ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ϟΕ'

Τετάρτη 10 Μαρτίου 2021

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 9837

2. Άδεια απουσίας του Βουλευτή κ. Β. Γιόγιακα, σελ. 9760

3. Ανακοινώνεται η υπ' αριθμόν 1782 από 09.03.2021 πρόταση που κατέθεσαν τριάντα Βουλευτές της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας για τη σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής προς διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατά του πρώην Υπουργού Επικρατείας από 23.09.2015 έως 05.11.2016 και εν συνεχεία Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης έως τις 09.07.2019 Νικολάου Παππά, σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του ν.3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών», όπως ισχύουν, σχετικά με τη διερεύνηση τυχόν αδικημάτων που έχουν τελεσθεί κατά την άσκηση των καθηκόντων του, σελ. 9697-9714

4. Αναφορά σε θέματα επικαιρότητας, σελ. 9717, 9720, 9729, 9731, 9732, 9734, 9734, 9736, 9739, 9741, 9742, 9744, 9745, 9746, 9753, 9755, 9757, 9758, 9759, 9760, 9762, 9767, 9774, 9776, 9782, 9784

5. Αναφορά στη δολοφονική επίθεση που δέχθηκε αστυνομικός στην πορεία κατά της αστυνομικής βίας, που πραγματοποιήθηκε στη Νέα Σμύρνη και καταδίκη κάθε μορφή βίας, σελ. 9715, 9716, 9717, 9720, 9721, 9727, 9728, 9731, 9732, 9735, 9737, 9739, 9741, 9743, 9753, 9755, 9757, 9759, 9760, 9762, 9763, 9772, 9775, 9776, 9777, 9779, 9784

6. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 7697, 9715, 9717, 9720, 9721, 9729, 9732, 9733, 9734, 9741, 9742, 9744, 9754, 9767, 9770, 9771, 9772, 9780, 9786

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση αναφορών, με αριθμό από 1842 έως 1945 σελ. 9657-9688

2. Απαντήσεις Υπουργών ερωτήσεις Βουλευτών σελ. 9689-9694

3. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 12 Μαρτίου 2021, σελ. 9695

4. Συζήτηση επίκαιρης ερώτησης προς τον Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: « Άμεσος κίνδυνος συρρίκνωσης και τελικά κατάργησης των πανεπιστημιακών τμημάτων του Νομού Αιτωλοακαρνανίας», σελ. 9696

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», σελ. 9715-9792

2. Κατάθεση Εκθέσεων Διαρκών Επιτροπών:

i. Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου κατά την Έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», σελ. 9718

ii. Η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την Έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών «Κύρωση της Απόφασης (ΕΕ, ΕΥΡΑΤΟΜ) 2020/2053 του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2020 για το σύστημα των ιδίων πόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για την κατάργηση της απόφασης 2014/335/ ΕΕ, Ευρατόμ και άλλες διατάξεις», σελ. 9728

3. Κατάθεση σχεδίων νόμων:

i. Ο Υπουργός Δικαιοσύνης, ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης, οι Υπουργοί Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Προστασίας του Πολίτη, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Υγείας, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Εσωτερικών, Μετανάστευσης και Ασύλου, οι Υπουργοί Επικρατείας, καθώς και οι Αναπληρωτές Υπουργοί Οικονομικών και Εσωτερικών κατέθεσαν στις 9.3.2021 σχέδιο νόμου: «Εφαρμογή διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1939 του Συμβουλίου της 12ης Οκτωβρίου 2017 σχετικά με την εφαρμογή ενισχυμένης συνεργασίας για τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, ρυθμίσεις για τη λειτουργία των δικαστηρίων και άλλες διατάξεις του Υπουργείου Δικαιοσύνης», σελ. 9718

ii. Οι Υπουργοί Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Εθνικής Άμυνας, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Τουρισμού, οι Υπουργοί Επικρατείας, οι Αναπληρωτές Υπουργοί Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Εσωτερικών, καθώς και ο Υφυπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού κατέθεσαν στις 10-3-2021 σχέδιο νόμου: «Κύρωση Σύμβασης Διανομής Ακινήτου - Σύστασης Δικαιώματος Επιφανείας Ακινήτου Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά και ρύθμιση συναφών θεμάτων», σελ. 9786

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ. 9740-9762
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ. 9657-9722
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ. 9779-9837
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 9762-9779
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ. , σελ. 9722-9740

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί της αναφοράς σε θέματα επικαιρότητας:

ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ. 9774
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 9729
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ. 9717, 9720
ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ. 9782
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ Α. , σελ. 9760
ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ Κ. , σελ. 9758
ΚΑΒΒΑΔΑΣ Α. , σελ. 9774
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 9767
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. , σελ. 9784
ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ Θ. , σελ. 9762
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. , σελ. 9739
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 9734
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 9732
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 9717
ΚΩΤΣΟΣ Γ. , σελ. 9759
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. , σελ. 9755

ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ Κ. , σελ. 9776
ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ Χ. , σελ. 9720, 9741, 9742
ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Χ. , σελ. 9753
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. , σελ. 9746
ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ. 9736
ΠΟΥΛΟΥ Π. , σελ. 9744
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ Ν. , σελ. 9742, 9753
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. , σελ. 9717
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ. 9775
ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ Μ. , σελ. 9742
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ. 9731
ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Α. , σελ. 9757
ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Μ. , σελ. 9755
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ. 9745

Β. Επί της αναφοράς στη δολοφονική επίθεση που δέχθηκε αστυνομικός και επί της καταδίκης κάθε μορφής βίας:
ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ. 9715
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 9728
ΒΡΥΖΙΔΟΥ Π. , σελ. 9779
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ. 9717, 9720
ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ. 9721
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ Α. , σελ. 9760
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 9716, 9768
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. , σελ. 9784
ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ Θ. , σελ. 9762
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. , σελ. 9716, 9739
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Χ. , σελ. 9763
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 9732
ΚΕΛΛΑΣ Χ. , σελ. 9737
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 9717
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Δ. , σελ. 9772
ΚΩΤΣΟΣ Γ. , σελ. 9759
ΛΙΟΥΤΑΣ Α. , σελ. 9777
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. , σελ. 9755
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. , σελ. 9727
ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ Κ. , σελ. 9776
ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Χ. , σελ. 9753
ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ. 9735
ΠΙΠΙΛΗ Φ. , σελ. 9741
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ Ν. , σελ. 9753
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. , σελ. 9717
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ. 9775
ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ Μ. , σελ. 9743
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ. 9731
ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Α. , σελ. 9757
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ. 9715

Γ. Επί διαδικαστικού θέματος:
ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ. 9741, 9742, 9744, 9754
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ. 9715, 9717, 9720, 9721, 9729, 9770, 9771, 9772
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ. 9697, 9715, 9717, 9720, 9721
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. , σελ. 9770, 9771
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. , σελ. 9771
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 9734
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 9720
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ. 9780, 9786
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 9767, 9770,9771, 9772
ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ Χ. , σελ. 9732
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ. , σελ. 9732, 9733, 9734
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. , σελ. 9732
ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ Μ. , σελ. 9742
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ. 9780

Δ. Επί της επίκαιρης ερώτησης:
ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 9696
ΣΥΡΙΓΟΣ Ά. , σελ. 9696, 9697

Ε. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:
ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ. 9773
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ Β. , σελ. 9778
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ. 9725
ΒΡΥΖΙΔΟΥ Π. , σελ. 9779
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ. 9719, 9720, 9721, 9766, 9767, 9783
ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ. 9721, 9782, 9783
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ Α. , σελ. 9760
ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ Κ. , σελ. 9758, 9780
ΚΑΒΒΑΔΑΣ Α. , σελ. 9774
ΚΑΠΠΑΤΟΣ Π. , σελ. 9756
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 9757
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ του Αχ. , σελ. 9747, 9770, 9771, 9772, 9784
ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ Θ. , σελ. 9762
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. , σελ. 9735, 9739, 9771
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 9734
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Χ. , σελ. 9763
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 9732, 9733
ΚΕΛΛΑΣ Χ. , σελ. 9736, 9737
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 9720, 9764, 9766, 9767
ΚΟΝΣΟΛΑΣ Ε. , σελ. 9780
ΚΟΤΡΩΝΙΑΣ Γ. , σελ. 9776
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Δ., σελ. 9772
ΚΩΤΣΟΣ Γ. , σελ. 9759
ΛΙΟΥΤΑΣ Α. , σελ. 9777
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. , σελ. 9755
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. , σελ. 9727, 9782
ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ Κ. , σελ. 9770
ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ Χ. , σελ. 9742
ΝΟΤΟΠΟΥΛΟΥ Α. , σελ. 9761
ΠΑΝΑΣ Α. , σελ. 9769
ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Χ. , σελ. 9753
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. , σελ. 9746
ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ. 9736
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ. 9738
ΠΙΠΙΛΗ Φ. , σελ. 9741
ΠΟΥΛΟΥ Π. , σελ. 9744
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ Ν. , σελ. 9753, 9754
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. , σελ.9718,9784
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ. 9775
ΣΚΡΕΚΑΣ Κ. , σελ. 9734
ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ Μ. , σελ. 9742, 9781
ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ Δ. , σελ. 9730
ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ Λ. , σελ. 9723
ΣΥΡΙΓΟΣ Ά. , σελ. 9735
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ. 9731, 9734
ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Α. , σελ. 9757
ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Μ. , σελ. 9755
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ. 9745, 9782

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΕ'

Τετάρτη 10 Μαρτίου 2021

Αθήνα, σήμερα στις 10 Μαρτίου 2021, ημέρα Τετάρτη και ώρα 9.44' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΝΙΚΗΤΑ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον Γραμματέα της Βουλής κ. Ευάγγελο Λιάκο, Βουλευτή Β' Δυτικής Αττικής, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

Οικονομικών

1842) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. Νεοκλής Κρητικός κατέθεσε αναφορά με την οποία ο εκπρόσωπος του Πανελληνίου Συνδέσμου Γυμναστηρίων Νομού Λακωνίας με υπόμνημά του καταθέτει προτάσεις ώστε να καταστούν βιώσιμες οι επιχειρήσεις τους στην μετά covid εποχή και αιτείται απάντησης.

