οποίες δεν έχουν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, σύμφωνα με τα ανωτέρω.

2. Για τη χορήγηση άδειας ο φορέας υπηρεσίας ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης, ως ανωτέρω περιγράφεται, υποβάλλει ηλεκτρονικά στην αρμόδια Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην ελληνική γλώσσα ή σε επίσημη μετάφραση τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού ή νομικού προσώπου. Αν ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομοπονητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του. Αν ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ορίζεται με την αίτηση αντίκλητος και αναπληρωτής του, που κατοικεί ή εδρεύει στη χώρα και δηλώνονται τα εξής στοιχεία του: ονοματεπώνυμο/επωνυμία, Α.Δ.Τ., Α.Φ.Μ., Δ.Ο.Υ., διεύθυνση και τηλέφωνα επικοινωνίας. Σε περίπτωση θανάτου του αντικλήτου αυτός αντικαθίσταται εντός δύο (2) μηνών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Αν νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης του.

Σε περίπτωση αίτησης φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε θα ιδρύει εταιρεία με έδρα την Ελλάδα δια της οποίας θα υποβάλλεται η αίτηση και

θα ασκεί τη δραστηριότητα είτε θα ιδρύει υποκατάστημα. Αν ιδρύει υποκατάστημα, ορίζεται υπεύθυνος άσκησης της δραστηριότητας διαμεσολάβησης στην Ελλάδα, ο οποίος ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον με το φορέα διαμεσολάβησης για κάθε ευθύνη του τελευταίου, που προκύπτει με βάση τις διατάξεις του παρόντος και της φορολογικής νομοθεσίας. Σε περίπτωση θανάτου του υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας αυτός αντικαθίσταται εντός δεκαπέντε (15) ημερών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Αν νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα δια της οποίας ασκείται η δραστηριότητα ή για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας του υποκαταστήματος.

β) Παράβολο Δημοσίου χιλίων (1.000) ευρώ.

γ) Αν, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2472/1997 (Α' 50), γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων, κατά την υπηρεσία διαμεσολάβησης, επικυρωμένο αντίγραφο της έγγραφης γνωστοποίησης από τον υπεύθυνο επεξεργασίας προς την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων για τη σύσταση και λειτουργία αρχείου ή την έναρξη της επεξεργασίας και, αν γίνεται επεξεργασία ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας της Αρχής Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Αν δεν γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων ή ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων ο αιτών υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση για αυτό. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της παρούσας περίπτωσης, όπως όταν, παρότι γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων ή ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, έχει δηλωθεί από τον αιτούντα το αντίθετο, επιβάλλεται η αφαίρεση της άδειας για δύο (2) έτη.

3. Η αρμόδια υπηρεσία οφείλει εντός τριάντα (30) ημερών να εκδώσει την άδεια. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας τεκμαίρεται ως εκδοθείσα η άδεια. Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση μέσα στην ανωτέρω προθεσμία συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα των υπαίτων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή σε βάρος τους ίση με τις αποδοχές τριών (3) μηνών.

4. Μέχρι την έκδοση των αναγκαιών πράξεων για την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διαδικασίας αδειοδότησης αυτή διεξάγεται εγγράφως.

5. Οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2, χωρίς υπαίτια καθυστέρηση υποχρεούνται να καταχωρούν στο Μητρώο της παραγράφου 10 τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης, όπως εκάστοτε ισχύουν, τις άδειες κυκλοφορίας των Ε.Ι.Χ. οχημάτων, τα στοιχεία των εκμισθωτών των Ε.Ι.Χ. οχημάτων και των οδηγών τους, που τους κάνουν αποδεκτούς. Εναλλακτικά, αντί των στοιχείων των εκμισθωτών των Ε.Ι.Χ. οχημάτων, που κάνουν αποδεκτούς τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης και των παραπάνω όρων, επιτρέπεται η καταχώριση οποιουδήποτε τύπου σύμβασης μεταξύ των παραπάνω προσώπων και του φορέα διαμεσολάβησης. Η καταχώριση των στοιχείων γίνεται ανά Ε.Ι.Χ. όχημα.

6.α) Αν δεν αντικατασταθεί εμπρόθεσμα ο αντίκλητος που αποβίωσε, σύμφωνα με την παράγραφο 2, επιβάλλεται στο φορέα ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης πρόστιμο ποσού χιλίων (1.000) ευρώ.

Αν δεν αντικατασταθεί εμπρόθεσμα ο υπεύθυνος άσκησης δραστηριότητας που αποβίωσε, σύμφωνα με την παράγραφο 2, αναστέλλεται η ισχύς της άδειας και εφαρμόζεται η παράγραφος 7 μέχρι τον ορισμό νέου υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας.

β) Σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας της εταιρείας ή του υποκαταστήματος στη χώρα, φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανακαλείται η άδεια της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 7.

γ) Για τη μη καταχώριση της άδειας κυκλοφορίας Ε.Ι.Χ. οχήματος ή της άδειας οδήγησης οδηγού, που προβλέπονται από τις διατάξεις του παρόντος, επιβάλλεται την πρώτη φορά πρόστιμο πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ, τη δεύτερη φορά πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά ανάκληση της

άδειας για δύο (2) μήνες και την τέταρτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) χρόνια. Για τις λοιπές παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος, καθώς και των διατάξεων που καθορίζουν το πλαίσιο διαμόρφωσης της τιμής της υπηρεσίας της μεταφοράς, διατυπώνεται την πρώτη φορά σύσταση στο φορέα διαμεσολάβησης, τη δεύτερη φορά επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά πρόστιμο είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ, την τέταρτη φορά πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ και την πέμπτη φορά ανάκληση της άδειας της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 7, καθώς και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

δ) Στον οδηγό του Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτου που συμβάλλεται με φορέα διαμεσολάβησης του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 και στερείται ειδικής άδειας οδήγησης επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης έως δύο (2) χρόνια.

ε) Στον εκμισθωτή του Ε.Ι.Χ. οχήματος, που εκτελεί παρανόμως έργο σε συνεργασία με φορέα διαμεσολάβησης επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ανερχόμενο σε πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ ανά όχημα. Σε περίπτωση υποτροπής το ποσό διπλασιάζεται.

στ) Σε περίπτωση λειτουργίας φορέα διαμεσολάβησης χωρίς την άδεια της παραγράφου 2, παρότι όφειλε να αδειοδοτηθεί, επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, εφαρμόζεται η παράγραφος 7 και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

Τα άνω ποσά βεβαιώνονται, κατά την οικεία νομοθεσία, παραχρήμα στο δημόσιο ταμείο σε ειδικό κωδικό για τις δράσεις οδικής ασφάλειας και ηλεκτρονικών συστημάτων.

Τα παραπάνω πρόστιμα και κυρώσεις επιβάλλονται από την υπηρεσία που εκδίδει την άδεια μετά από ακρόαση του εμπλεκόμενου προσώπου.

7. Σε περίπτωση λειτουργίας του φορέα άνευ αδείας, η αρμόδια υπηρεσία κοινοποιεί τη σχετική απόφαση επιβολής προστίμου ή άλλης κύρωσης προς την υπηρεσία δώξης ηλεκτρονικού εγγλήματος, για τη διεκπεραίωση της διακοπής λειτουργίας τυχόν διαδικτυακού ιστότοπου του φορέα και κάθε είδους εφαρμογών σε κινητά τηλέφωνα, ηλεκτρονικούς υπολογιστές και άλλα μέσα.

8. Τα οχήματα, με τα οποία παρέχονται οι παραπάνω υπηρεσίες κατόπιν διαμεσολάβησης φορέα, που έχει λάβει άδεια σύμφωνα με την παράγραφο 2, φέρουν διακριτικό γνώρισμα σε εμφανές σημείο στο εσωτερικό και στο εξωτερικό του Ε.Ι.Χ. οχήματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι λεπτομέρειες σχετικά με το διακριτικό γνώρισμα του προηγούμενου εδαφίου.

9. Εφόσον η εκτέλεση του αντικειμένου της μίσθωσης διενεργείται εντός της ελληνικής επικράτειας τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης φορολογούνται με βάση την κείμενη φορολογική νομοθεσία. Οι φορείς διαμεσολάβησης εκδίδουν διαφορετικά φορολογικά στοιχεία προς τον καταναλωτή και διαφορετικά προς τους εκμισθωτές Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό ή/και τους οδηγούς ή/και τους ιδιοκτήτες των οχημάτων.

10. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ηλεκτρονικό μητρώο, στο οποίο τηρούνται, επιπλέον των αναφερόμενων στην παράγραφο 5, και τα παρακάτω στοιχεία:

α) Οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2 και οι αντίκλητοί τους στις περιπτώσεις που απαιτείται.

β) Οι ανακλητικές πράξεις των αδειών διαμεσολάβησης και οι πράξεις διαπίστωσης των παραβάσεων και επιβολής του προστίμου και των λοιπών κυρώσεων.

11. Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των παραπάνω διατάξεων, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα και με τις οικείες διατάξεις του ν. 4512/2018 (Α' 5), είναι επιπλέον των οριζόμενων με βάση την υφιστάμενη κατά την ψήφιση του παρόντος νομοθεσία και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και κάθε άλλο όρ-

γανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Τα αρμόδια όργανα ελέγχου επιτρέπεται να συνδέονται και να έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων των φορέων διαμεσολάβησης αναφορικά με τα εκτελούμενα δρομολόγια με τήρηση της νομοθεσίας για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

12. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας αδειοδότησης του παρόντος, την ίδρυση και λειτουργία του Μητρώου της παραγράφου 10, καθώς και το ύψος των ποινών της παραγράφου 6 του παρόντος. Με την παραπάνω απόφαση καθορίζεται ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του Μητρώου της παραγράφου 10, από την οποία τίθεται σε ισχύ και η παράγραφος 5.

13. Οι άδειες του παρόντος είναι αμεταβίβαστες.

Άρθρο 14

Ρυθμίσεις θεμάτων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. Η περίπτωση α' της παρ. 1 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (Α' 82) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Ε.Δ.Χ. πέντε (5) θέσεων ή πολυμορφικά (ενός όγκου), με μετρητή (ΤΑΞΙ). Τα πολυμορφικά (ενός όγκου) ΤΑΞΙ εφόσον μπορούν να μεταφέρουν αναπηρικό αμαξίδιο πρέπει να έχουν στα εξαρτήματα ράμπα και υποχρεωτικά ιμάντες στήριξης και ασφάλειας του αμαξιδίου, καθώς και οποιοδήποτε τεχνικό μέσο διευκολύνει την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία στο όχημα ταξί και επιτρέπεται να διενεργούν μεταφορά ατόμων με αναπηρία.»

2. α. Στην παρ. 3 του άρθρου 83 του ν. 4070/2012 η φράση «Με απόφαση του οικείου Περιφερειακού Συμβουλίου, η οποία εκδίδεται εντός δύο (2) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου» αντικαθίσταται από τη φράση «Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση του αρμόδιου Περιφερειακού Συμβουλίου, στην οποία αναφέρονται υποχρεωτικά οι προηγούμενες μεταβολές των εδρών επιτρέπεται να».

β. Στην παρ. 3 του άρθρου 84 του ν. 4070/2012 μετά τη φράση «σε διαφορετικές Περιφερειακές ενότητες αυτής» προστίθεται η φράση «ή εντός της ίδιας Περιφερειακής ενότητας».

3. Στο τέλος του πέμπτου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 85 του ν. 4070/2012 προστίθεται η φράση «Στις διανυκτερεύσεις αυτές δεν περιλαμβάνονται όσες οφείλονται σε έκτακτα γεγονότα, όπως εισροές μεταναστών, σεισμοί κ.λπ.»

4. Στην παρ. 2α του άρθρου 85 του ν. 4070/2012 ο αριθμός «250» αντικαθίσταται από τον αριθμό «335» και η φράση «δύνανται να χορηγείται μία άδεια Επιβατηγού Αυτοκινήτου Δημοσίας Χρήσης» από τη φράση «επιτρέπεται να χορηγούνται δύο άδειες Επιβατηγών Αυτοκινήτων Δημοσίας Χρήσης».

5. Αναστέλλεται η ισχύς των περιπτώσεων α' και β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών με αναδρομική ισχύ δύο (2) ετών.

6. Η περίπτωση δ' της παρ. 1 του άρθρου 92 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. Να έχουν ενιαίο χρωματισμό σε ολόκληρη την επικράτεια, ο οποίος καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.»

7. Στην περίπτωση α' της παρ. 4 του άρθρου 105 του ν. 4070/2012 μετά τη φράση «με το Δημόσιο ή με Ν.Π.Δ.Δ.» προστίθεται η φράση «ή με Ν.Π.Ι.Δ.».

8. Η παρ. 2 του άρθρου 106 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Η διαδικασία εκδόσεως νέων αδειών διενεργείται σε όλες τις περιφέρειες της Ελληνικής Επικράτειας ανά δύο (2) χρόνια, ήτοι κάθε δεύτερο έτος από την προηγούμενη διαδικασία υπό την προϋπόθεση προηγούμενης έκδοσης από τον εκάστοτε Περιφερειάρχη της αποφάσεως του άρθρου 85 του παρόντος.»

Άρθρο 15

Η περίπτωση στ' της παρ. 2 του άρθρου 14 του π.δ. 243/1987 (Α' 104) και του π.δ. 244/1987 (Α' 104) τροποποιείται ως εξής:

«στ) Να είναι τουλάχιστον είκοσι (20) ετών με διετή εμπειρία.»

Άρθρο 16

1. Κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης επιβάλλεται η στάση Ε.Δ.Χ. - Ταξί, για την επιβίβαση ή αποβίβαση ατόμων με εμφανείς βαριές κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα. Σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσης της διάταξης του προηγούμενου εδαφίου επιβάλλεται στον οδηγό του οχήματος πρόστιμο ποσού δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής εντός τριών (3) ετών ανακαλείται η επαγγελματική-ειδική άδεια οδήγησης του οδηγού του οχήματος για έξι (6) μήνες.

2. Αν φορέας διαμεσολάβησης ή Ε.Δ.Χ. όχημα συνδεδεμένο με αυτόν αρνηθούν την κατάρτιση σύμβασης με άτομο με εμφανείς βαριές κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα επιβάλλεται η αφαίρεση της άδειας για δύο (2) έτη και απαγορεύεται τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ίδρυσαν το φορέα διαμεσολάβησης να ιδρύσουν άλλον φορέα διαμεσολάβησης είτε αμέσως είτε δια συγγενών μέχρι β' βαθμού είτε δια νομικών προσώπων, στα οποία ορίζουν ή ελέγχουν τη διοίκηση ή κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου. Στην παραπάνω απαγόρευση υπόκεινται και τα μέλη διοίκησης του νομικού προσώπου ή τα πρόσωπα που κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου της εταιρείας.

Άρθρο 17

Στο βασικό ή κύριο οδικό δίκτυο των πρωτευουσών των περιφερειακών ενότητων οι Δήμοι υποχρεούνται να καθορίσουν θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) και αποεπιβίβασης για τα Ε.Δ.Χ. - Ταξί εντός δεκαοκτώ (18) μηνών. Ως αρμόδιοι φορείς για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ορίζονται ο ΟΑΣΑ και ο ΟΣΕΑ αντίστοιχα, μετά από γνώμη των αρμόδιων Δήμων. Η παραπάνω προθεσμία για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ορίζεται σε δύο (2) χρόνια.

Η μέγιστη απόσταση των καθοριζόμενων, με βάση τα παραπάνω εδάφια, θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) ορίζεται σε 2,5 χλμ. και των θέσεων αποεπιβίβασης σε 150 μέτρα. Σε περίπτωση τεχνικών κωλυμάτων επιτρέπεται, μετά από τεκμηριωμένη με βάση μελέτη εισήγηση του Δήμου ή του αρμόδιου φορέα και έγκριση της αρμόδιας υπηρεσίας της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, να υπάρξει απόκλιση αναφορικά με τη μέγιστη απόσταση ή και τη χωροθέτηση των θέσεων.

Αν δεν καθοριστούν οι ως άνω θέσεις, επιβάλλεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, για κάθε έτος που παρέρχεται άπρακτο, πρόστιμο ποσού πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ στους παραπάνω φορείς και στους Δήμους με πληθυσμό έως 20.000 άτομα, εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ, στους δήμους με πληθυσμό από 20.001 έως 100.000 άτομα και διακόσιες χιλιάδες (200.000) ευρώ στις υπόλοιπες περιπτώσεις.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται να καθορίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, καθώς και για τη διαδικασία επιβολής του παραπάνω προστίμου.

Άρθρο 18 Μητρώο

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ψηφιακό Μητρώο Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό, στο οποίο καταχωρούνται και τηρούνται όλα τα στοιχεία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και των Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό και των οδηγών τους, των φορέων που παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης, οι οποίες ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13, των σχετικών συμβάσεων και των στοιχείων κυκλοφορίας ενός εκάστου των συμβεβλημένων οχημάτων με τους ως άνω φορείς ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης. Το παραπάνω Ψηφιακό Μητρώο είναι διασυνδεδεμένο με τα προβλεπόμενα

στα άρθρα 86 και 96 του ν. 4070/2012 Μητρώα και αντλεί αυτόματα κάθε δεδομένο, που εισάγεται σε αυτά. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση του ανωτέρω ψηφιακού Μητρώου.

Άρθρο 19

1. Σε περίπτωση μεταβίβασης ολόκληρου ή ιδανικού μεριδίου Επιβατικού Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχήματος εκδίδεται από την αρμόδια αρχή νέα άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. για το όχημα αυτό, στην οποία απεικονίζεται η νέα κατάσταση κυριότητας του οχήματος. Για την έκδοση της νέας άδειας κυκλοφορίας, εκτός των ήδη προβλεπόμενων όρων και προϋποθέσεων από το ν.δ. 1146/1972 (Α' 64), το β.δ. 109/1973 (Α' 33) και το άρθρο 102 του ν. 4070/2012 (Α' 82), προσκομίζεται απαραίτητα δήλωση του πωλητή του οχήματος, βέβαιης χρονολογίας και γνησιότητας υπογραφής, στην οποία αναφέρεται ρητώς το συνολικό τίμημα μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα και ότι το συνολικό αυτό τίμημα έχει εξοφληθεί εξ ολοκλήρου.

2. Σε περίπτωση που έχει εξοφληθεί μέρος του συνολικού τιμήματος μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, τίθεται παρακράτηση κυριότητας στην κατάλληλη θέση στο βιβλιário μεταβολών και κυριότητας και κατοχής του οχήματος και εκδίδεται η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος με παρακράτηση κυριότητας. Η παρακράτηση κυριότητας αίρεται με την προσκόμιση στην αρμόδια αρχή δήλωσης του πωλητή του οχήματος, βέβαιης χρονολογίας και γνησιότητας υπογραφής, ότι το συνολικό τίμημα μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, έχει εξοφληθεί εξ ολοκλήρου.

3. Με μονομερή δήλωση του πωλητή του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, ότι ο αγοραστής παραβίασε την κατατεθειμένη σύμβαση μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, η αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας θέτει προθεσμία πέντε (5) εργάσιμων ημερών προς τον αγοραστή, η οποία του κοινοποιείται με απόδειξη, για να προσκομίσει απόδειξη ή δήλωση πλήρους εξόφλησης του συνολικού τιμήματος που προβλέπεται στη σύμβαση μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, με βέβαιη χρονολογία και γνησιότητα υπογραφής του πωλητή του οχήματος. Εφόσον δεν προσκομισθεί η παραπάνω απόδειξη ή δήλωση από τον αγοραστή, η αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας προβαίνει στη μεταβίβαση του οχήματος μετά του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα και εκδίδει άδεια κυκλοφορίας αυτού στο όνομα του πωλητή, καθόσον μετά την άπρακτη παρέλευση της τεθείσας προθεσμίας έχει χαθεί κάθε δικαίωμα του αγοραστή επί του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα. Η αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας ενημερώνει εγγράφως την οικεία Δ.Ο.Υ. του αγοραστή και του πωλητή για την ανωτέρω διοικητική πράξη μεταβίβασης του Ε.Δ.Χ. οχήματος.

4. Επιτρέπεται ο αποχαρκτηρισμός Ε.Δ.Χ. οχήματος, στην άδεια κυκλοφορίας του οποίου έχει τεθεί παρακράτηση κυριότητας, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου και η θέση σε κυκλοφορία νέου οχήματος σε αντικατάσταση αυτού, μόνον εφόσον προσκομισθεί στην αρμόδια αρχή δήλωση του πωλητή του οχήματος, βέβαιης χρονολογίας και γνησιότητας υπογραφής, ότι συναινεί ρητά στην πραγματοποίηση της ως άνω διαδικασίας αποχαρκτηρισμού του Ε.Δ.Χ. οχήματος. Στην περίπτωση αυτή τίθεται παρακράτηση κυριότητας και για το νέο όχημα στην κατάλληλη θέση στο βιβλιário μεταβολών και κυριότητας και κατοχής του οχήματος και εκδίδεται η άδεια κυκλοφορίας του νέου οχήματος με παρακράτηση κυριότητας. Η παρακράτηση κυριότητας αίρεται με την προσκόμιση στην αρμόδια αρχή δήλωσης του πωλητή του οχήματος, βέβαιης χρονολογίας και γνησιότητας υπογραφής, ότι το συνολικό τίμημα μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος

χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, έχει εξοφληθεί εξ ολοκλήρου.

Άρθρο 20

1. Η σύμβαση ενοικίασης, σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου Η.2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 και των κατ' εξουσιοδότησή της κανονιστικών πράξεων, Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό, και για οποιοδήποτε Ε.Ι.Χ. με οδηγό, περιλαμβάνει με ποινή ακυρότητας τα στοιχεία του εκμισθωτή, του μισθωτή, του οδηγού, της ημερομηνίας και της ώρας κατάρτισής της, της ημερομηνίας και της ώρας έναρξης και λήξης της, του τιμήματος της μίσθωσης. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ψηφιακό μητρώο συμβάσεων, στο οποίο καταχωρούνται, μέσω ηλεκτρονικής εφαρμογής, πριν την έναρξή τους, με ευθύνη των εκμισθωτών ή σε περίπτωση διαμεσολάβησης και των φορέων διαμεσολάβησης, όλα τα στοιχεία των παραπάνω συμβάσεων. Στο παραπάνω μητρώο έχουν πρόσβαση οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού. Σε περίπτωση παράβασης των υποχρεώσεων, που προβλέπονται με τις διατάξεις των δύο προηγούμενων εδαφίων, επιβάλλεται στον εκμισθωτή απαγόρευση κατάρτισης σύμβασης εκμίσθωσης με οδηγό Επιβατηγού Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτου (Ε.Ι.Χ.) για χρονικό διάστημα τριών (3) μηνών και σε περίπτωση υποτροπής για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών. Για την επιβολή της κύρωσης ενημερώνεται αμέσως το παραπάνω Μητρώο.

2. Σε περίπτωση λύσης με οποιονδήποτε τρόπο της σύμβασης προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειας της υποβάλλεται, με ευθύνη του εκμισθωτή, εντός 30 λεπτών, εκτός αν συντρέχει περίπτωση ανωτέρας βίας ή αποδεδειγμένης αδυναμίας προς τούτο και για όσο αυτή διαρκεί, ηλεκτρονική γνωστοποίησή της στην αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών και απαγορεύεται η σύναψη νέας σύμβασης για το χρονικό διάστημα, που απομένει μέχρι τη συμπλήρωση της ελάχιστης διάρκειας της λυθείσας σύμβασης. Σε περίπτωση λύσεως σε διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών δύο (2) ή περισσότερων συμβάσεων προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειάς τους, ελέγχονται όλες οι συμβάσεις της παραγράφου 1, λαμβανομένου υπόψη και κάθε άλλου στοιχείου και δεδομένου, όπως τα στοιχεία της εταιρείας, για να διαπιστωθεί αν οι συμβάσεις λύθηκαν με σκοπό την παροχή μεταφορικού έργου ή την καταστρατήγηση των διατάξεων του άρθρου 19 και όχι στο πλαίσιο της άσκησης δραστηριότητας της εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό. Σε περίπτωση παράβασης των προηγούμενων εδαφίων επιβάλλονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή άλλο οριζόμενο από αυτόν όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τα εξής πρόστιμα στα υπεύθυνα πρόσωπα:

α) Στον εκμισθωτή τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

β) Στον οδηγό του οχήματος, εφόσον υποχρεούται με βάση τη σύμβασή του με τον εκμισθωτή στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων των παραπάνω παραγράφων, χίλια (1.000) ευρώ.

Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλονται τα παραπάνω πρόστιμα διπλασιασμένα.

Αν η σύμβαση καταρτίστηκε με την οποιαδήποτε μορφή διαμεσολάβηση τρίτου προσώπου επιβάλλεται και σε αυτό πρόστιμο δεκαπέντε χιλιάδων (15.000) ευρώ, εφόσον συνετέλεσε στη διάπραξη της παράβασης και σε περίπτωση υποτροπής πρόστιμο τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ.

Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των παραπάνω διατάξεων είναι επιπλέον των οριζόμενων με βάση την υφιστάμενη κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νομοθεσία και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και κάθε άλλο όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία, συντήρηση, ανταλλαγή πληροφοριών και διασύνδεση με το Μητρώο του Υπουργείου Τουρισμού και με άλλα Μητρώα του ανωτέρω ψηφιακού Μητρώου, για τη διαδικασία και τον έλεγχο της καταχώρισης των παραπάνω συμ-

βάσεων, για τη διαδικασία επιβολής των ποινών των παραπάνω εδαφίων, για τη διαδικασία και τους όρους γνωστοποίησης της λύσης των παραπάνω συμβάσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία επιβολής κυρώσεων των παραπάνω παραγράφων, καθώς και τα θέματα συγκρότησης και λειτουργίας της επιτροπής του επόμενου εδαφίου. Κατά των πράξεων επιβολής των παραπάνω κυρώσεων επιτρέπεται, εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίησή τους, η άσκηση προσφυγής ενώπιον τριμελούς επιτροπής εξέτασης προσφυγών, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

4. Η ισχύς των διατάξεων του παρόντος που προϋποθέτουν τη δημιουργία του ψηφιακού Μητρώου της παραγράφου 1, αρχίζει ένα (1) μήνα μετά τη δημιουργία του.

Άρθρο 21

Ως σημείο έναρξης της μίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχήματος με οδηγό ορίζεται η έδρα ή το υποκατάστημα ή νομίμως δηλωμένος χώρος στάθμευσης της επιχείρησης που εκμισθώνει το όχημα. Σε περίπτωση παράβασης της παραπάνω διάταξης επιβάλλονται οι κυρώσεις της παραγράφου 2 του παραπάνω άρθρου.

Άρθρο 22

Η παρ. 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α' 142) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ο οδηγός κάθε Επιβατικού Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχήματος, ο οποίος διενεργεί επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο, οι οποίες έχουν ανατεθεί σε άλλο φορέα ή πρόσωπο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, καθώς και ο ιδιοκτήτης αυτού, εφόσον είναι πρόσωπο διαφορετικό του οδηγού, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποκλοπής μεταφορικού έργου άλλης επαγγελματικής κατηγορίας επιβάλλεται πρόστιμο τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ.»

ΜΕΡΟΣ Β'

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Κ.Ο.Κ.)

Άρθρο 23

Σήμανση Οδών με Πινακίδες

Το άρθρο 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57) τροποποιείται ως εξής:

α. Στο τέλος της παραγράφου 2, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την περίπτωση β' της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 3254/2004 (Α' 137) και την παρ. 1 του άρθρου 16 του ν. 4233/2014 (Α' 22), προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Κ-43 Κίνδυνος λόγω παράλληλων διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων

Κ-44 Κίνδυνος λόγω κοινής διάβασης πεζών και ποδηλάτων».

β. Στην παράγραφο 3, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την περίπτωση γ' της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 3254/2004:

αα) Μετά τη φράση «Ρ-66 Οι διάφορες κατηγορίες χρηστών που απεικονίζονται τα αντίστοιχα σύμβολα επιτρέπεται να χρησιμοποιούν ταυτόχρονα τον ειδικό διάδρομο» προστίθεται εδάφιο, ως εξής: «Ρ-66α Οδός μεικτής χρήσης από οχήματα και ποδηλάτα».

ββ) Μετά τη φράση «Ρ-67 Αποκλειστική διέλευση λεωφορείων ή τρόλεϊ» προστίθεται εδάφιο, ως εξής: «Ρ-67α Αποκλειστική διέλευση λεωφορείων, τρόλεϊ και ποδηλάτων».

γγ) Μετά τη φράση «Ρ-68 Τέλος αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων ή τρόλεϊ» προστίθεται εδάφιο, ως εξής: «Ρ-68α Τέλος αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων, τρόλεϊ και ποδηλάτων».

γ. Στην παράγραφο 4, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την περίπτωση δ' της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 3254/2004:

αα) Το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται ως εξής: «Οι πληροφοριακές πινακίδες (Π-1 μέχρι Π-131) τοποθετούνται για την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις οδούς και τη διευκόλυνση των χρηστών των οδών, όπως κατευθύνσεις, αρίθμηση, χιλιόμετροση, τοπωνυμίες, εγκαταστάσεις κ.λπ.»

ββ) Μετά τη φράση «Π-21 διάβαση πεζών» προστίθενται εδάφια, ως εξής:

«Π-21α Διάβαση ποδηλάτων

Π-21β Παράλληλες διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων

Π-21γ Κοινή διάβαση πεζών και ποδηλάτων».

γγ) Μετά τη φράση «Π-31γ Κατεύθυνση προς χώρο επιτρεπόμενης στάθμευσης» προστίθεται εδάφιο, ως εξής:

«Π-31δ Χώρος Επιτρεπόμενης στάθμευσης ποδηλάτων».

δδ) Μετά τη φράση «Π-95 Τροχιόδρομος επί του οδοστρώματος» προστίθενται εδάφια, ως εξής:

«Π-95α Προειδοποιητική διασταύρωση με αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων (η φορά των βελών είναι ενδεικτική).

Π-95α Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ, μοτοσικλετών και ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία, καθώς και οχημάτων που στρίβουν δεξιά.

Π-99α Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων, αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-100α Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων, αντίθετης ροής με την κυκλοφορία.

Π-104α Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ, μοτοσικλετών και ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-121 Προειδοποιητική έναρξης αποκλειστικής λωρίδας ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-121α Προειδοποιητική έναρξης λωρίδας ποδηλάτων μη αποκλειστικής χρήσης παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-122 Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-122α Λωρίδα ποδηλάτων μη αποκλειστικής χρήσης.

Π-123 Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-124 Διαδρομή ποδηλάτων που είναι αριθμημένη και αποτελεί μέρος δικτύου ποδηλάτων.

Π-125 Κατεύθυνσης ποδηλάτου μιας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.

Π-130 Προειδοποιητική διασταύρωση με αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων.

Π-131 Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την κυκλοφορία.

Π-132 Τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης.

Π-133 Πυροσβεστήρας.

Π-134α Χώρος στάσης έκτακτης ανάγκης. Υποδεικνύει το χώρο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους οδηγούς για στάση ή στάθμευση σε περίπτωση ανάγκης ή κινδύνου. Αν αυτός ο χώρος είναι εξοπλισμένος με τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης ή και πυροσβεστήρα, η πινακίδα πρέπει να φέρει τα σύμβολα Π – 132 ή και Π – 133 είτε στο κάτω μέρος της είτε σε ορθογώνιο πλαίσιο τοποθετημένο κάτω από την πινακίδα.

Π-134β Χώρος στάσης έκτακτης ανάγκης. Υποδεικνύει το χώρο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους οδηγούς για στάση ή στάθμευση σε περίπτωση ανάγκης ή κινδύνου. Αν αυτός ο χώρος είναι εξοπλισμένος με τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης ή και πυροσβεστήρα, η πινακίδα πρέπει να φέρει τα σύμβολα Π – 132 ή και Π – 133 είτε στο κάτω μέρος της είτε σε ορθογώνιο πλαίσιο τοποθετημένο κάτω από την πινακίδα.

Π-135α Έξοδος κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει τη θέση της εξόδου κινδύνου.

Π-135β Έξοδος κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει τη θέση της εξόδου κινδύνου.

Π-136α Έξοδος κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει την κατεύθυνση και την απόσταση της πιο κοντινής εξόδου κινδύνου. Σε σήραγγες πρέπει να τοποθετούνται σε μέγιστη απόσταση πενήντα (50) μέτρων μεταξύ τους και σε ύψος 1 έως 1,5 μέτρο από το πεζοδρόμιο.

Π-136β Έξοδος κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει την κατεύθυνση και την απόσταση της πιο κοντινής εξόδου κινδύνου.

Σε σήραγγες πρέπει να τοποθετούνται σε μέγιστη απόσταση πενήντα (50) μέτρων μεταξύ τους και σε ύψος 1 έως 1,5 μέτρο από το πεζοδρόμιο.

Π-136γ Έξοδος κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει τις κατευθύνσεις και τις αποστάσεις των πιο κοντινών εξόδου κινδύνου. Σε σήραγγες πρέπει να τοποθετούνται σε μέγιστη απόσταση πενήντα (50) μέτρων μεταξύ τους και σε ύψος 1 έως 1,5 μέτρο από το πεζοδρόμιο.

Οι πινακίδες Π-135 και Π-136 έχουν πράσινο υπόβαθρο και τα σύμβολα, βέλη και αποστάσεις είναι λευκά ή ανοιχτόχρωμα.»

δ. Στην παρ. 11 του άρθρου 4 μετά τη φράση «Ρ-66» προστίθεται η φράση «, Ρ-66α», μετά τη φράση «Ρ-67» προστίθεται η φράση «, Ρ-67α» και μετά τη φράση «Ρ-68» προστίθεται η φράση «, Ρ-68α».

Άρθρο 24

Οι παράγραφοι 1 έως 9 του άρθρου 5 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Οι σημάνσεις των οδοστρωμάτων με διαγραμμίσεις ή αναγραφη λέξεων ή απεικόνιση συμβόλων χρησιμοποιούνται για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας ή για την προειδοποίηση ή καθοδήγηση αυτών που χρησιμοποιούν οδούς είτε μόνες είτε σε συνδυασμό με πινακίδες σήμανσης ή σηματοδότες για να τονιστεί ή να διευκρινιστεί η σημασία αυτών. Όταν χρησιμοποιούνται για ρύθμιση της στάθμευσης, σε συνδυασμό με ανάλογες πινακίδες, υπερισχύουν των πινακίδων στάθμευσης.

Οι διαγραμμίσεις οδών, που προορίζονται για κινούμενα οχήματα, πρέπει να αναγνωρίζονται εύκολα και έγκαιρα από τους οδηγούς και να είναι ορατές τόσο κατά την ημέρα όσο και κατά τη νύχτα.