Υγείας

1843) Οι Βουλευτές Λαρίσης κ. Γεώργιος Λαμπρούλης, Β΄ Θεσσαλονίκης κ. Λεωνίδας Στολτίδης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Ιατρών Νοσηλευτριών Κέντρων Υγείας Λάρισας (Ε.Ι.Ν.Κ.Υ.Λ) ζητεί να συσταθεί το Πολυδύναμο Περιφερειακό Ιατρείο Νίκαιας με νέο οργανισμό και νέες θέσεις ιατρικού, νοσηλευτικού και λοιπού προσωπικού και εξασφάλιση όλων των πάγιων απαιτούμενων λειτουργικών κονδυλίων από τον κρατικό προϋπολογισμό και αιτούνται απάντησης.

Υποδομών και Μεταφορών

1844) Ο Βουλευτής Λέσβου κ. Ιωάννης Μπουρνούς κατέθεσε αναφορά με την οποία οι φορείς της Βρίσας Λέσβου του Δήμου Δυτικής Λέσβου με επιστολή τους εκφράζουν την διαμαρτυρία τους σχετικά με την αδιαφορία του ορισθέντος από το Υπουργείο Συντονιστή για τις συνέπειες από τον σεισμό της 17ης Ιουλίου 2017 στη Λέσβο και ζητούν την άμεση αντικατάσταση του και αιτείται απάντησης.

Υποδομών και Μεταφορών - Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής - Πολιτισμού και Αθλητισμού - Οικονομικών - Ανάπτυξης και Επενδύσεων

1845) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων ΔΕΠΑΝΑΛ Α.Ε. με επιστολή του ζητεί να εξαιρεθεί από την όποια παραχώρηση σε ιδιώτη το Ενετικό λιμάνι Ηρακλείου και συνεπώς και ο χώρος εργασίας τους, καθώς και το δημοτικό κατάστημα Μαρίνα Καφέ, αφού αυτά τα δύο είναι αναπόσπαστα κομμάτια το

ένα από το άλλο, και μαζί μέρος της σύγχρονης ιστορίας του τόπου και αιτείται απαντήσεων.

Υγείας - Προστασίας του Πολίτη - Εσωτερικών

1846) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία πολίτης με επιστολή του εκφράζει την διαμαρτυρία του σχετικά με προκήρυξη πρόσληψης επικουρικού προσωπικού πλην ιατρών καθόσον θεωρεί ότι είναι άδικο να ζητείται για τις θέσεις διοικητικού προσωπικού ως απαραίτητο κριτήριο η επισύναψη πιστοποιητικού Η/Υ ενώ τα κέντρα πιστοποίησης δεν λειτουργούν λόγω πανδημίας κορονοϊού και αιτείται απαντήσεων.

Οικονομικών - Ανάπτυξης και Επενδύσεων

1847) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Εμπορικών Συλλόγων Κρήτης (ΟΕΣΚ) με επιστολή τους ζητούν να δοθεί άμεση λύση στο ζήτημα των επιταγών και αιτείται απαντήσεων.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

1848) Οι Βουλευτές Β΄ Θεσσαλονίκης κ. Σωκράτης Φάμελλος, Β΄ Θεσσαλονίκης κυρία Θεοδώρα (Δώρα) Αυγέρη κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Ρυζοπαραγωγών Μαλγάρων, ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Δημητριακών- Βάμβακος - Οσπρίων και Κηπευτικών ειδών Κυμίνων, ο Τ.Ο.Ε.Β. ΚΥΜΙΝΩΝ - Ν. ΜΑΛΓΑΡΩΝ καθώς και ενενηντατρείς (93) ακτήμονες αγρότες της Δ.Κ. Νέων Μαλγάρων και άλλοι φορείς με επιστολή τους ζητούν να εξαιρεθούν των παραχωρήσεων όπως περιγράφονται στο άρθρο 7 του Ν.4061/2012, να διατηρηθεί για τουλάχιστον την τρέχουσα καλλιεργητική περίοδο το καθεστώς παραχώρησης των κτημάτων στην περιοχή «Έλος Κλειδίου» και να εκδοθεί τροπολογία ώστε οι κάτοικοι των Δημοτικής Κοινότητας Νέων Μαλγάρων και Κυμίνων, να βαθμολογούνται ως μόνιμοι κάτοικοι Δήμου της Περιφερειακής Ενότητας Ημαθίας και αιτούνται απάντησης.

Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

1849) Ο Βουλευτής Κερκύρας κ. Δημήτριος Μπιάγκης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας με επιστολή της ενημερώνει για τα προβλήματα που ταλανίζουν το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και αιτείται απάντησης.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

1850) Η Βουλευτής Μαγνησίας κυρία Αικατερίνη Παπανάτσιου κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ρήγα Φεραίου Νομού Μαγνησίας με επιστολή του αιτείται την ένταξη των κοινοτήτων Αγίου Γεωργίου, Ριζομύλου και Στεφανοβικείου στο πρόγραμμα της Εξισωτικής Αποζημίωσης και αιτείται απάντησης.

Υγείας - Προστασίας του Πολίτη - Δικαιοσύνης - Παιδείας και Θρησκευμάτων - Εσωτερικών

1851) Η Βουλευτής Β΄ Πειραιώς κυρία Ειρήνη (Νίνα) Κασιμάτη κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Συλλόγων Γονέων & Κηδεμόνων Κερατσινίου - Δραπετσώνας με ανακοίνωσή της επισημαίνει τις συνέπειες του ψηφιακού εγκλεισμού στην ψυχική υγεία των μαθητών και τους ενδεχόμενους κινδύνους ακόμη και για τη ζωή τους και αιτείται απαντήσεων.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

1852) Ο Βουλευτής Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Χρήστος Γιαννούλης κατέθεσε αναφορά με την οποία μαθητές της Α' και Β' Τάξης της 1ης και 2ης Επαγγελματικής Σχολής Μαθητείας του Ο.Α.Ε.Δ. Θεσσαλονίκης ζητούν να διατηρηθεί για τους μαθητές που φοιτούν ήδη στις Επαγγελματικές Σχολές (ΕΠΑΣ) μαθητείας το καθεστώς το οποίο προβλεπόταν πριν τη ψήφιση του Νόμου 4763/20 και αιτείται απάντησης.

Ψηφιακής Διακυβέρνησης

1853) Η Βουλευτής Βοιωτίας κυρία Παναγιού (Γιώτα) Πούλου κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων Ο.Τ.Α. Επαρχίας Λιβαδειάς (ΣΕΟΕΛ) με επιστολή του επισημαίνει την κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στα ΚΕΠ κατά τη διάρκεια της πανδημίας κορονοϊού, και συγκεκριμένα ότι στα Κέντρα έχει μεταφερθεί το μεγαλύτερο διοικητικό βάρος από τις άλλες δημόσιες υπηρεσίες -που είτε είναι κλειστές για το κοινό είτε υπολειτουργούν- και οι εργαζόμενοι καλούνται να εξυπηρετήσουν τους πολίτες εκτεθειμένοι στον κίνδυνο του COVID-19, χωρίς καμία επιπλέον οικονομική ενίσχυση και αιτείται απάντησης.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

1854) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συλλόγων Εργαζομένων στο Υπουργείο Γεωργίας (ΠΟΣΕΥΓ) με επιστολή τους απευθύνουν αίτημα προς την πολιτεία να σταματήσουν να λειτουργούν ως «hot spot» φιλοξενίας λαθρομεταναστών οι κατασκηνώσεις του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και να αποκατασταθεί η λειτουργία τους ως κατασκηνώσεων και αιτείται απάντησης.

Υγείας

1855) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία εκπρόσωποι της Ελληνικής Νευροχειρουργικής Εταιρείας με επιστολή τους καταθέτουν τέσσερις προτάσεις τους για την ομαλή και ανεμπόδιστη διεξαγωγή των νευροχειρουργικών επεμβάσεων, παράλληλα με τις ειδικές συνθήκες λειτουργίας των νοσοκομείων λόγω της πανδημίας του κορονοϊού και αιτείται απάντησης.

Υγείας

1856) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων Νοσοκομείου «ΑΧΕΠΑ» καταγγέλλουν σωρεία ζητημάτων που αναδεικνύουν την υπολειτουργία του εν λόγω νοσοκομείου, γεγονός που καθιστά απόλυτα αναγκαία την κατά το δυνατόν

αμεσότερη παρέμβαση της αρμόδιας πολιτικής ηγεσίας, προς αποκατάσταση της σχετικής ομαλότητας και αιτείται απάντησης.

Υγείας

1857) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία το Ελληνικό Κολλέγιο Νεφρολογίας και Υπέρτασης ζητεί να ανακληθεί τροπολογία του Υπουργείου, η οποία παρέχει την δυνατότητα στους αρμόδιους δ/ντές μονάδων αιμοκάθαρσης να αποκαθιστούν ενδεχόμενες ελλείψεις στελέχωσης των μονάδων τους από εξειδικευμένο προσωπικό νεφρολόγων με ιατρούς καρδιολογίας και παθολογίας, κατόπιν ολιγόμηνης, αμφίβολης αρτιότητας, κατά τη γνώμη των ανωτέρω εκπαίδευσής τους και αιτείται απάντησης.

Εσωτερικών

1858) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πρόεδρος του Κοινοτικού Συμβουλίου Μελισσίων με επιστολή του διατυπώνει τέσσερα αιτήματα του εν λόγω, στα πλαίσια υπό κατάρτιση νομοσχεδίου, που αφορά στην τοπική αυτοδιοίκηση και αναμένεται προς ψήφιση στην Βουλή και αιτείται απάντησης.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

1859) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας όπου καταγγέλλεται παραμέληση του Παναχαϊκού όρους από τις αρμόδιες Δημόσιες Υπηρεσίες, την οποία επαληθεύουν σε πολύ πρόσφατες επικοινωνίες τους φυσιολάτρες πολίτες της Αχαΐας, που επισκέπτονται το ανωτέρω βουνό και τονίζεται ότι σε περίπτωση κλιμάκωσης της ήδη παρατηρούμενης οικολογικής καταστροφής, που οφείλεται σε παραμέληση, η πόλη της Πάτρας θα αντιμετωπίσει σωρεία από μείζονες δυσμενείς συνέπειες και υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της και αιτείται απάντησης.

Οικονομικών - Δικαιοσύνης

1860) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. Νικόλαος Συρμαλένιος κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δικηγορικός Σύλλογος Νάξου με επιστολή του θέτει το ζήτημα της δεινής οικονομικής και επαγγελματικής θέσης που έχει περιέλθει ο κλάδος λόγω της πανδημίας και ζητεί τη διασφάλιση της διαρκούς και ακώλυτης λειτουργίας της δικαιοσύνης την οικονομική τους στήριξη, στο επίπεδο που έχουν στηριχθεί άλλοι επαγγελματικοί κλάδοι καθώς και την απαλλαγή τους από τις τρέχουσες ασφαλιστικές εισφορές και το τέλος επιτηδεύματος 2020, αφού αδυνατούν να ασκήσουν το επάγγελμά τους και αιτείται απαντήσεων.

Εξωτερικών - Παιδείας και Θρησκευμάτων

1861) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου , Δράμας κυρία Χαρούλα (Χαρά) Κεφαλίδου, Β΄ Θεσσαλονίκης κ. Γεώργιος Αρβανιτίδης, Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών κυρία Κωνσταντίνα (Νάντια) Γιαννακοπούλου, Άρτης κ. Χρήστος Γκόκας, Ροδόπης κ. Ιλχάν Αχμέτ , Επικρατείας κ. Γεώργιος Καμίνης, Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Χαράλαμπος Καστανίδης , Ηλείας κ. Μιχαήλ Κατρίνης, Αρκαδίας κ. Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος, Αιτωλοακαρνανίας κ. Δημήτριος Κωνσταντόπουλος, Λαρίσης κυρία Ευαγγελία Λιακούλη, Βοιωτίας κ. Γεώργιος Μουλκιώτης, Κερκύρας κ. Δημήτριος Μπιάγκης, Ξάνθης κ. Μπουρχάν Μπαράν, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Ανδρέας Λοβέρδος , Χαλκιδικής κ. Απόστολος Πάνας, Αργολίδος κ. Ανδρέας Πουλάς, Α΄ Αθηνών κ. Κωνσταντίνος Σκανδαλίδης , Κιλκίς κ. Γεώργιος Φραγγίδης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εθνικό Συμβούλιο Διεκδίκησης των οφειλών της Γερμανίας προς την Ελλάδα με επιστολή του εκφράζει την αντίθεσή του σχετικά με το πρόγραμμα "MOG/μνήμες από την Γερμανική κατοχή στην Ελλάδα" που χρηματοδοτείται από την Γερμανική Κυβέρνηση για τους μαθητές της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης της χώρας και αιτούνται απαντήσεων.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

1862) Ο Βουλευτής Φθιώτιδος κ. Γεώργιος Κοτρωνιάς κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Εργαζόμενοι στο πρόγραμμα Κοινωφελούς Εργασίας σχεδόν 500 άτομα που ανήκουν κυρίως σε ευπαθείς ομάδες με επιστολή τους μεταφέρουν το δίκαιο αίτημά τους για την παράταση των συμβάσεών τους στα πλαίσια του παραπάνω προγράμματος και αιτείται απάντησης.

Υγείας

1863) Η Βουλευτής Δράμας κυρία Χαρούλα (Χαρά) Κεφαλίδου κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Ιατρικός Σύλλογος Δράμας με επιστολή του θέτει το ζήτημα του εμβολιασμού των ιδιωτών ιατρών, για τους οποίους υπήρχε και σχετική λίστα που είχε σταλεί και στον Πανελλήνιο Ιατρικό Σύλλογο (ΠΙΣ) προκειμένου να οργανωθούν εμβολιαστικά κέντρα και παράλληλα ζητεί τη δημιουργία Ογκολογικής Κλινικής στο Γενικό Νοσοκομείο Δράμας και αιτείται απάντησης.

Εσωτερικών - Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

1864) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου , Ηλείας κ. Μιχαήλ Κατρίνης, Κερκύρας κ. Δημήτριος Μπιάγκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Επτανησιακή Πρωτοβουλία με επιστολή της ζητεί τον επαναπροσδιορισμό των Δασικών Χαρτών στα Ιόνια Νησιά και τη Σύσταση Ομάδων Εργασίας για την διασφάλιση των δικαιωμάτων των ιδιοκτητών και αιτούνται απαντήσεων.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

1865) Οι Βουλευτές Αχαΐας κ. Κωνσταντίνος Μάρκου, Αχαΐας κυρία Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου, Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Λασιθίου κ. Εμμανουήλ Θραψανιώτης, Β΄ Πειραιώς κυρία Ειρήνη (Νίνα) Κασιμάτη, Χαλκιδικής κυρία Κυριακή Μάλαμα, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης, Πρεβέζης κ. Κωνσταντίνος Μπάρκας, Τρικάλων κ. Αθανάσιος Παπαδόπουλος, Βοιωτίας κυρία Παναγιού (Γιώτα) Πούλου, Β΄ Πειραιώς κ. Ιωάννης Ραγκούσης, Πιερίας κυρία Ελισσάβετ (Μπέττυ) Σκούφα, Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Αλέξανδρος (Αλέκος) Τριανταφυλλίδης, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κυρία Ραλλία Χρηστίδου, Κορινθίας κ. Γεώργιος Ψυχογιός κατέθεσαν αναφορά με την οποία 38 Θεατρολόγοι της Αχαΐας με επιστολή τους υπογραμμίζουν την υποβάθμιση της Αισθητικής Αγωγής και τον αποκλεισμό του κλάδου τους από τη δημόσια εκπαίδευση και αιτούνται απάντησης.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

1866) Ο Βουλευτής Α΄ Πειραιώς κ. Ιωάννης Μελάς κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Βιοκαλλιεργητών Κυθήρων με επιστολή της ζητούν την αναμόρφωση των δασικών χαρτών στο Δήμο Κυθήρων και Αντικυθήρων και αιτείται απάντησης.

Υγείας

1867) Οι Βουλευτές Δράμας κυρία Χαρούλα (Χαρά) Κεφαλίδου, Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών κυρία Κωνσταντίνα (Νάντια) Γιαννακοπούλου, Αργολίδος κ. Ανδρέας Πουλάς κατέθεσαν αναφορά με την οποία Εβδομήντα εννέα φορείς Α.με.Α. με επιστολή τους που συνυπογράφουν μαζί με τους γονείς και κηδεμόνες παιδιών με νοητικές αναπηρίες καθώς και με κινητικές αναπηρίες, διαμαρτύρονται για τις περικοπές των ειδικών θεραπειών των ατόμων που χρήζουν ειδικής αγωγής μετά την συμπλήρωση του 18ου έτους της ηλικία τους και ζητούν το αυτονόητο, να συνεχίσουν τα παιδιά τους να ζουν με αξιοπρέπεια και με πρόσβαση στις ειδικές θεραπείες που χρειάζονται και αιτούνται απάντησης.

Υγείας

1868) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Βασίλειος (Λάκης) Βασιλειάδης κατέθεσε αναφορά με την οποία πολίτης εκφράζει τον προβληματισμό της ότι η διαδικασία επιλογής μέσω των ηλεκτρονικών αιτήσεων για πρόσληψη επικουρικού προσωπικού (πλην ιατρών) για τις θέσεις διοικητικού προσωπικού ΠΕ και ΔΕ από δεν είναι ορθή, διότι αποτελεί απαραίτητο κριτήριο η επισύναψη Πιστοποιητικού Η/Υ πράγμα ανέφικτο εφόσον η χώρα βρίσκεται σε καραντίνα από τον Νοέμβριο και η διαδικασία απόκτησης του Πιστοποιητικού είναι δυνατή μόνο από τα Κέντρα Πιστοποίησης, τα οποία εδώ και 4 μήνες δεν λειτουργούν και αιτείται απάντησης.