2. Τα κύρια είδη των σημάνσεων επί των οδοστρωμάτων με διαγραμμίσεις είναι οι:

- α) οι κατά μήκος διαγραμμίσεις,
- β) οι κατά πλάτος (εγκάρσιες) διαγραμμίσεις και
- γ) οι ειδικές διαγραμμίσεις.

3. Οι κατά μήκος διαγραμμίσεις είναι:

α) η αποτελούμενη από μία ή δύο συνεχείς γραμμές η οποία σημαίνει διαχωρισμό των λωρίδων αντίθετων κατευθύνσεων,

β) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του οδοστρώματος, η οποία καθορίζει τα όρια των λωρίδων για την καθοδήγηση της κυκλοφορίας,

γ) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή, διπλάσιου πλάτους της προηγούμενης, η οποία καθορίζει τα όρια μεταξύ της λωρίδας επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης και της παράπλευρης λωρίδας κυκλοφορίας,

δ) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του οδοστρώματος με μήκη τμημάτων και των μεταξύ τους κενών, πολύ μικρότερα της διακεκομμένης γραμμής της περίπτωσης β', η οποία σημαίνει προειδοποίηση για την προσέγγιση σε διπλή ή συνεχή γραμμή ή για την προσέγγιση σε άλλο τμήμα οδού, το οποίο παρουσιάζει ιδιαίτερο κίνδυνο.

Η προειδοποιητική αυτή γραμμή μπορεί να συμπληρωθεί ή να αντικατασταθεί με βέλη εκτροπής,

ε) η αποτελούμενη από μία συνεχή γραμμή και άλλη παράπλευρα διακεκομμένη, η οποία σημαίνει διαχωρισμό των λωρίδων αντίθετων κατευθύνσεων,

στ) η αποτελούμενη από διπλές διακεκομμένες γραμμές, η οποία καθορίζει λωρίδα ή λωρίδες κυκλοφορίας στις οποίες η κατεύθυνση της κυκλοφορίας μπορεί να αντιστραφεί.

4. Οι κατά πλάτος (εγκάρσιες) διαγραμμίσεις είναι:

α) η αποτελούμενη από μία συνεχή γραμμή επί του πλάτους μιας ή περισσοτέρων λωρίδων κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει τη θέση πριν από την οποία οι οδηγοί είναι υποχρεωμένοι να διακόψουν την πορεία τους λόγω της πινακίδας «ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΠΟΡΕΙΑΣ (STOP)» (Ρ-2), λόγω ένδειξης φωτεινού σηματοδότη, σήματος τροχονόμου ή πριν από σιδηροδρομική διάβαση (γραμμή διακοπής πορείας).

Η λέξη «STOP» μπορεί να αναγράφεται επί του οδοστρώματος πριν από τις πιο πάνω διαγραμμίσεις,

β) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του πλά-

τους μιας ή περισσοτέρων λωρίδων κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει τη θέση πριν από την οποία οι οδηγοί οχημάτων οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα, συμμορφούμενοι προς την πινακίδα P-1, «ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ».

Μπροστά από μία τέτοια διαγράμμιση μπορεί να σημειωθεί επί του οδοστρώματος, για να συμβολίζει την πινακίδα P-1, μεγάλο τρίγωνο με τη μία πλευρά παράλληλη προς τη διαγράμμιση και την απέναντι αυτής κορυφή προς τον υποχρεούμενο να παραχωρήσει προτεραιότητα.

Η διακεκομμένη αυτή γραμμή μπορεί να αντικατασταθεί με τρίγωνο σημειούμενο το ένα κοντά στο άλλο επί του οδοστρώματος, με τις κορυφές τους προς τον οδηγό ο οποίος υποχρεούται να παραχωρήσει προτεραιότητα.

γ) η αποτελούμενη από ραβδώσεις μεγάλου πλάτους παράλληλα προς τον άξονα του οδοστρώματος, η οποία καθορίζει διάβαση πεζών (ZEBRA),

δ) η αποτελούμενη από τετράγωνα ή παραλληλόγραμμα σχήματα, η οποία καθορίζει τις διαβάσεις των ποδηλάτων,

ε) η αποτελούμενη από δύο συνεχείς παράλληλες γραμμές, σε απόσταση τεσσάρων ως πέντε μέτρων μεταξύ τους, η οποία καθορίζει την επιφάνεια αναμονής των ποδηλάτων, στην οποία καταλήγει η λωρίδα ποδηλάτου. Η επιφάνεια αναμονής διαμορφώνεται σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις μπροστά από τη γραμμή υποχρεωτικής διακοπής πορείας των οχημάτων, τροφοδοτείται από λωρίδα ποδηλάτων, είναι χρωματισμένη στο ίδιο χρώμα με αυτήν και σημαίνεται με το σύμβολο του ποδηλάτου.

5. Οι ειδικές διαγραμμίσεις είναι:

α) η αποτελούμενη από παράλληλες λοξές λωρίδες, οι οποίες πλαισιώνονται από μία συνεχή ή διακεκομμένη γραμμή επί τμήματος ή επί ελαφρώς ανυψωμένης περιοχής του οδοστρώματος και η οποία σημαίνει απαγόρευση ή περιορισμό εισόδου οχημάτων στις περιοχές αυτές,

β) η τεθλασμένη κίτρινη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ) στην πλευρά του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής επί της πλευράς αυτής απαγορεύεται η στάθμευση, ανεξαρτήτως της παράλληλης οδικής σήμανσης με κατακόρυφες πινακίδες απαγορευτικές της στάσης και της στάθμευσης και των απαγορεύσεων του άρθρου 34. Διακοπή της τεθλασμένης γραμμής συνοδευόμενη από την αναγραφή της λέξης «ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ» ή απεικόνιση λεωφορείου μπορεί να χρησιμοποιείται για την υπόδειξη αποκλειστικά στάσης λεωφορείου ή ηλεκτροκίνητου λεωφορείου,

γ) συνεχής κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στην άκρη του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της και προς την πλευρά αυτήν του οδοστρώματος απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση των οχημάτων, ανεξαρτήτως της παράλληλης οδικής σήμανσης με κατακόρυφες πινακίδες απαγορευτικές της στάσης και της στάθμευσης και των απαγορεύσεων στάθμευσης του άρθρου 34,

δ) διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στο άκρο του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής και επί της πλευράς αυτής του οδοστρώματος απαγορεύεται ή υπόκειται σε περιορισμούς η στάθμευση, η οποία υποδεικνύεται με άλλα μέσα. Αν χρησιμοποιείται η γραμμή αυτή προς ένδειξη απαγόρευσης ή περιορισμών της στάσης ή στάθμευσης πρέπει, εφόσον υπάρχει λευκή γραμμή υποδεικνύουσα το άκρο του οδοστρώματος, να βρίσκεται εξωτερικώς και παραπλεύρως της λευκής γραμμής,

ε) πλέγμα κίτρινων γραμμών, οι οποίες σχηματίζουν παραλληλόγραμμα, σε ισόπεδους οδικούς κόμβους, το οποίο σημαίνει περιοχή μέσα στην οποία δεν μπορεί να εισέλθει όχημα και αν ακόμη οι φωτεινοί σηματοδότες επιτρέπουν αυτό, όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε, αν εισέλθει, να υποχρεωθεί πιθανώς να παραμείνει στη διασταύρωση. Οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 26 εξακολουθούν να ισχύουν και αν ακόμη δεν υπάρχει η πιο πάνω διαγράμμιση,

στ) συνεχής ή διακεκομμένη γραμμή που προσδιορίζει λωρίδα κυκλοφορίας συνοδευόμενη από πινακίδες σήμανσης ή αναγραφή λέξεων ή απεικόνιση συμβόλων στο οδόστρωμα, όπως λεωφορεία, ταξί και ποδήλατα, η οποία σημαίνει ότι η χρήση της λωρίδας κυκλοφορίας επιτρέπεται μόνο στα αναγραφόμενα ή απει-

κονιζόμενα οχήματα,

ζ) βέλη εκτροπής, βέλη επιλογής, παράλληλες ή λοξές λωρίδες ή αναγραφές μπορούν να χρησιμοποιούνται για την επανάληψη των δεδομένων από πινακίδες οδηγιών ή για να δίνουν σε αυτούς που χρησιμοποιούν τις οδούς πληροφορίες, οι οποίες δεν μπορούν να δοθούν ικανοποιητικά με πινακίδες.

Τέτοιες διαγραμμίσεις χρησιμοποιούνται ιδίως για να δείχνουν τις οριογραμμές ζωνών ή λωρίδων στάθμευσης, για να σημειώσουν στάσεις λεωφορείων και για την προεπιλογή λωρίδας κυκλοφορίας, μπροστά από διασταυρώσεις. Αν υπάρχει βέλος επιλογής στο οδόστρωμα, όπου αυτό είναι χωρισμένο σε λωρίδες κυκλοφορίας με κατά μήκος διαγραμμίσεις, οι οδηγοί υποχρεούνται να επιλέγουν έγκαιρα τη λωρίδα η οποία φέρει το βέλος της κατεύθυνσης την οποία θέλουν να ακολουθήσουν και δεν μπορούν πλέον να πάρουν άλλη κατεύθυνση,

η) περιγράμματα ρόμβων κατά αποστάσεις στο μέσο λωρίδας κυκλοφορίας, τα οποία σημαίνουν ότι η λωρίδα αυτή έχει καθοριστεί ως άμεσου ανάγκης, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 44.

6. Δεν θεωρούνται ως κατά μήκος διαγραμμίσεις, με την έννοια του παρόντος, οι κατά μήκος γραμμές που χρησιμοποιούνται ως οριογραμμές των άκρων του οδοστρώματος, για να καταστούν αυτά ευκολότερα ορατά, οι κατά μήκος γραμμές που συνδέονται με τέτοιες καθέτους οι οποίες χρησιμοποιούνται για την οριοθέτηση χώρων στάθμευσης στο οδόστρωμα, καθώς και κατά μήκος γραμμές που δείχνουν απαγορεύσεις ή περιορισμούς στις στάσεις ή στις σταθμεύσεις.

7. Οι διαγραμμίσεις των οδών είναι λευκές, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) διαγραμμίσεων χώρων στους οποίους επιτρέπεται ή περιορίζεται η στάθμευση, οι οποίες μπορούν να είναι κυανές,

β) τεθλασμένων γραμμών (ζιγκ-ζαγκ) σε χώρους όπου απαγορεύεται η στάθμευση, οι οποίες είναι κίτρινες,

γ) της συνεχούς ή διακεκομμένης γραμμής στο κράσπεδο ή το άκρο του οδοστρώματος, της απαγορευτικής ή περιοριστικής στάσης ή στάθμευσης, η οποία είναι κίτρινη,

δ) των γραμμών πλέγματος των διασταυρώσεων της περίπτωσης ε' της παραγράφου 5, οι οποίες είναι κίτρινες.

Ως λευκό χρώμα νοούνται και οι αποχρώσεις του αργυρόχρου ή του ανοικτού γκριζού χρώματος.

Σε περίπτωση ανάγκης προσωρινής ακύρωσης των μόνιμων διαγραμμίσεων με αντικατάσταση με άλλες, οι προσωρινές αυτές διαγραμμίσεις πρέπει να είναι χρώματος άλλου από το συνήθως χρησιμοποιούμενο και από υλικό που να εξαλείφεται εύκολα.

Για τις προσωρινές διαγραμμίσεις οδών, μπορεί να χρησιμοποιούνται ανακλαστήρες, φωτεινοί δείκτες, κώνοι και οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο υλικό ή αντικείμενο οι προδιαγραφές των οποίων καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 10.

8. Στους οδηγούς των οδικών οχημάτων απαγορεύεται:

α) να διαβαίνουν την εκ μιας ή δύο συνεχών γραμμών, κατά μήκος, διαγράμμιση, καθώς και να κινούνται στην αριστερή πλευρά αυτής,

β) να διαβαίνουν την εκ διπλών διακεκομμένων γραμμών, κατά μήκος, διαγράμμιση, καθώς και να κινούνται στην αριστερή πλευρά αυτής, όταν η διαγράμμιση αυτή διαχωρίζει τις δύο κατευθύνσεις,

γ) σε μία συνεχή γραμμή και άλλη παραπλεύρως διακεκομμένη, να διαβαίνουν τη συνεχή γραμμή, όταν κινούνται επί της πλευράς αυτής, επιτρεπόμενης της κίνησης και του προσπεράσματος από την πλευρά της διακεκομμένης. Στην περίπτωση αυτή, η συνεχής γραμμή δεν εμποδίζει τον οδηγό ο οποίος προσπέρασε κατά τον επιτρεπόμενο τρόπο να επανέλθει στην κανονική του θέση επί του οδοστρώματος,

δ) να κινούνται πάνω σε κατά μήκος διαγραμμίσεις (ιπαστί),

ε) να υπερβαίνουν τη διαγράμμιση μιας συνεχούς γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής διακοπής πορείας,

στ) να υπερβαίνουν τη διαγράμμιση μιας διακεκομμένης γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής παραχώρησης προτεραιότητας,

ζ) να εισέρχονται σε περιοχή του οδοστρώματος η οποία προσδιορίζεται με παράλληλες λοξές λωρίδες και πλαισιώνεται με συνεχή γραμμή. Αν η περιοχή αυτή πλαισιώνεται με διακεκομμένη γραμμή, οι οδηγοί επιτρέπεται να εισέρχονται σε αυτή μόνον όταν βεβαιωθούν ότι είναι δυνατό να κάνουν αυτό ασφαλώς ή για να στρίψουν σε οδό η οποία συμβάλλει στη πλευρά της αντίθετης κατεύθυνσης της κυκλοφορίας,

η) να σταματούν στην πλευρά της οδού που έχει διαγραμμιστεί με κίτρινη τεθλασμένη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ),

θ) να σταματούν ή να σταθμεύουν ή να μη συμμορφώνονται με τους περιορισμούς οι οποίοι υποδεικνύονται με άλλα μέσα, κατά περίπτωση επί της πλευράς του οδοστρώματος η οποία έχει τη συνεχή ή διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή το άκρο του οδοστρώματος σε όλο το μήκος της γραμμής αυτής,

ι) να κινούνται μέσα σε λωρίδα κυκλοφορίας η οποία έχει πινακίδες σήμανσης ή λέξεις ή σύμβολα επί του οδοστρώματος, όπως λεωφορεία, ταξί και ποδήλατα, αν δεν οδηγούν οχήματα της κατηγορίας αυτής,

ια) να ακολουθούν στις διασταυρώσεις άλλη κατεύθυνση από αυτήν που δείχνουν τα βέλη επιλογής, αν κινούνται σε λωρίδα κυκλοφορίας προδιαλογής η οποία έχει τα βέλη αυτά,

ιβ) να εισέρχονται σε περιοχή οδοστρώματος η οποία έχει σημειωθεί με πλέγμα κίτρινων γραμμών οι οποίες σχηματίζουν παραλληλόγραμμα, αν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε, αν εισέλθουν, να υποχρεωθούν, πιθανώς, να παραμείνουν στη διασταύρωση,

ιγ) να διαβαίνουν σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, τις διακεκομμένες κατά μήκος γραμμές, εκτός από την περίπτωση αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας.

9. Αν τα άκρα του οδοστρώματος διαγραμμίζονται μέσω φωτών ή αντανάκλαστικών στοιχείων, τα φώτα ή αντανάκλαστικά στοιχεία είναι:

α) είτε όλα λευκού ή ανοιχτού κίτρινου χρώματος,

β) είτε λευκού ή κίτρινου χρώματος προς διαγράμμιση του αντίθετου προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας άκρου του οδοστρώματος και ερυθρού ή σκούρου κίτρινου χρώματος προς διαγράμμιση του αντίστοιχου προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας άκρου του οδοστρώματος.

Η χάραξη και η σχεδίαση των διαγραμμίσεων των οδών εκτελείται με βάση τις προδιαγραφές διαγραμμίσεων οδών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 25

Μετά το άρθρο 6 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προστίθεται άρθρο 6Α ως εξής:

«Άρθρο 6Α

Φωτεινή σηματοδότηση για τους ποδηλάτες

1. Οι ποδηλάτες υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις ενδείξεις των ειδικών για αυτούς φωτεινών σηματοδοτών, εκτός αν η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται από τροχονόμους κατά διάφορο τρόπο, ως εξής:

α) Πράσινο σταθερό φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Ο ποδηλάτης προχωρεί κατευθείαν μπροστά ή στρίβει προς τα δεξιά ή αριστερά εκτός αν άλλο σήμα ή πινακίδα απαγορεύει την κατευθείαν κίνηση ή στροφή. Ο ποδηλάτης υποχρεούται και αν ακόμη ο φωτεινός σηματοδότης έχει πράσινη ένδειξη, κινούμενος κατευθείαν μπροστά, να παραχωρεί προτεραιότητα σε όχημα ή ποδήλατο ή πεζό που κινείται ακόμη από προηγούμενη σηματοδότηση, στρίβοντας δε να παραχωρεί προτεραιότητα στους ποδηλάτες ή τους πεζούς οι οποίοι κινούνται στην οδό στην οποία πρόκειται να εισέλθει.

β) Ερυθρό σταθερό φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Ο ποδηλάτης υποχρεούται να σταματήσει πριν από την ειδική γραμμή διακοπής πορείας ή, αν δεν υπάρχει τέτοια, σε αρκετή απόσταση από το σηματοδότη, ώστε η σηματοδότηση να είναι σε αυτόν ευχερώς ορατή και να παραμένει σε στάση μέχρις ότου ανάψει η πράσινη ένδειξη του ποδηλάτη. Επίσης υποχρεούται να μην εισέρχεται στον οδικό κόμβο και να μην κινείται πάνω στις διαβάσεις πεζών ή ποδηλάτων αν ο σηματοδότης είναι τοποθετημένος στο μέσο ή στην απέναντι πλευρά του κόμβου.

γ) Κίτρινο σταθερό φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Ο ποδηλάτης υποχρεούται να σταματήσει, όπως και πριν από ερυθρό σύμβολο ποδηλάτου, εκτός αν βρίσκεται τόσο κοντά στο σηματοδότη, ώστε να μην μπορεί να κάνει αυτό με ασφάλεια.

δ) Απλό ή διπλό κίτρινο φως με σύμβολο ποδηλάτου το οποίο αναβοσβήνει (αναλάμπων):

Ο ποδηλάτης υποχρεούται να ανακόπτει ταχύτητα, να προχωρεί με ιδιαίτερη προσοχή και να παραχωρεί προτεραιότητα στους πεζούς, στους ποδηλάτες και στα οχήματα.

ε) Πράσινο φως με σύμβολο ποδηλάτου και με ένα ή περισσότερα βέλη από κάτω:

Ο ποδηλάτης μπορεί να προχωρήσει μόνο προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος ή τα βέλη. Βέλος προς τα πάνω σημαίνει υποχρεωτική κίνηση κατευθείαν μπροστά.

στ) Ερυθρό φως με σύμβολο ποδηλάτου και με ένα βέλος από κάτω:

Ο ποδηλάτης απαγορεύεται να κινηθεί προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος και υποχρεούται να σταματήσει το ποδήλατό του, όπως και πριν από ερυθρό σύμβολο ποδηλάτου.

ζ) Κίτρινο φως με σύμβολο ποδηλάτου και με ένα βέλος από κάτω το οποίο είναι σταθερό ή αναβοσβήνει:

Ο ποδηλάτης έχει τις ίδιες υποχρεώσεις, όπως και πριν από κίτρινο σύμβολο ποδηλάτη.

2. Σηματοδότες σε κοινή διάβαση ποδηλάτων και πεζών:

α) Πράσινο φως με σύμβολο ατόμου που βαδίζει και με πράσινο σύμβολο ποδηλάτου από κάτω:

Οι πεζοί και οι ποδηλάτες μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

β) Κόκκινο φως με σύμβολο ατόμου σε στάση και με κόκκινο σύμβολο ποδηλάτου από κάτω:

Οι πεζοί και οι ποδηλάτες δεν μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

γ) Πράσινο φως με σύμβολο ατόμου που βαδίζει και με πράσινο σύμβολο ποδηλάτου από κάτω που αναβοσβήνει:

Οι πεζοί και οι ποδηλάτες μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα με ιδιαίτερη προσοχή.

3. Σηματοδότες σε αποκλειστική διάβαση ποδηλάτων:

α) Πράσινο φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Οι ποδηλάτες μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

β) Κόκκινο φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Οι ποδηλάτες δεν μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

γ) Πράσινο σύμβολο ποδηλάτου, που αναβοσβήνει.

Οι ποδηλάτες μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα με ιδιαίτερη προσοχή.

4. Αν ο ποδηλάτης καταληφθεί στη διάβαση από την ερυθρά ένδειξη του σηματοδότη του (με το σύμβολο του ποδηλάτη σε στάση), δικαιούται να συνεχίσει την πορεία του προς την απέναντι πλευρά της οδού.

5. Οι φωτεινοί σηματοδότες τοποθετούνται κατακόρυφα με το ερυθρό φως πάντοτε πάνω και το πράσινο φως πάντοτε κάτω.»

Άρθρο 26

Ο Πίνακας «Σχεδίων πινακίδων σήμανσης οδών» που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και συνοδεύει αυτόν, τροποποιείται ως εξής:

1. Στο πέλος του κεφαλαίου «I. Πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ)», προστίθενται πινακίδες ως εξής:



(Κ-43)

Κίνδυνος λόγω παράλληλων διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων.



(Κ-44)

Κίνδυνος λόγω κοινής διόδου πεζών και ποδηλάτων.

2. Στο κεφάλαιο «II. Πινακίδες ρυθμιστικές (Ρ)», προστίθενται οι πινακίδες:

1. Μετά την πινακίδα Ρ-66 προστίθεται πινακίδα ως εξής:

13



(P-66α)

Οδός μεικτής χρήσης από οχήματα και ποδήλατα.

II. Μετά την πινακίδα P-67 προστίθεται πινακίδα ως εξής:



(P-67α)

Αποκλειστική διέλευση λεωφορείων, τρόλεϊ και ποδηλάτων.

III. Μετά την πινακίδα P-68 προστίθεται πινακίδα ως εξής:



(P-68α)

Τέλος αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων, τρόλεϊ και ποδηλάτων.

3. Στο κεφάλαιο «III. Πινακίδες πληροφοριακές (Π)», προστίθενται οι πινακίδες:

I. Μετά την πινακίδα Π-21 προστίθενται πινακίδες ως εξής:



(Π-21α)

Διόδοση ποδηλάτων.



(Π-21β)

Παράλληλες διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων.



(Π-21γ)

Κοινή διόδοση πεζών και ποδηλάτων.

- II. Μετά την πινακίδα Π-31γ προστίθεται πινακίδα ως εξής:



(Π-31δ)

Χώρος επιτρεπόμενης στάθμευσης ποδηλάτων.

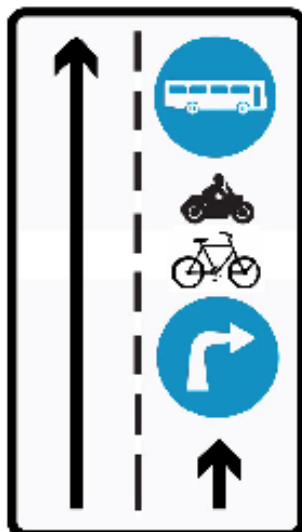
- III. Στο τέλος του κεφαλαίου «III. Πινακίδες πληροφορικές (Π)», προστίθενται οι εξής πινακίδες:



(Π-95α)

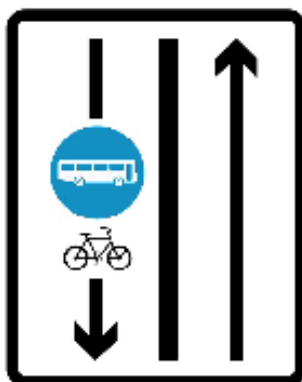
Προειδοποιητική διασταύρωσης με αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων. (Η φορά των βελών είναι ενδεικτική)

21



(Π-98α)

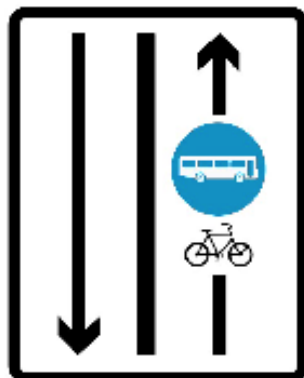
Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ, μοτοσικλετών και ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία, καθώς και οχημάτων που στρίβουν δεξιά.



(Π-99α)

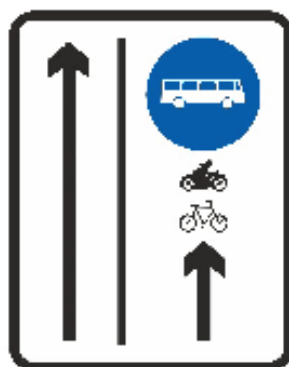
Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων, αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

22



(Π-100α)

Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων, αντίθετης ροής με την κυκλοφορία.



(Π-104α)

Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ, μοτοσυκλετών και ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

23



(Π-121)

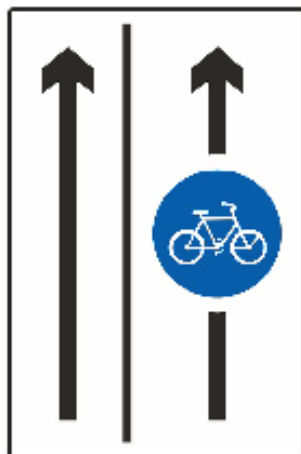
Προειδοποιητική ένταρξης αστοκλειστικής λωρίδας ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



(Π-121α)

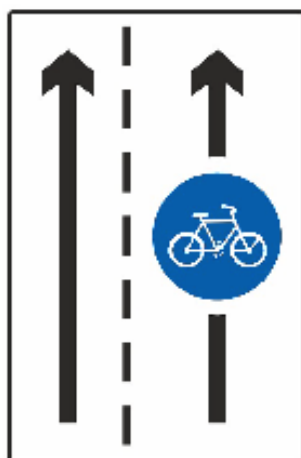
Προειδοποιητική ένταρξης λωρίδας ποδηλάτων μη αστοκλειστικής χρήσης παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

24



(Π-122)

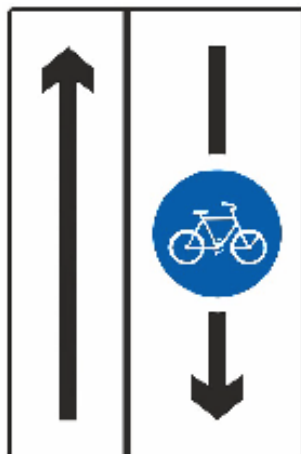
Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



(Π-122α)

Λωρίδα ποδηλάτων μη αποκλειστικής χρήσης.

25



(Π-123)

Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



(Π-124)

Διαδρομή ποδηλάτων που είναι αριθμημένη και αποτελεί μέρος δικτύου ποδηλάτων.



(Π-125)

Κατεύθυνση ποδηλάτου μιας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.

26



(Π-130)

Προειδοποιητική διωσαύρωση με αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων.



(Π-131)

Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την κυκλοφορία.



(Π-132)

Τηλέφωνα έκτακτης ανάγκης.

27



(Π-133)

Πυροσβεστήρας.



α



β

(Π-134)

Χώρος στάσης έκτακτης ανάγκης.



α



β

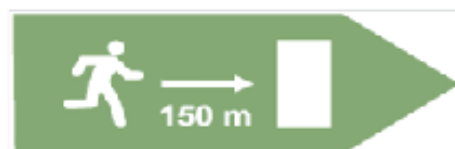
(Π-135)

Έξοδος Κινδύνου.

23



α



β



γ

(Π-136)

Έξοδοι κινδύνου.

Άρθρο 27

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι κατηγορίες παραβάσεων που αφορούν τη ρύθμιση κυκλοφορίας ποδηλάτων, καθώς και οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις στους παραβάτες ποδηλάτες. Το εύρος των διοικητικών προστίμων ανάλογα με την κατηγορία επικινδυνότητας της παράβασης μπορεί να καθορισθεί έως το ποσό των εξακοσίων (600) ευρώ.

Άρθρο 28

1. Οι παραβάσεις που προβλέπονται από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας κατατάσσονται ανάλογα με την επικινδυνότητά τους για τη ζωή, την υγεία και τη σωματική ακεραιότητα των χρηστών του οδικού δικτύου, την υποχρέωση για ιδιαίτερη μέριμνα και προστασία για τα άτομα με αναπηρία, την πρόκληση της πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και τις επιπτώσεις της παράβασης στην οδική ασφάλεια, στις εξής κατηγορίες:

- α) χαμηλής επικινδυνότητας (Ε1),
- β) μεσαίας επικινδυνότητας (Ε2),
- γ) υψηλής επικινδυνότητας (Ε3).

2. Περαιτέρω και ανεξάρτητα της κατηγορίας επικινδυνότητας, οι ανωτέρω παραβάσεις μπορεί να κατατάσσονται και στις εξής κατηγορίες :

- α) πολύ υψηλής συχνότητας πρόκλησης ατυχημάτων (Σ1),
- β) αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς (Σ2).

Για τις κατατασσόμενες στις κατηγορίες της παρούσας παραβάσεις καθορίζονται με την απόφαση της παραγράφου 3 μόνο διοικητικές κυρώσεις και όχι πρόστιμα.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κατατάσσονται στις κατηγορίες των παραγράφων 1 και 2 οι παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Για κάθε κατηγορία παράβασης προβλέπονται τα ίδια διοικητικά πρόστιμα και οι ίδιες διοικητικές κυρώσεις. Με την ίδια απόφαση εξειδικεύονται τα διοικητικά πρόστιμα ανά κατηγορία παράβασης, για τις παραβάσεις χαμηλής επικινδυνότητας έως και εκατό (100) ευρώ, για τις παραβάσεις μεσαίας επικινδυνότητας από εκατό ένα (101) έως και τριακόσια (300) ευρώ και για τις παραβάσεις υψηλής επικινδυνότητας από τριακόσια ένα (301) έως και εξακόσια (600) ευρώ.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία είσπραξης των βεβαιωμένων διοικητικών προστίμων της παραγράφου 3. Τα καθοριζόμενα με την απόφαση του προηγούμενου εδαφίου διοικητικά πρόστιμα προσαυξάνονται κατά εκατό τοις εκατό (100%), αν ο παραβάτης με βάση την πιο πρόσφατη πράξη διοικητικού προσδιορισμού φόρου εισοδήματος έχει καθαρό ετήσιο φορολογητέο εισόδημα από πενήντα χιλιάδες ένα (50.001) ευρώ έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ και κατά διακόσια τοις εκατό (200%), αν ο παραβάτης με βάση την πιο πρόσφατη πράξη διοικητικού προσδιορισμού φόρου εισοδήματος έχει καθαρό ετήσιο φορολογητέο εισόδημα άνω των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί, τα παραπάνω ποσά του φορολογητέου εισοδήματος, καθώς και τα ποσοστά προσαύξησης να τροποποιούνται, ανάλογα και με την κατηγορία της παράβασης, κατ' ανώτατο όριο μέχρι το τριπλάσιο του αρχικού προστίμου. Για την έκδοση της παραπάνω απόφασης μπορεί να λαμβάνονται υπόψη δεδομένα από την Ελληνική Στατιστική Αρχή και άλλες αρχές και επιστημονικούς ή άλλους φορείς, δημοσίους ή ιδιωτικούς.

5. Μέχρι την έκδοση των υπουργικών αποφάσεων των παραγράφων 3 και 4, εξακολουθούν να ισχύουν ο ν. 2696/1999, καθώς και τα προεδρικά διατάγματα και οι υπουργικές αποφάσεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων των προηγούμενων Κωδίκων Οδικής Κυκλοφορίας, με μειωμένα τα διοικητικά πρόστιμα κατά πενήντα τοις εκατό (50%), με εξαίρεση τις παραβάσεις που συνδέονται με την κατανάλωση αλκοόλ, τις παραβά-

σεις της πινακίδας Ρ2 και του ερυθρού σηματοδότη, την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή την τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, την παράλειψη ή πλημμελή σήμανση εργασιών που εκτελούνται στις οδούς, καθώς και τις παραβάσεις των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων.

6. Σε περίπτωση διάπραξης των παραβάσεων που συνδέονται με την κατανάλωση αλκοόλ, των παραβάσεων της πινακίδας Ρ2 και του ερυθρού σηματοδότη, των παραβάσεων που συνδέονται με την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή την τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, καθώς και των παραβάσεων των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων για τρίτη φορά μέσα σε διάστημα πέντε (5) ετών, η άδεια οδήγησης αφαιρείται δια βίου.

7. Η έκπτωση στο ήμισυ, που προβλέπεται από την παράγραφο 2 του άρθρου 104 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για την καταβολή του διοικητικού προστίμου μέσα σε δέκα (10) ημέρες, καταργείται.

8. Στο άρθρο 104 παρ. 1 του ν. 2696/1999 μετά τη λέξη «βεβαιώνεται» προστίθεται η φράση «, με έντυπο ή ηλεκτρονικό τρόπο».

Άρθρο 29

1. Μέχρι την έκδοση των προβλεπόμενων από τις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 28 αποφάσεων και μόνο για τις παραβάσεις που αναφέρονται στις ακόλουθες περιπτώσεις και οι οποίες κατατάσσονται, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 28, ισχύουν, από την έναρξη ισχύος του παρόντος, τα εξής:

α. Οι οδηγοί οχημάτων που χρησιμοποιούν κινητό τηλέφωνο εν κινήσει χωρίς ακουστικά ασύρματης επικοινωνίας ή χωρίς να είναι αυτό τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση, τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούμενα την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

β. οι οδηγοί οχημάτων που παρεμποδίζουν ράμπες διάβασης ατόμων με αναπηρία ή σταθμεύουν σε αποκλειστικές ή γενικές θέσεις στάθμευσης ατόμων με αναπηρία τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούμενα την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

γ. οι οδηγοί που χρησιμοποιούν με οποιονδήποτε τρόπο τη Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.), έστω και για ελάχιστο χρόνο, όπως για να προσπεράσουν προπορευόμενα οχήματα, κατά παράβαση της παραγράφου 9 του άρθρου 29 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούμενα την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

δ. οι οδηγοί βαρέων οχημάτων, όπως φορτηγά και λεωφορεία, οι οποίοι κινούνται συνεχώς στην αριστερή λωρίδα ή τη χρησιμοποιούν για προσπέραση και αιφνιδιαζουν τους κινούμενους σε αυτήν τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούμενα την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

ε. οι οδηγοί πάσης φύσεως οχημάτων που απορρίπτουν εκτός του οχήματός τους αντικείμενα ή ουσίες που ρυπαίνουν ή που μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά ή ατύχημα, όπως τσιγάρα, τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούμενα την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

στ. οι οδηγοί που παραβιάζουν τις διατάξεις για τη χρήση ζώνης ασφαλείας ή προστατευτικού κράνους τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούμενα την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

ζ. οι οδηγοί που παραβιάζουν τις διατάξεις για τη χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας κατά τη μεταφορά παιδιών τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούμενα την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες. Για τις παραβάσεις των περιπτώσεων α' έως ζ', σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε διάστημα έξι (6) μηνών, η άδεια οδήγησης αφαιρείται για διπλάσιο χρονικό

διάστημα και ο παραβάτης υποχρεούται σε επανεξέταση για την επαναχορήγησή της.