Οικονομικών - Ανάπτυξης και Επενδύσεων - Ψηφιακής Διακυβέρνησης

1869) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Βασίλειος (Λάκης) Βασιλειάδης κατέθεσε αναφορά με την οποία εταιρεία (εφημερίδα) με έδρα την Αριδαία Νομού Πέλλας με έγγραφο της εκφράζει τις απόψεις της σχετικά με τη διαδικασία δημοσίευσης πράξεων φορέων του δημοσίου στις περιφερειακές και τοπικές εφημερίδες και αιτείται απαντήσεων.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

1870) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργαζομένων στον Επισιτισμό - Τουρισμό με ανακοίνωσή της διαμαρτύρεται για την προσπάθεια απορρύθμισης των εργασιακών σχέσεων των εργαζομένων στις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις και αιτείται απάντησης.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

1871) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Κωνσταντίνος Μαραβέγιας κατέθεσε αναφορά με την οποία πολίτης με επιστολή του εκφράζει την διαμαρτυρία του για την μη εξέταση εδώ και 18 μήνες από την αρμόδια υπηρεσία του e-ΕΦΚΑ σχετικού αιτήματός του, που αφορά την διακοπή παράνομης παρακράτησης που συνεχίζει να γίνεται από την κύρια σύνταξη του και αιτείται απάντησης.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων - Δικαιοσύνης

1872) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Μελών Γυναικείων Σωματείων Ηρακλείου και Ν. Ηρακλείου παραθέτει μια σειρά από προτάσεις νομοθετικής βελτίωσης του πλαισίου κακοποίησης θυμάτων σεξουαλικής βίας και επισημαίνει την πάγια θέση του Συνδέσμου για ουσιαστική και αποτελεσματική εναρμόνιση των διαδικασιών σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά δεδομένα και πρακτικές όπως αυτά περιγράφονται στην Οδηγία 2012/29/ΕΕ, και για αυστηροποίηση του πλαισίου ποινών-παραγραφής αδικημάτων σχετικά με

τους θύτες, με την παράλληλη ένταξη τους σε θεσμοθετημένα προγράμματα διαχείρισης θυτών και αιτούνται απαντήσεων.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

1873) Ο Βουλευτής Β΄ Θεσσαλονίκης κ. Γεώργιος Αρβανιτίδης κατέθεσε αναφορά με την οποία έξι Σύλλογοι με επιστολή τους σχετικά με ρύθμιση η οποία θεσμοθετήθηκε με το άρθρο 142 του Ν.4759/9.12.2020 και αφορά στην «παράταση λειτουργίας Σταθμού Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (ΣΜΑ)» στον Δήμο Πεντέλης σε περιοχή πλησίον του Νεκροταφείου Μελισσίων με πρόσφατα ψηφισθείσα τροπολογία ζητούν την άμεση απόσυρσή της, ως μη νόμιμη καθότι, η συγκεκριμένη έκταση ουδέποτε λειτούργησε ως Σ.Μ.Α., συνεπώς δεν τίθεται θέμα «παράτασης» λειτουργίας Σ.Μ.Α. και αιτείται απάντησης.

Υγείας - Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

1874) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εντεταλμένος Σύμβουλος Διοικητικής Οργάνωσης της Περιφέρειας Κρήτης με επιστολή του επισημαίνει την αναγκαιότητα της αξιοποίησης του κτηρίου πρώην ΙΚΑ στο δήμο Χερσονήσου προς όφελος της τοπικής κοινωνίας και αιτείται απαντήσεων.

Προστασίας του Πολίτη - Παιδείας και Θρησκευμάτων

1875) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. Εμμανουήλ Κόνσολας κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Διδασκόντων Γυμνασίου Νισύρου, το 15μελές Συμβούλιο μαθητικών Κοινοτήτων Γυμνασίου Νισύρου, ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Γυμνασίου Νισύρου και ο Δήμος Νισύρου ζητούν την άρση της αναστολής λειτουργίας του Γυμνασίου Νισύρου και αιτείται απαντήσεων.

Υγείας

1876) Οι Βουλευτές Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Α΄ Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Ιωάννης Δελής, Αχαΐας κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα,

Λαρίσης κ. Γεώργιος Λαμπρούλης, Αιτωλοακαρνανίας κ. Νικόλαος Παπαναστάσης, Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι γονείς και κηδεμόνες παιδιών με νοητικές αναπηρίες ζητούν να μη περικόπτονται οι ειδικές θεραπείες των Α.με.Α. άνω των 18 ετών, καθώς είναι απαραίτητες και για την ενήλικη ζωή τους και αιτούνται απάντησης.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

1877) Ο Βουλευτής Πέλλας κ. Διονύσιος Σταμενίτης κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Πέλλας με επιστολή του ενημερώνει σχετικά με τα προβλήματα που υπάρχουν στις επενδύσεις των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην περιοχή του Νομού Πέλλας και αιτείται απάντησης.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

1878) Οι Βουλευτές Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών κ. Δημήτριος Βίτσας, Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών κ. Ιωάννης Δραγασάκης , Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών κυρία Χαρούλα (Χαρά) Καφαντάρη, Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Μαθητών του 1ου Εσπερινού Επαγγελματικού Λυκείου Αιγάλεω ομιλεί για αδικία εις βάρος των μαθητών των εσπερινών σχολείων που δημιουργεί η ελάχιστη βάση εισαγωγής στην τριτοβάθμια εκπαίδευση καθότι στα εσπερινά λύκεια φοιτούν άνθρωποι ως επί το πλείστον ενήλικες, οι οποίοι με τον ν. 4777/2021 εξισώνονται με τους μαθητές των πρωινών σχολείων, και ζητείται να αποκατασταθεί αυτή η αδικία και να οριστεί μια Ελάχιστη Βάση Εισαγωγής (ΕΒΕ) που να αφορά μόνο τα εσπερινά λύκεια, και αιτούνται απάντησης.

Υγείας

1879) Οι Βουλευτές Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών κ. Κρίτων - Ηλίας Αρσένης, Β΄ Πειραιώς κυρία Φωτεινή Μπακαδήμα κατέθεσαν αναφορά την απόφαση της Συνέλευσης των ειδικευόμενων ιατρών στο Τζάνειο με την οποία αποφάσισαν ότι «κανένας ειδικευόμενος ιατρός δε θα εκτελέσει εφημερίες άνω του πλαφόν των 7 εφημεριών το μήνα και δε θα κατατεθούν προγράμματα εφημεριών με παραπάνω εφημερίες» και στηλιτεύουν «την εγκληματική μετατροπή του

συστήματος Υγείας σε «μίας νόσου» με το κλείσιμο εξωτερικών ιατρείων και τη μείωση έως και 80% των χειρουργείων, και αιτούνται απάντησης.

Υγείας

1880) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα, Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων του Γενικού Νοσοκομείου - Κέντρου Υγείας Νεαπόλεως Κρήτης «ΔΙΑΛΥΝΑΚΕΙΟ» με κείμενό του διαμαρτύρεται για την αποδυνάμωση του Νοσοκομείου «ΔΙΑΛΥΝΑΚΕΙΟ» με τις εξαναγκαστικές μετακινήσεις ιατρικού προσωπικού προς το Γενικό Νοσοκομείο Αγίου Νικολάου και αιτούνται απάντησης.

Εσωτερικών

1881) Ο Βουλευτής Β΄ Θεσσαλονίκης κ. Σωκράτης Φάμελλος κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Βόλβης με ψήφισμά του σχετικά με το υπό κατάρτιση νομοσχέδιο που αφορά στην Τοπική Αυτοδιοίκηση και ιδιαίτερα στο ρόλο των Κοινοτήτων υποστηρίζει τη διατήρηση του θεσμού των Κοινοτήτων και των Συμβουλίων τους, που κρίνεται αναγκαίος για την πολυφωνία, δημοκρατία, συνεργασία, αλλά και για την διαμόρφωση προτάσεων και εξεύρεση λύσεων των καθημερινών προβλημάτων όλων των κατοίκων του Δήμου και των Κοινοτήτων, ανεξάρτητα από τις γεωγραφικές ιδιαιτερότητες του κάθε τόπου, και αιτείται απάντησης.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

1882) Ο Βουλευτής Πέλλας κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Πέλλας με υπόμνημά του εκθέτει όλα τα προβλήματα και τις προτάσεις του για τους μικρούς επενδυτές στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειες (ΑΠΕ) και αιτείται απάντησης.

Εσωτερικών

1883) Η Βουλευτής Ιωαννίνων κυρία Μαρία - Αλεξάνδρα Κεφάλα κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Ιωαννίνων με επιστολή του θέτει το

θέμα της επέκτασης των μισθώσεων των σχολικών κυλικείων για δύο (2) έτη λόγω πανδημίας κορονοϊού και αιτείται απάντησης.

Οικονομικών

1884) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία ενημερώνει ότι η υπηρεσία εσωτερικών υποθέσεων της Α.Α.Δ.Ε., με έγγραφο πού απέστειλε στο Υπουργείο, και αναφέρεται σε καταγγελία πολίτη, ο οποίος προέβη στην εν λόγω από 11/1/2021, προκειμένου να επιληφθεί η αρμόδια για τους ελέγχους υπηρεσία του Υπουργείου μιας μεγάλης έκτασης φοροδιαφυγής και δωροδοκίας, ομιλεί για καθυστερημένα αντανακλαστικά ανταπόκρισης των αρμοδίων υπηρεσιών σε μια τόσο σημαντική καταγγελία δεδομένης της τρέχουσας δυσχερούς οικονομικής συγκυρίας, και αιτείται απάντησης.

Εθνικής Άμυνας

1885) Ο Βουλευτής Άρτης κ. Χρήστος Γκόκας κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Στρατιωτικών Περιφέρειας Ηπείρου (Ε.Σ.ΠΕ.ΗΠ.) ενημερώνει ότι έχουν παρατηρηθεί περιπτώσεις μεταθέσεων συναδέλφων τους, κατά τις οποίες δεν λαμβάνεται υπόψη το στάδιο φοίτησης των τέκνων τους, και η έκδοση απόφασης μετάθεσης, προκαλεί σε αυτούς οικογενειακά προβλήματα επηρεάζοντας ακόμα και το μέλλον των παιδιών τους και ζητούν ότι τουλάχιστον για το έτος 2021, το οποίο λόγω της πανδημίας είναι μια ιδιαίτερα δύσκολη εκπαιδευτική χρονιά, να μην πραγματοποιηθούν μεταθέσεις στρατιωτικών με τέκνα που φοιτούν στη Β' και Γ' Λυκείου.