2. Κάθε πινακίδα οχήματος που αφαιρείται από αρμόδιο όργανο, σύμφωνα με την παράγραφο 1 καταχωρείται μηχανογραφικά στο αρχείο στο οποίο τηρούνται τα στοιχεία όλων των οχημάτων της οικείας οργανικής μονάδας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Τα όργανα που βεβαιώνουν τις παραβάσεις διαβιβάζουν τις σχετικές εκθέσεις βεβαίωσης στις οικείες περιφερειακές υπηρεσίες Μεταφορών, οι οποίες μεριμνούν για τη μηχανογραφική καταχώρισή τους.

3. Κατ' εξαίρεση των αναφερομένων στην παράγραφο 8 του άρθρου 103 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999) και των διατάξεων του προηγούμενου και του άρθρου αυτού, δεν αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες και η άδεια κυκλοφορίας των πιο κάτω κατηγοριών οχημάτων:

- α) Οδικών οχημάτων που ανήκουν στις νόμιμα λειτουργούσες επιχειρήσεις εκμίσθωσης αυτών, κατά τη διάρκεια της μίσθωσης.
- β) Οχημάτων δημόσιας χρήσης.

Άρθρο 30

Τροποποίηση επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 29 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας οι λέξεις «50 χιλιομέτρων την ώρα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «70 χιλιομέτρων την ώρα, με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων».

Άρθρο 31

1. Στο άρθρο 40 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

«7.α. Ειδικά οι ελαφριές και βαριές τετράτροχες μοτοσικλές, που είναι εξοπλισμένες με κινητήρα εσωτερικής καύσης με κυλινδρισμό έως 125 κυβικά εκατοστά, απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε ασφαλτοστρωμένες οδούς και χώρους του άρθρου 1. Τις οδούς αυτές επιτρέπεται μόνο να διασχίζουν κάθετα. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να προβλέπεται η ειδική εκπαίδευση των οδηγών μοτοσικλετών της παρούσας, καθώς και οχημάτων, που είναι σχεδιασμένα για χρήση εντός δρόμου ή και παντός εδάφους, όπως αυτά ορίζονται στην υποπερίπτωση (i) της περίπτωσης στ' και στις υποπεριπτώσεις (i) και (ii) της περίπτωσης ζ' της παρ. 2 του άρθρου 4 του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 53), το περιεχόμενο και η διάρκειά της, καθώς και οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την πιστοποίηση των αναγκών πρόσθετων δεξιοτήτων για τη χρήση των οχημάτων αυτών, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής. Δεν εμπίπτει στην απαγόρευση του πρώτου εδαφίου η κυκλοφορία των παραπάνω μοτοσικλετών από οδηγούς, άτομα με αναπηρία, στους οποίους έχουν παραχωρηθεί με βάση ειδικές διοικητικές πράξεις, και από οδηγούς που έχουν υποβληθεί επιτυχώς στην ειδική εκπαίδευση του προηγούμενου εδαφίου.

β. Η ισχύς της διάταξης του πρώτου εδαφίου της περίπτωσης α' αρχίζει τριάντα (30) ημέρες μετά τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»

2. Αν εκμισθωθεί μοτοσικλέτα ή όχημα σε πρόσωπο που δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης, επιβάλλεται στον εκμισθωτή, στο μισθωτή και στον οδηγό, αν ο τελευταίος επίσης δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης, πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλεται πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και κατάσχεση της μοτοσικλέτας ή του οχήματος. Τα κατασχεθέντα εκπλειστηριάζονται με αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του ΚΕΔΕ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να καθορίζονται τα θέματα που είναι σχετικά με την επιβολή της κατάσχεσης και τη διαδικασία του πλειστηριασμού.

3. Η παράγραφος 8 του άρθρου 103 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Για παραβάσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 4 (πινακίδα Ρ-40), επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας

κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες. Από το μέτρο αυτό εξαιρούνται τα οδικά οχήματα των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 4, στα οποία όμως επιβάλλονται τα διοικητικά πρόστιμα της παραγράφου 11 του άρθρου 4 και της παραγράφου 10 του άρθρου 34 στο διπλάσιο.»

4. Απαγορεύεται η διενέργεια συγκοινωνιακού έργου με στάσεις και κόμιστρο από τουριστικά λεωφορεία κλειστού τύπου, πλην της περίπτωσης των διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών. Οι έλεγχοι για τη διαπίστωση της παράβασης διενεργούνται κατά το λόγο αρμοδιότητάς τους, από τις αδειοδοτούσες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού, τις διευθύνσεις Μεταφορών της Περιφέρειας, την Τροχαία, το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και τις αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών. Οι εκθέσεις διαπίστωσης των παραβάσεων διαβιβάζονται στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού για την επιβολή των προβλεπόμενων διοικητικών κυρώσεων.

Άρθρο 32

Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 46 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η ακινητοποίηση οχήματος σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 (Α' 93) γίνεται σύμφωνα με την παράγραφο 12 του τελευταίου αυτού άρθρου».

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΤΕΛ

Άρθρο 33

Δικαίωμα μετατροπής ΚΤΕΛ σε ΚΤΕΛ Α.Ε.

Στο τέλος της παρ. 4 του άρθρου 5 του ν. 2963/2001 (Α' 268) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Τα ανωτέρω ΚΤΕΛ μπορούν με τις ίδιες προϋποθέσεις να μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες με τη μορφή της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 του άρθρου 3.»

Άρθρο 34

Όριο ηλικίας λεωφορείων ΟΑΣΘ

Η ηλικία των λεωφορείων ιδιοκτησίας, πριν από την έναρξη ισχύος του ν. 4482/2017 (Α' 102), του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης υπολογιζόμενη από την πρώτη ημέρα κυκλοφορίας τους ως καινούριων δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα είκοσι τρία (23) έτη. Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου δεν λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του χρόνου απόσβεσης της αξίας των παραπάνω λεωφορείων, ο οποίος διενεργείται αποκλειστικά με βάση το ισχύον καθεστώς κατά την έναρξη ισχύος του ν. 4482/2017.

Άρθρο 35

Όριο ηλικίας λεωφορείων που ταξινομούνται πρώτη φορά ως αστικά ΚΤΕΛ

Τα αναφερόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 2963/2001 αστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης, όταν τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία είτε καινούργια είτε μεταχειρισμένα πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι δεκαοκτώ (18) ετών.

Άρθρο 36

Θέσπιση ενιαίου ορίου ηλικίας οδηγών λεωφορείων

1. Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης δ' της παρ. 8 του άρθρου 20 του ν. 3185/2003 (Α' 229) αντικαθίσταται ως εξής:

«Το όριο ηλικίας των οδηγών λεωφορείων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης και των σχολικών λεωφορείων ορίζεται στα πενήντα πέντε (55) έτη. Το όριο αυτό παρατείνεται μέχρι το εξηκοστό (60) έτος, αν προηγούνται οι ιατρικές εξετάσεις που προβλέπονται για την ανανέωση της άδειας οδήγησης και δοκιμασία προσόν-

των και συμπεριφοράς. Με την ίδια διαδικασία μπορεί να παρατείνεται για μία ακόμη φορά, μετά τη συμπλήρωση του εξηκοστού (60) έτους, το ανώτατο όριο μέχρι το εξηκοστό έβδομο (67) έτος.»

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε θέμα σχετικά με τη διαδικασία και τις ειδικότερες προϋποθέσεις για την παράταση του ορίου ηλικίας της παραγράφου 1. Η ισχύς της παραγράφου 1 αρχίζει από την έκδοση της απόφασης του προηγούμενου εδαφίου.

Άρθρο 37

Τα εδάφια β', γ' και δ' της παρ. 15 του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 καταργούνται.

Άρθρο 38

Τροποποίηση του π.δ. 246/2006 (Α' 261)

1. Μετά το τρίτο εδάφιο της υποπερίπτωσης αα' της περίπτωσης β' της παρ. 2 του άρθρου 5 του π.δ. 246/2006 (Α' 261) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η προϋπόθεση της προηγούμενης κλήτευσης του εργαζόμενου από τον εργοδότη για την υποβολή πιστοποιητικού υγείας ισχύει ανεξάρτητα από το χρόνο κατάρτισης της σύμβασης εργασίας.»

2. Η παρ. 1 του άρθρου 6 του π.δ. 246/2006 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Οι προσλήψεις του τακτικού ή του έκτακτου προσωπικού διενεργούνται με αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου κάθε ΚΤΕΛ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον παρόντα Κανονισμό. Συμβάσεις εργασίας οι οποίες κατά παράβαση του πρώτου εδαφίου καταρτίζονται απευθείας από τον πρόεδρο του ΔΣ ή το διευθύνοντα σύμβουλο ή άλλο μέλος του ΔΣ ή το διευθυντή του οικείου ΚΤΕΛ θεωρούνται έγκυρες μετά την πάροδο διμήνου από την πρόσληψη, εφόσον δεν καταγγελλθούν εντός του διαστήματος αυτού από το ΚΤΕΛ.»

3. Στο άρθρο 6 του π.δ. 246/2006 προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής:

«8. Συμβάσεις εργασίας που συνάφθηκαν στο παρελθόν, σύμφωνα με το π.δ. 257/1989 (Α' 123) ή με το π.δ. 229/1994 (Α' 178) ή το π.δ. 246/2006, για την κατάρτιση των οποίων δεν τηρήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία επιλογής, θεωρούνται έγκυρες, εφόσον δεν καταγγέλθηκαν εντός διμήνου από την κατάρτισή τους.»

Άρθρο 39

Χρήση θέσης πληρώματος από επιβάτη

Το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης 2.7 της παρ. 2 του άρθρου 3 της 37492/1795/2003 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών (Β' 922) καταργείται.

Άρθρο 40

1. Στην παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 (Α' 33) προστίθεται περίπτωση κκ' ως εξής:

«κκ. Η λειτουργία τουριστικού γραφείου, το οποίο ιδρύεται με το παρόν και αδειοδοτείται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.»

Άρθρο 41

Καθιέρωση νέας διανομαρχιακής γραμμής ΚΤΕΛ

Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης γ' της παρ. 6 του άρθρου 7 του ν. 2963/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«Αν οι Περιφερειάρχες διαφωνούν, η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης δύνανται να καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 42

Κυρώσεις για μη εμπρόθεσμη καταβολή της ειδικής εισφοράς 5% του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 για τα ΚΤΕΛ

Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«Αν η εισφορά της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 δεν έχει εμπρόθεσμα καταβληθεί, το ποσό αυτής καταλογίζεται σε βάρος του υπόχρεου ΚΤΕΛ, βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ, τηρουμένης της κάτωθι διαδικασίας:

α) μετά τη λήξη της νόμιμης προθεσμίας και ύστερα από εισήγηση της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καταλογισμού των οφειλόμενων ποσών κάθε υπόχρεου ΚΤΕΛ. Η απόφαση αυτή αποστέλλεται, με απόδειξη, στη ΔΟΥ στην οποία ανήκει το υπόχρεο ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ και στον οφειλέτη συγκοινωνιακό φορέα,

β) τυχόν εκκρεμείς οφειλές παρελθόντων τριμήνων καταλογίζονται με την ίδια απόφαση. Σε περίπτωση μη υποβολής των προβλεπόμενων στοιχείων από τους υπόχρεους, ο υπολογισμός της οφειλής πραγματοποιείται με βάση τα υψηλότερα έσοδα ανά τρίμηνο από την εφαρμογή της εκάστοτε ισχύουσας απόφασης καθορισμού κομίστρου, εκ των τεσσάρων πιο πρόσφατων τριμήνων για τα οποία έχουν υποβληθεί στοιχεία.

Εφόσον σε μεταγενέστερο χρόνο και με βάση τα πραγματικά έσοδα, προκύπτει εισφορά μεγαλύτερη από την υπολογιζόμενη σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, το υπόχρεο ΚΤΕΛ οφείλει να καταβάλει τη διαφορά,

γ) η αρμόδια ΔΟΥ βεβαιώνει ταμειακά και εισπράττει από το υπόχρεο ΚΤΕΛ το καταλογισθέν ποσό, το οποίο υποχρεούται να αποδώσει στον ειδικό λογαριασμό εισφοράς 1% που υφίσταται στο Νέο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, με τίτλο «Ειδικός Λογαριασμός Εισφοράς 1% του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 για οικονομική ενίσχυση και εκσυγχρονισμό των ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ»,

δ) σε ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ που έχουν καταλογιστεί οφειλές παρελθόντων τριμήνων παρέχεται η δυνατότητα ρύθμισης αυτών σε δόσεις, ύστερα από αίτηση προς την οικεία ΔΟΥ, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, η οποία αποδίδει τα αναλογούντα ποσά στο λογαριασμό της περίπτωσης γ'.

Αν η εισφορά των περιπτώσεων β' και γ' της παραγράφου 1 δεν έχει εμπρόθεσμα καταβληθεί στους ειδικούς ατομικούς λογαριασμούς των ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ αντίστοιχα:

αα) η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας που εποπτεύει το φορέα (ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ), αποστέλλει σε αυτόν ειδοποίηση, στην οποία τίθεται προθεσμία ενός (1) μηνός για την κατάθεση των οφειλόμενων ποσών και την προσκόμιση των αποδεικτικών στοιχείων που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 4 της Β-1188/36/2003 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 24),

ββ) αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, η αρμόδια Υπηρεσία επιβάλλει πρόστιμο στο υπόχρεο ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, το οποίο ισούται με το 10% του οφειλόμενου ποσού ή ποσών των ανωτέρω εισφορών και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ,

γγ) το ποσό του προστίμου καταλογίζεται με απόφαση του Περιφερειάρχη της οικείας Περιφέρειας στην οποία ανήκει το υπόχρεο ΚΤΕΛ, ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της ίδιας Περιφέρειας. Η απόφαση αυτή αποστέλλεται, με απόδειξη, στη ΔΟΥ όπου ανήκει το υπόχρεο ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ και στον οφειλέτη συγκοινωνιακό φορέα,

δδ) πρόστιμα για εκκρεμείς οφειλές παρελθόντων τριμήνων καταλογίζονται με την ίδια απόφαση του Περιφερειάρχη,

εε) η αρμόδια ΔΟΥ βεβαιώνει ταμειακά και εισπράττει από το υπόχρεο ΚΤΕΛ το καταλογισθέν πρόστιμο, το οποίο αποδίδει στον ειδικό λογαριασμό του Νέου Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου της περίπτωσης α' της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001.»

Άρθρο 43

Καταβολή εισφοράς 0,5% υπέρ ΡΑΕΜ

Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 76 του ν. 4199/2013 (Α' 216) η φράση «από την 1η Νοεμβρίου 2014» αντικαθίσταται ως εξής:

«από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της κοινής απόφασης

της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου».

Άρθρο 44

Η περίπτωση κκ' της παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 ισχύει και για την εταιρεία Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε..

ΜΕΡΟΣ Δ'

ΛΟΙΠΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ

Άρθρο 45

Καταστροφή πινακίδων κυκλοφορίας οχημάτων και αντικατάστασή τους

1. Μετά την πάροδο χρονικού διαστήματος δεκαοκτώ (18) συνεχόμενων μηνών από τη θέση οχήματος σε κατάσταση ακινησίας, σύμφωνα με το άρθρο 22 του ν. 2367/1953 (Α' 82), οι πινακίδες κυκλοφορίας του οχήματος καταστρέφονται, με ανακύκλωσή τους, με μέριμνα των αρμοδίων υπηρεσιών της ΑΑΔΕ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με τη διαδικασία καταστροφής των πινακίδων κυκλοφορίας. Σε περίπτωση αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων οχήματος, κατ' εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, η αρμόδια Υπηρεσία της Ελληνικής Αστυνομίας προβαίνει σε καταστροφή των πινακίδων κυκλοφορίας του οχήματος, μετά την πάροδο δύο (2) ετών από τη λήξη του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσης. Οι αρμόδιες κατά περίπτωση Υπηρεσίες χορηγούν βεβαίωση καταστροφής πινακίδων κυκλοφορίας, ύστερα από αίτηση εκ μέρους του ιδιοκτήτη ή του κατόχου του οχήματος.

2. Για την άρση της κατάστασης ακινησίας ή την εκ νέου θέση σε δημόσια κυκλοφορία οχήματος του οποίου οι πινακίδες κυκλοφορίας έχουν καταστραφεί, σύμφωνα με την παράγραφο 1, οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των οικείων περιφερειακών ενοτήτων (Π.Ε.) της χώρας προβαίνουν σε αντικατάσταση των κρατικών πινακίδων κυκλοφορίας αυτοκινήτων, μοτοσικλετών ή ρυμουλκούμενων, ύστερα από αίτηση του κατόχου ή του ιδιοκτήτη. Για τη διεκπεραίωση της διαδικασίας αντικατάστασης των κρατικών πινακίδων, ο αιτών υποβάλλει μαζί με την αίτηση και τη βεβαίωση καταστροφής του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 1 και καταβάλλει παράβολο, υπέρ του Δημοσίου, ύψους τριάντα (30) ευρώ. Στην περίπτωση αυτή, ο αιτών απαλλάσσεται από το ανταποδοτικό τέλος που προβλέπεται στην οικ. Β-39170/850/1997 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 124). Εξαιρητικά αν τα κατατεθειμένα στοιχεία κυκλοφορίας καταστρέφονται από λόγους, που ανάγονται σε περιστατικά ανωτέρας βίας και αφορούν ακινησίες χρονικής διάρκειας μικρότερης των δεκαοκτώ (18) μηνών συνεχούς ακινησίας, για την επανέκδοση αυτών δεν απαιτείται η καταβολή του παραβόλου των τριάντα (30) ευρώ, μετά από βεβαίωση της αρμόδιας αρχής.

3. Κάθε πινακίδα οχήματος που καταστρέφεται καταχωρείται μηχανογραφικά και στο αρχείο στο οποίο τηρούνται τα στοιχεία όλων των οχημάτων της οικείας οργανικής μονάδας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Στο ίδιο αρχείο τηρούνται και τα στοιχεία για όσα οχήματα έχει υποβληθεί δήλωση κλοπής οχήματος ή φορολογικής ακινησίας στην αρμόδια υπηρεσία. Το αρχείο διασυνδέεται και με άλλα μητρώα ή συστήματα που τηρούνται σε άλλες υπηρεσίες.

4. Με απόφαση του Διοικητή της ΑΑΔΕ καθορίζονται οι αρμόδιες υπηρεσίες και η διαδικασία καταστροφής των πινακίδων κυκλοφορίας για την εφαρμογή της παραγράφου 1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Εσωτερικών, καθορίζονται οι λεπτομέρειες καταχώρισης των στοιχείων των οχημάτων και η διασύνδεση με άλλα μητρώα, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

5.α. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως, ανεξαρτήτως κυβισμού, τα οποία υπέστησαν καταστροφή ή αχρήστευση λόγω φυσικών καταστροφών, σε περιοχές που κηρύχθηκαν σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης στους μήνες Σεπτέμβριο, Οκτώβριο και

Νοέμβριο 2017 (τις πλημμύρες της 25ης και 26ης Σεπτεμβρίου 2017 στο Δήμο Σαμοθράκης της Περιφερειακής Ενότητας Έβρου, την πλημμύρα της 13ης Νοεμβρίου 2017 στο Δήμο Σύμης της Περιφερειακής Ενότητας Ρόδου, τις πλημμύρες 15ης-17ης Νοεμβρίου 2017 στους Δήμους Αγιάς και Τεμπών της Περιφερειακής Ενότητας Λάρισας, τις πλημμύρες της 16ης Νοεμβρίου 2017 στους Δήμους Τρικαίων, Καλαμπάκας, Φαρκαδόνας και Πύλης της Περιφερειακής Ενότητας Τρικάλων, τις πλημμύρες 16ης και 17ης Νοεμβρίου 2017 στο Δήμο Κατερίνης της Περιφερειακής Ενότητας Πιερίας, τις πλημμύρες της 11ης Φεβρουαρίου 2017 και της 26ης Οκτωβρίου 2017 στους Δήμους Πλατανιά, Αποκορώνου και Χανίων της Περιφερειακής Ενότητας Χανίων, τις πλημμύρες 11ης Νοεμβρίου 2017 στο Δήμο Κέρκυρας της Περιφερειακής Ενότητας Κέρκυρας και την πλημμύρα της 15ης Νοεμβρίου 2017 στους πληγέντες Δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικής Αττικής), καθώς και την πυρκαγιά της 11ης Σεπτεμβρίου 2017 στη Δυτική Αχαΐα, στις τέως κοινότητες Σαντομέρι, Χαραυγή, Άρλα, Φώσταινα, Ελαιοχώριο και Πετροχώριο δύνανται να υποβάλουν αίτηση διαγραφής αυτών από το Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, χωρίς την προσκόμιση Πιστοποιητικού καταστροφής του οχήματος, και χωρίς την καταβολή οποιουδήποτε τέλους διαγραφής.

β. Η σχετική αίτηση υποβάλλεται σε οποιαδήποτε υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της Χώρας έως ένα (1) μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος και σε αυτή ανφέρεται ο λόγος για τον οποίο ζητείται η οριστική διαγραφή του οχήματος κατά τα ανωτέρω. Για την ως άνω υποβολή απαιτείται μόνο βεβαίωση του οικείου Δήμου, στον οποίο ο αιτών δηλώνει την κατοικία του ή πιστοποιείται από τον αρμόδιο Δήμο ότι εκεί αποδεδειγμένα ασκεί (μόνιμη ή πρόσκαιρη) εργασιακή ή επαγγελματική απασχόληση. Πινακίδες του οχήματος και η άδεια κυκλοφορίας παραδίδονται μαζί με την αίτηση μόνο σε περίπτωση που υπάρχουν ή άλλως προσκομίζεται υπεύθυνη δήλωση του αιτούντος περί απώλειάς τους. Αίτηση διαγραφής κατά τα ανωτέρω δύνανται να υποβληθεί και από κληρονόμους, μετά τη δήλωση αποδοχής της κληρονομιάς, για κληρονομηθέντα οχήματα, καθώς και από συγγενείς πρώτου βαθμού, η συγγένεια των οποίων αποδεικνύεται με πιστοποιητικό οικογενειακής κατάστασης. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύνανται να παραταθεί η ως άνω προθεσμία για την υποβολή της σχετικής αιτήσεως.

γ. Στον αιτούντα χορηγείται βεβαίωση διαγραφής με ημερομηνία τις ως άνω αναφερόμενες ημερομηνίες φυσικής καταστροφής ανά τόπο, όπου συνέβη η φυσική καταστροφή ένεκα της οποίας καταστράφηκε ή αχρηστεύθηκε το όχημα του αιτούντος.

δ. Σε περίπτωση οριστικής διαγραφής οχήματος που βασίστηκε αποδεδειγμένα σε ψευδή δήλωση, επιβάλλεται πλέον των σχετικών ποινικών κυρώσεων περί ψευδούς δηλώσεως, διοικητικό πρόστιμο υπέρ του Δημοσίου, ύψους χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ, το οποίο εισπράττεται από τις αρμόδιες υπηρεσίες της ΑΑΔΕ. Πέραν των ανωτέρω κυρώσεων το όχημα σε περίπτωση που βρεθεί, κατάσχετα και περιέρχεται στην κυριότητα του Δημοσίου και στη συνέχεια παραδίδεται στη Διεύθυνση Διαχείρισης Δημοσίου Υλικού για το Νομό Αττικής ή στο αρμόδιο Τελωνείο για τους υπόλοιπους νομούς. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Υποδομών καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παρούσας περίπτωσης.

ε. Η παρ. 6.6 του άρθρου 69 του ν. 4484/2017 (Α' 110) ισχύει και έχει εφαρμογή και για την παρούσα διάταξη.

6. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 6 του άρθρου 8 του π.δ. 116/2004 (Α' 81) όπως προστέθηκε με το άρθρο 69 του ν. 4484/2017 (Α' 110), αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Για επιβατικά Ι.Χ. αυτοκίνητα και για φορτηγά Ι.Χ. κατηγορίας Ν1 με ημερομηνία πρώτης άδειας κυκλοφορίας στην Ελλάδα πριν τις 4.3.2004, τα οποία δεν βρίσκονται πλέον στην κατοχή των ιδιοκτητών τους, οι τελευταίοι μπορούν να υποβάλουν αίτηση διαγραφής αυτών από το Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, χωρίς την προσκόμιση Πιστοποιητικού Καταστροφής του οχήματος, στην περίπτωση που αυτά έχουν δοθεί για καταστροφή, διά-

λυση ή ακρήστευση έως τις 4.3.2004, γεγονός που βεβαιώνεται με υπεύθυνη δήλωση του αιτούντος και κάθε άλλο διαθέσιμο αποδεικτικό έγγραφο.»

7. Το πρώτο εδάφιο της υποπαραγράφου 2 της παρ. 6 του άρθρου 8 του π.δ. 116/2004 (Α' 81) όπως προστέθηκε με το άρθρο 69 του ν. 4484/2017 (Α' 110) αντικαθίσταται ως εξής:

«6.2. Η αίτηση διαγραφής επιβατικού Ι.Χ. οχήματος υποβάλλεται σε οποιαδήποτε υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της Χώρας, ενώ η αίτηση διαγραφής φορτηγού Ι.Χ. στην υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας στην οποία έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας και σε αυτή αναγράφεται ο λόγος για τον οποίο ζητείται η οριστική διαγραφή του αυτοκινήτου κατά τα ανωτέρω.»

Άρθρο 46 Βεβαιώσεις οχημάτων

1. Θεσπίζονται οι εξής βεβαιώσεις, οι οποίες απαιτούνται σύμφωνα με τις επόμενες παραγράφους:

α) Βεβαίωση τεχνικής επικαιροποίησης, η οποία εκδίδεται από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο του οχήματος, με την οποία βεβαιώνεται για το συγκεκριμένο αριθμό πλαισίου:

αα) το μοντέλο και η έκδοση ή η παραλλαγή του, ββ) το πρώτο έτος κυκλοφορίας του οχήματος και το γνήσιο του αριθμού πλαισίου και κινητήρα, ο κυβισμός, ο χρωματισμός και η κατηγορία του οχήματος, γγ) ο επιπλέον του βασικού (εξτρά) εξοπλισμός του, σύμφωνα με τους τιμοκαταλόγους λιανικής πώλησης του οχήματος στη χώρα μας, δδ) η εκ κατασκευής αντιρρυπαντική τεχνολογία και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, εε) ποιες ανακαλύψεις έχουν γίνει στο όχημα και ποιες εκκρεμούν και στστ) οι πλέον σύγχρονες καταχωρημένες πληροφορίες οδομέτρου από τη μηχανογραφική βάση του εργοστασίου. Για τη χορήγηση της βεβαίωσης τεχνικής επικαιροποίησης της περίπτωσης α' της παραγράφου 1, ο εισαγωγέας μεταχειρισμένου οχήματος ή ελαφρού φορτηγού, τα οποία προέρχονται από άλλη χώρα, υποβάλλει αίτηση στο Ηλεκτρονικό Σύστημα, που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 6, η οποία διαβιβάζεται αμελλητί από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στον κατά περίπτωση εγχώριο εθνικό διανομέα. Η βεβαίωση χορηγείται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τη διαβίβαση της αίτησης στον εγχώριο εθνικό διανομέα,

β) βεβαίωση του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσης με το εξής περιεχόμενο: αα) πότε έπρεπε να γίνουν οι έλεγχοι και πότε έγιναν, καθώς και ποιοι εκκρεμούν, ββ) ποιοί ήταν επιτυχείς και ποιοί όχι και γιατί και γγ) πόσα χιλιόμετρα είχε διανύσει το όχημα σε κάθε έλεγχο,

γ) βεβαίωση της αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια κυκλοφορίας, η οποία περιλαμβάνει: αα) την έγκριση τύπου με βάση την οποία ταξινομήθηκε το όχημα, ββ) τα στοιχεία κυβισμού, εκπομπών CO₂ και οδηγίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που καλύπτει το όχημα, γγ) την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης και δδ) τον προηγούμενο ιδιοκτήτη. Η βεβαίωση δεν είναι απαραίτητο να περιλαμβάνει όλα στοιχεία αναφέρονται στην άδεια κυκλοφορίας.

Οι παραπάνω βεβαιώσεις των αρχών της αλλοδαπής υποβάλλονται με επίσημη μετάφρασή τους.

2. Για τον υπολογισμό του Τέλους Ταξινόμησης, των άρθρων 121 και 123 του ν. 2960/2001, μεταχειρισμένου επιβατηγού οχήματος ή ελαφρού φορτηγού απαιτείται, επιπλέον των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, η υποβολή της βεβαίωσης της περίπτωσης α' της παραγράφου 1.

3. Για την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένου που προέρχεται από άλλη χώρα επιβατηγού οχήματος ή ελαφρού φορτηγού απαιτείται, επιπλέον των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, η υποβολή των βεβαιώσεων της παραγράφου 1, καθώς και υπεύθυνη δήλωση του αγοραστή ότι έχει λάβει πλήρη γνώση των στοιχείων των παραπάνω βεβαιώσεων και του δελτίου Κ.Τ.Ε.Ο. στη χώρα μας, που απαιτείται πριν από την ταξινόμηση.

4. Για τη μεταβίβαση πάσης φύσεως οχήματος για το οποίο

δεν έχουν εφαρμοστεί οι διατάξεις των παρ. 2 και 3 απαιτείται, επιπλέον των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, η υποβολή των βεβαιώσεων των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1.

5. Οι βεβαιώσεις από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο, που προβλέπονται από το παρόν, εκδίδονται μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες από την υποβολή της σχετικής αίτησης. Σε περίπτωση παράβασης του προηγούμενου εδαφίου επιβάλλεται πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

6. Η ισχύς των διατάξεων των παραπάνω παραγράφων αρχίζει από την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία εκκινεί η λειτουργία ηλεκτρονικού συστήματος για την καταχώριση των βεβαιώσεων των εγχώριων εθνικών διανομέων ή κατασκευαστικών οίκων. Οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι προδιαγραφές και οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

7. Για την έκδοση της βεβαίωσης της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 καταβάλλεται άπαξ παράβολο ύψους είκοσι (20) ευρώ υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για την έκδοση νέας βεβαίωσης για το ίδιο όχημα δεν χρησιμοποιείται άλλο παράβολο. Από το παραπάνω παράβολο ποσοστό έως πενήντα τοις εκατό (50%) αποδίδεται για την αποζημίωση των φορέων έκδοσης της παραπάνω βεβαίωσης και το υπόλοιπο αποδίδεται σε ειδικό κωδικό για εκπαιδευτικές δράσεις οδικής ασφάλειας, για ανάπτυξη και συντήρηση των ηλεκτρονικών συστημάτων, καθώς και για κατασκευή κλειστών χώρων (πίστες) εκτέλεσης των ειδικών δοκιμασιών των υποψήφιων οδηγών και οδηγών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται το ακριβές ποσοστό επί του παραβόλου που αποδίδεται για την αποζημίωση των φορέων έκδοσης της παραπάνω βεβαίωσης και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος, μπορεί δε να μειώνεται και το ύψος του παραβόλου αυτού.

8. Οι αρμόδιες υπηρεσίες υποβάλλουν, κάθε έξι (6) μήνες, προς τις αντίστοιχες αρμόδιες υπηρεσίες του εξωτερικού αίτημα για χορήγηση καταλόγου με τα νομίμως λειτουργούντα Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας τους.

9. Σε περίπτωση υποβολής πλαστής βεβαίωσης του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσης ή βεβαίωσης μη νομίμως λειτουργούντος Κ.Τ.Ε.Ο., επιβάλλεται από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή από ειδικά εξουσιοδοτημένο προς τούτο όργανο από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών πρόστιμο στον εισαγωγέα του οχήματος ίσο με το πενταπλάσιο της αξίας πώλησης του οχήματος, το οποίο βεβαιώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ και εισπράττεται από την οικεία ΔΟΥ.

Άρθρο 47 Παρατηρητήριο Τιμών Ανταλλακτικών Οχημάτων

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται Παρατηρητήριο ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησης των ανταλλακτικών οχημάτων ανά τύπο οχήματος, που εισάγεται στη χώρα. Οι εθνικοί διανομείς οχημάτων είναι υποχρεωμένοι να προσκομίσουν πλήρη κατάλογο ανταλλακτικών του τύπου του οχήματος και ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησής τους μέσα σε σαράντα (40) ημέρες από την εισαγωγή του πρώτου αυτοκινήτου του συγκεκριμένου τύπου και μέσα σε ένα (1) έτος πλήρη κατάλογο ανταλλακτικών και ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησης όλων των τύπων οχημάτων που έχουν εισαχθεί τα τελευταία δεκαπέντε (15) έτη. Την παραπάνω υποχρέωση έχουν και τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που διακινούν νομίμως αντίστοιχα ανταλλακτικά. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με τη δημιουργία και τη λειτουργία του Παρατηρητηρίου.

Άρθρο 48

Αν σε υπάρχουσα άδεια κυκλοφορίας βεβαιωθεί από τον αντιπρόσωπο ή τον κατασκευαστικό οίκο πλαστός αριθμός πλαισίου, ο εισαγωγέας αποζημιώνει εις ολόκληρον τον ιδιοκτήτη του οχήματος στην τιμή κτήσης του οχήματος, χωρίς να αποκλείονται λοιπές αξιώσεις του ιδιοκτήτη του οχήματος για επιπλέον θετική ή αποθετική ζημία. Η αποζημίωση εις ολόκληρον από τον εισαγωγέα πραγματοποιείται ακόμα και αν το όχημα έχει εν τω μεταξύ μεταπωληθεί.

Άρθρο 49

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργούνται τα κάτωθι Μητρώα και Διαδικτυακές Εφαρμογές:

1. α. Εθνικό Μητρώο Οχημάτων.
- β. Στο Μητρώο τηρούνται τα στοιχεία όλων των οχημάτων.
- γ. Το Μητρώο μπορεί να διασυνδέεται με Μητρώα ή Συστήματα που τηρούνται από άλλες Υπηρεσίες.
- δ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια για την τήρηση του παραπάνω Μητρώου.

2. α. Ψηφιακό Μητρώο Οδικών Μεταφορών.

β. Στο Μητρώο καταγράφονται ψηφιακά, ανά επιχείρηση, τα στοιχεία της επιχείρησης, των οχημάτων ιδιόκτητων και μισθωμένων (όπως τεχνικά χαρακτηριστικά και προδιαγραφές), των οδηγών και του είδους της σχέσης που τους συνδέει με την επιχείρηση.

γ. Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της ισχύος των στοιχείων της περίπτωσης β', αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην οποία τηρείται το Μητρώο.

δ. Το Μητρώο μπορεί να διασυνδέεται με Μητρώα που τηρούνται από άλλες Υπηρεσίες.

ε. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας του Μητρώου Οδικών Μεταφορών, ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησής του, τα Μητρώα με τα οποία διασυνδέεται, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρούνται ηλεκτρονικά μητρώα στα οποία καταχωρίζονται όλα τα στοιχεία των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοιχτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων και των τουριστικών τρένων, όπως ο αριθμός κυκλοφορίας τους, τα στοιχεία των οδηγών τους, οι εγκριθείσες ειδικές διαδρομές και στάσεις και κάθε άλλο συναφές στοιχείο. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να καθορίζονται και άλλα στοιχεία ως περιεχόμενο των παραπάνω μητρώων και να ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό την τήρηση τους σε θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

4. α. Διαδικτυακή Εφαρμογή Ηλεκτρονικής Καταγραφής στοιχείων διενεργούμενων οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

β. Στην Εφαρμογή καταγράφονται πριν από τη διενέργεια οποιασδήποτε μεταφοράς τα στοιχεία της επιχείρησης, του πελάτη, του οχήματος, του οδηγού, του είδους και της ποσότητας του φορτίου, καθώς και του τόπου φόρτωσης και παράδοσης του φορτίου. Τα ίδια στοιχεία καταγράφονται και κατά την είσοδο στη χώρα οποιασδήποτε διενεργούμενης οδικής εμπορευματικής μεταφοράς.

γ. Τα στοιχεία της περίπτωσης β' εκτυπώνονται και συνοδεύουν το φορτίο σε όλη τη διαδρομή από τον τόπο φόρτωσης έως τον τόπο παράδοσης.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται, σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 4 έως 4B του ν. 3446/2006 (Α' 49), ανάλογα με το είδος και την ποσότητα του φορτίου, οι κυρώσεις σε περίπτωση μεταφοράς φορτίου χωρίς το συνοδευτικό εκτυπωμένο έντυπο ή αν διαπιστωθεί αναντιστοιχία μεταξύ μεταφερόμενου και δηλωμένου φορτίου.

δ. Η Εφαρμογή μπορεί να διασυνδέεται με Συστήματα και Μητρώα που τηρούνται από λοιπές αρμόδιες Υπηρεσίες. Όταν καταστεί τεχνικά εφικτό να δέχεται την πληροφορία για τη θέση

του οχήματος σε «πραγματικό χρόνο» μπορεί να είναι προσβάσιμο στους πολίτες.

ε. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας της Εφαρμογής, ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας της, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησής της, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5. Παρατηρητήριο προδιαγραφών, καθώς και συντελεστών κόστους και τιμών μεταφορικού έργου οδικών μεταφορών. Στο Παρατηρητήριο καταγράφονται οι προδιαγραφές και το κόστος λειτουργίας και συντήρησης των οχημάτων οδικών μεταφορών, όπως λιπαντικών, ελαστικών, εξαρτημάτων, καυσίμων, το κόστος των διοδίων και άλλα κόστη που επηρεάζουν τα κόστη μεταφοράς, καθώς και σχετικά στατιστικά δεδομένα και επεξεργασία τους. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του Παρατηρητηρίου, λοιπά στοιχεία προς καταγραφή, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 50**Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων**

1. Σε κατασκευαστή οχημάτων ο οποίος: α) υποβάλλει ψευδείς δηλώσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση έγκρισης τύπου, β) παραποιεί τα αποτελέσματα των δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει, γ) αποκρύπτει στοιχεία ή τεχνικές προδιαγραφές που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου, δ) χρησιμοποιεί ελαττωματικές συσκευές ή συστήματα αναστολής για την έκδοση έγκρισης ή τη διατήρηση σε ισχύ αυτής και ε) αρνείται την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες που απαιτούνται για τη διαπίστωση των παραβάσεων των περιπτώσεων α' έως δ', επιβάλλεται πρόστιμο σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5. Αν ο κατασκευαστής υποπέσει εκ νέου στις πράξεις ή παραλείψεις των περιπτώσεων α' έως ε' μέσα σε μία πενταετία από τη τέλεση αυτών, επιβάλλεται νέο πρόστιμο πενταπλάσιο της αξίας του ήδη επιβληθέντος.

2. Σε κατασκευαστή, αντιπρόσωπο του κατασκευαστή, εισαγωγέα ή διανομέα που διαθέτει στην αγορά οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που υπόκεινται σε έγκριση, σύμφωνα με οποιαδήποτε εθνική ή κοινοτική κανονιστική πράξη, χωρίς να έχει χορηγηθεί τέτοια έγκριση ή παραποιεί τα σχετικά έγγραφα ή σήματα ή αρνείται την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες που απαιτούνται για τη διαπίστωση των παραβάσεων αυτών επιβάλλεται πρόστιμο σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5. Αν ο κατασκευαστής, αντιπρόσωπος του κατασκευαστή, εισαγωγέας ή διανομέας υποπέσει εκ νέου στις ίδιες πράξεις ή παραλείψεις του προηγούμενου εδαφίου επιβάλλεται νέο πρόστιμο πενταπλάσιο της αξίας του ήδη επιβληθέντος.

3. Σε κατασκευαστή που εκδίδει πιστοποιητικά συμμόρφωσης για έγκριση τύπου οχήματος που εκδόθηκαν κατά παράβαση των ευρωπαϊκών και εθνικών διατάξεων ή με τη μη νόμιμη χρήση συστημάτων αναστολής επιβάλλεται πρόστιμο ανά όχημα, που τέθηκε σε κυκλοφορία βάση των παραπάνω πιστοποιητικών συμμόρφωσης, ποσού ίσου με την τιμή κτήσης του οχήματος, εφόσον το όχημα έχει τεθεί σε κυκλοφορία κατά τα προηγούμενα τρία (3) έτη. Για οχήματα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία προ των τριών (3) προηγούμενων ετών το ποσό του προστίμου ανά όχημα μειώνεται κατά πέντε τοις εκατό (5%) για κάθε έτος πέραν των τριών (3) από τη θέση σε κυκλοφορία του οχήματος και με ανώτατο ποσοστό μείωσης το εξήντα τοις εκατό (60%).

4. α) Τα πρόστιμα και οι κατηγοριοποιήσεις των παραγράφων 1 και 2 επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση ως εξής:

αα) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το 700πλάσιο και έως το 1000πλάσιο του παραβόλου για την έκδοση της έγκρισης αν από την παράβαση μπορεί να δημιουργηθεί κίνδυνος θανάτου ή τραυματισμού, βλάβης στην περιουσία του χρήστη ή τρίτου,

ββ) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το 400πλάσιο και έως το 700πλάσιο του παραβόλου για την έκδοση της έγκρισης αν από την παράβαση μπορεί να προκληθεί ζημία του περιβάλλοντος,

γγ) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το 100πλάσιο και έως το

400πλάσιο του παραβόλου για την έκδοση της έγκρισης αν από την παράβαση μπορεί να προκληθεί ζημία του οδικού δικτύου ή παραβιάζεται η νομοθεσία έκδοσης έγκρισης τύπου.

β) Για την επιβολή του προστίμου σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση λαμβάνεται υπόψη και ο αριθμός των οχημάτων, συστημάτων χωριστών τεχνικών μονάδων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πωλήθηκαν ή διατέθηκαν προς πώληση.

5. Για τη διαπίστωση των παραβάσεων των παραγράφων 1 έως 3 συντάσσεται έκθεση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία κοινοποιείται στον καθ' ου με κλήση σε ακρόαση εντός δέκα (10) ημερών. Ο καθ' ου η έκθεση διαπίστωσης της παράβασης μπορεί να ζητήσει και να λάβει προθεσμία έως είκοσι (20) ημέρες για να εκθέσει τις απόψεις του επί της έκθεσης αυτής. Μετά την υποβολή των απόψεων του καθ' ου ή μετά την πάροδο άπρακτων των ως άνω προθεσμιών εκδίδεται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών η απόφαση επιβολής ή μη του προστίμου.

6. Σε περίπτωση που οχήματα που κυκλοφορούν στην ελληνική επικράτεια, είτε συστήματά τους, είτε μηχανικά μέρη τους ή χωριστές τεχνικές μονάδες που υπόκεινται σε έγκριση, δεν είναι σύμφωνα με την έγκριση τύπου, ή έχουν υποβληθεί για αυτά ψευδείς δηλώσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση έγκρισης τύπου, ή έχουν δηλωθεί για αυτά παραποιημένα αποτελέσματα δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει, ή έχουν αποκρυφθεί για αυτά στοιχεία ή τεχνικές προδιαγραφές που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου, ή έχουν χρησιμοποιηθεί ελαττωματικές συσκευές ή συστήματα αναστολής για την έκδοση έγκρισης ή τη διατήρηση σε ισχύ αυτής, επιβάλλονται στον κατασκευαστή, αντιπρόσωπο του κατασκευαστή, εισαγωγέα ή διανομέα που τα διαθέτει στην αγορά πρόστιμα σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5.

7. Τα πρόστιμα της παραγράφου 4 καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του Υπουργείου, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εγκριτικής αρχής» που αναφέρεται στον Κανονισμό 168/2013/ΕΕ και την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αναπροσαρμόζονται τα ποσά των προστίμων και να ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

Άρθρο 51

Μητρώο Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων και ηλεκτρονικό σύστημα διεκπεραίωσης διαδικασίας εγκρίσεων

1.α. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ψηφιακό Μητρώο Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων, στο οποίο καταγράφονται ψηφιακά, ανά έγκριση τύπου, τα στοιχεία της έγκρισης και κάθε στοιχείο ανταλλαγών αντιγράφων του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, συνοδευόμενο από τα συνημμένα σε αυτό έγγραφα, συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων δοκιμών, ενημέρωσης σχετικά με την έκδοση, τις τροποποιήσεις, τις απορρίψεις, ανακλήσεις και αρχείων δεδομένων του πιστοποιητικού συμμόρφωσης σε ηλεκτρονικό μορφότυπο.

β. Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της ισχύος των ανωτέρω στοιχείων αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην οποία τηρείται το Μητρώο.

γ. Το Μητρώο μπορεί να διασυνδέεται με Μητρώα που τηρούνται από άλλες Υπηρεσίες, αλλά και με το ηλεκτρονικό σύστημα της παραγράφου 2.

2. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται ηλεκτρονικό σύστημα για τη διεκπεραίωση των διαδικασιών για θέματα έγκρισης τύπου οχημάτων, οι οποίες πραγματοποιούνται αποκλειστικά μέσω αυτού.

3. α. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας του Μητρώου της παραγράφου 1, ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του, η αρμόδια Διεύ-

θυνση τήρησής του, τα λοιπά Μητρώα με τα οποία μπορεί να διασυνδέεται, σύμφωνα με την περίπτωση γ' της παραγράφου 1, καθώς και λεπτομέρειες εφαρμογής της διασύνδεσης με τα Μητρώα αυτά και με το ηλεκτρονικό σύστημα της παραγράφου 2.

β. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται ο τρόπος λειτουργίας, οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος της παραγράφου 2, ο χρόνος ενεργοποίησής του, καθώς και οι προϋποθέσεις πρόσβασης σε αυτό.

Άρθρο 52

Κατάθεση αιτήσεων για έκδοση αδειών κυκλοφορίας και χορήγηση κρατικών πινακίδων στις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών όλης της χώρας

1. Η κατάθεση, μαζικά ή ατομικά, αιτήσεων στις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών όλης της χώρας για θέματα έκδοσης, χορήγησης, επανέκδοσης και ανανέωσης αδειών κυκλοφορίας, καθώς και για χορήγηση ή αντικατάσταση κρατικών πινακίδων οχημάτων πραγματοποιείται αποκλειστικά είτε μέσω ταχυδρομικών υπηρεσιών (συστημένη επιστολή ή ταχυμεταφορά) είτε μέσω των Κέντρων Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ) και δεν επιτρέπεται η αυτοπρόσωπη προσέλευση των πολιτών στις υπηρεσίες αυτές για την παραπάνω δραστηριότητα.

2. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζεται ο τρόπος εφαρμογής της παραγράφου 1, οι κατηγορίες των οχημάτων που εμπίπτουν σε αυτή, οι προθεσμίες διεκπεραίωσης των αιτήσεων, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. α. Δημιουργείται ηλεκτρονικό σύστημα για τη διεκπεραίωση των διαδικασιών για θέματα έκδοσης, χορήγησης, επανέκδοσης και ανανέωσης αδειών κυκλοφορίας, καθώς και για τη χορήγηση ή αντικατάσταση κρατικών πινακίδων οχημάτων, οι οποίες πραγματοποιούνται αποκλειστικά μέσω αυτού. Στο παραπάνω ηλεκτρονικό σύστημα έχουν πρόσβαση και τα ΚΕΠ για τη διευκόλυνση των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, που ορίζονται με την απόφαση της επόμενης περίπτωσης.

β. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι προδιαγραφές και οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και τη λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος, ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του, οι προϋποθέσεις πρόσβασης σε αυτό από τα ΚΕΠ, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 53

Ρυθμίσεις θεμάτων δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο.

1. Τα τέλη διενέργειας του περιοδικού τεχνικού ελέγχου, αρχικού και επανελέγχου, στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. καθορίζονται με απόφαση του αρμόδιου περιφερειακού συμβουλίου, στην οποία λαμβάνονται υπόψη οι τιμές της αγοράς της οικείας περιφέρειας. Η απόφαση αυτή εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

2. Τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. μπορούν, με απόφαση του αρμόδιου περιφερειακού συμβουλίου, η οποία εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, να λειτουργούν με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας σύμφωνα με τις διατάξεις της εμπορικής και φορολογικής νομοθεσίας, τις διατάξεις που ρυθμίζουν τη λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Ο. και τις ειδικότερες ρυθμίσεις των περιπτώσεων α', β' και γ'.

α. Η Περιφέρεια διατηρεί πάντοτε την απόλυτη πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου. Κατά το υπόλοιπο μπορεί να συμμετέχουν το Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ., δήμοι και νομικά πρόσωπα των περιφερειών και των δήμων.

β. Όλες οι μετοχές είναι ονομαστικές και δεν εισάγονται στο Χρηματιστήριο Αξιών.

γ. Αν η εταιρεία λυθεί, η Περιφέρεια έχει δικαίωμα προτίμησης για την αγορά της εκποιούμενης περιουσίας.

δ. Με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή

του παρόντος άρθρου όπως τα θέματα της διαδοχής των φορέων, της περιουσίας τους, και του προσωπικού.

Άρθρο 54

Τροποποίηση του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268)

1. Η παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268) αντικαθίστανται ως εξής:

«3. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. (Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.) δεν μπορούν να συστεγάζονται με συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, με εταιρείες εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, μοτοποδηλάτων και ανταλλακτικών αυτών, με εγκαταστάσεις επιχειρήσεων οδικής βοήθειας, καθώς και με γραφεία μηχανολόγων ή και ηλεκτρολόγων μηχανικών. Αν σε οικόπεδο ή γήπεδο χρησιμοποιείται ένα τμήμα αυτού για την εγκατάσταση και λειτουργία Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., σύμφωνα με τις απαιτήσεις αρτιότητας για τη συγκεκριμένη περιοχή, η ανωτέρω απαγόρευση ισχύει για το τμήμα του οικοπέδου ή γηπέδου που χρησιμοποιείται για την εγκατάσταση και τη λειτουργία του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο...»

2. Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν επιτρέπεται να ιδρυθούν από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή των διευθύνσεων Μεταφορών των Περιφερειών, καθώς και από συγγενικά τους πρόσωπα έως και δεύτερου βαθμού εξ αίματος ή εξ αγχιστείας ή από νομικά πρόσωπα στα οποία τα παραπάνω πρόσωπα ορίζουν ή ελέγχουν τη διοίκηση ή κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου. Η παραπάνω απαγόρευση ισχύει και για διάστημα δύο (2) ετών μετά την απώλεια της ιδιότητας του υπαλλήλου.

3. Το λογισμικό των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. είναι διαρκώς συνδεδεμένο και επικοινωνεί με τη βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Στο άρθρο 5 της κ.υ.α. με αριθμό 3326/212/2015 (Β' 158) των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών η φράση «Για την ανατιολόγητη μη αποστολή προς το ΥΠΥΜΕΔΙ το αργότερο μέχρι την 12η βραδινή της ημέρας διενέργειας του ελέγχου,» αντικαθίσταται από τη φράση «Για την ανατιολόγητη μη αποστολή προς το ΥΠΥΜΕΔΙ αυτομάτως : ι)».

Άρθρο 55

Τροποποίηση του άρθρου 18Α του ν. 3446/2006

1. Οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου 18Α του ν. 3446/2006 αντικαθίστανται ως εξής:

«3. Πρόστιμο ύψους εκατόν πενήντα (150) ευρώ, το οποίο βεβαιώνεται ταμειακά από την φορολογική διοίκηση και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ επιβάλλεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στους ιδιοκτήτες οχημάτων για τα οποία συμπληρώνεται χρονικό διάστημα:

α. έξι (6) μηνών από την καταληκτική ημερομηνία εμπρόθεσμης διενέργειας περιοδικού τεχνικού ελέγχου,

β. έξι (6) μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία υποχρεούνται, σύμφωνα με τις περιπτώσεις στ' και ζ' της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του ν. 1350/1983 (Α' 55), να υποβληθούν αντί του επαναληπτικού ελέγχου σε αρχικό έλεγχο.

Το πρόστιμο επιβάλλεται κάθε φορά που προκύπτει από τη διαδικασία εντοπισμού, όπως αυτή προβλέπεται στην κοινή υπουργική απόφασης της παραγράφου 4, ότι οι παραβάτες δεν συμμορφώνονται με την υποχρέωση προσκόμισης των οχημάτων τους σε Κ.Τ.Ε.Ο. για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου.

Σε όσους επιβάλλεται το ανωτέρω πρόστιμο δεν επιβάλλεται το πρόστιμο της παραγράφου 4 του άρθρου 86 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999 Α' 57).

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται ο τρόπος πληρωμής του μειωμένου πρόσθετου τέλους της παραγράφου 1, τα όργανα, η διαδικασία και ο τρόπος πληρωμής του προστίμου της παραγράφου 3, ρυθμίζονται τα σχετικά με τις διασταυρώσεις αρχείων για τον εντοπισμό των εκπρόθεσμων σε τεχνικό έλεγχο οχημάτων και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.»

2. Η ισχύς του παρόντος άρθρου αρχίζει έξι (6) μήνες από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 56

1. Το πρώτο εδάφιο μετά το τέλος της περίπτωσης δ' της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν.δ. 49/1968 (Α' 294), όπως έχει κωδικοποιηθεί με το β.δ. 281/1973 (Α' 84), αντικαθίσταται ως εξής:

«Ειδικότερα, το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) μέχρι τέσσερις χιλιάδες (4.000) χιλιόγραμμα, καθώς και το Φ.Ι.Χ. που έχει τεθεί σε κυκλοφορία στο όνομα «επαγγελματία αγρότη» σύμφωνα με το Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων (ΜΑΑΕ), ανεξαρτήτως ΜΑΜΦΟ, μπορεί να το οδηγούν και μέλη της οικογένειας του ιδιοκτήτη του, εφόσον έχουν τις νόμιμες προϋποθέσεις.»

2. Η υποπερίπτωση βα' της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν.δ. 49/1968 αντικαθίσταται ως εξής:

« βα) Μικτού βάρους μέχρι 1.200 χιλιόγραμμα σε εκατόν πενήντα (150) ευρώ.»

3. Στο δεύτερο εδάφιο μετά το τέλος της περίπτωσης γ' της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν.δ. 49/1968 μετά τις λέξεις «ιδιωτικής χρήσης» η φράση «μικτού βάρους μέχρι 2.500 χιλιόγραμμων, στους μη κατά κύριο επάγγελμα αγρότες, εφόσον αυτοί αποκτούν και δηλώνουν αρμοδίως γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα» αντικαθίσταται από τη φράση «μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) μέχρι 2.500 χιλιόγραμμα ή ωφέλιμου φορτίου μέχρι 1.300 χιλιόγραμμα σε φυσικά πρόσωπα που αποκτούν και δηλώνουν αρμοδίως γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα. Απαραίτητη προϋπόθεση για τους δικαιούχους αποτελεί η άσκηση άλλης κύριας επαγγελματικής δραστηριότητας.»

4. Στην υποπερίπτωση ββ' της παρ. 3 του άρθρου 2 του ν.δ. 49/1968 μετά τον αριθμό «235» προστίθενται οι λέξεις «προσαυξανόμενο κατά 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμα».

5. Το πρώτο εδάφιο μετά το τέλος της περίπτωσης γ' της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν.δ. 49/1968 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η παραπάνω εισφορά υπέρ του Δημοσίου περιορίζεται στο 1/3 για Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα που ανήκουν σε «επαγγελματίες αγρότες», σε δασεργάτες, ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών – δασικών συνεταιρισμών ή δασικών επιχειρήσεων που «ασκούν αγροτική δραστηριότητα» σύμφωνα με το Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων (ΜΑΑΕ), καθώς και για αυτοκίνητα που εκποιούνται από τον Ο.Δ.Δ.Υ...»

6. Η παρ. 8 του άρθρου 2 του ν.δ. 49/1968 καταργείται.

Άρθρο 57

Τροποποίηση της Α2/29542/5347/1991 (Β' 707) απόφασης του Υπουργού Μεταφορών

Η περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του Κεφαλαίου Β' της Α2/29542/5347/1991 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών (Β' 707) αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. Το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο οδηγείται από τον επαγγελματία ή από προσωπικό που απασχολείται από την επιχείρηση ή από προσωπικό που τίθεται στη διάθεση της επιχείρησης σύμφωνα με συμβατική υποχρέωση. Το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) μέχρι 4.000 χιλιόγραμμα, καθώς και το Φ.Ι.Χ. που έχει τεθεί σε κυκλοφορία στο όνομα «επαγγελματία αγρότη», σύμφωνα με το Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων (ΜΑΑΕ), ανεξαρτήτως ΜΑΜΦΟ, μπορεί να οδηγείται και από μέλη της οικογένειας του ιδιοκτήτη του, αν πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις.»

Άρθρο 58

Εχέγγυα αξιοπιστίας του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ή επιβατών

1. Τα εχέγγυα αξιοπιστίας της υποπερίπτωσης β' της παρ.1 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου πρέπει να υφίστανται για τον ιδιοκτήτη της μεταφορικής επιχείρησης, όταν η επιχείρηση είναι ατομική, ή τον νόμιμο εκπρόσωπό της, όταν η επιχείρηση είναι νομικό πρόσωπο, και ταυτόχρονα για τον διαχειριστή μεταφορών αν είναι διαφορετικό πρόσωπο. Οποιοδήποτε από τα αναφερό-

μενα στο προηγούμενο εδάφιο φυσικά πρόσωπα δεν διαθέτει εχέγγυα αξιοπιστίας όταν:

α) έχει καταδικαστεί, αμετάκλητα σε οποιαδήποτε ποινή κατά την τελευταία πριν από την υποβολή της αίτησης δεκαετία, για:

λαθρεμπορία, μεταφορά παράτυπων μεταναστών, παράβαση της νομοθεσίας «περί ναρκωτικών», σωματεμπορία, εμπορία ανθρώπων, δουλεμπόριο, προσβολή κατά της γενετήσιας ελευθερίας και οικονομική εκμετάλλευση της γενετήσιας ζωής, ανθρωποκτονία από πρόθεση, απόπειρα ανθρωποκτονίας από πρόθεση, απάτη, κλοπή, υπεξαίρεση, πλαστογραφία, χρήση πλαστών εγγράφων, ληστεία, απαγωγή, σύσταση εγκληματικής οργάνωσης, τρομοκρατική πράξη,

β) έχει καταδικαστεί αμετάκλητα τουλάχιστον δύο φορές κατά την προ της υποβολής της αίτησης οκταετία, με στερητική της ελευθερίας ποινή τουλάχιστον έξι (6) μηνών για παραβάσεις της εμπορικής νομοθεσίας,

γ) έχει καταδικαστεί αμετάκλητα τουλάχιστον δύο φορές, κατά την προ της υποβολής της αίτησης οκταετία, με στερητική της ελευθερίας ποινή για παραβάσεις διατάξεων του νόμου για τις εμπορευματικές ή τις επιβατικές μεταφορές ή την επαγγελματική ευθύνη,

δ) έχει καταδικαστεί αμετάκλητα τουλάχιστον δύο φορές κατά την προ της υποβολής της αίτησης οκταετία, με στερητική της ελευθερίας ποινή για παραβάσεις διατάξεων του νόμου για τις μισθολογικές και εργασιακές συνθήκες του επαγγέλματος,

ε) έχει καταδικαστεί αμετάκλητα τουλάχιστον δύο φορές κατά την προ της υποβολής της αίτησης πενταετία, με στερητική της ελευθερίας ποινή τουλάχιστον έξι (6) μηνών για παραβάσεις διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας,

στ) έχει καταδικαστεί αμετάκλητα κατά την προ της υποβολής της αίτησης οκταετία, με στερητική της ελευθερίας ποινή τουλάχιστον έξι (6) μηνών για δύο τουλάχιστον παραβάσεις των υποπεριπτώσεων β', γ' και δ' της παρούσας,

ζ) έχει κηρυχθεί σε πτώχευση κατά την προ της υποβολής της αίτησης πενταετία.

Το κώλυμα των περιπτώσεων α' έως ζ' παύει να υφίσταται αν η ποινή χαριστεί.

2. Η επιχείρηση παύει να διαθέτει τα εχέγγυα αξιοπιστίας αν επιβληθούν σε βάρος της ή σε βάρος του διαχειριστή μεταφορών της κυρώσεις για παραβάσεις της νομοθεσίας περί εμπορευματικών ή επιβατικών μεταφορών, οι οποίες οδηγούν σε άρση της αξιοπιστίας. Αντίστοιχα, ο διαχειριστής μεταφορών που σε βάρος του επιβλήθηκαν οι κυρώσεις του προηγούμενου εδαφίου παύει να διαθέτει τα εχέγγυα αξιοπιστίας. Η άρση της αξιοπιστίας της επιχείρησης ή του διαχειριστή μεταφορών συναρτάται με τη σοβαρότητα των παραβάσεων, τη συχνότητα αυτών και τον αριθμό των οδηγιών της επιχείρησης.

Άρθρο 59

Φορείς επιθεώρησης ADR και πληροφοριακό σύστημα φορέων ADR

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αναπτύσσεται «πληροφοριακό σύστημα φορέων επιθεώρησης Διεθνών Μεταφορών Επικίνδυνων Εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται οδικώς «Accord european relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (ADR)» για την παρακολούθηση και εποπτεία των φορέων επιθεώρησης επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR). Στο πληροφοριακό σύστημα του προηγούμενου εδαφίου οι φορείς επιθεώρησης ADR καταχωρούν στοιχεία σχετικά με τις προγραμματισμένες επιθεωρήσεις και τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων. Το σύστημα διασυνδέεται με άλλα συστήματα και μητρώα που τηρούνται στο Υπουργείο.

2. Σε περίπτωση παραβίασης των υποχρεώσεων λειτουργίας τους και διενέργειας ελέγχων, καθώς και των όρων καταχώρισης, επεξεργασίας και αποστολής στοιχείων μέσω του πληροφοριακού συστήματος της παραγράφου 1, επιβάλλονται ανάλογα με την παράβαση, οι εξής διοικητικές κυρώσεις:

α. Στους φορείς επιθεώρησης ADR:

αα. Διοικητικό πρόστιμο από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ,

ββ. προσωρινή αφαίρεση δικαιώματος διενέργειας επιθεωρήσεων από έναν (1) έως έξι (6) μήνες,

γγ. προσωρινή απενεργοποίηση του κωδικού πρόσβασης χρήστη για την εισαγωγή των απαιτούμενων δεδομένων στο πληροφοριακό σύστημα για το ίδιο με το χρονικό διάστημα της υποπερίπτωσης ββ'.

β. Στους πραγματογνώμονες των φορέων επιθεώρησης ADR αφαίρεση του δικαιώματος διενέργειας επιθεωρήσεων από έναν (1) έως έξι (6) μήνες. Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε τρία (3) έτη από την επιβολή προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται. Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε τρία (3) έτη από την επιβολή προσωρινής αφαίρεσης δικαιώματος διενέργειας επιθεωρήσεων, το χρονικό διάστημα της επιβαλλόμενης κύρωσης διπλασιάζεται.

Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση οποιασδήποτε παράβασης για τρίτη φορά μέσα σε τρία (3) έτη ή σε περίπτωση άρνησης του φορέα επιθεώρησης ADR να ελεγχθεί από τα αρμόδια όργανα, ανακαλείται οριστικά ο ορισμός του ανωτέρω φορέα επιθεώρησης και το φυσικό πρόσωπο στο οποίο ανήκει ή το νομικό πρόσωπο δεν έχει πλέον δυνατότητα ίδρυσης νέου φορέα επιθεώρησης ADR.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία ορισμού φορέων επιθεώρησης ADR, οι υποχρεώσεις των φορέων σχετικά με την ορθή διενέργεια των ελέγχων, θέματα πιστοποίησης πραγματογνώμονων οχημάτων ADR, θέματα σχετικά με την ανάπτυξη, τη λειτουργία, τη συντήρηση και τις τεχνικές προδιαγραφές του πληροφοριακού συστήματος φορέων επιθεώρησης ADR, καθώς και οι υποχρεώσεις των φορέων σχετικά με την καταχώριση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων που αφορούν τις επιθεωρήσεις των οχημάτων και τη χρήση του πληροφοριακού συστήματος.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα όργανα ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την είσπραξη των προστίμων του παρόντος άρθρου.

5. Αρμόδιο όργανο επιβολής των διοικητικών κυρώσεων είναι η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 60

Πληροφοριακό σύστημα πιστοποιητικών έγκρισης οχημάτων ADR

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αναπτύσσεται «πληροφοριακό σύστημα πιστοποιητικών έγκρισης οχημάτων ADR» για την παρακολούθηση και εποπτεία των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) τα οποία διενεργούν την ετήσια τεχνική επιθεώρηση των οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων (οχήματα ADR) και εκδίδουν το πιστοποιητικό έγκρισης αυτών. Η διαχείριση των διαδικασιών που αφορούν τα πιστοποιητικά έγκρισης οχημάτων ADR από τα εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό Κ.Τ.Ε.Ο. πραγματοποιείται μέσω του πληροφοριακού συστήματος.

2. Στις περιπτώσεις παραβίασης των όρων καταχώρισης, επεξεργασίας και αποστολής στοιχείων που αφορούν το πιστοποιητικό έγκρισης οχήματος ADR επιβάλλονται ανάλογα με την παράβαση, οι εξής διοικητικές κυρώσεις:

α. Στους φορείς στους οποίους χορηγείται άδεια ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο.:

αα. πρόστιμο από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ,

ββ. αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του φορέα από δέκα (10) ημέρες έως και ένα (1) έτος,

γγ. προσωρινή απενεργοποίηση του κωδικού πρόσβασης χρήστη για την εισαγωγή των απαιτούμενων δεδομένων στο πληροφοριακό σύστημα για το ίδιο με το χρονικό διάστημα της υποπερίπτωσης ββ'.

β. Στο ελεγκτικό προσωπικό των φορέων της περίπτωσης α' αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή ADR για χρονικό διάστημα από δέκα (10) ημέρες έως τρεις (3) μήνες,

γ. Στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. αναστολή λειτουργίας, με απόφαση

του οικείου Περιφερειάρχη μέχρι να αρθούν οι λόγοι που επέβαλλαν την κύρωση.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα θέματα σχετικά με την ανάπτυξη, τη λειτουργία και το χρόνο έναρξής της, με τη συντήρηση και τις τεχνικές προδιαγραφές του πληροφοριακού συστήματος πιστοποιητικών έγκρισης οχημάτων ADR, καθώς και με τις υποχρεώσεις των Κ.Τ.Ε.Ο. για την καταχώριση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων σχετικά με το πιστοποιητικό έγκρισης οχήματος ADR.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα όργανα ελέγχου, οι παραβάσεις, οι διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων της παραγράφου 2, η διαδικασία επιβολής των κυρώσεων και είσπραξης των διοικητικών προστίμων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 61

Έλεγχος συμμόρφωσης των υπόχρεων επιχειρήσεων με την υποχρέωση ορισμού Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ)

1. Οι επιχειρήσεις που παραβαίνουν τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 10 της Γ5/22039/2825/2017 (Β' 2915) κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Εθνικής Άμυνας, Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο ύψους έως χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ.

Στην επιχείρηση στην οποία ο ΣΑΜΕΕ παραβαίνει τις διατάξεις του σημείου 1.8.3 της παραπάνω απόφασης 20655, μη ασκώντας ή ασκώντας πλημμελώς τα καθήκοντά του, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους από εκατό (100) έως πεντακόσια (500) ευρώ, το οποίο βεβαιώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ και εισπράττεται από την οικεία ΔΟΥ. Στην ανωτέρω περίπτωση, ο ΣΑΜΕΕ τιμωρείται με απαγόρευση άσκησης καθηκόντων από έναν (1) έως δώδεκα (12) μήνες.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζονται τα αρμόδια όργανα ελέγχου, η διαδικασία ελέγχου των επιχειρήσεων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 62

Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ)

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία διενέργειας εξετάσεων και έκδοσης των πιστοποιητικών ADR οδηγών. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται τα παράβολα για την έναρξη λειτουργίας της ΣΕΚΟΟΜΕΕ, το παράβολο για τις εξετάσεις και την εκτύπωση των πιστοποιητικών εξέτασης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

2. Στις ΣΕΚΟΟΜΕΕ και στους Διευθυντές Σπουδών αυτών που παραβιάζουν τα οριζόμενα στην απόφαση της παραγράφου 1 επιβάλλονται οι εξής κυρώσεις:

α) Στις ΣΕΚΟΟΜΕΕ διοικητικό πρόστιμο από διακόσια (200) μέχρι χιλία (1.000) ευρώ, το οποίο βεβαιώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ και εισπράττεται από την οικεία ΔΟΥ, απαγόρευση λειτουργίας για έναν (1) έως έξι (6) μήνες ή έως ότου αρθούν οι λόγοι απαγόρευσης της λειτουργίας της Σχολής και διακοπή ή ακύρωση του τρέχοντος προγράμματος κατάρτισης.

Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε ένα (1) έτος από την επιβολή προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται. Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε ένα (1) έτος από την επιβολή προσωρινής απαγόρευσης λειτουργίας, το χρονικό διάστημα της επιβαλλόμενης προσωρινής απαγόρευσης λειτουργίας διπλασιάζεται.

Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση οποιασδήποτε παράβασης για τρίτη φορά μέσα στο ίδιο έτος ή σε περίπτωση άρνη-

σης ελέγχου από τα αρμόδια όργανα εκ μέρους της Σχολής, η βεβαίωση αναγγελίας ανακαλείται οριστικά. Η ανάκληση κοινοποιείται σε όλες τις Π.Ε. Μεταφορών και Επικοινωνιών ώστε να μην υπάρχει η δυνατότητα από το φυσικό ή νομικό πρόσωπο αναγγελίας νέας ΣΕΚΟΟΜΕΕ.