Ανάπτυξης και Επενδύσεων - Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

1886) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου , Ηλείας κ. Μιχαήλ Κατρίνης, Βοιωτίας κ. Γεώργιος Μουλκιώτης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Αθήνας εκφράζει επιφυλάξεις, αναφορικά με την αλλαγή των κριτηρίων επιλεξιμότητας των πληττόμενων επιχειρήσεων, προκειμένου να μπορούν να θέσουν σε αναστολή τις συμβάσεις εργασίας των απασχολούμενων τους για το μήνα Μάρτιο και συνεπώς τα νέα περιοριστικά

κριτήρια επιλεξιμότητας των πληττόμενων επιχειρήσεων, για την υποβολή δηλώσεων αναστολής των συμβάσεων εργασίας των εργαζομένων τους, πρέπει να ανακληθούν άμεσα διότι πλήττουν τις επιχειρήσεις και αιτούνται απαντήσεων.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων - Οικονομικών - Ανάπτυξης και Επενδύσεων

1887) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου, Χαλκιδικής κ. Απόστολος Πάνας κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Κεντρική Συνεταιριστική Ένωση Αμπελοοινικών Προϊόντων "ΚΕΟΣΟΕ" με υπόμνημά της καταθέτει τις προτάσεις της και ζητεί συγκεκριμένα μέτρα στήριξης για την αντιμετώπιση των συνεπειών της πανδημίας covid-19 στον αμπελοοινικό τομέα, και αιτούνται απαντήσεων.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

1888) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Κωνσταντίνος Μαραβέγιας κατέθεσε αναφορά με την οποία φοιτήτρια μεταπτυχιακού προγράμματος Ειδικής Αγωγής & Εκπαίδευσης (ΕΑΕ) επισημαίνει ότι αν και οι Σχολικές Μονάδες Ειδικής Αγωγής & Εκπαίδευσης (ΣΜΕΑΕ) λειτουργούν κανονικά, δεν επιτρέπεται από το υπουργείο η πρακτική άσκηση φοιτητών σε μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας Ε.Α.Ε., εδώ και 2 τουλάχιστον μήνες γεγονός που προκαλεί μεγάλα προβλήματα στην ολοκλήρωση των σπουδών της, και ζητεί να επιτραπεί η πρακτική άσκηση, με την τήρηση όλων των όρων υγειονομικής ασφάλειας στις ΣΜΕΑΕ, και αιτείται απάντησης.

Υγείας

1889) Οι Βουλευτές Ευβοίας κ. Γεώργιος Μαρίνος, Λαρίσης κ. Γεώργιος Λαμπρούλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Ιατρών Νοσοκομείων του Νομού Ευβοίας με επιστολή της καταγγέλλει την απόφαση να αυξηθούν οι κλίνες covid του Νοσοκομείου χωρίς να έχει υπάρξει καμία προετοιμασία και χωρίς να έχει εξασφαλιστεί το απαραίτητο προσωπικό και αιτούνται απάντησης.

Υγείας - Παιδείας και Θρησκευμάτων

1890) Οι Βουλευτές Β΄ Πειραιώς κ. Τρύφων Αλεξιάδης, Α΄ Πειραιώς κ. Θεόδωρος Δρίτσας, Β΄ Πειραιώς κυρία Ειρήνη (Νίνα) Κασιμάτη, Β΄ Πειραιώς κ. Ιωάννης Ραγκούσης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού Ειδικής Αγωγής Αττικής, η Ένωση Συλλόγων Γονέων Νίκαιας- Αγίου Ιωάννη Ρέντη, η Ομοσπονδία Γονέων και Κηδεμόνων Περιφέρειας Αττικής και η Δ΄ ΕΛΜΕ Πειραιά με επιστολή τους και με αφορμή την τραγική απώλεια μαθητή Ειδικού Σχολείου του Πειραιά λόγω κορονοϊού, καταγγέλλουν την ανυπαρξία ουσιαστικών μέτρων προστασίας για τους μαθητές και τους εργαζόμενους των σχολείων ειδικής αγωγής και αιτούνται απαντήσεων.

Εσωτερικών

1891) Ο Βουλευτής Τρικάλων κ. Αθανάσιος Παπαδόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Φαρκαδόνας ως ευρισκόμενος εξαιρετικά κοντά στο επίκεντρο του πολύ ισχυρού σεισμού της 3ης Μαρτίου 2021, ενημερώνει ότι επλήγη ιδιαίτερα σφοδρά από αυτόν και δεκάδες κτήρια, περισσότερα από τρία σχολικά συγκροτήματα και άλλες δημοτικές υποδομές υπέστησαν από πολύ σοβαρές έως και ανεπανόρθωτες καταστροφές και ζητεί επιχορήγηση στα πλαίσια του έργου «Πρόγραμμα πρόληψης και αντιμετώπισης ζημιών και καταστροφών που προκαλούνται από θεομηνίες στους Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού της χώρας» και αιτείται απάντησης.

Υγείας

1892) Οι Βουλευτές Ευβοίας κ. Γεώργιος Μαρίνος, Λαρίσης κ. Γεώργιος Λαμπρούλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων του Γενικού Νοσοκομείου Χαλκίδας με κείμενό του καταγγέλλει τη μεθόδευση να μετατραπεί το Νοσοκομείο Χαλκίδας σε νοσοκομείο μιας μόνο νόσου και αιτείται την ενίσχυσή του στελεχώνοντάς το κατάλληλα, προκειμένου να θωρακιστεί αποτελεσματικότερα απέναντι στην πανδημία κορονοϊού, και αιτούνται απάντησης.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

1893) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία οι καθηγητές παραδοσιακών οργάνων στα μουσικά σχολεία (ΕΜ 16) με υπόμνημά τους ενημερώνουν για την κατάφωρη και πολυετή αδικία σε βάρος των καθηγητών παραδοσιακών οργάνων στα μουσικά σχολεία της χώρας και ζητούν την άρση του άδικου χαρακτηρισμού τους ως ¨εμπειροτέχνες ιδιώτες¨ σύμφωνα με τον Ν. 3475/2006 και αιτείται απάντησης.

Εσωτερικών

1894) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. Σταύρος Καλογιάννης κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Ιωαννίνων με υπόμνημά του ζητεί την παράταση μίσθωσης για δύο έτη, των κυλικείων όλων των σχολικών μονάδων, λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας του κορωνοϊού, και αιτείται απάντησης.

Ανάπτυξης και Επενδύσεων

1895) Η Βουλευτής Ιωαννίνων κυρία Μαρία - Αλεξάνδρα Κεφάλα κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο καφέ-μπαρ κέντρων διασκέδασης και συναφών επαγγελμάτων του Νομού Ιωαννίνων "Η ΠΑΜΒΩΤΙΣ" με επιστολή του θέτει το θέμα της ενίσχυσης του κλάδου, μέσω της προκήρυξης ενός νέου χρηματοδοτικού προγράμματος ειδικά για την εστίαση η οποία να λαμβάνει υπόψη και τις ιδιαιτερότητές της, και αιτείται απάντησης.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

1896) Οι Βουλευτές Κορινθίας κ. Γεώργιος Ψυχογιός, Λακωνίας κ. Σταύρος Αραχωβίτης, Αργολίδος κ. Ιωάννης Γκιόλας, Αρκαδίας κ. Γεώργιος Παπαηλιού κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γεωπόνων Ελευθέρων Επαγγελματιών Αργολίδας και όμορων νομών ζητεί την άμεση και αναβαθμισμένη λειτουργία του συστήματος γεωργικών προειδοποιήσεων, καθώς είναι δεδομένη η χρησιμότητά του για τους παραγωγούς, τους γεωτεχνικούς, τους συνεταιρισμούς, των Νομών Αργολίδας, Κορινθίας, Αρκαδίας και Λακωνίας και αιτούνται απάντησης.

Υγείας - Εθνικής Άμυνας

1897) Οι Βουλευτές Κιλκίς κ. Γεώργιος Φραγγίδης, Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Στρατιωτικών Περιφερειακής Ενότητας Σερρών επισημαίνει την αναγκαιότητα της άμεσης επαναλειτουργίας και προσπέλασης της δομής των Τακτικών Ιατρείων του 424 Γενικού Στρατιωτικού Νοσοκομείου Εκπαίδευσης και αιτούνται απαντήσεων.