Σε περίπτωση διαπίστωσης συρροής παραβάσεων στο πλαίσιο του ίδιου ελέγχου οι οποίες επισύρουν διοικητικό πρόστιμο, το όργανο ελέγχου βεβαιώνει όλες τις παραβάσεις και το συνολικά επιβαλλόμενο πρόστιμο είναι ίσο με το σύνολο των προστίμων για τις επιμέρους παραβάσεις και με ανώτατο όριο το ποσό των δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ. Σε περίπτωση συρροής παραβάσεων στο πλαίσιο του ίδιου ελέγχου που επισύρουν απαγόρευση λειτουργίας της ΣΕΚΟΟΜΕΕ για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, το όργανο ελέγχου βεβαιώνει όλες τις παραβάσεις και η συνολική επιβαλλόμενη χρονική διάρκεια απαγόρευσης λειτουργίας της ΣΕΚΟΟΜΕΕ είναι ίση με το σύνολο της χρονικής διάρκειας για τις επιμέρους παραβάσεις και με ανώτατο όριο τους δώδεκα (12) μήνες.

β) Στο Διευθυντή Σπουδών απαγόρευση εκτέλεσης καθηκόντων και απασχόλησής του ως διδακτικό προσωπικό σε ΣΕΚΟΟΜΕΕ σε όλη την Επικράτεια από έναν (1) έως (6) μήνες.

3. Αρμόδιο όργανο επιβολής των διοικητικών κυρώσεων της παραγράφου 2 είναι το όργανο της αρμόδιας Περιφερειακής Ενότητας που έχει εγκρίνει τα προγράμματα ή έχει βεβαιώσει την αναγγελία λειτουργίας της ΣΕΚΟΟΜΕΕ κατά περίπτωση.

Τα διοικητικά πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος καταβάλλονται σε τραπεζικό λογαριασμό της Περιφέρειας και αποτελούν κατά τριάντα τοις εκατό (30%) δημόσιο έσοδο που αποδίδεται από αυτήν στον Κρατικό Προϋπολογισμό μέσω της Τράπεζας της Ελλάδος. Το υπόλοιπο εβδομήντα τοις εκατό (70%) αποτελεί έσοδο της Περιφέρειας και χρησιμοποιείται κατά προτεραιότητα για την κάλυψη των δαπανών μετακινήσεων και αποζημιώσεων των επιτροπών ελέγχου των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων και για λοιπές λειτουργικές ανάγκες που αναφέρονται στο έργο εποπτείας και ελέγχου των ΣΕΚΟΟΜΕΕ.

Άρθρο 63

Τροποποίηση του π.δ. 74/2008 (Α' 112)

1. Το άρθρο 2 του π.δ. 74/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 2

Ορισμοί:

Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.):

Το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) είναι το έγγραφο το οποίο πιστοποιεί την επαγγελματική ικανότητα των επαγγελματιών οδηγών να μεταφέρουν επιβάτες ή εμπορεύματα και επιτρέπει στους κατόχους του να οδηγούν συγκεκριμένη ή συγκεκριμένες κατηγορίες οδικών οχημάτων μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων, υπό την προϋπόθεση ότι παράλληλα κατέχουν τα ισχύοντα άδεια οδήγησης της συγκεκριμένης ή των συγκεκριμένων κατηγοριών οχημάτων.

Τα Πιστοποιητικά Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) διακρίνονται σε:

α) Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) μεταφοράς επιβατών, τα οποία αναφέρονται στις κατηγορίες οχημάτων D1, D, D1E, DE όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α' 101).

β) Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) μεταφοράς εμπορευμάτων, τα οποία αναφέρονται στις κατηγορίες οχημάτων C1, C, C1E, CE όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012. Προκειμένου ο οδηγός να αποδείξει ότι είναι κάτοχος Π.Ε.Ι., απαιτείται να κατέχει ισχύον Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού, σύμφωνα με το Παράρτημα II του π.δ. 51/2012 ή επί του εντύπου της άδειας οδήγησης και δίπλα σε μία ή περισσότερες εκ των κατηγοριών C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E, DE, τις οποίες κατέχει, να είναι καταχωρημένος ο κοινοτικός κωδικός αριθμός «95». Εξαιρείται η περίπτωση της παρ. 4 του άρθρου 8 του π.δ. 51/2012.»

2. Η περίπτωση β' της παρ. 3 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«β. Οχημάτων, τα οποία ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα Ασφαλείας (Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα) και στην Υπηρεσία Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης, καθώς και οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν στις ανωτέρω Υπηρεσίες χρησιμοποιούνται όμως από αυτές με οποιοδήποτε καθεστώς για την κάλυψη υπηρεσιακών τους αναγκών.»

3. Η περίπτωση ζ' της παρ. 3 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για προσωπική χρήση η οποία δεν αποτελεί εμπορική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων.»

4. Η παρ. 5 του άρθρου 8 του π.δ. 74/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε., ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος - μέλος της Ε.Ε., ο οποίος εκτελεί οδικές μεταφορές επιβατών αποδεικνύει την κατάρτιση και την επιμόρφωση που απαιτείται στο διάταγμα αυτό, αν διαθέτει ένα από τα ακόλουθα: α) Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού, β) τον κοινοτικό κωδικό αριθμό «95», καταχωρημένο στην κοινοτικού τύπου άδεια οδήγησης και γ) εθνικό πιστοποιητικό, η ισχύς του οποίου αναγνωρίζεται αμοιβαία από τα κράτη-μέλη στο έδαφός τους.»

5. Στο άρθρο 11 του π.δ. 74/2008 προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Στις Σχολές / Κέντρα Π.Ε.Ι. και στους Διευθυντές Σπουδών αυτών, που παραβιάζουν τους όρους και προϋποθέσεις έγκρισης και λειτουργίας των Σχολών / Κέντρων Π.Ε.Ι. και των προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης που ορίζονται στην υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 9 του άρθρου 7, επιβάλλονται οι εξής κυρώσεις:

α) Στις Σχολές / Κέντρα Π.Ε.Ι. διοικητικό πρόστιμο από διακόσια (200) ευρώ μέχρι χίλια (1.000) ευρώ, απαγόρευση για έναν (1) μήνα έως έξι (6) μήνες της λειτουργίας της Σχολής και διακοπή ή ακύρωση του τρέχοντος προγράμματος εκπαίδευσης. Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε ένα (1) έτος από την επιβολή προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται. Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε ένα (1) έτος από την επιβολή προσωρινής απαγόρευσης λειτουργίας, το χρονικό διάστημα της επιβαλλόμενης προσωρινής απαγόρευσης λειτουργίας διπλασιάζεται.

Σε περίπτωση συρροής παραβάσεων στο πλαίσιο του ίδιου ελέγχου που επισύρουν διοικητικό πρόστιμο, το όργανο ελέγχου βεβαιώνει όλες τις παραβάσεις και το συνολικά επιβαλλόμενο πρόστιμο είναι ίσο με το σύνολο των προστίμων για τις επιμέρους παραβάσεις και με ανώτατο όριο το ποσό των δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ. Σε περίπτωση συρροής παραβάσεων στο πλαίσιο του ίδιου ελέγχου που επισύρουν απαγόρευση λειτουργίας της Σχολής για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, το όργανο ελέγχου βεβαιώνει όλες τις παραβάσεις και η συνολική επιβαλλόμενη χρονική διάρκεια απαγόρευσης λειτουργίας της Σχολής είναι ίση με το σύνολο της χρονικής διάρκειας για τις επιμέρους παραβάσεις και με ανώτατο όριο τους δώδεκα (12) μήνες.

β) Στο Διευθυντή Σπουδών απαγόρευση εκτέλεσης καθηκόντων, καθώς και απασχόλησής του ως διδακτικό προσωπικό σε Σχολές / Κέντρα Π.Ε.Ι., σε όλη την επικράτεια από έναν (1) μήνα έως έξι (6) μήνες.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών κατατάσσονται οι παραβάσεις σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους και καθορίζονται οι ανωτέρω διοικητικές κυρώσεις ανάλογα με την κάθε παράβαση, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την υλοποίηση της απόφασης αυτής.

Αρμόδιο όργανο επιβολής των κυρώσεων, των διοικητικών προστίμων, της διακοπής ή ακύρωσης των προγραμμάτων εκπαίδευσης, της απαγόρευσης λειτουργίας των Σχολών / Κέντρων Π.Ε.Ι. και της απαγόρευσης άσκησης καθηκόντων των Διευθυντών Σπουδών είναι το όργανο της Περιφερειακής Ενότητας που ενέκρινε τα προγράμματα ή βεβαίωσε την αναγγελία λειτουργίας της Σχολής / Κέντρου Π.Ε.Ι. κατά περίπτωση.

Τα διοικητικά πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με τις δια-

τάξεις του παρόντος καταβάλλονται σε λογαριασμό της Περιφέρειας και αποτελούν κατά τριάντα τοις εκατό (30%) δημόσιο έσοδο που αποδίδεται από αυτήν στον Κρατικό Προϋπολογισμό μέσω της Τράπεζας της Ελλάδος. Το υπόλοιπο εβδομήντα τοις εκατό (70%) αποτελεί έσοδο της Περιφέρειας και χρησιμοποιείται κατά προτεραιότητα για την κάλυψη των δαπανών μετακινήσεων και αποζημιώσεων των επιτροπών ελέγχου των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενότητων, καθώς και για λοιπές λειτουργικές ανάγκες που αναφέρονται στο έργο εποπτείας και ελέγχου των Σχολών / Κέντρων Π.Ε.Ι.»

6. Οι θεωρητικές εξετάσεις, που προβλέπονται στο Τμήμα 2 του Παραρτήματος Ι του π.δ. 74/2008, για τη χορήγηση των Π.Ε.Ι. διενεργούνται με χρήση Πληροφοριακού Συστήματος (Π.Σ.). Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η ύλη, η διαδικασία, οι επιτροπές εξετάσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη διεξαγωγή των εξετάσεων μέσω του Πληροφοριακού Συστήματος. Η διενέργεια των εξετάσεων μέσω Πληροφοριακού Συστήματος αρχίζει από την έκδοση της παραπάνω απόφασης.

Άρθρο 64

Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων του π.δ. 51/2012 (Α' 101)

Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) αντικαθίσταται ως εξής:

«Ως έναρξη της διοικητικής ισχύος της άδειας οδήγησης, η οποία ανανεώνεται μετά τη λήξη της ισχύος της, θεωρείται η ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών ανανέωσης, εφόσον ο ενδιαφερόμενος πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙΙ, για τη συγκεκριμένη ή τις συγκεκριμένες κατηγορίες. Σε περίπτωση αιτήματος ανανέωσης πριν τη λήξη της διοικητικής ισχύος της άδειας οδήγησης, ως έναρξη της νέας διοικητικής ισχύος θεωρείται η ημέρα λήξης της προηγούμενης άδειας οδήγησης, εφόσον ο ενδιαφερόμενος πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙΙ, για τη συγκεκριμένη ή τις συγκεκριμένες κατηγορίες.»

Άρθρο 65

Συμπλήρωση διατάξεων του π.δ. 51/2012

1. Στο άρθρο 7 του π.δ. 51/2012 προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Οι κάτοχοι οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 74 ετών υποχρεούνται ανά τρία (3) έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για κάθε κατηγορία που επιθυμούν να ανανεώσουν. Οι κάτοχοι οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 80 ετών υποχρεούνται ανά δύο (2) έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για κάθε κατηγορία που επιθυμούν να ανανεώσουν.»

2. Η παρ. 3 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012 αναριθμείται σε παράγραφο 4.

3. Η ισχύς των διατάξεων του παρόντος άρθρου αρχίζει πέντε (5) μήνες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 66

Νεκροφόρες

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα πρόσωπα που δικαιούνται να θέσουν σε κυκλοφορία οχήματα Ειδικής Χρήσης Ειδικού Σκοπού κατηγορίας Μ που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά επιβατών, έχουν τουλάχιστον τέσσερις τροχούς, προορίζονται για τη μεταφορά νεκρών και διαθέτουν προς το σκοπό αυτόν ειδικό εξοπλισμό (νεκροφόρες), οι προϋποθέσεις, το μεταφορικό έργο, η διαδικασία, τα δικαιολογητικά που προσκομίζονται στις οικείες υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία σχετική λεπτομέρεια.

ΜΕΡΟΣ Ε'
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 67
Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας

1. Η παρ. 7 του άρθρου 1 του ν. 3897/2010 (Α'208) αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Στον Πρόεδρο του Ε.Σ.Ο.Α. μπορεί να καταβληθεί αμοιβή ή αποζημίωση, η οποία καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών έως του ύψους των αποδοχών Γενικού Γραμματέα Υπουργείου.»

Άρθρο 68

1. Μετά το δεύτερο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 18 του π.δ. 1224/1981 (Α'303), της παρ. 4 του άρθρου 18 του β.δ. 465/1970 (Α'150) και της παρ. 4 του άρθρου 26 του π.δ. 595/1984 (Α'218) προστίθενται εδάφια έως εξής:

«Αν μετά το πέρας των δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών απαιτηθεί επανυποβολή κάποιων εκ των δικαιολογητικών, η απόφαση έγκρισης εκδίδεται μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από την ημερομηνία επανυποβολής. Αν το διάστημα των δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών παρέλθει, χωρίς η αδειοδοτούσα Υπηρεσία να εγκρίνει ή να απορρίψει το αίτημα, θεωρείται ότι οι αιτούμενες μεταβολές έχουν εγκριθεί και ο ενδιαφερόμενος νομίμως λειτουργεί την επιχείρησή του πρατηρίου του χωρίς κανένα πρόσθετο περιορισμό. Στην περίπτωση της ανωτέρω σιωπηρής έγκρισης, ο ενδιαφερόμενος μπορεί να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α'44).

Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση της αίτησης μέσα στις ανωτέρω προθεσμίες συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα, για το οποίο επιβάλλεται πειθαρχική ποινή ίση με τις αποδοχές τριών (3) μηνών κατά των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων. Στην περίπτωση σιωπηρής έγκρισης, η αδειοδοτούσα αρχή διαβιβάζει όλα τα δικαιολογητικά για έλεγχο στο Τμήμα Πρατηρίων Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας της Διεύθυνσης Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων της Γενικής Διεύθυνσης Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

2. Στο τέλος του δεύτερου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 18 του ν. 4439/2016 (Α'222) προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Αν, μετά το πέρας των δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών, απαιτηθεί επανυποβολή κάποιων εκ των δικαιολογητικών, η απόφαση έγκρισης εκδίδεται μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από την ημερομηνία επανυποβολής. Αν το διάστημα των δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών παρέλθει, χωρίς η αδειοδοτούσα Υπηρεσία να εγκρίνει ή να απορρίψει το αίτημα, θεωρείται ότι οι αιτούμενες μεταβολές έχουν εγκριθεί και ο ενδιαφερόμενος νομίμως λειτουργεί την επιχείρησή του πρατηρίου του χωρίς κανένα πρόσθετο περιορισμό. Επίσης, ο ενδιαφερόμενος, στην περίπτωση της ανωτέρω σιωπηρής έγκρισης, μπορεί να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α'44).

Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση μέσα στις ανωτέρω προθεσμίες συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή ίση με τις αποδοχές τριών (3) μηνών. Στην περίπτωση σιωπηρής έγκρισης, η αδειοδοτούσα αρχή διαβιβάζει όλα τα δικαιολογητικά για έλεγχο στο Τμήμα Πρατηρίων Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας της Διεύθυνσης Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων της Γενικής Διεύθυνσης Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 69

1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α'208), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 25 του ν. 4439/2016, η ημερομηνία «10η Δεκεμβρίου 2017» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «30ή Οκτωβρίου 2018».

2. Το τρίτο εδάφιο της περίπτωσης γ' της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι αντικρηκτικές ζώνες για περιπτώσεις νέων πρατηρίων ή σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων, καθώς και ολικών ανακατασκευών υφισταμένων πρατηρίων ή ολικών ανακατασκευών σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων υποχρεωτικά περιορίζονται εντός του οικοπέδου ή του γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Σε υφιστάμενα πρατήρια ή σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων είναι υποχρεωτική η εφαρμογή της μελέτης ζωνών αντικρηκτικότητας μόνο για τις περιοχές που εκτείνονται εντός του οικοπέδου ή γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Η μελέτη των ζωνών συντάσσεται από τον αρμόδιο μηχανικό και υποβάλλεται σε ένα (1) αντίγραφο στο φάκελο της Υπηρεσίας.»

3. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 21 του π.δ. 595/1984 (Α'218) καταργείται.

4. Η παρ. 2 του άρθρου 26 του ν. 4439/2016 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία, οι λοιπές προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια για τη σφράγιση των εγκαταστάσεων των πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG), αμιγώς πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), καθώς και των μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), υπό οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών.»

5. Δεν νοούνται πρατήρια υγρών καυσίμων σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους κατά την έννοια του άρθρου 25 του ν. 4439/2016, τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και οι υφιστάμενοι σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες υγρών καυσίμων, όταν το σύνολο των εγκαταστάσεων ή του εξοπλισμού αποθήκευσης και διακίνησης υγρών καυσίμων αυτών βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη των τριάντα (30) μέτρων από το περίγραμμα των κτιρίων των πρατηρίων. Σε αυτή την περίπτωση ισχύουν οι λοιπές κατά περίπτωση διατάξεις για τα πρατήρια υγρών καυσίμων.

Άρθρο 70

Ρυθμίσεις για τις αποστάσεις από χώρους συνάθροισης κοινού

1. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Είναι δυνατή η κατάργηση της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων από το πλησιέστερο σημείο των κτιρίων ή χώρων με χρήσεις μιας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παρ. 1 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 για τη διατήρηση λειτουργίας και την ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων, εφόσον τα εν λόγω πρατήρια ή οι σταθμοί αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων εφαρμόσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις υποδείξεις α' έως και στ' του άρθρου 25 του ν. 4439/2016 (Α'222).

Τα λειτουργούντα πρατήρια υγρών καυσίμων, καθώς και οι αντλίες υγρών καυσίμων των σταθμών αυτοκινήτων που χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη των τριάντα (30) μέτρων αλλά δεν λαμβάνουν τα ανωτέρω μέτρα, απομακρύνονται μέσα σε οκτώ (8) έτη από την έναρξη ισχύος του ν. 3897/2010. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος κάθε διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά τα ανωτέρω θέματα καταργείται.»

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μέσα σε δύο (2) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος μπορεί να καθορίζονται όροι και προϋποθέσεις που επιβάλλεται να τηρούνται προκειμένου να καταργηθεί η ελάχιστη απόσταση ασφαλείας από κτήρια και χώρους των περιπτώσεων δ' έως στ' της παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984, είτε για τη διατήρηση υφισταμένων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων, ή για την ίδρυση νέων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων, ή για τη μετα-

τροπή υφισταμένων πρατηρίων υγρών καυσίμων σε μικτά πρατήρια. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται τα ειδικά μέτρα και συσκευές, που επιβάλλεται να εγκαταστήσουν τα πρατήρια του προηγούμενου εδαφίου για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους. Από την έναρξη ισχύος της παρούσας διάταξης κάθε διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά τα ανωτέρω θέματα καταργείται.

3. α. Το εδάφιο που προστέθηκε στο τέλος της περίπτωσης β' της παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 2963/2001 (Α'268), με την παρ. 5 του άρθρου 119 του ν. 4070/2012 (Α'82), αντικαθίσταται ως εξής:

«Στους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των λεωφορείων των ΚΤΕΛ Α.Ε. και τους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των τουριστικών λεωφορείων, επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιοκτητών ή μισθωμένων λεωφορείων. Στην περίπτωση αυτή εκδίδεται άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου πρατηρίου υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υπουργική απόφαση υπ' αριθμ. 37776/2645/30.5.2017 (Β' 1882). Κάθε άλλη διάταξη που ορίζει διαφορετικά καταργείται.»

β. Οι διατάξεις της παραπάνω περίπτωσης εφαρμόζονται έξι (6) μήνες μετά τη δημοσίευσή του παρόντος.

4. α. Η παράγραφος 3 του άρθρου 4 του ν. 3887/2010 «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές» (Α' 174), όπως προστέθηκε με την περίπτωση του εδαφίου 2.α της υποπαραγράφου ΣΤ19 του άρθρου 1 του ν. 4254/2014 «Μέτρα στήριξης και ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο εφαρμογής του ν. 4046/2012 και άλλες διατάξεις» (Α' 85), αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Εάν η εταιρεία διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους στάθμευσης των οχημάτων και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για τη φύλαξη και συντήρησή τους, μπορεί στις εγκαταστάσεις αυτές να διατηρεί δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιοκτητών ή μισθωμένων φορητών αυτοκινήτων. Στην περίπτωση αυτή και εφόσον το σύνολο των δεξαμενών υπερβαίνει τα επτά (7) κυβικά μέτρα εκδίδεται άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου πρατηρίου υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υπουργική απόφαση υπ' αριθμ. 37776/2645/30.5.2017 (Β' 1882) και σε κάθε άλλη περίπτωση επιτρέπεται η λειτουργία μετά την έκδοση πιστοποιητικού πυρασφάλειας. Κάθε άλλη διάταξη που ορίζει διαφορετικά καταργείται.»

β. Οι διατάξεις της παραπάνω περίπτωσης εφαρμόζονται έξι (6) μήνες μετά τη δημοσίευσή του παρόντος.

5. Το σημείο β' της παρ. 9 του άρθρου 10 του ν. 3710/2008 (Α'216), η οποία προστέθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 τροποποιείται ως εξής:

«β. Η παραπάνω προσθήκη δεν επιτρέπεται στις περιπτώσεις πρατηρίων υγρών καυσίμων, αμιγώς υπόγειων σταθμών αυτοκινήτων, ανεξαρτήτου μεγέθους και σε λειτουργούντες στεγασμένους σταθμούς αυτοκινήτων που χωροθετούνται στα ισόγεια πολυώροφων κτισμάτων, όπου οι επιτρεπόμενες χρήσεις των υπερκείμενων ορόφων είναι αυτές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208).»

Άρθρο 71

1. Μετά το άρθρο 51 του ν. 4403/2016 (Α'125) προστίθεται άρθρο 51Α ως εξής:

«Άρθρο 51Α

Η ρύθμιση του άρθρου 51 του παρόντος νόμου ισχύει αναλογικά και για τους στεγασμένους σταθμούς αυτοκινήτων του άρθρου 2 του π.δ. 455/1976 (Α'169), που αποδεδειγμένα λειτουργούσαν μέχρι τις 31.12.2015 και συνεχίζουν να βρίσκονται σε λειτουργία εντός των διοικητικών ορίων του παραδοσια-

κού τμήματος της πόλεως των Πατρών (Ιστορικό Κέντρο), όπως αυτό χαρακτηρίστηκε με το από 25.4.1996 Πολεοδομικό Διάταγμα (Δ' 499), εφόσον πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις του π.δ. 455/1976 για τους στεγασμένους σταθμούς αυτοκινήτων και οι εκμεταλλευτές τους υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών τα δικαιολογητικά των άρθρων 23 και 24 του π.δ. 455/1976, σε συνδυασμό και με τη διαδικασία της υπ' αριθμ. οικ.81590/1446/Φ.4.2./28.12.2015 κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β'3002) για τη χορήγηση Βεβαίωσης Νόμιμης Λειτουργίας στεγασμένου σταθμού αυτοκινήτων, χωρίς να κωλύεται η σχετική διαδικασία από τις διατάξεις που καθορίζουν τις χρήσεις γης.»

2. Οι άδειες λειτουργίας που έχουν χορηγηθεί στους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων της παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 4313/2014 (Α' 261) επιτρέπεται να ανανεώνονται ανά τριετία με τις ίδιες προϋποθέσεις και όρους που έχουν χορηγηθεί.

3. Στις περιπτώσεις ακινήτων, τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως κοινόχρηστοι ή κοινωφελείς χώροι, αλλά δεν έχει συντελεστεί η απαλλοτρίωσή τους, οι οριζόμενες προς τούτο χρήσεις γης ισχύουν μέχρι την οριστική πράξη απαλλοτρίωσης. Έως τότε επιτρέπεται να λειτουργούν και ιδρύονται εγκαταστάσεις υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, των οποίων η χρήση δεν απαγορευόταν από τις προγενέστερες διατάξεις, χωρίς να κωλύεται από τον παραπάνω χαρακτηρισμό η διαδικασία έκδοσης των αναγκαίων προς τούτο διοικητικών πράξεων, όπως άδεια λειτουργίας και βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας.

Άρθρο 72

Μητρώα συνεργείων, τεχνιτών και εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων

1. Ψηφιακό Μητρώο συνεργείων και τεχνιτών επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων:

α. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται ψηφιακό Μητρώο των λειτουργούντων συνεργείων επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς επίσης και των συνεργείων του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. και των επιχειρήσεων και οργανισμών του δημόσιου τομέα, του π.δ. 78/1988 (Α'34).

β. Στο Μητρώο καταγράφονται ψηφιακά τα στοιχεία των εκμεταλλευτών των λειτουργούντων συνεργείων, η θέση λειτουργίας τους, η χρήση τους (δημόσια ή ιδιωτική), η κατηγορία τους (συνήθων οχημάτων, μεγάλων και βαρέων οχημάτων και μικτά συνεργεία συνήθων και βαρέων οχημάτων), η ειδικότητα ή οι ειδικότητές τους (μηχανικών μερών, ηλεκτρικών μερών κ.λπ.), τα στοιχεία των κτιριακών τους εγκαταστάσεων (ωφέλιμες επιφάνειες χώρου κύριας χρήσης και βοηθητικών χώρων), του εγκατεστημένου εξοπλισμού τους με συσκευές με μηχανήματα, τα προβλεπόμενα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, πιστοποιητικά, όπως πιστοποιητικό Πυροπροστασίας, καθώς επίσης και τα στοιχεία των φυσικών προσώπων που εργάζονται στα λειτουργούντα συνεργεία ως τεχνίτες υπεύθυνοι για τις εργασίες επισκευής και συντήρησης των εισερχόμενων, προς επισκευή ή συντήρηση, οχημάτων, συνήθων ή και βαρέων. Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της επικαιροποίησης των ανωτέρω στοιχείων αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στην οποία τηρείται το Μητρώο.

Αν διαπιστώνεται ότι τα στοιχεία του Μητρώου δεν είναι ενημερωμένα ή σε ισχύ, αναστέλλεται η ισχύς της άδειας λειτουργίας ή της βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας της εγκατάστασης, προσωρινά, μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων, ύστερα από ενημέρωση της αδειοδοτούσας Αρχής από την Υπηρεσία στην οποία τηρείται το Μητρώο.

γ. Το Μητρώο διασυνδέεται με Μητρώα που τηρούνται από λοιπές Υπηρεσίες.

δ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας του Μητρώου, η Υπηρεσία που είναι αρμόδια για την τήρησή του, ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα.

ε. Μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Μητρώου, τηρείται ψηφιακό Μητρώο συνεργείων ανά αδειοδοτούσα Υπηρεσία, η οποία υποχρεούται να ενημερώνει αρχικά, μέσα σε έξι (6) μήνες και στη συνέχεια, ανά δύο (2) μήνες, τη Διεύθυνση Εποπτείας και Ελέγχου της Γενικής Διεύθυνσης Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου να τηρεί το συνολικό ψηφιακό Μητρώο.

2. Ψηφιακό Μητρώο σταθμών αυτοκινήτων και πλυντηρίων – λιπαντηρίων επιβατικών αυτοκινήτων, φορτηγών, λεωφορείων και μοτοσικλετών – μοτοποδηλάτων και λοιπών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων (εμπορευματικοί σταθμοί φορτηγών, σταθμοί αφίξεων/αναχωρήσεων υπεραστικών λεωφορείων, σταθμοί λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές):

α. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται ψηφιακό Μητρώο, ανά κατηγορία εγκατάστασης εξυπηρέτησης οχημάτων, των λειτουργούντων: αα) σταθμών αυτοκινήτων οχημάτων, ββ) πλυντηρίων – λιπαντηρίων αυτοκινήτων οχημάτων, και γγ) λοιπών συναφών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, όπως εμπορευματικοί σταθμοί φορτηγών, σταθμοί αφίξεων/αναχωρήσεων υπεραστικών λεωφορείων, σταθμοί λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές.

β. Στο Μητρώο καταγράφονται ψηφιακά τα στοιχεία των εκμεταλλευτών των προαναφερόμενων λειτουργούντων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, η θέση λειτουργίας τους, τα στοιχεία των κτιριακών και ηλεκτρομηχανολογικών τους εγκαταστάσεων (ωφέλιμες επιφάνειες χώρου κύριας χρήσης και βοηθητικών χώρων), τα προβλεπόμενα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, πιστοποιητικά, όπως πιστοποιητικό Πυροπροστασίας, καθώς επίσης και τα στοιχεία των φυσικών προσώπων που εργάζονται στις εγκαταστάσεις της παραγράφου 1.

Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της επικαιροποίησης των ανωτέρω στοιχείων αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην οποία τηρείται το Μητρώο.

Αν διαπιστώνεται ότι τα στοιχεία του Μητρώου δεν είναι ενημερωμένα ή σε ισχύ, αναστέλλεται η ισχύς της άδειας λειτουργίας ή της βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας της εγκατάστασης, προσωρινά, μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων, ύστερα από ενημέρωση της αδειοδοτούσας Αρχής από την Υπηρεσία στην οποία τηρείται το Μητρώο.

γ. Το Μητρώο διασυνδέεται με αντίστοιχα Μητρώα που τηρούνται από λοιπές (ως άνω) Υπηρεσίες.

δ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας του Μητρώου, η Υπηρεσία που είναι αρμόδια για την τήρησή του, ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα.

ε. Μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Μητρώου, τηρείται ψηφιακό Μητρώο, ανά κατηγορία εγκατάστασης εξυπηρέτησης οχημάτων, των λειτουργούντων: αα) σταθμών αυτοκινήτων οχημάτων, ββ) πλυντηρίων – λιπαντηρίων αυτοκινήτων οχημάτων, και γγ) λοιπών συναφών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων (εμπορευματικοί σταθμοί φορτηγών, σταθμοί αφίξεων/αναχωρήσεων υπεραστικών λεωφορείων, σταθμοί λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές) ανά αδειοδοτούσα Υπηρεσία, η οποία υποχρεούται να ενημερώνει αρχικά, μέσα σε έξι (6) μήνες και στη συνέχεια, ανά δύο (2) μήνες, τη Διεύθυνση Εποπτείας και Ελέγχου της Γενικής Διεύθυνσης Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου να τηρεί το συνολικό ψηφιακό Μητρώο.

Άρθρο 73

Η παρ. 6 του άρθρου 1 του ν.δ. 511/1970 (Α' 91) αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Οι εγκαταστάσεις διάθεσης υγρών και αερίων καυσίμων, συνεργείων οχημάτων, πλυντηρίων-λιπαντηρίων και χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των εταιρειών ΟΣΥ Α.Ε. και ΣΤΑΣΥ Α.Ε., των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) και των επιχειρήσεών τους, καθώς και οι

υφιστάμενες μονάδες τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, που χωροθετούνται εντός των αμαξοστασίων τους, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων παραμένουν και λειτουργούν ως έχουν, έως και τις 30 Ιουνίου 2022, εφόσον διαθέτουν πιστοποιητικό πυρασφάλειας.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των εγκαταστάσεων υγρών και αερίων καυσίμων, των συνεργείων οχημάτων, των πλυντηρίων-λιπαντηρίων και των χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των παραπάνω εταιρειών και των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) και των επιχειρήσεών τους που ιδρύονται εφεξής. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την προσαρμογή των ανωτέρω εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων που ήδη λειτουργούν.»

Άρθρο 74

Οι διατάξεις του τελευταίου εδαφίου της παρ.3 του άρθρου 11 του ν. 2882/2001 (Α' 17), όπως αυτές είχαν αντικατασταθεί με την παρ. 3α του άρθρου 39 του ν. 4024/2011 (Α' 226), αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«Κατ' εξαίρεση των διατάξεων του προηγούμενου εδαφίου στις περιπτώσεις που υφίσταται κατάληψη του ακινήτου κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, ο ενδιαφερόμενος μπορεί να υποβάλει δήλωση διατήρησης της απαλλοτρίωσης μέχρι 31.12.2018 με την προϋπόθεση ότι δεν έχει παρέλθει διάστημα μεγαλύτερο των δέκα (10) ετών από το χρόνο που έχει επέλθει η αυτοδίκαιη άρση αυτής. Στην περίπτωση αυτή η δήλωση διατήρησης της απαλλοτρίωσης γίνεται υποχρεωτικά αποδεκτή από την αρχή που έχει κηρύξει την απαλλοτρίωση, εφαρμοζόμενων αναλόγως των διατάξεων του προηγούμενου εδαφίου.»

Άρθρο 75

1. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 30 του ν. 3911/2011 (Α' 12) μετά τη λέξη «μαθητευόμενων» προστίθενται οι λέξεις «μηχανοδηγών ή βοηθών μηχανοδηγών» και μετά τις λέξεις «οι μηχανοδηγοί» προστίθενται οι λέξεις «και οι βοηθοί μηχανοδηγοί».

2. Η περίπτωση β' της παρ. 9 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α' 12) αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Η ανωτέρω εκπαίδευση είναι θεωρητική μετά το πέρας της οποίας ακολουθεί, υπό την ευθύνη του εκπαιδευτικού κέντρου, πρακτική άσκηση των εκπαιδευομένων συνολικής διάρκειας τεσσάρων (4) μηνών στον διαχειριστή υποδομής και στη σιδηροδρομική επιχείρηση για την οποία εκπαιδεύονται. Η ανωτέρω πρακτική άσκηση δύναται να πραγματοποιηθεί παράλληλα με τη θεωρητική εκπαίδευση. Η πρακτική άσκηση πρέπει να πραγματοποιείται κατά τα 2/3 αυτής σε αμαξοστοιχίες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια με υποχρεωτική παρουσία μηχανοδηγού εν ενεργεία κατ' αρχάς και αργότερα με πιστοποιημένο εκπαιδευτή. Στην περίπτωση που κατά την εκπαίδευση χρησιμοποιηθούν προσομοιωτές ή/και εξιδεικευμένες τρισδιάστατες μαγνητοσκοπήσεις διαδρομών, σύμφωνα με το Παράρτημα II, η εκπαίδευση επί τακτικών δρομολογίων δύναται να περιοριστεί στα 3/5 της πρακτικής άσκησης και να γίνεται εκ παραλλήλου με σύγχρονα συστήματα προσομοιωτών ή/και εξιδεικευμένων τρισδιάστατων μαγνητοσκοπήσεων διαδρομών.»