Υγείας

1898) Οι Βουλευτές Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Νικόλαος Παππάς, Β΄ Πειραιώς κ. Τρύφων Αλεξιάδης, Αχαΐας κυρία Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου, Κερκύρας κ. Αλέξανδρος - Χρήστος Αυλωνίτης, Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Κοζάνης κυρία Καλλιόπη Βέττα, Αργολίδος κ. Ιωάννης Γκιόλας, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Κωνσταντίνος Ζαχαριάδης, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Λασιθίου κ. Εμμανουήλ Θραψανιώτης, Ημαθίας κυρία Ευφροσύνη (Φρόσω) Καρασαρλίδου, Θεσπρωτίας κ. Μάριος Κάτσης, Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών κυρία Χαρούλα (Χαρά) Καφαντάρη, Χαλκιδικής κυρία Κυριακή Μάλαμα, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης, Αχαΐας κ. Κωνσταντίνος Μάρκου, Μαγνησίας κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Ιωάννης Μουζάλας, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Ιωάννης Μπαλάφας, Πρεβέζης κ. Κωνσταντίνος Μπάρκας, Αιτωλοακαρνανίας κ. Αθανάσιος (Θάνος) Μωραΐτης, Τρικάλων κ. Αθανάσιος Παπαδόπουλος, Αρκαδίας κ. Γεώργιος Παπαηλιού, Βοιωτίας κυρία Παναγιού (Γιώτα) Πούλου, Β΄ Πειραιώς κ. Ιωάννης Ραγκούσης, Δωδεκανήσου κ. Νεκτάριος Σαντορινιός, Φθιώτιδος κ. Ιωάννης Σαρακιώτης, Πιερίας κυρία Ελισσάβετ (Μπέττυ) Σκούφα, Ιωαννίνων κυρία Μερόπη Τζούφη, Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Αλέξανδρος (Αλέκος) Τριανταφυλλίδης, Β΄ Θεσσαλονίκης κ. Σωκράτης Φάμελλος, Α΄ Αθηνών κ. Νικόλαος Φίλης, Ροδόπης κ. Δημήτριος (Τάκης) Χαρίτου, Ευβοίας κ. Μιλτιάδης Χατζηγιαννάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδίας Ιατρικών Επισκεπτών & Φαρμακοϋπαλλήλων -Συναφών Επαγγελμάτων - Κλάδων με επιστολή της ζητεί ο κλάδος των ιατρικών επισκεπτών να ενταχθεί, κατά προτεραιότητα, στον anticovid 19 εμβολιασμό δεδομένου ότι είναι καθημερινά εκτεθειμένοι στον ιό μιας και ο φυσικός χώρος εργασίας τους είναι όλες οι δομές υγείας δημόσιες και ιδιωτικές και αιτούνται απάντησης.

Υγείας

1899) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Ατόμων με Αναπηρία Όρασης Νομού Μαγνησίας «Μάγνητες Τυφλοί», το Σωματείο Κινητικά Αναπήρων Μαγνησίας «Ιππόκαμπος», ο Σύλλογος Νεφροπαθών Νομού Μαγνησίας, ο Σύλλογος Γονέων & Πασχόντων από Μεσογειακή Αναιμία και άλλοι φορείς επισημαίνουν την αναγκαιότητα της δημιουργίας μια νέας εμβολιαστικής δομής στον αστικό ιστό της πόλης του Βόλου που να εξυπηρετεί άτομα με δυσκολία μετακίνησης και αιτείται απάντησης.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

1900) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία των Εργαζομένων στον Επισιτισμό - Τουρισμό ζητεί να κηρυχθεί η Κλαδική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας των Ξενοδοχοϋπαλλήλων ως γενικώς υποχρεωτική και παράλληλα καταθέτει την απαραίτητη από τη σχετική νομοθεσία, αιτιολογική έκθεση τεκμηρίωσης των επιπτώσεων της επέκτασης της συλλογικής σύμβασης του κλάδου των ξενοδοχοϋπαλλήλων στην ανταγωνιστικότητα, τη λειτουργία του ανταγωνισμού και την απασχόληση και αιτείται απάντησης.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Εσωτερικών

1901) Οι Βουλευτές Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κυρία Μαρία - Ελίζα (Μαριλίζα) Ξενογιαννακοπούλου, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Κωνσταντίνος Ζαχαριάδης, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Γεώργιος Κατρούγκαλος, Επικρατείας κ. Παναγιώτης (Πάνος) Σκουρλέτης, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Ευκλείδης Τσακαλώτος κατέθεσαν αναφορά με την οποία έξι περιβαλλοντικοί σύλλογοι με επιστολή τους σχετικά με ρύθμιση η οποία θεσμοθετήθηκε με το άρθρο 142 του Ν.4759/9.12.2020 και αφορά στην «παράταση λειτουργίας Σταθμού Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (ΣΜΑ)» στον Δήμο Πεντέλης σε περιοχή πλησίον του Νεκροταφείου Μελισσίων με πρόσφατα ψηφισθείσα τροπολογία ζητούν την άμεση απόσυρσή της, ως μη νόμιμη καθότι, η συγκεκριμένη έκταση ουδέποτε λειτούργησε ως Σ.Μ.Α.,

συνεπώς δεν τίθεται θέμα «παράτασης» λειτουργίας Σ.Μ.Α. και αιτούνται απαντήσεων.

Εσωτερικών - Παιδείας και Θρησκευμάτων

1902) Οι Βουλευτές Λαρίσης κυρία Άννα Βαγενά, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Κωνσταντίνος Ζαχαριάδης, Ιωαννίνων κυρία Μερόπη Τζούφη, Α΄ Αθηνών κ. Νικόλαος Φίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Επιστημονική Ένωση Διευθυντών/Διευθυντριών Σχολικών Μονάδων Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης εκφράζει την ανησυχία της για την ασφάλεια των μαθητών, των εκπαιδευτικών και των εργαζομένων στο χώρο των σχολείων και καλεί την πολιτεία να προχωρήσει σε προσεισμικό - και όχι μόνον οπτικό -έλεγχο όλων των σχολικών κτηρίων της χώρας, καθώς και στην έκδοση Πιστοποιητικού Καταλληλότητας, Πιστοποιητικού Ηλεκτρολογικής Εγκατάστασης και θέσπιση Μητρώου Ελέγχων, Επισκευών και Συντήρησης με ευθύνη των Δήμων, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αντισεισμική θωράκιση όλων των σχολικών κτηρίων της χώρας.

Ψηφιακής Διακυβέρνησης - Υγείας - Προστασίας του Πολίτη

1903) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Αθανάσιος Λιούπης κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Ατόμων με Αναπηρία Όρασης Νομού Μαγνησίας «Μάγνητες Τυφλοί», το Σωματείο Κινητικά Αναπήρων Μαγνησίας «Ιππόκαμπος», ο Σύλλογος Νεφροπαθών Νομού Μαγνησίας, ο Σύλλογος Γονέων & Πασχόντων Από Μεσογειακή Αναιμία και άλλοι φορείς επισημαίνουν την αναγκαιότητα της δημιουργίας μια νέας εμβολιαστικής δομής στον αστικό ιστό της πόλης του Βόλου που να εξυπηρετεί άτομα με δυσκολία μετακίνησης και αιτείται απαντήσεων.

Προστασίας του Πολίτη - Υγείας

1904) Η Βουλευτής Μαγνησίας κυρία Αικατερίνη Παπανάτσιου κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Ατόμων με Αναπηρία Όρασης Νομού Μαγνησίας «Μάγνητες Τυφλοί», το Σωματείο Κινητικά Αναπήρων Μαγνησίας «Ιππόκαμπος», ο Σύλλογος Νεφροπαθών Νομού Μαγνησίας, ο Σύλλογος

Γονέων & Πασχόντων Από Μεσογειακή Αναιμία και άλλοι φορείς επισημαίνουν ότι τα μέλη τους αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα υγείας και μετακίνησης τόσο για τη κοινωνική τους ζωή και τις προσωπικές τους υποχρεώσεις όσο και για τον εμβολιασμό τους με το εμβόλιο της AstraZeneca ο οποίος γίνεται στα πολύ απομακρυσμένα εμβολιαστικά κέντρα της Ζαγοράς και του Βελεστίνου και ζητούν να δημιουργηθεί μια νέα εμβολιαστική δομή στον αστικό ιστό της πόλης του Βόλου, που θα μπορεί να εξυπηρετήσει άτομα με δυσκολία μετακίνησης και αιτείται απαντήσεων.

Δικαιοσύνης

1905) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. Σταύρος Αραχωβίτης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δικηγορικός Σύλλογος Σπάρτης επισημαίνει ότι λόγω της ιδιαίτερης διασποράς του κορονοϊού στην Σπάρτη, είναι επιτακτική ανάγκη να τεθεί σε εφαρμογή το πιλοτικό πρόγραμμα ηλεκτρονικής καταχώρησης εγγράφων και στο Πρωτοδικείο της Σπάρτης, όπως άλλωστε έχει ήδη πραγματοποιηθεί σε άλλα πρωτοδικεία στην Ελλάδα και δη με μικρότερο διαπιστούμενο πρόβλημα της εξάπλωσης του κορονοϊού COVID-19 και αιτείται απάντησης.

Οικονομικών

1906) Ο Βουλευτής Α΄ Πειραιώς κ. Νικόλαος Μανωλάκος κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης με επιστολή τους ζητούν τη διεύρυνση των κριτηρίων περί χορήγησης του βοηθήματος της επιστρεπτέας προκαταβολής ώστε να ωφεληθούν, κατά το δυνατόν περισσότεροι επαγγελματίες του κλάδου, και αιτείται απάντησης.

Εσωτερικών - Ανάπτυξης και Επενδύσεων

1907) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Κωνσταντίνος Μαραβέγιας κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Παραγωγών Λαϊκών Αγορών Θεσσαλίας με επιστολή της παραθέτει προτάσεις για την αλλαγή του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου για την καλύτερη λειτουργία των εν λόγω αγορών πανελλαδικά, και αιτείται απαντήσεων.

Οικονομικών - Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

1908) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Κωνσταντίνος Μαραβέγιας κατέθεσε αναφορά με την οποία το Ορφανοτροφείο Βόλου με επιστολή του καταθέτει προτάσεις για την νομοθέτηση φορολογικών - ασφαλιστικών ελαφρύνσεων που θα αφορούν ειδικά τα φιλανθρωπικά ιδρύματα, και αιτείται απαντήσεων.