3. α. Μετά την παρ. 11 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 προστίθεται παράγραφος 12 ως εξής:

«12. Στην εκπαιδευτική διαδικασία είναι υποχρεωτικό να γίνεται εκπαίδευση από το εξειδικευμένο προσωπικό του διαχειριστή υποδομής για το γενικό κανονισμό κίνησης, τον κανονισμό σημάτων και τις διαδικασίες ασφαλείας, όπως περιγράφονται από τις εγκυκλίους του διαχειριστή υποδομής.»

β. Η παρ. 12 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 αναριθμείται σε 13.

Άρθρο 76

Οι εκπαιδευτές και οι εξεταστές των Κέντρων Εκπαίδευσης και Κατάρτισης των σιδηροδρομικών ειδικοτήτων πιστοποιούνται υποχρεωτικά από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). Με απόφαση της ΡΑΣ καθορίζονται τα προσόντα, οι όροι και οι υποθέσεις χορήγησης της αρχικής πιστοποίησης και της ανανέωσής της. Κάθε πιστοποίηση πρέπει να ανανεώνεται για μεν τους εκπαιδευτές μέσα σε τρία (3) έτη, για δε τους εξεταστές μέσα σε ένα (1) έτος από την αρχική πιστοποίηση. Η ΡΑΣ τηρεί μητρώο εξεταστών και μητρώο εκπαιδευτών. Στους εκπαιδευτές και εξεταστές χορηγείται πιστοποιητικό μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την κατάθεση της αίτησης και την υποβολή των απαιτούμενων δικαιολογητικών. Κάθε πιστοποίηση, καθώς και τα μητρώα όπως ισχύουν επικαιροποιημένα αναρτώνται στη διαδικτυακή πύλη της ΡΑΣ.

Άρθρο 77

1. Το πρώτα δύο εδάφια της παρ. 1 του άρθρου 20 του ν. 3911/2011 (Α'12) αντικαθίστανται ως εξής:

«Α αναγνώριση προσώπων ή οργανισμών που προβλέπεται από τον παρόντα νόμο βασίζεται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας. Στην περίπτωση των εκπαιδευτικών κέντρων, η αναγνώριση δίδεται από την Αρχή, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην απόφαση της παραγράφου 12 του άρθρου 23. Επιπλέον, για τα εκπαιδευτικά κέντρα απαιτείται και η χορήγηση αδείας από Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π., σύμφωνα με το εκάστοτε προβλεπόμενο νομοθετικό πλαίσιο.»

2. Το σημείο ιβ' του άρθρου 3 του ν. 3911/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«ιβ) «εκπαιδευτικό κέντρο»: πρόσωπο ή οργανισμός που είναι αναγνωρισμένος από τη ΡΑΣ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην απόφαση της παραγράφου 12 του άρθρου 23 και παρέχει εκπαίδευση κατά το άρθρο 23.»

3. Οι όροι «Ε.ΚΕ.ΠΙΣ.» και «Ε.Ο.Π.Π.» που αναφέρονται στο ν. 3911/2011 αντικαθίστανται με τον όρο «Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.», με εξαίρεση τις παραγράφους 5 και 6 του άρθρου 23, όπου αντικαθίστανται με τον όρο «Αρχή».

Άρθρο 78

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και ύστερα από γνώμη της Ολομέλειας της ΡΑΣ, μπορεί να συνιστώνται στη ΡΑΣ ομάδες εργασίας προσωρινά για ορισμένο χρονικό διάστημα και με συγκεκριμένο σκοπό, όπως την εκπόνηση μελετών για τη βελτίωση της ποιότητας και αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και την ενίσχυση της ασφάλειας, της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομικού τομέα. Οι παραπάνω ομάδες συγκροτούνται από το προσωπικό της ΡΑΣ, λειτουργούν ως υπηρεσιακές μονάδες επιπέδου Υποδιεύθυνσης, χωρίς να καταβάλλεται επίδομα θέσης ευθύνης και υπάγονται στην Ολομέλεια της ΡΑΣ. Το προσωπικό των ομάδων εργασίας απασχολείται αποκλειστικά με τα καθήκοντά του σε αυτές.

Με την απόφαση σύστασης καθορίζονται οι αρμοδιότητες, η οργάνωση και η στελέχωση των ομάδων εργασίας, καθώς και κάθε άλλο θέμα για την αποτελεσματική λειτουργία τους.

2. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 24 του ν. 3891/2010 (Α'188), όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως ακολούθως:

«Το προσωπικό της ΡΑΣ υπάγεται στο Πειθαρχικό Συμβούλιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

3. Στο τέλος του άρθρου 30 του ν. 3891/2010, όπως ισχύει, προστίθενται παράγραφοι 6 και 7 ως εξής:

«6. Για την επικουρία του Προέδρου της ΡΑΣ συνιστώνται τρεις (3) θέσεις Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συνεργατών ή Επιστημονικών Συνεργατών με ταυτόχρονη κατάργηση ισάριθμων θέσεων Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού. Οι ανωτέρω προσλαμβάνονται με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, η διάρκεια της οποίας δεν μπορεί να υπερβεί τη θητεία του Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής, εντός της οποίας προσ-

λήφθηκαν, και διέπονται από τις διατάξεις των επόμενων εδαφίων.

Οι Ειδικοί Σύμβουλοι, οι Ειδικοί Συνεργάτες και οι Επιστημονικοί Συνεργάτες δεν παρεμβάλλονται στην οργανωτική και βαθμολογική κλίμακα, ούτε οι θέσεις τους έχουν αντιστοιχία με τις θέσεις της κλίμακας αυτής. Υπόκεινται απευθείας στον Πρόεδρο για την επικουρία του οποίου έχουν προσληφθεί.

Για την πλήρωση των ανωτέρω θέσεων απαιτείται πτυχίο ή δίπλωμα Πανεπιστημιακής ή Πολυτεχνικής Σχολής.

Η πλήρωση των θέσεων Ειδικών Συμβούλων, Ειδικών Συνεργατών και Επιστημονικών Συνεργατών ενεργείται, μετά από σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με απόφαση του Προέδρου, η οποία αναρτάται στον ιστότοπο ΔΙ-ΑΥΓΕΙΑ και καθορίζει τις δραστηριότητες και τα ειδικότερα καθήκοντα με τα οποία θα απασχοληθεί ο προσλαμβανόμενος.

Η πρόσληψη ολοκληρώνεται με την υπογραφή από τον προσλαμβανόμενο ειδικής συμβάσεως εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, από την οποία και συνάπτεται η εργασιακή σχέση με τη Ρυθμιστική Αρχή και αρχίζει η υποχρέωση του προσλαμβανόμενου για παροχή υπηρεσιών.

Η πλήρωση των θέσεων Ειδικών Συμβούλων, Ειδικών Συνεργατών ή Επιστημονικών Συνεργατών μπορεί να γίνει και με απόσπαση υπαλλήλων του δημόσιου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται με τις διατάξεις του ν. 1256/1982. Η διάρκεια της απόσπασης δεν μπορεί να υπερβεί τη θητεία του Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής για την επικουρία του οποίου έχουν προσληφθεί. Η απόσπαση διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού.

Η μισθοδοσία των αποσπασμένων υπαλλήλων καταβάλλεται από την υπηρεσία υποδοχής. Οι αποσπασμένοι κατά το χρόνο της απόσπασής τους καταβάλλουν ασφαλιστικές εισφορές υπέρ των κλάδων κύριας και επικουρικής ασφάλισης, υγειονομικής περίθαλψης και εφάπαξ παροχών, στους οποίους υπάγονταν πριν από την απόσπασή τους. Για τον καθορισμό του ύψους των ως άνω ασφαλιστικών εισφορών εφαρμόζονται για κάθε κλάδο ασφάλισης οι σχετικές ρυθμίσεις του ν. 4387/2016 που αφορούν τους έμμισθους ασφαλισμένους, όπως ισχύουν κάθε φορά. Ο σχετικός χρόνος ασφάλισης θεωρείται ότι έχει διανυθεί στην ασφάλιση των πρώην φορέων ασφάλισης (κύριας, επικουρικής, υγειονομικής περίθαλψης, εφάπαξ παροχών), στους οποίους υπάγονταν το ανωτέρω προσωπικό πριν από την απόσπασή του.

Οι Ειδικοί Σύμβουλοι, οι Ειδικοί Συνεργάτες και οι Επιστημονικοί Συνεργάτες δεν ασκούν αποφασιστικές αρμοδιότητες οποιασδήποτε μορφής.

Παρέχουν συμβουλές και διατυπώνουν εξειδικευμένες γνώμες, γραπτά ή προφορικά, για τον τομέα δραστηριοτήτων και για τα καθήκοντα τα οποία έχουν οριστεί να εξυπηρετήσουν.

Το έργο των Ειδικών Συμβούλων, των Ειδικών Συνεργατών και των Επιστημονικών Συνεργατών δεν είναι ασυμβίβαστο με την ιδιότητα του δικηγόρου αλλά αναστέλλει την άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Διοικητικής Ανασυγκρότησης και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να εισαχθούν εξαιρέσεις από την αναστολή άσκησης του δικηγορικού λειτουργήματος.

Επίσης για όσους έχουν την ιδιότητα του ελεύθερου επαγγελματία, η άσκηση του ελεύθερου επαγγέλματός τους δεν είναι ασυμβίβαστη με την άσκηση των καθηκόντων του Ειδικού Συμβούλου, του Ειδικού Συνεργάτη και του Επιστημονικού Συνεργάτη.

Για τους δικηγόρους και τους ελεύθερους επαγγελματίες που ασκούν τα καθήκοντα του Ειδικού Συμβούλου, του Ειδικού Συνεργάτη ή του Επιστημονικού Συνεργάτη ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 24 του ν. 3891/2010, όπως ισχύει.

Για τις αποδοχές των Ειδικών Συμβούλων, των Ειδικών Συνεργατών και των Επιστημονικών Συνεργατών ισχύουν τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του ν. 4354/2015 (Α'176), όπως ισχύει.

Η σύμβαση εργασίας των Ειδικών Συμβούλων, των Επιστημονικών Συνεργατών και των Ειδικών Συνεργατών λύεται αζημίως για το Δημόσιο με το θάνατο, την έκπτωσης δυνάμει των διατάξεων του ν. 3528/2007 (Α'26), όπως ισχύει, την παραίτηση ή την

καταγγελία της.

Η απόλυση λόγω καταγγελίας της σύμβασης εργασίας ενεργείται με απόφαση του Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής, η οποία αναρτάται στον ιστότοπο ΔΙΑΥΓΕΙΑ και κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από την ανάρτησή της.

Σε περίπτωση θανάτου ή έκπτωσης ή αποδοχής παραίτησης του Ειδικού Συμβούλου, του Επιστημονικού Συνεργάτη ή του Ειδικού Συνεργάτη η λύση της εργασιακής σχέσης επέρχεται αυτοδικαίως και η σχετική πράξη έχει διαπιστωτικό χαρακτήρα.

7. Οι ημέρες μετακίνησης του προσωπικού της ΡΑΣ, καθώς και των μελών της Ολομέλειας καθορίζονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργού Οικονομικών, σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κεφαλαίου Α' της υποπαραγράφου Δ9 του Μέρους Β' του ν. 4336/2015 (Α'94). Για τις δαπάνες των μετακινούμενων εντός και εκτός επικράτειας ισχύουν οι διατάξεις της υποπαραγράφου Δ9 του Μέρους Β' του ν. 4336/2015.»

4. Στο άρθρο 31 του ν. 3891/2010 προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Μέχρι την έκδοση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ και τη σύσταση του Υπηρεσιακού Συμβουλίου, η Ολομέλεια της ΡΑΣ ασκεί τις αρμοδιότητες του ως άνω Συμβουλίου, όπως αυτές ορίζονται από τις εκάστοτε διατάξεις περί Υπηρεσιακών Συμβουλίων.»

Άρθρο 79

Ρυθμίσεις σχετικά με τις κτηριακές εγκαταστάσεις σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος και άλλες διατάξεις

1. Για την έκδοση των οικοδομικών αδειών που απαιτούνται για την κατασκευή οποιωνδήποτε τεχνικών έργων, κτηρίων και εγκαταστάσεων αμγώς σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος και τα οποία εκτελούνται από την εταιρεία «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» στο πλαίσιο του σκοπού και των αρμοδιοτήτων της και κάθε άλλης διοικητικής πράξης που απαιτείται για την έκδοσή τους, καθώς και για τον έλεγχο της εφαρμογής τους, οι γνώμες, εγκρίσεις, τα πορίσματα και κάθε άλλου είδους πράξεις οργάνων, συμπεριλαμβανομένων των ελεγκτών δόμησης, εκδίδονται εντός είκοσι (20) εργάσιμων ημερών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος και εντός σαράντα (40) εργάσιμων ημερών όταν αφορούν χαρακτηρισμένα μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικούς τόπους. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας θεωρούνται ως θετικά εκδοθείσες. Οι παραπάνω οικοδομικές άδειες εκδίδονται εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών και εντός πενήντα (50) εργάσιμων ημερών όταν αφορούν χαρακτηρισμένα μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικούς τόπους, από την υποβολή της αίτησης με πλήρη φάκελο.

2. Αντικαθίσταται το άρθρο 98 του ν. 4199/2013 (Α'216) ως εξής:

«Οι από το 2009 εγκριθείσες από την «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» μελέτες, καθώς και οι αναθεωρήσεις αυτών, που αφορούν στην ανέγερση του Συγκροτήματος Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου επέχουν θέση Οικοδομικής Άδειας.

Η εκπόνηση και υλοποίηση των μελετών αυτών γίνεται σύμφωνα με τους Όρους και Περιορισμούς Δόμησης, όπως αυτοί έχουν εγκριθεί με:

α) την υπ' αριθμ. 4833/5.2.2003 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Δ' 159),

β) την υπ' αριθμ. 32115/2005 (Δ'850) Απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και

γ) όπως έχουν τροποποιηθεί με την υπ' αριθμ. 21853/ 2008 (Α.Α.Π. 281) απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και κατά παρέκκλιση από τις λοιπές κείμενες γενικές και ειδικές διατάξεις.

Η σύνδεση με τα Δίκτυα Κοινής Ωφέλειας γίνεται αφού η αρμόδια Διευθύνουσα Υπηρεσία της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» εκδώσει Βεβαίωση Περαιώσεως, η οποία λαμβάνει θεώρηση από τον αρμόδιο Γενικό Γραμματέα Υποδομών και Μεταφορών.»

3. Στο άρθρο 6 του ν. 3891/2010 μετά την παράγραφο 17 προ-

στίθενται παράγραφοι 18 και 19 ως εξής:

«18. Τα ακίνητα που έχουν πρόσωπο στο ήδη σήμερα διαμορφωμένο παράλληλο και κάθετο οδικό δίκτυο, εκατέρωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών, που έχουν δημιουργηθεί από τις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις προγενεστέρων του παρόντος νόμου, για τις ανάγκες δημιουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής ανά την επικράτεια, από την ίδρυση των φορέων υλοποίησης των σιδηροδρομικών γραμμών μέχρι σήμερα, θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα εφόσον πληρούνται οι κατά παρέκκλιση οριζόμενες προϋποθέσεις δόμησης αυτών. Η συντήρηση του ήδη σήμερα διαμορφωμένου παράλληλου και κάθετου οδικού δικτύου, εκατέρωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών, καθώς και χώροι πέραν αυτού, επίσης εκατέρωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών, που έχουν δημιουργηθεί από τις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις προγενεστέρων του παρόντος νόμου, για τις ανάγκες δημιουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής ανά την επικράτεια, ανατίθεται στους οικείους Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού.

19. Η εταιρία Ελληνικό Κτηματολόγιο Α.Ε. υποχρεούται να παραδίδει στην εταιρία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. σε ψηφιακή μορφή:

α. τα αρχεία των γεωτεμαχίων που αφορούν την ακίνητη περιουσία της εταιρίας Ο.Σ.Ε. Α.Ε.,

β. από τις υπό κτηματογράφηση περιοχές, τα αρχεία των γεωτεμαχίων, όπως αυτά προκύπτουν μετά την εξέταση των ενστάσεων που αφορούν στις πρώτες εγγραφές και στη συνέχεια τα αρχεία των γεωτεμαχίων έξι (6) μήνες προτού προκύψουν οι οριστικές εγγραφές,

γ. τους αναρτημένους δασικούς χάρτες των περιοχών, όπου υφίσταται ακίνητη περιουσία της εταιρίας Ο.Σ.Ε. Α.Ε., καθώς και τυχόν μεταγενέστερες μεταβολές τους, μετά την κύρωση ή τη μερική κύρωση αυτών.»

4. Σε ακίνητα ιδιοκτησίας της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ή σε ακίνητα που διαχειρίζεται η εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. σύμφωνα με το ν. 3891/2010, όπως ισχύει, και στα οποία αναπτύσσονται εμπορευματικά κέντρα, ισχύουν οι ακόλουθοι όροι και περιορισμοί δόμησης, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης, πράξης ή απόφασης:

1) Ο Συντελεστής Δόμησης ορίζεται στο 1,65.

2) Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης δεν μπορεί να υπερβαίνει το 60%.

3) Ο Συντελεστής κατ' όγκον εκμετάλλευσης υπολογίζεται βάσει του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (ΝΟΚ).

4) Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των ανεγερθησόμενων κτιρίων και εγκαταστάσεων ορίζεται σε 19μ.

5) Επιτρέπονται παρεκκλίσεις από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιριακών εγκαταστάσεων εφοδιαστικής ή μεταποίησης, εφόσον για τη λειτουργία της επιχείρησης είναι αναγκαία η τοποθέτηση υψηλού μηχανήματος ή η υψηλή αποθήκευση. Για την ανωτέρω παρέκκλιση εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 3891/2010, όπως αυτός κάθε φορά ισχύει.

6) Στις περιπτώσεις ειδικών σιδηροδρομικών κτιρίων και κατασκευών ή εγκαταστάσεων που αφορούν τη σιδηροδρομική λειτουργία, καθώς και στις περιπτώσεις κτιρίων και εγκαταστάσεων που κατασκευάζονται πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές, το μέγιστο κατά τα ανωτέρω επιτρεπόμενο ύψος μπορεί να προσαυξάνεται κατά ποσοστό έως και 30%, ύστερα από αιτιολογημένη πρόταση της ΓΑΙΑΟΣΕ.

7) Επιτρέπεται η κατασκευή περισσότερων του ενός κτιρίων στο ίδιο γήπεδο.

8) Η ελάχιστη απόσταση των ανεγερθησόμενων κτιρίων από τα όρια του γηπέδου ορίζεται σε 10μ.

9) Για τα σιδηροδρομικά ακίνητα που προορίζονται να αναπτυχθούν ως εμπορευματικά κέντρα, δεν προσμετρώνται στη δόμηση και την κάλυψη:

i) Οι εργοταξιακοί οικίσκοι.

ii) Τα εμπορευματοκιβώτια (Ε/Κ) κάθε τύπου, πλην αυτών που έχουν διαμορφωθεί για να φιλοξενούν δραστηριότητα, και οι χώροι εναπόθεσης και προσωρινής τους αποθήκευσης.

iii) Οι ράμπες φορτοεκφόρτωσης στεγασμένες ή μη.

iv) Οι φυσούνες φορτοεκφόρτωσης.

v) Οι γερανογέφυρες κάθε τύπου.

vi) Οι βοηθητικοί χώροι ανεξαρτήτου στάθμης (υπόγειοι ή ισό-

γείοι) για την εγκατάσταση ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού (π.χ. ηλεκτροπαραγωγικού ζεύγους).

vii) Οι βοηθητικοί χώροι προσωρινής αποθήκευσης απορριμμάτων ή συμπίεσης χαρτοκιβωτίων.

viii) Οι υποσταθμοί ηλεκτρικού ρεύματος ή άλλων μορφών ενέργειας που αφορούν στη λειτουργία της επιχείρησης. Για τους υποσταθμούς που κατασκευάζονται από τη ΔΕΗ πρέπει να τηρείται απόσταση 2,0μ. από τα όρια του γηπέδου, ενώ για τους λοιπούς δεν ισχύουν περιορισμοί σχετικά με τις αποστάσεις τους από τα όρια του γηπέδου.

ix) Οι στεγασμένοι χώροι και τα μόνιμα προστεγασματα που στηρίζονται σε κατακόρυφα στοιχεία και προορίζονται για την εναπόθεση, χειρισμό και αποθήκευση του φορτίου.

10) Δεν υπάρχει υποχρέωση φύτευσης του υποχρεωτικής ακάλυπτου χώρου του γηπέδου.

11) Για τον υπολογισμό των θέσεων στάθμευσης, κατά παρέκκλιση των προεδρικών διαταγμάτων 111/2004 (Α'76) και 350/1996 (Α'230) υπολογίζεται μία θέση στάθμευσης ανά 300 τ.μ. επιφάνειας κτιρίου.

5. Η παράγραφος 3 του άρθρου 82 του από 24.9/20.10.1958 βασιλικού διατάγματος (Α'171), όπως προστέθηκε με το άρθρο 13 του ν. 4337/2015 (Α'129) αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Δεν επιβάλλονται ανταποδοτικά τέλη καθαριότητας από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή νομικές οντότητες προς τους οποίους το Ελληνικό Δημόσιο ή το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε. ή Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που ελέγχονται από το Ελληνικό Δημόσιο έχουν αναθέσει την παροχή υπηρεσίας ή την εκτέλεση έργου, με σύμβαση παραχώρησης, που κυρώνεται από τη Βουλή με τυπικό νόμο, εφόσον στην εν λόγω σύμβαση προβλέπεται ότι οι σχετικές υπηρεσίες παρέχονται από τα ανωτέρω πρόσωπα ή οντότητες.»

6. Στο τέλος του εδαφίου β' της παρ. 1 του άρθρου 6Α του ν. 3891/2010 (Α'188) προστίθεται η φράση «και πολεοδομικού κέντρου» και το εδάφιο β' μετά την προσθήκη αντικαθίσταται ως εξής:

«β. Περιφερειακοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί: όλοι οι υπόλοιποι επιβατικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί πλην των Κεντρικών. Στους Περιφερειακούς Σιδηροδρομικούς Σταθμούς επιτρέπονται χρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και χρήσεις γενικής κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου.»

7. Το χρονικό διάστημα, που προβλέπεται στη διάταξη του άρθρου 45 παρ. 3 του ν. 4313/2014 (Α' 261), παρατείνεται μέχρι τις 31.12.2020.

8. Το εδάφιο α' της παρ. 2 του άρθρου 44 του ν. 4412/2016 (Α' 147) αντικαθίσταται ως εξής:

«Σε περίπτωση που η τεχνική υπηρεσία δεν πληροί τις προδιαγραφές επάρκειας που προβλέπονται από την απόφαση της παραγράφου 1, θεωρείται υπηρεσία που δεν έχει τεχνική επάρκεια και η διεξαγωγή της διαδικασίας σύναψης, η εποπτεία και η επίβλεψη των δημοσίων συμβάσεων, έργων ή μελετών αρμοδιότητάς της, διενεργούνται, με προγραμματική σύμβαση από την τεχνική υπηρεσία του εποπτεύοντος την αναθέτουσα αρχή φορέα ή της οικείας περιφέρειας ή από άλλη τεχνική υπηρεσία φορέων της Γενικής Κυβέρνησης της περίπτωσης β' της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143).»

9. Στην παρ. 5 του άρθρου 118 του ν. 4412/2016 (Α'147) προστίθεται τελευταίο εδάφιο ως εξής:

«Κατ' εξαίρεση, στην περίπτωση ορεινών ή νησιωτικών δήμων, και όταν έπεται από τη σχετική πρόσκληση της αναθέτουσας αρχής δεν είναι δυνατή η κατάρτιση καταλόγου με τουλάχιστον τρεις (3) οικονομικούς φορείς, τότε η αναθέτουσα αρχή μπορεί να προβεί στη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης σύμβασης έργου, μελέτης ή παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών χωρίς κλήρωση.»

10. Το εδάφιο α' της περίπτωσης α' της παρ. 8 του άρθρου 221 του ν. 4412/2016 (Α' 147) αντικαθίσταται ως εξής:

«Όταν ως κριτήριο ανάθεσης χρησιμοποιείται η πλέον συμφέρουσα, από οικονομική άποψη, προσφορά μόνο βάσει τιμής και η εκτιμώμενη αξία της σύμβασης του έργου δεν υπερβαίνει το

1.000.000 ευρώ, χωρίς να συνυπολογίζεται το κονδύλιο του ΦΠΑ, η επιτροπή διαγωνισμού αποτελείται από τρεις (3) τεχνικούς υπαλλήλους, κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ, με τους αναπληρωτές τους, εγγεγραμμένους στο μητρώο της περίπτωσης η' της παρούσας παραγράφου, με εμπειρία, τεχνική εξειδίκευση και ειδικότητες που προσιδιάζουν στις υπό ανάθεση κατηγορίες εργασιών και που ορίζονται από το αρμόδιο όργανο μετά από κλήρωση.»

11. Υπάλληλοι, που υπηρετούσαν με την ειδικότητα του οδηγού ή μηχανοδηγού ή σταθμάρχη ή κλειδούχου και έχουν μεταφερθεί σε φορείς του Δημοσίου, δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 16 του ν. 3891/2010 (Α'188) και 9 του ν. 3920/2011 (Α'33), δύνανται να επανέλθουν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν υποβολής σχετικής αίτησης και μετά από γνώμη του αρμόδιου οργάνου του φορέα υποδοχής, του οποίου οι οργανικές διατάξεις προβλέπουν μία ή περισσότερες εκ των ανωτέρω ειδικοτήτων.

Η μεταφορά διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου προς διορισμό οργάνου του φορέα προέλευσης, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος καλύπτει τις προϋποθέσεις και κατέχει τα απαραίτητα τυπικά προσόντα της θέσης, όπως αυτά ορίζονται από την κείμενη νομοθεσία και τυχόν ειδικότερους κανονισμούς. Σε περίπτωση εφαρμογής του προηγούμενου εδαφίου δεν αναζητούνται τυχόν ποσά, που θα ελάμβαναν οι υπάλληλοι, εάν δεν είχαν μεταφερθεί με βάση τις διατάξεις της παραγράφου 1.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 80

1. Στο τέλος της περίπτωσης γ' της παρ. 7 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι απαιτούμενοι όροι, προϋποθέσεις, διαδικασίες και ενέργειες των εμπλεκόμενων φορέων για την ανάπτυξη και λειτουργία κατάλληλου πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης εκτέλεσης της σύμβασης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών ΥΔΥ, οι διαδικασίες συλλογής δεδομένων, στοιχείων και πληροφοριών, οι μηχανισμοί ελέγχου, οι ρήτρες ορθής λειτουργίας και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

2. Η παρ. 4 του άρθρου 15 του π.δ. 104/2010 (Α'181) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«4. Η έγκριση της θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων, που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα, καθώς και μερών αυτών που παραλαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 72 του ν. 3669/2008 (Α'116), και η εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα ή μέρη αυτών λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις γίνονται από την Αρχή. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά από τον αιτούντα και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για έγκριση της θέσης σε λειτουργία υποσυστήματος, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.»

Άρθρο 81

Διατάξεις οι οποίες ρυθμίζουν πολεοδομικά θέματα στις περιπτώσεις αναγκαστικών απαλλοτριώσεων για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής και δημοτικά τέλη χώρων στάθμευσης Μετρό

1.α. Το παράλληλο και κάθετο οδικό δίκτυο, το οποίο δημιουργείται συνεπεία αναγκαστικής απαλλοτρίωσης υπέρ της «ΟΣΕ Α.Ε.», για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, θεωρείται, για τα επαπτόμενα με αυτό ακίνητα, κοινόχρηστος χώρος. Η συντήρησή του ανατίθεται στους οικείους Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού.

β. Η αναγκαστική απαλλοτρίωση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, με την οποία προβλέπεται και η δημιουργία παράλληλου και κάθετου οδικού δικτύου, για μεν το οδικό δίκτυο κηρύσσεται υπέρ Ελληνικού Δημοσίου και με δαπάνες της

«ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.», εφαρμοζόμενου του άρθρου 1 του ν. 653/1977 (Α'214), για δε τα έργα της σιδηροδρομικής υποδομής κηρύσσεται υπέρ της «ΟΣΕ Α.Ε.» και με δαπάνες της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.».

γ. Σε εντός και εκτός σχεδίου περιοχή, καθώς και σε οικισμούς κάτω των 2.000 κατοίκων ή σε οικισμούς προ του έτους 1923, το εναπομένον τμήμα αρτίου και οικοδομήσιμου γηπέδου ή οικοπέδου, μετά την αναγκαστική απαλλοτρίωση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, εξακολουθεί να θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης σχετικής διάταξης, εφόσον πληρούνται οι κατά παρέκκλιση οριζόμενες προϋποθέσεις δόμησης αυτών.

2. Ειδικά για τους υπαίθριους και στεγασμένους χώρους στάθμευσης ιδιοκτησίας Αττικό Μετρό Α.Ε., που χρησιμοποιούνται για διευκόλυνση των μεταπιβιβάσεων των χρηστών του μετρό, τα κάθε είδους τέλη καθαριότητας και φωτισμού υπολογίζονται κατ' ανώτατο όριο στο 25% της συνολικής επιφάνειάς τους.

Άρθρο 82

Οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης

1. Πριν από το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α'101) προστίθεται περίπτωση δ' ως εξής:

«δ) Η οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που εμφανίζουν προβλήματα υγείας, που εμπίπτουν στο Παράρτημα ΙΙΙ του ν. 4413/2016, διενεργείται από ειδική επιτροπή ιατρών που συστήνεται για το σκοπό αυτόν.

Η παραπομπή του υπό κρίση εργαζόμενου οδηγού στην εν λόγω ειδική επιτροπή πραγματοποιείται ύστερα από σχετική εισήγηση του αρμόδιου ιατρού εργασίας της εταιρείας στην οποία εργάζεται. Ο ιατρός εργασίας μπορεί, σε περίπτωση προσκόμισης από τον εξεταζόμενο βεβαίωσης ή γνωμάτευσης από ιδιώτη ιατρό, να ζητήσει την εξέτασή του από ιατρό αντίστοιχης ειδικότητας κρατικού νοσηλευτικού ιδρύματος του Εθνικού Συστήματος Υγείας (ΕΣΥ).

Η ειδική επιτροπή ιατρών συστήνεται με διετή θητεία στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και συγκροτείται από ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων του Εθνικού Συστήματος Υγείας (ΕΣΥ) ή των δομών πρωτοβάθμιας φροντίδας του ΕΣΥ των βασικών ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ψυχιάτρου και ορθοπαιδικού, με τους αντίστοιχους αναπληρωτές τους, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για τη συγκρότηση της επιτροπής αποστέλλονται από την αρμόδια Υγειονομική Περιφέρεια του ΕΣΥ, κατόπιν σχετικής πρόσκλησης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, εντός δέκα (10) ημερών, κατάλογοι με τους ιατρούς των ειδικοτήτων, που συνιστούν προσόν επιλογής στην ειδική επιτροπή. Η μη έγκαιρη αποστολή των παραπάνω καταλόγων δεν κωλύει την πρόοδο της διαδικασίας. Καθήκοντα πρόεδρου της ειδικής επιτροπής ασκεί ο ιεραρχικά ανώτερος ιατρός

από τους ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων, ενώ καθήκοντα γραμματέα ανατίθενται σε υπάλληλο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η ανωτέρω ειδική επιτροπή συνεδριάζει νομίμως με τουλάχιστον τρία (3) μέλη, ένα εκ των οποίων υποχρεωτικά με ειδικότητα συναφή, κατά την κρίση του Προέδρου της, με την πάθηση του εξεταζόμενου, πέραν του κανονικού ωραρίου λειτουργίας των οικείων υπηρεσιών και καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή ή αποζημίωση στους συμμετέχοντες σε αυτή. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η αποζημίωση στους συμμετέχοντες στην ειδική επιτροπή σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Η ιατρική αξιολόγηση και οριστική κρίση της σωματικής και διανοητικής ικανότητας για οδήγηση των παραπεμπόμενων οδηγών διενεργείται λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος με αιτιολογημένη απόφαση της Επιτροπής.

Στις συνεδριάσεις της επιτροπής συμμετέχει ως εισηγητής, παρουσιάζοντας το σχετικό ιατρικό φάκελο του παραπεμπόμενου οδηγού, ο αρμόδιος ιατρός εργασίας της εταιρείας χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Η ειδική επιτροπή μπορεί να ζητήσει την εξέταση του εξεταζόμενου από ιατρό αντίστοιχης ειδικότητας κρατικού νοσηλευτικού ιδρύματος του Εθνικού Συστήματος Υγείας (ΕΣΥ).

Η ειδική επιτροπή διαπιστώνει την καταλληλότητα οδήγησης και εκδίδει Πόρισμα Εξέτασης, στο οποίο περιλαμβάνεται υποχρεωτικά ο χαρακτηρισμός για τον οδηγό ως «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ή «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η» της ομάδας 2 ή και της ομάδας 1 του παρόντος Παραρτήματος, καθώς και ο χρόνος επαναξιολόγησής του από την ίδια ειδική επιτροπή εφόσον απαιτείται.

Το Πόρισμα Εξέτασης σε κάθε περίπτωση αποστέλλεται στην εταιρεία. Αν έχει κριθεί «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η», ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης ή κατηγορίες αυτής αφαιρούνται κατά περίπτωση.

Εφόσον ο οδηγός κριθεί «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ύστερα από επαναξιολόγηση, ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης επαναχορηγείται με τη διαδικασία της αντικατάστασης έντυπου σε περίπτωση που δεν έχει λήξει η διοικητική ισχύς των κατηγοριών που αφαιρέθηκαν ή της ανανέωσης.

Η ειδική επιτροπή εποπτεύεται από την αρμόδια Υγειονομική Επιθεώρηση Εργασίας του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας.

Απαγορεύεται σε κάθε ιατρική γνωμάτευση ή βεβαίωση να συστήνεται ή να προτείνεται ή να ορίζεται η θέση ή η μονάδα στην οποία θα τοποθετηθεί ο εξεταζόμενος.

Κάθε αντίθετη διάταξη καταργείται.»

2. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του του Παραρτήματος ΙΙ του π.δ. 51/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«Στο τέλος του Κεφαλαίου αυτού προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του, πέντε Υπόδειγματα για την ιατρική εξέταση υποψηφίων οδηγών ή οδηγών.»

3. Μετά το τέταρτο Υπόδειγμα του Κεφαλαίου Α' του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 προστίθεται πέμπτο Υπόδειγμα ως εξής:

4. Μέσα σε διάστημα τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΕΙΔΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΟΔΗΓΩΝ
ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Συνεδρίαση .../.../20...