Υγείας

1909) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Κωνσταντίνος Μαραβέγιας κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Ατόμων με Αναπηρία Όρασης Μαγνησίας «Μάγνητες Τυφλοί», το Σωματείο Κινητικά Αναπήρων Μαγνησίας «Ιππόκαμπος» ο Σύλλογος Νεφροπαθών Μαγνησίας, ο Σύλλογος Γονέων και Πασχόντων από Μεσογειακή Αναιμία και ο Σύλλογος Καρκινοπαθών με επιστολή που συνυπογράφουν κάνουν έκκληση για την προτεραιοποίηση του εμβολιασμού όλων των βαριά πασχόντων, την αξιοποίηση κινητών μονάδων εμβολιασμού και την λειτουργία νέου προσβάσιμου εμβολιαστικού κέντρου για COVID-19 στο κέντρο του Βόλου, και αιτείται απάντησης.

Εσωτερικών

1910) Οι Βουλευτές Αιτωλοακαρνανίας κ. Νικόλαος Παπαναστάσης, Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Συλλόγων Εργαζομένων Αποκεντρωμένων Διοικήσεων Ελλάδας καταγγέλλει την αυταρχική συμπεριφορά της προϊσταμένου στη Δ/νση Υδάτων Ηπείρου και αιτείται να προβεί ο υπουργός στις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να σταματήσουν και να μην επαναληφθούν ξανά τέτοια φαινόμενα.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

1911) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. Νικόλαος Συρμαλένιος κατέθεσε αναφορά με την οποία η Δήμαρχος Σίφνου με επιστολή της εκφράζει την διαμαρτυρία της για τη διακοπή των «δια ζώσης» μαθημάτων (ως τις 16/3/2021) στο Γυμνάσιο Σίφνου με Τάξεις Λυκείου «Νικόλαος Γ. Προμπονάς», στο πλαίσιο των νέων μέτρων που ανακοινώθηκαν την Τετάρτη 3 Μαρτίου, σύμφωνα με τα οποία

διακόπτονται έως τις 16/3/2021 τα «δια ζώσης» μαθήματα στα Λύκεια των «κόκκινων» περιοχών και αιτείται απάντησης.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

1912) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. Νεοκλής Κρητικός κατέθεσε αναφορά με την οποία ο εκπρόσωπος των παραγωγών κάστανου της τοπικής κοινότητας Καρυών της Π.Ε. Λακωνίας, το Περιφερειακό Συμβούλιο της Περιφέρειας Πελοποννήσου, το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Σπάρτης και το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Νότιας Κυνουρίας επισημαίνουν την αναγκαιότητα της ενίσχυσης των παραγωγών κάστανου, οι οποίοι έχουν έλθει σε δεινή κατάσταση λόγω της πανδημίας κορονοϊού και αιτείται απάντησης.

Υγείας

1913) Οι Βουλευτές Α΄ Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων Γενικού Νοσοκομείου Ελευσίνας "ΘΡΙΑΣΙΟ" ζητεί την ουσιαστική ενίσχυση του νοσοκομείου με προσωπικό και την αποσυμφόρησή του μέσω επίταξης ιδιωτικών κλινικών και αιτούνται απάντησης.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

1914) Ο Βουλευτής Ροδόπης κ. Δημήτριος (Τάκης) Χαρίτου κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δεκαπενταμελές Συμβούλιο του Εσπερινού Λυκείου Κομοτηνής διαμαρτύρεται σχετικά με την κατάφωρη αδικία που υφίστανται καθώς με Νόμο προβλέπεται ελάχιστη βάση εισαγωγής και για τους μαθητές των Εσπερινών και των Ημερησίων Λυκείων για την εισαγωγή τους στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και ζητεί να μην ισχύσει αυτή η άδικη διάταξη για τους μαθητές των Εσπερινών Λυκείου και να τους δοθεί μία δεύτερη ευκαιρία στις σπουδές με την δυνατότητα εισαγωγής τους στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση, και αιτείται απάντησης.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

1915) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Ξενοδοχοϋπαλλήλων Κρήτης με επιστολή του ζητεί την ακύρωση των μετακινήσεων υπηρεσιακών στελεχών του Περιφερειακού Ελεγκτικού Κέντρου Ασφάλισης (ΠΕΚΑ) Κρήτης και την άμεση ενίσχυση του συγκεκριμένου ελεγκτικού μηχανισμού με ανθρώπινο δυναμικό και υλικοτεχνικό εξοπλισμό ώστε να εντατικοποιηθούν οι έλεγχοι στους χώρους εργασίας και αιτούνται απάντησης.

Υγείας

1916) Ο Βουλευτής Λέσβου κ. Ιωάννης Μπουρνούς κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων Ε.Κ.Α.Β. Μυτιλήνης «ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΟΥΛΗΣ» με επιστολή του ζητεί την άμεση ενίσχυση με προσωπικό του Παραρτήματος Μυτιλήνης του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας (Ε.Κ.Α.Β.), την δημιουργία Διεύθυνσης Ιατρικής Υπηρεσίας στον εν λόγω Παράρτημα και την επίσπευση της διαδικασίας ανέγερσης του νέου κτηρίου για την στέγαση των υπηρεσιών του και αιτείται απάντησης.

Προστασίας του Πολίτη

1917) Οι Βουλευτές Λαρίσης κυρία Άννα Βαγενά, Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών κυρία Χαρούλα (Χαρά) Καφαντάρη, Λαρίσης κ. Βασίλειος Κόκκαλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος Περιφέρειας Θεσσαλίας ζητεί την άμεση ενίσχυση των Πυροσβεστικών Υπηρεσιών του νομού Λάρισας με προσωπικό καθώς οι αρμοδιότητες τους αυξάνονται κάθε χρόνο και αιτούνται απάντησης.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

1918) Οι Βουλευτές Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Ιωάννης Δελής, Β΄ Θεσσαλονίκης κ. Λεωνίδας Στολτίδης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων στην Ευρωπαϊκή Νηματουργία Βαρβαρέσος Α.Ε. ζητεί να παρέμβουν άμεσα οι αρμόδιες αρχές ώστε να επιλυθεί το πρόβλημα που

αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι της επιχείρησης με την συστηματική καθυστέρηση, εδώ και τέσσερα χρόνια, καταβολής της μισθοδοσίας τους, και αιτούνται απάντησης.

Ψηφιακής Διακυβέρνησης

1919) Ο Βουλευτής Φωκίδος κ. Ιωάννης Μπούγας κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Δελφών με επιστολή του ζητεί την εξακολούθηση λειτουργίας του γραφείου ΕΛΤΑ στους Δελφούς του Νομού Φωκίδας και παραθέτει μια σειρά από λόγους και προτάσεις προς αυτήν την κατεύθυνση, και αιτείται απάντησης.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

1920) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. Εμμανουήλ Κόνσολας κατέθεσε αναφορά με την οποία η Διεύθυνση Β/θμιας εκπαίδευσης Δωδεκανήσου με έγγραφό της διαβιβάζει γνωμοδοτήσεις Δημοτικών Συμβουλίων για τις μεταβολές σχολικών μονάδων και ειδικότερα για την ίδρυση του 3ου Γυμνασίου Κω και αιτείται απάντησης.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

1921) Οι Βουλευτές Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα, Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Γονέων Δήμου Σύρου- Ερμούπολης ζητεί προσλήψεις εκπαιδευτικών όλων των ξένων γλωσσών τόσο στη Β΄Βάθμια όσο και στην Α΄ Βάθμια εκπαίδευση, προκειμένου να δίνεται στην πράξη η δυνατότητα στους μαθητές του νησιού να διδάσκονται τη δεύτερη ξένη γλώσσας της επιλογής τους, και αιτούνται απάντησης.

Υγείας

1922) Ο Βουλευτής Χίου κ. Ανδρέας Μιχαηλίδης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Νεφροπαθών Χίου με επιστολή του εκφράζει την διαμαρτυρία του σχετικά με την απομάκρυνση της προϊσταμένης της Μονάδας Τεχνητού Νεφρού του «Σκυλίτσειου» Γενικού Νοσοκομείου Χίου και ζητεί από

την Διοίκηση του νοσοκομείου την ακύρωση της απόφασης για λόγους που σχετίζονται με την ομαλή διεξαγωγή της απαιτητικής διαδικασίας της αιμοκάθαρσης, και αιτείται απάντησης.

Υποδομών και Μεταφορών

1923) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Αθανάσιος Λιούπης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Θεσσαλικών Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών με επιστολή του ζητεί την αναθεώρηση των διαδικασιών για την εκπαίδευση των χειριστών μηχανημάτων έργου αλλά και της έκδοσης άδειας χειρισμού και αιτείται απάντησης.

Πολιτισμού και Αθλητισμού - Παιδείας και Θρησκευμάτων

1924) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Γεώργιος Λογιάδης κατέθεσε αναφορά με την οποία οι σπουδαστές της ειδικότητας του Συνοδού βουνού των ΔΙΕΚ & ΙΕΚ Κρήτης ζητούν την εξαίρεση των εργαστηριακών μαθημάτων των σπουδαστών της ειδικότητας του Συνοδού βουνού από την υποχρεωτική διεξαγωγή τους μέσω τηλεκπαίδευσης, την ολοκλήρωσή τους με δια ζώσης παρακολούθηση σε ανοιχτό χώρο τηρουμένων των απαιτούμενων μέτρων προστασίας αλλά και την ελεύθερη κυκλοφορία από νομό σε νομό για σπουδαστές που κατοικούν εκτός νομού έδρας του ΙΕΚ, και αιτείται απαντήσεων.