Πρακτικό Νο

Παρασημεπτικό:

ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

Στην σήμερα .../.../20..., συνήλθε η ειδική επιτροπή αποτελούμενη από τους:

α) (ειδικότητας) ως Πρόεδρος

β) (ειδικότητας) ως μέλος

γ) (ειδικότητας) ως μέλος

δ) (ειδικότητας) ως μέλος

ε) (ειδικότητας) ως μέλος

στ) υπαλλήλου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως
Γραμματέα και

ζ) Ιατρού εργασίας της ως εισηγητής,

για την ιατρική αξιολόγηση και οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση
του/ης οδηγού της εταιρείας με στοιχεία:

(ΕΠΩΝΥΜΟ), (ΟΝΟΜΑ)....., (ΟΝΟΜΑ

ΠΑΤΡΟΣ)....., Ημερομηνία Γέννησης .../.../..., Διεύθυνση κατοικίας

....., Τηλ., ΑΜΚΑ, ΑΔΤ/Εκδούσα Αρχή

....., Αριθμ. Άδειας Οδήγησης

Κατά την παραπάνω εξέταση ελήφθησαν υπόψη (*):

I. Το από .../.../20... παρασημεπτικό του Ιατρού εργασίας της

II. Το αριθμ. Βιβλίο Υγείας του/ης οδηγού της

III. Η εισήγηση του Ιατρού εργασίας της

IV. Οι προβλεπόμενες εξετάσεις

V. Το από Ιατρικό πιστοποιητικό ή Ιατρική γνώμηση του
Νοσοκομείου

.....ότι.....

VI.

κατεκρίθηκε:

α)

ΙΚΑΝΟΣ/Η (*)

ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η

αδήγησης κατηγορίας οχήματος που ανήκει στην

ΟΜΑΔΑ 2

β)

ΙΚΑΝΟΣ/Η (*)

ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η

αδήγησης κατηγορίας οχήματος που ανήκει στην

ΟΜΑΔΑ 1

Επανεξιολόγηση - Παρατηρήσεις – Κωδικός επί της άδειας αδήγησης:

.....

Ο/Η Πρόεδρος

Τα μέλη: 1)..... 2).....

3)..... 4).....

Για την ακρίβεια

Ο/Η Γραμματέας

(Υπογραφή-Σφραγίδα)

(*) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει/αποκλείεται

του παρόντος, συνιστώνται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τρεις (3) πρόσθετες ειδικές επιτροπές ιατρών, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, οι οποίες μέσα σε πέντε (5) μήνες από τη σύστασή τους θα ελέγξουν όλες τις εσωτερικές μετατάξεις στις εταιρείες και θα επανεξετάσουν όσους από τους οδηγούς έχουν αλλάξει ειδικότητα τα τελευταία δέκα (10) έτη.

5. Από την έναρξη της ισχύος του παρόντος νόμου καταργείται κάθε διάταξη κανονισμού εσωτερικής λειτουργίας των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, η οποία επιτρέπει στον ιατρό εργασίας της εταιρείας να εισηγείται ή να ορίζει το Τμήμα ή τη Διεύθυνση που θα τοποθετηθεί ή την ειδικότητα στην οποία θα καταταγεί ο εξεταζόμενος υπάλληλος. Αποφάσεις, εισηγήσεις, γνώμες ή άλλου είδους πράξεις του ιατρού εργασίας, οι οποίες ορίζουν το Τμήμα ή τη Διεύθυνση που τοποθετείται ή την ειδικότητα στην οποία κατατάσσεται ο υπάλληλος παύουν αυτοδικαίως να ισχύουν.

6. Σε περίπτωση έλλειψης προσωπικού κρίσιμων, για την εύρυθμη λειτουργία των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, ειδικότητων του προσωπικού των ανωτέρω εταιρειών, μπορεί, ύστερα από αιτιολογημένη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας, να ανακαλούνται πράξεις απόσπασης υπαλλήλων των ανωτέρω ειδικότητων και να εκδίδονται οι αναγκαίες για την επιστροφή αυτών στις οργανικές τους θέσεις διαπιστωτικές πράξεις. Η διάταξη αυτή κατισχύει κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης περί απόσπασης εργαζομένων της εταιρείας.

Άρθρο 83

Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας άνευ αποδοχών στους εργαζόμενους των Νομικών Προσώπων Ιδιωτικού Δικαίου και Ανωνύμων Εταιρειών του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μετά από έγκριση του οικείου διοικητικού συμβουλίου εκάστου φορέα, ως εξής:

1. Μετά από αίτησή τους, εφόσον οι ανάγκες της υπηρεσίας το επιτρέπουν. Η άδεια αυτή δεν μπορεί να υπερβεί τον ένα (1) μήνα του ίδιου ημερολογιακού έτους.

2. Μετά από αίτησή τους, εφόσον οι ανάγκες της υπηρεσίας το επιτρέπουν, συνολικής διάρκειας έως δύο (2) ετών για σοβαρούς ιδιωτικούς λόγους (π.χ. υγείας, ανατροφής τέκνου κ.λπ.). Η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από σχετικά αποδεικτικά έγγραφα (γνωμάτευση νοσοκομείου, ΚΕΠΑ, πιστοποιητικό οικογενειακής κατάστασης κ.λπ.). Η άδεια αυτή δύναται να χορηγείται άπαξ, κατά τη διάρκεια του εργασιακού βίου στο φορέα, συνεχώς ή και τμηματικά, σε κάθε περίπτωση όχι λιγότερο των έξι (6) μηνών κάθε φορά.

3. Εργαζόμενος, του οποίου σύζυγος υπηρετεί στο εξωτερικό σε ελληνική υπηρεσία του Δημοσίου ή σε φορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε διεθνή οργανισμό, δικαιούται να πάρει άδεια χωρίς αποδοχές μέχρι τέσσερα (4) έτη, μετά από έγκριση του οικείου διοικητικού συμβουλίου του φορέα.

4. Στον εργαζόμενο που αποδέχεται θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή σε διεθνή οργανισμό στον οποίο μετέχει η Ελλάδα, χορηγείται μετά από γνώμη του διοικητικού συμβουλίου άδεια άνευ αποδοχών για το αντίστοιχο χρονικό διάστημα που γίνεται δεκτός στον εν λόγω οργανισμό.

5. Οι εργαζόμενοι που απουσιάζουν με άδειες άνευ αποδοχών δεν μπορούν να ξεπερνούν το ποσοστό του 2% ανά κλάδο/κατηγορία και επί του συνόλου των εργαζομένων του φορέα.

6. Εάν εργαζόμενος δεν εμφανιστεί να αναλάβει καθήκοντα μέσα σε ένα (1) μήνα από τη λήξη της άδειας άνευ αποδοχών, θεωρείται ότι παραιτείται αυτοδικαίως από τον φορέα του.

7. Κατά τη διάρκεια της άδειας των παραγράφων 1, 2 και 3 ο εργαζόμενος υποχρεούται να καταβάλει τις νόμιμες κρατήσεις για κύρια και επικουρική ασφάλιση και τις λοιπές νόμιμες κρατήσεις, εφόσον επιθυμεί ο χρόνος της άδειάς του να υπολογισθεί ως συντάξιμος.

8. Χορηγηθείσες άδειες άνευ αποδοχών οφείλουν εντός τριμήνου από την ημερομηνία ισχύος του παρόντος να τύχουν επα-

νεξέτασης και έγκρισης από τα οικεία διοικητικά συμβούλια, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Άρθρο 84

Θέματα «Ελληνικής Εταιρείας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρεία» (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. Α.Ε.)

Η περίπτωση ζ' της παρ. 11 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ) Για τη λειτουργική αδειοδότηση υφιστάμενων μηχανολογικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία, καθώς και μηχανοστασίων και αμαξοστασίων, που δεν διαθέτουν άδεια λειτουργίας ή άδεια λειτουργίας σε ισχύ, εκδίδεται προσωρινή άδεια λειτουργίας διάρκειας μέχρι 31.12.2020. Για την έκδοση της άδειας αυτής, ο λειτουργός των εγκαταστάσεων υποβάλλει στην κατά νόμο αρμόδια αδειοδοτούσα αρχή αίτηση, συνοδευόμενη από τα πιο κάτω δικαιολογητικά:

(αα) άδεια εγκατάστασης ή άλλη πράξη που επέχει θέση αδειας εγκατάστασης,

(ββ) υπεύθυνη δήλωση, στην οποία αναφέρονται λεπτομερώς πόσοι και ποιας ειδικότητας τεχνικοί θα χρησιμοποιηθούν κατά νόμο για τη λειτουργία της εγκατάστασης,

(γγ) υπεύθυνη δήλωση του ή των αρμόδιων τεχνικών που έχουν αναλάβει την κατά νόμο επίβλεψη λειτουργίας και συντήρησης του μηχανολογικού εξοπλισμού της εγκατάστασης,

(δδ) υπεύθυνη δήλωση αρμόδιου κατά νόμο μηχανικού σχετικά με τη βιομηχανική ή βιοτεχνική χρήση του κτιρίου, την εγκατάσταση του μηχανολογικού εξοπλισμού σε χώρο κύριας χρήσης, τον αριθμό της υφιστάμενης οικοδομικής άδειας ή, ελλείψει αυτής, τις βεβαιώσεις ή αποφάσεις της περίπτωσης δ', καθώς και τη μη απαίτηση έκδοσης νέας άδειας,

(εε) απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων ή αριθμό κατάθεσης της μελέτης για την περιβαλλοντική αδειοδότηση, εφόσον απαιτείται,

(στστ) πιστοποιητικό ελέγχου σε ισχύ δεξαμενών υγραερίου, εφόσον η μονάδα έχει εγκατάσταση υγραερίου.

Η προσωρινή άδεια λειτουργίας χορηγείται, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης πρόβλεψης, μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από τον έλεγχο τυπικής πληρότητας των υποβαλλόμενων δικαιολογητικών. Τρεις (3) μήνες πριν από τη λήξη της προσωρινής άδειας λειτουργίας, υποβάλλεται από τον λειτουργό των εγκαταστάσεων στην αδειοδοτούσα αρχή φάκελος με πλήρη δικαιολογητικά για την έκδοση οριστικής άδειας λειτουργίας.»

Άρθρο 85

Στην παρ. 1 του άρθρου 33 του ν. 4482/2017 (Α'102) μετά τη λέξη «εντός» προστίθενται οι λέξεις «και εκτός».

Άρθρο 86

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου, με βάση την ιδιότητα των δικαιούχων των παρακάτω προβλεπόμενων απαλλαγών ή εκπτώσεων, Υπουργού επιτρέπεται, με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια ή με κριτήρια τις υπηρεσιακές ανάγκες μετακίνησης προσωπικού πάσης φύσεως του Δημοσίου ή τον αριθμό των δικαιούχων, να καθορίζονται απαλλαγές ή εκπτώσεις στο κόστος των μέσων μαζικής μεταφοράς. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες για την παροχή της απαλλαγής ή της έκπτωσης και τη ρύθμιση όλων των συναφών ζητημάτων. Οι αποφάσεις παροχής έκπτωσης επέχουν θέση σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του αρμόδιου κατά περίπτωση φορέα των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Άρθρο 87

Ρυθμίσεις Υπηρεσίας Οδικών Τελών

1. Στο τέλος του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 (Α'93)

προστίθενται παράγραφοι 14, 15 και 16 ως εξής:

«14. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται να ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα σύνθεσης και λειτουργίας της γνωμοδοτικής επιτροπής οδικών υποδομών.

15. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται να μεταβιβάζονται αρμοδιότητες σχετικές με την Υπηρεσία Οδικών Τελών, στο Διοικητή και Υποδιοικητή της.

16. Τα Οδικά Τέλη αποδίδονται σε ειδικό Κωδικό Αριθμό Εσόδου (ΚΑΕ) του Τακτικού Προϋπολογισμού, τον οποίο διαχειρίζεται η Υπηρεσία Οδικών Τελών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα θέματα που είναι σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας.»

2. Στο τέλος της παρ. 12 του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Σε περίπτωση είσπραξης του παραπάνω προστίμου με ηλεκτρονικά μέσα πληρωμών το συνολικό ποσό προσαυξάνεται με το κόστος προμήθειας συναλλαγής του Παρόχου Υπηρεσιών Πληρωμών.»

3. Η περίπτωση ε' της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 (Α' 74) αντικαθίσταται ως εξής:

«ε. Η αρμοδιότητα διαχείρισης των κυκλοφοριακών συνδέσεων, περιλαμβανομένων της είσπραξης των μισθωμάτων από νόμιμες και των αποζημιώσεων για αυθαίρετες κυκλοφοριακές συνδέσεις και οι σχετικοί πόροι, μεταβιβάζονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

4. Στην παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 (Α' 74) προστίθεται περίπτωση ιδ' ως εξής:

«ιδ. Η αρμοδιότητα είσπραξης αποζημιώσεων από φθορές του εθνικού οδικού δικτύου, η οποία ανήκε στην Τ.Ε.Ο. Α.Ε., μεταβιβάζεται στην κατά τόπο αρμόδια Περιφέρεια.»

5. Οι περιπτώσεις β' και δ' της παρ. 5 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίστανται ως εξής:

«β. Μετά την ολοκλήρωση της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρίας προς το Ελληνικό Δημόσιο, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας ανατίθεται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

δ. Ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. περιέρχονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και μεταφέρονται στον Κωδικό Αριθμό Εσόδου του Τακτικού Προϋπολογισμού, που συστήνεται με τις παραπάνω διατάξεις.»

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται ο ορισμός των Προϊσταμένων Γενικών Διευθύνσεων και Διευθύνσεων της Υπηρεσίας Οδικών Τελών, με αναλογική εφαρμογή του άρθρου 18 του ν. 2190/1994 (Α' 28).

Άρθρο 88

Μίσθωση ακινήτων για την στέγαση δραστηριοτήτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

1. Κτίρια ή άλλες εγκαταστάσεις κατάλληλες για την κάλυψη των αναγκών στέγασης και λειτουργίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και ιδιαίτερα της Μονάδας Πτητικών Μέσων ή των μονάδων της Αεροναυτιλίας, καθώς και για την άσκηση δραστηριότητας παροχής εμπορικών, τεχνικών ή εκπαιδευτικών υπηρεσιών αυτοτελώς από την Υ.Π.Α. ή σε συνεργασία της Υ.Π.Α. με άλλους φορείς του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, ιδίως στο πεδίο της επισκευής και συντήρησης αεροσκαφών, συσκευών ασφάλειας αεροδρομίων, εξοπλισμού ηλεκτρονικών συστημάτων αεροναυτιλίας, καθώς και κάθε άλλης συναφούς υπηρεσίας, μισθώνονται από το Δημόσιο απευθείας χωρίς διαγωνισμό μετά από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Στέγασης του άρθρου 9 του ν. 3130/2003, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν. 3130/2003 (Α' 76). Οι μισθώσεις αυτές καταρτίζονται εγγράφως και υπογράφονται για λογαριασμό του Δημοσίου από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών εγκρίνεται η συμμετοχή της Υ.Π.Α., αυτοτελώς ή σε συνεργασία με άλλους φορείς του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, σε ανταγωνι-

στική διαδικασία, συμπεριλαμβανομένης της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, που διεξάγεται από τρίτους με σκοπό την εκμίσθωση ή εκμετάλλευση κτιρίων ή εγκαταστάσεων. Με την εγκριτική απόφαση του προηγούμενου εδαφίου ορίζεται το ανώτατο ύψος του προσφερόμενου μισθώματος ή ανταλλάγματος, καθώς και οι λοιπές προϋποθέσεις συμμετοχής της Υ.Π.Α. στην ανταγωνιστική διαδικασία.

3. Σε περίπτωση συμμετοχής της Υ.Π.Α. σε ανταγωνιστική διαδικασία ως υποψήφιος μισθωτής, με απόφαση του Διοικητή της Υ.Π.Α. συντάσσεται και κατατίθεται οικονομική προσφορά. Εάν η Υ.Π.Α. συμμετέχει σε ανταγωνιστική διαδικασία, ως υποψήφιος μισθωτής με την παράλληλη υποχρέωση της παροχής τεχνικών ή άλλων υπηρεσιών συναφών με το αντικείμενο λειτουργίας της, συντάσσεται αρμοδίως τεχνική προσφορά, υποβάλλεται στον Διοικητή Υ.Π.Α. προς έγκριση και κατατίθεται από τον Διοικητή Υ.Π.Α. κατά την ανταγωνιστική διαδικασία.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κτίρια ή εγκαταστάσεις που μισθώθηκαν για λογαριασμό του Δημοσίου με τη διαδικασία των προηγούμενων παραγράφων ή μέρος αυτών δύναται να υπεκμισθώνονται σε τρίτους φορείς, δημόσιους ή ιδιωτικούς, με σκοπό την άσκηση των δραστηριοτήτων της παραγράφου 1.

Με την ίδια απόφαση καθορίζονται και οι σχετικοί όροι της υπεκμίσθωσης και άσκησης των δραστηριοτήτων εκμετάλλευσής.

5. Οι δραστηριότητες της παραγράφου 1 δύναται επίσης να ασκούνται μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) με τη σύσταση προς τούτο Εταιριών Ειδικού Σκοπού (Ε.Ε.Σ.). Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι άσκησης της εκμετάλλευσής στην περίπτωση ΣΔΙΤ, καθώς και οι όροι συμμετοχής του Δημοσίου.

6. Για την άσκηση των δραστηριοτήτων της παραγράφου 1 από την Υ.Π.Α. αυτοτελώς ή σε συνεργασία με τρίτους φορείς, το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, οι κρατικές πιστώσεις στις οποίες θα πιστώνονται τα σχετικά έσοδα, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ρυθμίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 89

Εξειδίκευση και προσθήκη αρμοδιοτήτων οργανικών μονάδων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

1. Στην παρ. Β' του άρθρου 42 του ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται περίπτωση δ' ως εξής:

«δ. Το χειρισμό θεμάτων για τη μίσθωση κτιρίων ή εγκαταστάσεων για τις ανάγκες λειτουργίας των οργάνων Διοίκησης της Υ.Π.Α. και των λοιπών οργανικών μονάδων αυτής, πλην της Γενικής Διεύθυνσης Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και της Γενικής Διεύθυνσης Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομίων, καθώς και η παρακολούθηση της εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων.»

2. Στην παρ. Γ' του άρθρου 53 του ν. 4427/2016 προστίθεται περίπτωση γ' ως εξής:

«γ. Την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης αεροσκαφών τρίτων, καθώς και συναφών υπηρεσιών, αυτοτελώς ή σε συνεργασία με τρίτους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς.»

3. Στην παρ. Γ' του άρθρου 57 του ν. 4427/2016 προστίθεται περίπτωση ε' ως εξής:

«ε. Το χειρισμό θεμάτων για τη μίσθωση κτιρίων ή εγκαταστάσεων για τις ανάγκες λειτουργίας οργανικών μονάδων της Γενικής Διεύθυνσης Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και την παρακολούθηση της εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων.»

4. Στην παρ. Γ' του άρθρου 60 του ν. 4427/2016 προστίθεται περίπτωση ε' ως εξής:

«ε. Το χειρισμό θεμάτων για τη μίσθωση κτιρίων ή εγκαταστάσεων για τις ανάγκες λειτουργίας οργανικών μονάδων της Γενικής Διεύθυνσης Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομίων και την παρακολούθηση της εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων.»

Άρθρο 90

1. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον προσδιορισμό των αρμόδιων οργανικών μονάδων της Υ.Π.Α. ή τη σύσταση νέων για την ανάληψη λοιπών τεχνικών, πλην της συντήρησης αεροσκαφών, αρμοδιοτήτων, καθώς και εκπαιδευτικών ή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που είναι συναφείς με το αντικείμενο της Υ.Π.Α. και δύναται να προσφέρονται από την Υ.Π.Α. αυτοτελώς ή σε συνεργασία με τρίτους ιδιωτικούς ή δημόσιους φορείς ή μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.

2.α. Η παρ. 1 του άρθρου 71 του ν. 4427/2016, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Μόνιμο προσωπικό και προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, καθώς και δικηγόροι με πάγια έμμισθη εντολή, που υπηρετεί σε Υπουργεία, Δημόσιες Υπηρεσίες, Ανεξάρτητες Αρχές, Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού και Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, καθώς και σε Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου και Ανώνυμες Εταιρείες του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, όπως ισχύει, δύναται να μετατάσσονται/ μεταφέρονται στις υπηρεσίες του παρόντος νόμου σε κενή οργανική θέση ή με μεταφορά της θέσης που κατέχουν, εφόσον δεν υφίσταται κενή οργανική.

Η μετάταξη/μεταφορά διενεργείται με κοινή απόφαση των συναρμόδιων Υπουργών, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, χωρίς τη γνώμη των υπηρεσιακών συμβουλίων ή των αρμόδιων οργάνων, χωρίς ηλικιακό περιορισμό καθώς και χωρίς την έγκριση της ΠΥΣ 33/2006 της παρ. 1 του άρθρου 68 του ν. 4002/2011, όπως ισχύει.»

β. Η παρ. 2 του άρθρου 71 του ν. 4427/2016 καταργείται.

γ. Η παρ. 3 του άρθρου 71 του ν. 4427/2016 αναριθμείται σε παράγραφο 2.

δ. Η παρ. 4 του άρθρου 71 του ν. 4427/2016 αναριθμείται σε παράγραφο 3 και αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου ισχύουν για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του προεδρικού διατάγματος που προβλέπεται στο άρθρο 66 του παρόντος.»

3. Η περίπτωση β' της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16) αντικαθίσταται ως εξής:

«Για τον κλάδο των Ηλεκτρονικών Συστημάτων Εναέριας Κυκλοφορίας ΠΕ4-ΤΕ4 και για τους Ι.Δ.Α.Χ. Χειριστές Αεροσκαφών - Επιθεωρητές της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων (Δ2) της Υ.Π.Α., δύναται να καταβληθεί έως ποσοστό 17% εκ των ως άνω αποδόσεων. Εκ του ποσού αυτού καταβάλλεται το προκύπτον από το κλάσμα των κατελιγμένων οργανικών θέσεων προς το σύνολο των οργανικών θέσεων σε ίσα μερίσματα.»

4. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης δ' της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16) αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. Για τους λοιπούς κλάδους της Υ.Π.Α. δύναται να καταβληθεί έως ποσοστό 25% εκ των ως άνω αποδόσεων.»

Στο τρίτο εδάφιο της περίπτωσης δ' της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16) διαγράφεται η φράση «πλην των χειριστών αεροσκαφών»,.

5. Στην παρ. 4 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16) η φράση «διατηρείται το 10% των μηνιαίων αποδόσεων» αντικαθίσταται ως εξής «διατηρείται το 8% των μηνιαίων αποδόσεων».

6. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 26 του ν. 3913/2011 (Α' 18) καταργείται.

Άρθρο 91

Τροποποίηση του ν. 1349/1983 (Α' 52)

1. Η παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 3 του ν. 1349/1983 (Α' 52) αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Ο Ο.Α.Σ.Π. διοικείται από εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.), που αποτελείται από:

α) Το Προεδρείο του Ο.Α.Σ.Π., δηλαδή τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τον Γενικό Γραμματέα, που είναι επιστήμονες εγγυημένου κύρους με διοικητικές ικανότητες και:

ι) δίπλωμα μηχανικού με εξειδίκευση στη σεισμική μηχανική,

αντισεισμική τεχνολογία ή άλλης συναφούς ειδικότητας, ή

ii) πτυχίο γεωεπιστημών και αναγνωρισμένο μεταπτυχιακό ή και διδακτορικό τίτλο σπουδών της ημεδαπής ή αλλοδαπής με εξειδίκευση στη Σεισμολογία ή στη Γεωδυναμική ή στη Σεισμοτεκτονική ή στη Σεισμολογία και στη διαχείριση των φυσικών καταστροφών και με εμπειρία στη διοίκηση οργανισμών ή φορέων.

Η επιλογή των επιστημόνων για τις ανωτέρω θέσεις γίνεται έτσι ώστε να πληρούνται συμπληρωματικά τα κριτήρια (i) και (ii) για κάθε κοινή θητεία Προέδρου και Αντιπροέδρου.

β) Ένα (1) εκπρόσωπο του Ο.Α.Σ.Π. με τον αναπληρωτή του, που υποδεικνύεται από τους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Π..

γ) Ένα (1) μέλος που υποδεικνύεται με τον αναπληρωτή του, από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

δ) Ένα (1) μέλος που υποδεικνύεται με τον αναπληρωτή του, από την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας.

ε) Τρία (3) μέλη με ισάριθμους αναπληρωτές Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης, που είναι επιστήμονες με αποδεδειγμένη γνώση και εμπειρία στα θέματα που συμβάλλουν στην εκπλήρωση του σκοπού του Ο.Α.Σ.Π.. Δύο (2) εκ των μελών αυτών, προέρχονται από τους συνεργαζόμενους με τον Ο.Α.Σ.Π. κρατικούς φορείς και δομές.

2. Το Δ.Σ. διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ένα από τα μέλη ως αναπληρωτής του Προέδρου. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η αποζημίωση του Προέδρου και των μελών. Η θητεία των μελών του Δ.Σ. είναι τριετής.

Τα μέλη του Δ.Σ. ασκούν τα καθήκοντά τους και μετά τη λήξη της θητείας τους και μέχρι τέσσερις (4) μήνες κατ' ανώτατο, έως ότου αναλάβουν καθήκοντα τα νέα μέλη που τα αντικαθιστούν. Το Δ.Σ. ορίζει τον γραμματέα του και τον αναπληρωτή του από υπαλλήλους του Ο.Α.Σ.Π. ή του εποπτεύοντος Υπουργείου.»

Άρθρο 92

Για την ταχεία και αποτελεσματική εκτέλεση του έργου της αποκατάστασης από τις επιπτώσεις των φυσικών καταστροφών και της διενέργειας και ολοκλήρωσης ειδικών/αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, επιτρέπεται η μετάταξη/μεταφορά στη Γενική Διεύθυνση Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών και τις υποκειμένες αυτής οργανικές μονάδες και στην Υποδιεύθυνση Απαλλοτριώσεων Βορείου Ελλάδος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τακτικών υπαλλήλων από Υπουργεία, Γενικές και Ειδικές Γραμματείες, αυτοτελείς δημόσιες υπηρεσίες, ανεξάρτητες αρχές, Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. και Ανώνυμες Εταιρείες του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, μετά από γνώμη του υπηρεσιακού συμβουλίου του φορέα υποδοχής.

Η μετάταξη/μεταφορά διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, σε κενή θέση κλάδου της ίδιας κατηγορίας, και εάν δεν υπάρχει, με μεταφορά της θέσης που κατέχει ο υπάλληλος, με την ίδια σχέση εργασίας, με το βαθμό και το μισθολογικό κλιμάκιο που κατέχει και διατήρηση της τυχόν προσωπικής διαφοράς, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 4440/2016 (Α' 224).

Για υπαλλήλους, των οποίων η οργανική θέση ανήκει σε φορέα εποπτευόμενο από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, η μετάταξη/μεταφορά διενεργείται με απόφαση του οικείου Υπουργού.

Ειδικά για το προσωπικό που μεταφέρεται από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, δημόσιες επιχειρήσεις/ανώνυμες εταιρείες, κατατάσσεται σε βαθμό ανάλογα με το χρόνο υπηρεσίας του, ο οποίος έχει διανυθεί στο φορέα προέλευσης με τα τυπικά προσόντα της κατηγορίας στην οποία μεταφέρεται, εφαρμοζόμενων κατά τα λοιπά των κείμενων διατάξεων για τη βαθμολογική και μισθολογική κατάταξή του.

Τακτικοί υπάλληλοι, οι οποίοι κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος είναι αποσπασμένοι με γενικές ή ειδικές διατάξεις στις Διευθύνσεις Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών, επιτρέπεται να μεταταχθούν/μεταφερθούν με αίτησή τους

στην υπηρεσία που υπηρετούν με απόσπαση, μετά από γνώμη του οικείου υπηρεσιακού συμβουλίου, εφόσον υφίσταται, ή του αρμόδιου προς διορισμό οργάνου. Η μετάταξη/μεταφορά διενεργείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ή με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, σε κενή θέση κλάδου της ίδιας κατηγορίας, και αν δεν υπάρχει, με μεταφορά της θέσης που κατέχει ο υπάλληλος, με την ίδια σχέση εργασίας και διατήρηση της τυχόν προσωπικής διαφοράς, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 4440/2016 (Α' 224).

Οι πράξεις μετάταξης/μεταφοράς του παρόντος δημοσιεύονται σε περίληψη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 93

Μεταβατικές διατάξεις

1. Για παραβάσεις που διαπράχθηκαν πριν από την ισχύ των διατάξεων του Κεφαλαίου 1 εφαρμόζονται τα οριζόμενα από το προηγούμενο νομικό καθεστώς, καθώς και η παράγραφος 2 του άρθρου 10.

2. Μέχρι την έκδοση της αποφάσεως του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 4 του άρθρου 8 ισχύουν οι υφιστάμενες διατάξεις όλων των εκδοθέντων κανονιστικών διατάξεων που αναφέρονται σε διοικητικές κυρώσεις λόγω πειθαρχικών παραπτώματων.

3. Υποθέσεις που εκκρεμούν, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, στο πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, εξακολουθούν να εκδικάζονται από αυτό μέχρι τη συγκρότηση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 5.

4. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται κάθε αντίθετη διάταξη προς αυτές.

Άρθρο 94

Τροποποίηση του άρθρου 35 του ν. 3325/2005

Οι διατάξεις του άρθρου 35 του ν. 3325/2005 (Α' 68) αριθμούνται ως παράγραφος 1 και προστίθεται σε αυτό παράγραφος 2 ως εξής:

«2. Σε περίπτωση μεταβίβασης της εταιρείας σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 106δ του Πτωχευτικού Κώδικα, που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν. 3588/2007 (Α' 153), οι ως άνω παραχωρηθείσες εκτάσεις μετά των συστατικών και παραρτημάτων τους συνεχίζουν να χρησιμοποιούνται από το νέο φορέα της μεταβίβασθείσας επιχείρησης, σύμφωνα με τους υφιστάμενους

όρους της παραχώρησης, για τις ανάγκες της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητάς της.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών δύναται να ανακληθεί η παραχώρηση, ιδίως λόγω διακοπής της λειτουργίας και δραστηριότητας της μεταβιβασθείσας επιχείρησης ή μη χρήσης των παραχωρούμενων σύμφωνα με τους σκοπούς της.»

Άρθρο 95

Στο πρώτο εδάφιο του άρθρου μόνου του π.δ. 322/1985 (Α' 115) προστίθεται στην αρχή ο αριθμός 1 και εν συνεχεία προστίθεται παράγραφος 2 ως εξής:

«2. Το οικόπεδο, το οποίο βρίσκεται στο Γ.053 οικοδομικό τετράγωνο του Δήμου Καλαμαριάς της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, επί της συμβολής των οδών Εθνικής Αντιστάσεως, στην οποία φέρει τον αριθμό 161 (πρώην αριθμός 147), και Περιφερειακής οδού Θεσσαλονίκης, έχει εμβαδόν 18.631 τ.μ., σύμφωνα με το Εθνικό Κτηματολόγιο και 18.640 τ.μ., σύμφωνα με το από Δεκεμβρίου 2014 τοπογραφικό διάγραμμα του πολιτικού μηχανικού Γεωργίου Γιαννούλη που προσαρτάται στο παρόν ως Παράρτημα Ι, φέρει Κωδικό Αριθμό Εθνικού Κτηματολογίου (ΚΑΕΚ) 19 047 49 12 001/0/0 του Κτηματολογικού Γραφείου Καλαμαριάς και εμφανίζεται περιμετρικά με τα κεφαλαία γράμματα Α-Β-Γ-Δ-Ε-Ζ-Η-Θ-Α στο ανωτέρω τοπογραφικό διάγραμμα, σύμφωνα με το οποίο συνορεύει βόρεια και σε πλευρές Α-Β-Γ με πεζόδρομο και πέραν αυτού με ακίνητα Ο.Τ. Γ408, με την οδό Σουλίου και με ακίνητα Ο.Τ. Γ053Α, νότια και σε πλευρά Δ-Ε-Ζ με περιφερειακή οδό Θεσσαλονίκης, ανατολικά και σε πλευρές Γ-Δ με περιφερειακή τάφρο, δυτικά και σε πλευρές Α-Θ με την οδό Εθνικής Αντιστάσεως, και νοτιοδυτικά και σε πλευρές Ζ-Η-Θ με έξοδο περιφερειακής οδού Θεσσαλονίκης προς την οδό Εθνικής Αντιστάσεως και το οποίο ανήκε στο Α' Νοσοκομείο ΙΚΑ Θεσσαλονίκης, περιέρχεται κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή, με όλα τα παραρτήματα και παρακολουθήματά του, όλες τις εν γένει επ' αυτού κτηριακές εγκαταστάσεις επιφανείας 8.806,26 τ.μ., και όλον τον εν γένει λοιπό εξοπλισμό, στο Γενικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης «Άγιος Παύλος» αυτοδικαίως, χωρίς αντάλλαγμα και χωρίς την τήρηση οποιουδήποτε τύπου, πράξης ή συμβολαίου. Για την καταχώριση στο οικείο κτηματολογικό φύλλο με ΚΑΕΚ 19 047 49 12 001/0/0 του Κτηματολογικού Γραφείου Καλαμαριάς εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, διαπιστωτική πράξη των Υπουργών Οικονομικών και Υγείας.»

Άρθρο 96

Στην παρ. 2 του άρθρου 25 του ν. 4479/2017 (Α' 94), η φράση «για το έτος 2017» αντικαθίσταται με τη φράση «για τα έτη 2017 και 2018».

Άρθρο 97

Η παρ. 6 του άρθρου 48 του ν. 3966/2011 (Α' 118) αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Ο επιλεγείς εκπαιδευτικός τοποθετείται με απόφαση του Υπουργού Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων για πενταετή θητεία. Οι εκπαιδευτικοί που έχουν συμπληρώσει δύο (2) έτη θητείας σε Πειραματικό ή Πρότυπο Σχολείο (ΠΠΣ) δύνανται να καταθέσουν αίτηση μετάθεσης σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις. Αιτήσεις μετάθεσης που υποβλήθηκαν το σχολικό έτος 2017-2018 εξετάζονται, σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις, εφόσον η πενταετής θητεία των αιτούντων εκπαιδευτικών των ΠΠΣ λήγει μέχρι τις 31.8.2018. Η θητεία των εκπαιδευτικών των ΠΠΣ η οποία λήγει μέχρι 31.8.2018 παρατείνεται μέχρι τις 31.8.2019. Για όσους μετατεθούν εντός του έτους 2018 δεν ισχύει η παράταση του προηγούμενου εδαφίου.»

Άρθρο 98

Στο τέλος της περίπτωσης γ' της παρ. 2 του άρθρου 9 του ν. 3854/2010 (Α' 94) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Το παρόν εφαρμόζεται και στους ΦΟΔΣΑ που συνάπτουν ή έχουν συνάψει προγραμματικές συμβάσεις του άρθρου 100 του ν. 3852/2010 (Α' 87) για έργα διαχείρισης αποβλήτων που υλοποιούνται μέσω συμβάσεων σύμπραξης του ν. 3389/2005 (Α' 232).»

Άρθρο 99

Οικοδομικές Άδειες επί ακινήτων ιδιοκτησίας ή διαχείρισης ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

1. Στην παρ. 11 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 (Α' 188) προστίθεται περίπτωση β' ως εξής:

«β) i) Με την επιφύλαξη της περίπτωσης ii), η έκδοση οικοδομικών αδειών επί των ακινήτων που ανήκουν ή διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και αφορούν προσθήκες και επεκτάσεις, συντήρηση, βελτίωση, επισκευή, μετασκευή και εκσυγχρονισμό των πάσης φύσεως κτιρίων και εγκαταστάσεων, αλλαγή χρήσης, καθώς και ανέγερση νέων κτιρίων και εγκαταστάσεων, γίνεται από τις κατά τόπους Υπηρεσίες Δόμησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4495/2017 (Α' 167).

ii) Οι οικοδομικές άδειες επί των ακινήτων, που διαχειρίζεται ή ανήκουν στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για έργα ή επενδύσεις δια συμβάσεων παραχώρησης ή συμβάσεων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), εκδίδονται από τη Διεύθυνση Αρχιτεκτονικής, Οικοδομικών Κανονισμών και Αδειοδοτήσεων (Δ.Α.Ο.Κ.Α.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, σε αποκλειστική προθεσμία τριάντα (30) εργάσιμων ημερών από την υποβολή της αίτησης με πλήρη φάκελο από τον κύριο ή τον έχοντα το νόμιμο δικαίωμα και πενήντα (50) εργάσιμων ημερών όταν αφορούν χαρακτηρισμένα μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικούς τόπους και σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3028/2002 (Α' 153). Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας ο κύριος ή ο έχων το νόμιμο δικαίωμα για την έκδοση της άδειας υποβάλλει την αίτηση στους Υπουργούς Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, οι οποίοι εκδίδουν με κοινή απόφασή τους την οικοδομική άδεια σε αποκλειστική προθεσμία δέκα (10) ημερών.

Κάθε άλλη διοικητική πράξη, που προηγείται και απαιτείται για την έκδοση των παραπάνω οικοδομικών αδειών, καθώς και για τον έλεγχο της εφαρμογής τους, οι γνώμες, εγκρίσεις, τα πορίσματα και κάθε άλλου είδους πράξεις οργάνων, συμπεριλαμβανομένων των ελεγκτών δόμησης, εκδίδονται εντός δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος και εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών όταν αφορούν χαρακτηρισμένα μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικούς

τόπους. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας όλες οι πράξεις, γνώμες και εγκρίσεις του προηγούμενου εδαφίου θεωρούνται ως θετικά εκδοθείσες.»

2. Καταργούνται η περίπτωση ε' της παρ. 11 του άρθρου 6 και η παρ. 7 του άρθρου 6Α του ν. 3891/2010.

Άρθρο 100

Τροποποίηση του άρθρου 6 του ν. 4070/2012

1.α) Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η Ε.Ε.Τ.Τ. είναι ανεξάρτητη διοικητική αρχή με έδρα την Αθήνα, απολαμβάνει πλήρη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, ενεργεί ανεξάρτητα και δεν ζητά ούτε λαμβάνει οδηγίες από κανέναν άλλον φορέα σε σχέση με την εκτέλεση των καθηκόντων που της ανατίθενται.»

β) Στο τέλος του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 1 προστίθεται η φράση «και δεσμεύονται μόνο από το νόμο και τη συνείδησή τους».

γ) Το τέταρτο εδάφιο της παραγράφου 1 διαγράφεται.

2. Στις παραγράφους 3, 4, 6, 8 και 9 του άρθρου 6 του ν. 4070/2012 η φράση «Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» αντικαθίσταται από τις λέξεις «Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης».

3. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 6 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι κανονιστικές αποφάσεις της Ε.Ε.Τ.Τ. γνωστοποιούνται στον Υπουργό Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης.»

4.α) Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 6 του ν. 4070/2012 μετά τις λέξεις «επιχειρηματική ή μη», προστίθενται οι λέξεις «ή να αναλαμβάνουν εργασία ή έργο».

β) Στο τέλος της παρ. 7 του άρθρου 6 του ν. 4070/2012 προστίθενται τα ακόλουθα εδάφια:

«Η ιδιότητα του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και του μέλους (τακτικού ή αναπληρωματικού) της Ε.Ε.Τ.Τ. είναι ασυμβίβαστη με την εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι β' βαθμού συγγένεια ή συζυγική σχέση με πρόσωπο που κατέχει το βουλευτικό αξίωμα ή είναι βουλευτής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή είναι μέλος της Κυβέρνησης. Το ασυμβίβαστο αυτό ισχύει καθ' όλη τη διάρκεια της θητείας. Η διαπίστωση του ανωτέρω ασυμβίβαστου συνεπάγεται την αυτοδίκαιη έκπτωση από τη θέση του Προέδρου, του Αντιπροέδρου ή του μέλους, αντίστοιχα. Το ανωτέρω ασυμβίβαστο αρχίζει να ισχύει από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και δεν καταλαμβάνει τα ήδη υπηρετούντα μέλη.»

5. Στο τρίτο εδάφιο της παρ. 8 του άρθρου 6 του ν. 4070/2012 διαγράφονται οι λέξεις «τριπλάσιο έως».

6. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 10 του άρθρου 6 του ν. 4070/2012 προστίθεται η λέξη «και» πριν από τον αριθμό «9» και διαγράφονται η λέξη και ο αριθμός «και 12».

7. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 101

Τροποποίηση του άρθρου 9 του ν. 4070/2012 (Α' 82)

1.α) Στο τέλος της περίπτωσης α' της παρ. 2 του άρθρου 9 του ν. 4070/2012 προστίθενται οι λέξεις «ή για αδίκημα σχετιζόμενο με παραβάσεις των άρθρων 7, 8 και 9 του παρόντος.»

β) Η περίπτωση γ' της παραγράφου 2 καταργείται.

2.α) Στην παρ. 3 του άρθρου 9 του ν. 4070/2012 οι λέξεις «Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης».

β) Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 9 του ν. 4070/2012 μετά τις λέξεις «του παρόντος άρθρου» προστίθενται οι λέξεις και οι αριθμοί «και του άρθρου 6 παρ. 7».

γ) Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 9 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η ως άνω απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ. υπόκειται σε προσφυγή ενώπιον του Συμβουλίου Επικρατείας κατά τα άρθρα 41 έως 44 του

π.δ. 18/1989 (Α' 8).»

3. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 102

Τροποποίηση του άρθρου 10 του ν. 4070/2012 (Α' 82)

1.α) Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 4070/2012 οι λέξεις «τους τομείς των τηλεπικοινωνιών, της ηλεκτρονικής ή του δημοσίου, εμπορικού ή ενωσιακού δικαίου» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τις ηλεκτρονικές επικοινωνίες ή το δίκαιο».

β) Το τρίτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 4070/2012 διαγράφεται.

2.α) Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 4070/2012 αντικαθίστανται οι λέξεις «Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» από τις λέξεις «Υπουργού Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης».

β) Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«Για τα μέλη του Συμβουλίου που είναι δικαστικοί λειτουργοί απαιτείται απόφαση του οικείου Ανώτατου Δικαστικού Συμβουλίου.»

3.α) Το τρίτο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 4070/2012 διαγράφεται.

β) Στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 4070/2012 οι λέξεις «παύση του μέλους» αντικαθίστανται από τις λέξεις «επιβολή πειθαρχικής ποινής στο μέλος».

4. Οι παράγραφοι 5 και 6 του άρθρου 10 του ν. 4070/2012 αντικαθίστανται ως εξής:

«5. Ως πειθαρχικά παραπτώματα θεωρούνται: α) η σοβαρή πλημμέλεια κατά την άσκηση των καθηκόντων του μέλους, β) η ανάρμοστη συμπεριφορά σε σχέση με το κύρος και το σκοπό της Ε.Ε.Τ.Τ. ως Εθνικής Ρυθμιστικής Αρχής, γ) η παραβίαση της αρχής της αμεροληψίας, δ) η παράβαση της υποχρέωσης εμπιστευτικότητας και εχεμύθειας. Τα παραπάνω παραπτώματα τιμωρούνται πειθαρχικά αν έχουν τελεστεί με δόλο ή αμέλεια, εκτός της περίπτωσης ιδιαίτερα ελαφράς αμέλειας. Οι επιβαλλόμενες από το Πειθαρχικό Συμβούλιο ποινές είναι: α) έγγραφη επίπληξη, β) πρόστιμο έως τις αποδοχές δώδεκα (12) μηνών και γ) προσωρινή παύση έως τριών (3) μηνών.

6. Σε περίπτωση εκδόσεως εντός διετίας δύο (2) πειθαρχικών αποφάσεων σε μέλος της Ε.Ε.Τ.Τ. για το ίδιο πειθαρχικό παράπτωμα, επιβάλλεται η ποινή της προσωρινής παύσης.»

5. Η παρ. 7 του άρθρου 10 του ν. 4070/2012 καταργείται.

6. Οι παράγραφοι 8, 9, 10, 11, 12, 13 και 14 του άρθρου 10 του ν. 4070/2012 αντικαθίστανται και αναριθμούνται αντίστοιχα ως εξής:

«7. Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του Πειθαρχικού Συμβουλίου κινεί το Υπουργικό Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης, για τον Πρόεδρο, τους Αντιπροέδρους και τα μέλη της ή η Ε.Ε.Τ.Τ. χωρίς τη συμμετοχή του ελεγχόμενου μέλους. Ο Πρόεδρος του Πειθαρχικού Συμβουλίου υποχρεούται να καλέσει το ελεγχόμενο μέλος σε προηγούμενη ακρόαση και παροχή έγγραφων εξηγήσεων με κλήση, η οποία αναφέρει με ακρίβεια το αποδιδόμενο παράπτωμα και τα πραγματικά περιστατικά που το στοιχειοθετούν και επιδίδεται σε αυτό με δικαστικό επιμελητή. Στην κλήση αναφέρεται η ημερομηνία ακρόασης του μέλους ενώπιον του Πειθαρχικού Συμβουλίου, η οποία δεν μπορεί να είναι συντομότερη των δέκα (10) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία επίδοσης σε αυτόν της κλήσεως. Προ της ακρόασης και της παροχής έγγραφων εξηγήσεων, το μέλος δικαιούται να λάβει γνώση του φακέλου της υπόθεσης και να λάβει αντίγραφο αυτού. Το πειθαρχικά δωκόμενο μέλος δικαιούται να παρίσταται με δικηγόρο της επιλογής του.

8. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο συνέρχεται κατά την οριζόμενη ημερομηνία ακρόασης, κατά την οποία το μέλος υποβάλλει ενώπιον του Συμβουλίου τις έγγραφες εξηγήσεις του, δίδει τις απαιτούμενες διευκρινίσεις, δέχεται ερωτήσεις και εν γένει διευκλύνει το έργο του Πειθαρχικού Συμβουλίου για τη διαλεύκανση

της υποθέσεως. Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω διαδικασίας, το Πειθαρχικό Συμβούλιο διασκέπτεται και εκδίδει απόφαση, σύμφωνα με την οποία είτε: α) κρίνονται ικανοποιητικές και επαρκείς οι εξηγήσεις του μέλους και παύει την πειθαρχική διαδικασία, β) δίδει εντολή στον Πρόεδρο να συντάξει έκθεση πειθαρχικού παραπτώματος, στην οποία αναφέρονται τα πραγματικά περιστατικά και το κατά την παράγραφο 5 πειθαρχικό παράπτωμα και ορίζεται ημέρα και ώρα συνεδριάσεως του Πειθαρχικού Συμβουλίου για τη συζήτηση της υποθέσεως, στην οποία καλείται να παραστεί το δωκόμενο μέλος, εφόσον το επιθυμεί και με πληρεξούσιο δικηγόρο. Στις περιπτώσεις α' και β' η απόφαση επιδίδεται με δικαστικό επιμελητή προς το μέλος της Ε.Ε.Τ.Τ..

9. Σε περίπτωση άσκησης πειθαρχικής δίωξης με απόφαση της περίπτωσης β' του εδαφίου β' της προηγούμενης παραγράφου, κατά την ορισθείσα ημέρα συνεδρίασης, το Πειθαρχικό Συμβούλιο δύναται κατά την κρίση του να εξετάσει ή επανεξετάσει μάρτυρες, μετά δε την προφορική ενώπιόν του απολογία του δωκόμενου μέλους ή σε περίπτωση μη εμφανίσεώς του, μετά τη διαπίστωση της νόμιμης κλητείας του, εκδίδει αμέσως την απόφασή του. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο δύναται, αν το κρίνει αναγκαίο, να διατάξει τη συμπλήρωση της έκθεσης πειθαρχικού παραπτώματος και επανάληψη της συζήτησής. Στην περίπτωση αυτή καλείται με νέα κλήση το δωκόμενο μέλος, στην οποία ορίζεται νέα ημέρα και ώρα συζήτησής, η οποία επιδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 7. Η επίδοση αυτή μπορεί να παραληφθεί, εφόσον ο δωκόμενος ήταν παρών κατά την πρώτη συζήτηση και του γνωστοποιήθηκε η νέα ημερομηνία συζήτησής. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο δύναται επίσης άπαξ ή αναβάλλει τη λήψη αποφάσεως, προκειμένου να εξετάσει ή επανεξετάσει μάρτυρες, ορίζοντας για το λόγο αυτό νέα ημερομηνία συζήτησης της υποθέσεως. Στην περίπτωση αυτή, κλήση του δωκόμενου μέλους απαιτείται μόνο εάν αυτό ήταν απών. Οι μάρτυρες προσέρχονται με επιμέλεια των ενδιαφερομένων. Η μη προσέλευση των μαρτύρων δεν κωλύει τη λήψη αποφάσεως.

10. Η απόφαση του Πειθαρχικού Συμβουλίου είναι ειδικώς αιτιολογημένη, συντάσσεται εγγράφως και τηρούνται συνοπτικά πρακτικά των συνεδριάσεων.

11. Οι αποφάσεις του Πειθαρχικού Συμβουλίου κοινοποιούνται αμελλητί, με επιμέλεια του Προέδρου αυτού, στον Υπουργό Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης. Οι αποφάσεις του Πειθαρχικού Συμβουλίου υπόκεινται σε προσφυγή ενώπιον του Συμβουλίου της Επικράτειας κατά τα άρθρα 41 έως 44 του π.δ. 18/1989 (Α' 8).

12. Η πειθαρχική διαδικασία είναι αυτοτελής και ανεξάρτητη από τυχόν εκκρεμή ποινική δίωξη. Η ποινική δίκη δεν αναστέλλει την πειθαρχική διαδικασία, δύναται όμως το Πειθαρχικό Συμβούλιο να διατάξει για εξαιρετικούς λόγους την αναστολή της πειθαρχικής διαδικασίας την περάτωση της ποινικής δίκης. Πραγματικά γεγονότα, τα οποία διαπιστώθηκαν με αμετάκλητη απόφαση ποινικού δικαστηρίου, λαμβάνονται υπόψη στην πειθαρχική διαδικασία, ουδόλως όμως κωλύεται το Πειθαρχικό Συμβούλιο να εκδώσει απόφαση διαφορετική της ποινικής, με την επιφύλαξη των περιπτώσεων του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 2 του άρθρου 9.

13. Τα πειθαρχικά παραπτώματα της παραγράφου 5 παραγράφονται μετά από πενταετία από την τέλεση αυτών. Πειθαρχικό παράπτωμα που αποτελεί και ποινικό αδίκημα δεν παραγράφεται πριν παραγραφεί το ποινικό αδίκημα. Κάθε πράξη της πειθαρχικής διαδικασίας, καθώς και η κλήση για ακρόαση και για έγγραφες εξηγήσεις διακόπτει την παραγραφή. Σε κάθε περίπτωση, ο συνολικός χρόνος παραγραφής δεν δύναται να υπερβεί τα επτά (7) έτη από της τελέσεως της πράξεως, πλην της περιπτώσεως κατά την οποία διετάχθη η αναστολή της πειθαρχικής διαδικασίας, οπότε και ο χρόνος της παραγραφής του πειθαρχικού παραπτώματος δεν συμπληρώνεται προ της παρόδου έτους από την ημερομηνία δημοσίευσης της αμετάκλητης αποφάσεως ποινικού δικαστηρίου.»

7. Στο τέλος της παρ. 15 του άρθρου 10 του ν. 4070/2012 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Οι διατάξεις του Μέρους Ε' του Κώδικα Κατάστασης Δημο-

σίων Πολιτικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ., ο οποίος κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3528/2007, όπως ισχύουν, εφαρμόζονται αναλογικά στο μέτρο που δεν αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος.» και η παράγραφος 15 αναριθμείται σε παράγραφο 14.

8. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 16 του άρθρου 10 του ν. 4070/2012 οι λέξεις «εκ προθέσεως» διαγράφονται, οι λέξεις «επιτρέπεται σε τρίτο» αντικαθίστανται από τις λέξεις «αφήνει άλλον» και η παράγραφος 16 αναριθμείται σε παράγραφο 15.

9. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 103

Τροποποίηση του άρθρου 16 του ν. 4339/2015

1. Το δεύτερο και τρίτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 16 του ν. 4339/2015 (Α' 133) αντικαθίστανται ως εξής:

«Το ιδρυτικό καταστατικό της εγκρίνεται και τροποποιείται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του μοναδικού μετόχου της εταιρείας του Ελληνικού Δημοσίου, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, και διέπεται, για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται στο παρόν Κεφάλαιο ή δεν ρυθμίζονται κατά διάφορο τρόπο σε αυτό, από τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920, όπως ισχύει.»

2. Μετά το δεύτερο εδάφιο της παρ. 6 του άρθρου 16 του ν. 4339/2015 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Το Δημόσιο για την άσκηση των μετοχικών δικαιωμάτων του εκπροσωπείται από τον Υπουργό Οικονομικών.»

3. α) Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 16 του ν. 4339/2015 οι λέξεις «με την κοινή απόφαση διορισμού τους από τον Υπουργό Οικονομικών, τον Υπουργό Επικρατείας αρμόδιο για θέματα Ραδιοηλεκτρονικής και τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «με την απόφαση διορισμού τους από τον Υπουργό Οικονομικών».

β) Στο έβδομο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 16 του ν. 4339/2015 διαγράφεται η φράση «ως εξής: ένα (1) μέλος με τον αναπληρωτή του, ορίζεται από τον Υπουργό Οικονομικών, δύο (2) μέλη με τους αναπληρωτές, ορίζονται από τον Υπουργό Επικρατείας αρμόδιο σε θέματα ραδιοηλεκτρονικής και δύο (2) μέλη με τους αναπληρωτές τους, από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

4.α) Το πρώτο εδάφιο της παρ. 10 του άρθρου 16 του ν. 4339/2015 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου, δηλαδή του Ελληνικού Δημοσίου, όπως εκπροσωπείται νόμιμα από τον Υπουργό Οικονομικών, είναι το ανώτατο όργανο της Εταιρείας και δικαιούται να αποφασίζει για κάθε υπόθεση που αφορά σε αυτήν. Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία.»

β) Το τέταρτο εδάφιο της παρ. 10 του άρθρου 16 του ν. 4339/2015 αντικαθίσταται ως εξής:

«Στη Γενική Συνέλευση ο Υπουργός παρίσταται αυτοπροσώπως ή δια του νομίμου εκπροσώπου του.»

5. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 104

Επαναφορά στη ΣΤΑΣΥ ΑΕ των υπαλλήλων που μετατάχθηκαν από τον πρώην ΗΣΑΠ ΑΕ σε διάφορους φορείς ή υπηρεσίες του Δημοσίου

1. Οι υπάλληλοι του πρώην ΗΣΑΠ ΑΕ (μετέπειτα ΣΤΑΣΥ ΑΕ), οι οποίοι μετατάχθηκαν ως πλεονάζον προσωπικό α' φάσης, δύναμει των διατάξεων των άρθρων 9 επ. του ν. 3920/2011 (Α' 33), στο Υπουργείο Πολιτισμού, δύναμει της υπ' αριθμ. 74642/14.7.2011 κοινής απόφασης του Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών και των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Πολιτισμού και Τουρισμού (Γ' 602), στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, δύναμει της υπ' αριθμ. 34951/ 3961/14.7.2011 κ.υ.α. του Υπουργού Διοικητικής

Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Γ' 680), καθώς και στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, δύναμει της υπ' αριθμ. 5111/4.8.2014/25.7.2014 κ.υ.α. του Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών, του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου (Γ' 1214), καθώς και σε άλλους φορείς ή υπηρεσίες του Δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα, δύναμει να επανέλθουν στη ΣΤΑΣΥ ΑΕ, σε θέσεις ομοίου ή παρεμφερούς ή συναφούς ή ανάλογου αντικειμένου εργασίας με αυτό που κατείχαν πριν τη μεταφορά τους, εφόσον τέτοιες θέσεις υφίστανται στο Οργανόγραμμα του φορέα υποδοχής.

2. Η μεταφορά διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού στις υπηρεσίες του Υπουργείου του οποίου υπηρετεί ο μεταφερόμενος, μετά από αίτηση του μεταφερόμενου στην αρμόδια Διεύθυνση Προσωπικού του φορέα, όπου υπηρετεί και μετά από τη σύμφωνη γνώμη του αρμόδιου οργάνου του φορέα υποδοχής.

3. Οι επανερχόμενοι τοποθετούνται σε οργανικές θέσεις της ΣΤΑΣΥ ΑΕ, ομοίου ή παρεμφερούς ή συναφούς ή ανάλογου αντικειμένου με αυτό πριν τη μεταφορά τους, εφόσον υφίστανται τέτοιες θέσεις και εφόσον οι επανερχόμενοι κατέχουν τα αναλογικά καθοριζόμενα από το ισχύον Οργανόγραμμα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα. Σε κάθε άλλη περίπτωση εντάσσονται σε προσωποπαγείς θέσεις, που συνιστώνται σε κλάδους και τομείς του φορέα υποδοχής, σύμφωνα πάντοτε με την ειδικότητα των επανερχομένων και τούτο έως ότου καταστεί δυνατόν να ενταχθούν αυτοί σε οργανικές θέσεις της ΣΤΑΣΥ ΑΕ, όταν συντρέξουν οι απαιτούμενες εκ του νόμου προϋποθέσεις, όταν δηλαδή υπάρξει κενή οργανική θέση και αυτοί αποκτήσουν τα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα που προβλέπονται από το ισχύον Οργανόγραμμα της ΣΤΑΣΥ ΑΕ. Μετά την ένταξή τους οι προσωποπαγείς θέσεις που κατείχαν καταργούνται αυτοδικαίως.

4. Οι επανερχόμενοι τεκμαίρεται ότι αποδέχονται ανεπιφύλακτα τους όρους, τις συνθήκες και το εν γένει καθεστώς εργασίας, εξέλιξης και υπηρεσιακής κατάστασης που ισχύει στο φορέα υποδοχής, παραιτούμενοι κάθε διεκδίκησης ή αποζημίωσης ή άλλης αξίωσης εξαιτίας και επ' αφορμή της αρχικής μεταφοράς τους, δύναμει του ν. 3920/2011.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παρούσας παραγράφου.

Άρθρο 105

Η παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 3897/2010 (Α' 208), αντικαθίσταται από 1.1.2018 ως εξής:

«1. Η ισχύς των αδειών λειτουργίας των συνεργείων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, του άρθρου 22 του π.δ. 78/1988 (Α' 34), όπως ισχύει, που λειτουργούσαν ή λειτούργησαν διακεκομμένα ή μόνο επί ορισμένο χρονικό διάστημα πριν τις 25.2.1988 και τα οποία έλαβαν διαδοχικές άδειες λειτουργίας ορισμένου χρόνου με βάση τις διατάξεις του π.δ. 224/1997 (Α' 169) και μετέπειτα, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 160/2005, μέχρι τις 31.12.2006, οι οποίες και παρατάθηκαν με την παρ. 1 του άρθρου 20 του ν. 3534/2007 (Α' 40) μέχρι τις 31.12.2009, παρατείνεται μέχρι τη συνταξιοδότηση, για καθέναν εκ των εκμεταλλευτών των συνεργείων.

Σε αυτήν την περίπτωση και εντός διαστήματος τριών (3) μηνών, κατόπιν αίτησης του εκμεταλλευτή, γίνεται τροποποίηση της προσωρινής άδειας λειτουργίας του συνεργείου, ώστε να συμπεριλάβει τη νέα προβλεπόμενη ημερομηνία λήξης. Στο διάστημα αυτό απαγορεύεται η επέκταση των εγκαταστάσεων του συνεργείου ή η μετεγκατάστασή του σε άλλη θέση ή η οποιαδήποτε μεταβίβαση της άδειάς του. Σε αντίθετη περίπτωση εφαρμόζονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 18 του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει.»

Άρθρο 106

Στην περίπτωση 4 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η' του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 22), μετά τη φράση «τα προσόντα των οδηγών» προστίθεται η φράση «το ελάχιστο μίσθωμα».

Άρθρο 107

1) Η υποπερίπτωση ββ' της περίπτωσης β' της παρ. 8 του άρθρου 221 του ν. 4412/2016 (Α' 147) αντικαθίσταται ως εξής:

«ββ) Έναν (1) εκπρόσωπο των Ο.Τ.Α., που υποδεικνύεται με τον αναπληρωτή του, από την Περιφερειακή Ένωση Δήμων της έδρας της Περιφέρειας όπου εκτελείται το έργο, εγγεγραμμένους στο μητρώο της περίπτωσης στ'».

2) Το εδάφιο β' της παρ. 10 του άρθρου 221 του ν. 4412/2016 (Α' 147) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η κλήρωση διενεργείται υποχρεωτικά με βάση το ηλεκτρονικό σύστημα κληρώσεων της παραγράφου 6 του άρθρου 118 του παρόντος, μεταξύ των τεχνικών υπαλλήλων του μητρώου της περίπτωσης η' της παραγράφου 8 του παρόντος σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας με βάση την έδρα της αναθέτουσας αρχής, οι οποίοι διαθέτουν τα αντίστοιχα προσόντα της παραγράφου 8 ή 9 του παρόντος κατά περίπτωση.»

3) Προστίθεται περίπτωση ζ' στην παρ. 2 του άρθρου 49 του ν. 4412/2016 (Α' 147) ως εξής:

«ζ) Στις περιπτώσεις συμβάσεων εκπόνησης μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών επιστημονικών υπηρεσιών, προκειμένου να εκκινήσει η διαδικασία δημοπράτησης απαιτείται δέσμευση του 40% της εκτιμώμενης αξίας της σύμβασης, το δε υπόλοιπο που τυχόν απαιτείται, δεσμεύεται με την κατακράτηση της σύμβασης ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις μεταφέρειται δέσμευση πίστωσης του προϋπολογισμού δημοπράτησης του αντίστοιχου έργου, εφόσον αυτό δημοπρατηθεί εντός ενός (1) έτους από την έκδοση βεβαίωσης περαίωσης της μελέτης. Στη δέσμευση πίστωσης έργου, εκτός από τη δέσμευση του προϋπολογισμού κατασκευής του έργου περιλαμβάνεται επιπλέον το κόστος των βασικών μελετητών ως τεχνικών συμβούλων- μελετητών της παραγράφου 7 του άρθρου 136 του παρόντος, το κόστος επίβλεψης - διοίκησης του έργου του άρθρου 136 του παρόντος, καθώς και τυχόν μεταφερόμενες οικονομικές εκκρεμότητες από τη σύμβαση εκπόνησης της αντίστοιχης μελέτης. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών προσδιορίζεται το κόστος επίβλεψης - διοίκησης του έργου ανά κατηγορία και προϋπολογισμό έργου.»

4) Προστίθεται παράγραφος 5 στο άρθρο 97 του ν. 3669/2008 (Α' 116) ως εξής:

«5. Για τις περιπτώσεις εργοληπτικών επιχειρήσεων εγγεγραμμένων στις τάξεις 3^η και ανώτερες του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.ΕΠ.), που τηρείται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, οι οποίες έχουν εμπροθέσμως υποβάλει και εκκρεμεί αίτηση τακτικής αναθεώρησης ή πρόκειται να υποβάλουν εμπροθέσμως αίτηση, σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος μέχρι την έκδοση του προεδρικού διατάγματος της παρ. 20 του άρθρου 118 του ν. 4472/2017 (Α' 74), παρατείνεται η ισχύς της βεβαίωσης εγγραφής (πτυχίο) τους, κατά τα οριζόμενα στο ανωτέρω προεδρικό διάταγμα. Η υπηρεσία τήρησης του Μ.Ε.ΕΠ. θέτει σημείωση επί του πτυχίου της εταιρείας για τη δοθείσα παρατάση. Πτυχία χωρίς τη σχετική σημείωση λήγουν κατά τις ισχύουσες διατάξεις.»

5) Η παρ. 7 του άρθρου 92 του ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Οι εργοληπτικές επιχειρήσεις, οι οποίες είναι εγγεγραμμένες στο Μ.Ε.ΕΠ. από την 3^η έως την 7^η τάξη, υποχρεούνται να υποβάλουν ετησίως τις οικονομικές τους καταστάσεις και την έκθεση δραστηριότητας πριν από τη λήξη της καταληκτικής προθεσμίας δημοσίευσης των οικονομικών τους καταστάσεων, στο Γ.Ε.ΜΗ., σύμφωνα με τα λοιπά προβλεπόμενα στην υ.α. Δ15/οικ/24298/28.7.2005 (Β' 1105). Με όμοια απόφαση μπορεί να τροποποιείται η διαδικασία υποβολής των ανωτέρω στοιχείων.»

Άρθρο 108

Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου δημόσιας επιχείρησης, που υπάγεται στο Κεφάλαιο Α' του ν. 3429/2005 (Α' 314) και εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί να καθορίζεται πρόσθετη ημερήσια αποζημίωση για το προσωπικό της που απασχολείται στο πλαίσιο υλοποίησης, συγχρηματοδοτούμενων από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή χρηματοδοτούμενων αποκλειστικώς από ευρωπαϊκούς ή διεθνείς οργανισμούς ή ιδίους πόρους του αρμόδιου φορέα μη προερχόμενους από τον Κρατικό Προϋπολογισμό ή ιδιωτικά κονδύλια, ερευνητικών και αναπτυξιακών έργων ή προγραμμάτων ή για την παροχή υπηρεσιών ή εκπόνηση μελετών στην αλλοδαπή και μετακινείται για τις ανωτέρω ανάγκες στο εξωτερικό για προσδιορισμένο εκ των προτέρων χρονικό διάστημα, εφόσον η παραπάνω πρόσθετη αποζημίωση καταβάλλεται αποκλειστικά από πόρους προερχόμενους από την εκτέλεση του έργου ή του προγράμματος ή την παροχή της υπηρεσίας ή την εκπόνηση των μελετών και σε καμία περίπτωση από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται η διαδικασία και οι ειδικότερες προϋποθέσεις καταβολής, τα αναγκαία δικαιολογητικά, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

Η πρόσθετη ημερήσια αποζημίωση του προηγούμενου εδαφίου καθορίζεται ανά περίπτωση με βάση τις εκάστοτε συγκεκριμένες συνθήκες και ιδίως το κόστος διαμονής του μετακινούμενου στο εξωτερικό και δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το διπλάσιο του αντίστοιχου ποσού ημερήσιων αποδοχών του μετακινούμενου προσώπου. Σε περίπτωση καταβολής της πρόσθετης ημερήσιας αποζημίωσης του παρόντος άρθρου δεν καταβάλλεται κανένα επιπλέον ποσό.

Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της οικείας δημόσιας επιχείρησης καθορίζεται η εκάστοτε χρονική διάρκεια της απασχόλησης, της μετακίνησης και της παραμονής του προσωπικού στο εξωτερικό, ο εκάστοτε αριθμός των υπαλλήλων που απασχολούνται κατά περίπτωση στο έργο, πρόγραμμα, υπηρεσία ή μελέτη, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Όλες οι παραπάνω αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της οικείας δημόσιας επιχείρησης εγκρίνονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με απόφασή του, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και δεν εκτελούνται πριν την παραπάνω έγκριση.

Άρθρο 109

Καθορισμός προγράμματος δρομολογίων ΟΑΣΘ

Η παρ. 4 του άρθρου 30 του ν. 4313/2014 (Α' 261) αντικαθίσταται ως εξής:

«4.α. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία (ΟΣΕΘ), καθορίζεται πρόγραμμα δρομολογίων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ). Με το παραπάνω πρόγραμμα μπορούν να ορίζονται τα εξής:

1. Τα κυκλοφορούντα λεωφορεία κατά τη χειμερινή και τη θερινή περίοδο.

2. Η κατ' εξαίρεση σταδιακή λήξη των τελευταίων δρομολογίων μετά τις 24.00 για την καλύτερη εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου και του επιβατικού κοινού.

3. Η λειτουργία τουλάχιστον μίας (1) μεταμεσονύκτιας λεωφορειακής γραμμής σύνδεσης και εξυπηρέτησης των επιβατών από και προς τους σταθμούς άφιξης ή αναχώρησης επισκεπτών (αεροδρόμιο, σταθμός τρένων, κεντρικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων), διερχόμενης από τις κεντρικές οδικές αρτηρίες της Θεσσαλονίκης.

4. Η υποχρέωση δρομολόγησης, για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία μετά από καθημερινό προγραμματισμό με βάση τις ανάγκες εξυπηρέτησής τους, τουλάχιστον των δύο (2) εκ των τριών (3) ειδικά διασκευασμένων οχημάτων των εννέα (9) θέσεων εξυπηρέτησης ΑμεΑ (εκ των οποίων 4 θέσεις αναπηρικών αμαξιδίων), που διαθέτει ο ΟΑΣΘ, σε τουλάχιστον δύο (2) βάρδιες κατά τις καθημερινές και σε τουλάχιστον μία (1) τα Σάββατα και τις Κυριακές.

β. Ο ΟΑΣΘ υποχρεούται να εφαρμόζει το παραπάνω πρόγραμμα δρομολογίων.

γ. Μέχρι την έκδοση της απόφασης της περίπτωσης α' ισχύει το υφιστάμενο πρόγραμμα δρομολογίων.»

Άρθρο 110
Έναρξη ισχύος

1. Κάθε διάταξη, η εφαρμογή της οποίας προϋποθέτει δημιουργία ηλεκτρονικού μητρώου, τίθεται σε ισχύ μετά την έναρξη λειτουργίας του ηλεκτρονικού μητρώου.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε επιμέρους διατάξεις.

Αθήνα, 2018

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

- | | |
|--|--|
| 1. Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ | 2. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ |
| 3. ΨΗΦΙΑΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ,
ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ | 4. ΠΑΙΔΕΙΑΣ,
ΕΡΕΥΝΑΣ
ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ |
| 5. ΕΡΓΑΣΙΑΣ,
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ | 6. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ |
| 7. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ | 8. ΥΓΕΙΑΣ |
| 9. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣ | 10. ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ |
| 11. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ | 12. ΥΠΟΔΟΜΩΝ |

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

13. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

14. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

15. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

16. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

17. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

18. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΓΕΙΑΣ

19. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

20. Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΡΓΑΣΙΑΣ,
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ

21. Η ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

22. Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Συνεπώς το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 21.03' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 23 Μαρτίου 2018 και ώρα 10.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