Οικονομικών

1925) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Γεώργιος Λογιάδης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Χερσονήσου Κρήτης εκφράζει την ανησυχία του σχετικά με την πιθανή αναστολή λειτουργίας του καταστήματος της Τράπεζας Πειραιώς στα Μάλια και αιτείται απάντησης.

Υποδομών και Μεταφορών - Ανάπτυξης και Επενδύσεων - Επικρατείας (Γεραπετρίτης)

1926) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Γεώργιος Λογιάδης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) με αφορμή το σχέδιο νόμου που έχει κατατεθεί στη Βουλή με θέμα: «Εκσυγχρονισμός,

απλοποίηση και αναμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου των δημοσίων συμβάσεων, ειδικότερες ρυθμίσεις προμηθειών στους τομείς της άμυνας και της ασφάλειας και άλλες διατάξεις για την ανάπτυξη και τις υποδομές» καταθέτει τις προτάσεις της και ζητάει να κληθεί εκπρόσωπος της Ε.Σ.Α.μεΑ κατά τη συζήτησή του στην Επιτροπή, προκειμένου να αναπτύξουν πιο διεξοδικά τις θέσεις της Συνομοσπονδίας, και αιτείται απαντήσεων.

Προστασίας του Πολίτη - Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

1927) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Γεώργιος Λογιάδης κατέθεσε αναφορά με την οποία η ομοσπονδία πολυμελών οικογενειών με τρία τέκνα με επιστολή της παραθέτει την αιτιολογική έκθεση και την προτεινόμενη πρόταση νόμου για την ένταξη- εξομοίωση των τριτέκνων οικογενειών ως πολυτέκνων στο νόμο 1910/1944 και αιτείται απαντήσεων.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

1928) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. Νεοκλής Κρητικός κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πρόεδρος της Τοπικής Κοινότητας Λεήμονα του Δήμου Ευρώτα με υπόμνημά του περιγράφει τη μεγάλη καταστροφή που έχει προκληθεί στα εσπεριδοειδή της ευρύτερης περιοχής του Λεήμονα, της Σκάλας και του Βλαχιώτη από τον πρόσφατο παγετό της 17ης Φεβρουαρίου 2021 και αιτείται απάντησης.

Προστασίας του Πολίτη

1929) Ο Βουλευτής Θεσπρωτίας κ. Βασίλειος Γιόγιακας κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Πυροσβεστών Πενταετούς Υποχρέωσης Ηπείρου - Βορείων Ιονίων Νήσων με επιστολή της θέτει το θέμα της κάλυψης αναγκών στελέχωσης του Πυροσβεστικού Κλιμακίου Φιλιατών της Διοίκησης Πυροσβεστικών Υπηρεσιών Νομού (ΔΙΠΥΝ) Θεσπρωτίας και αιτείται απάντησης.

Πολιτισμού και Αθλητισμού - Δικαιοσύνης

1930) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία οι συντονιστές μιας πρωτοβουλίας με υπόμνημά τους ζητούν να μην υπάρξει παρέμβαση στα υπόγεια του Δικαστικού Μεγάρου Τρίπολης πριν γίνει μελέτη για τη συντήρηση και την ανάδειξη όλων των αιθουσών του και εξέτασης του χρόνιου αιτήματος της τοπικής κοινωνίας, που είναι η ανάδειξη του εξαίρετου αυτού μνημείου με την ίδρυση και λειτουργία του ως Μουσείου του Αγώνα της Ανεξαρτησίας, και αξιοποίησης των υπογείων του Μεγάρου ως Μουσείου της Εθνικής Αντίστασης, Συμφιλίωσης και ιστορικής μνήμης και αιτείται απαντήσεων.

Ανάπτυξης και Επενδύσεων

1931) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Ηρακλείου με επιστολή του ζητεί την παράταση των προθεσμιών υποβολής αιτήσεων υπαγωγής επενδυτικών στα καθεστώτα του Αναπτυξιακού νόμου 4399/16, οι οποίοι λήγουν στις 31 Μαρτίου 2021 και ζητεί τουλάχιστον δίμηνη παράταση, δεδομένου μάλιστα των δυσμενών συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί από την πανδημία του Κορονοϊού και αιτείται απάντησης.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

1932) Οι Βουλευτές Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Ιωάννης Δελής, Α΄ Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα, Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι μαθητές και διδάσκοντες των εσπερινών γενικών και επαγγελματικών λυκείων με επιστολή τους εκφράζουν την αντίθεσή τους με την καθιέρωση ελάχιστης βάσης εισαγωγής για τους μαθητές εσπερινών και ημερησίων λυκείων στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και ζητούν να εξαιρεθούν οι μαθητές των Εσπερινών Σχολείων από αυτή, και αιτούνται απάντησης.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

1933) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. Αθανάσιος Δαβάκης κατέθεσε αναφορά με την οποία οι παραγωγοί κάστανου, των καρυών, της περιοχής του Πάρνωνα, και

του Ταύγετου, της Περιφεριακής Ενότητας Λακωνίας ζητούν τη χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης στους παραγωγούς κάστανου, και αιτείται απάντησης.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων - Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Ανάπτυξης και Επενδύσεων

1934) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου, Κερκύρας κ. Δημήτριος Μπιάγκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Επτανησιακή Συνομοσπονδία με έγγραφό της επισημαίνει τα προβλήματα που προκύπτουν από την ανάρτηση των Δασικών Χαρτών στα Επτάνησα και αιτούνται απαντήσεων.

Εθνικής Άμυνας - Υγείας

1935) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου , Κιλκίς κ. Γεώργιος Φραγγίδης, Αργολίδος κ. Ανδρέας Πουλάς κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Στρατιωτικών (Π.ΟΜ.ΕΝ.Σ.) με έγγραφό της επισημαίνει τα προβλήματα που προκύπτουν από τον τρόπο διεξαγωγής του Σχολείου Προκεχωρημένης Εκπαίδευσης Λοχαγών Ο-Σ 1ης ΕΣ, στη Σχολή Πεζικού (ΣΠΖ) στην πόλη της Χαλκίδας με φυσική παρουσία (από την 16η Μαρτίου έως την 2α Απριλίου) εν μέσω πανδημίας covid-19 και αιτούνται απαντήσεων.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

1936) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Διονύσιος Σταμενίτης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Διευθύντρια του Μουσικού Σχολείου Γιαννιτσών θέτει το ζήτημα του περιορισμού υποβολής αίτησης αποκλειστικά στο σχολείο του Νομού όπου βρίσκεται η μόνιμη κατοικία τους ή στο Μουσικό Σχολείο που ανήκουν χωροταξικά, στην περίπτωση που στο νομό όπου βρίσκεται η μόνιμη τους κατοικία λειτουργούν περισσότερα του ενός Μουσικά Σχολεία, και αιτείται απάντησης.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

1937) Οι Βουλευτές Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Ευβοίας κ. Γεώργιος Μαρίνος κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αγροτοκτηνοτροφικός Σύλλογος Μαντουδίου- Λίμνης- Αγίας Άννας Νομού Ευβοίας με υπόμνημά του ζητεί την πλήρη αποζημίωση των αγροτών της περιοχής για τις ζημιές που υπέστησαν από την κακοκαιρία Μήδεια, και αιτούνται απάντησης.

Πολιτισμού και Αθλητισμού

1938) Η Βουλευτής Πέλλης κυρία Θεοδώρα Τζάκρη κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Πρακτόρων ΟΠΑΠ Νομού Πέλλας (ΕΝΟΠΟΠ) με επιστολή της εκφράζει τη διαμαρτυρία της για την παράταση του λοκντάουν και ζητεί την επαναλειτουργία των καταστημάτων ΟΠΑΠ, σύμφωνα με το τελευταίο πρωτόκολλο λειτουργίας και προστασίας των πελατών και αιτείται απάντησης.

Ψηφιακής Διακυβέρνησης

1939) Οι Βουλευτές Ευβοίας κ. Γεώργιος Μαρίνος, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Εμπορικός και Επαγγελματικός Σύλλογος Αυλωναρίου εκφράζει την ανησυχία των μελών του για τη διαφαινόμενη αποδυνάμωση και υπολειτουργία του Τοπικού Καταστήματος των ΕΛΤΑ, καθώς και για την πιθανότητα οριστικού κλεισίματός του και ζητεί τη διατήρηση του καταστήματος και την πλήρη στελέχωσή του, ώστε να εξασφαλιστεί η έρρυθμη λειτουργία του και να συνεχίσουν να παρέχονται απρόσκοπτα οι ταχυδρομικές υπηρεσίες στην περιοχή και αιτούνται απάντησης

Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Εσωτερικών

1940) Οι Βουλευτές Λαρίσης κ. Γεώργιος Λαμπρούλης, Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο Αγιάς Λάρισας με ομόφωνη απόφασή του ζητεί να μην επιτραπεί η εγκατάσταση αιολικών σταθμών στην περιοχή του Κισσάβου και αιτούνται απαντήσεων.

Ανάπτυξης και Επενδύσεων - Υγείας - Οικονομικών

1941) Η Βουλευτής Β΄ Πειραιώς κυρία Φωτεινή Μπακαδήμα κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εμπορικός Σύλλογος Νίκαιας με επιστολή του παραθέτει τα αιτήματα του Συλλόγου μετά την ανακοίνωση της Κυβέρνησης για νέο γενικό lockdown και την απόρριψη επιχειρήσεων από την Επιστρεπτέα Προκαταβολή 6 και αιτείται απαντήσεων.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

1942) Η Βουλευτής Ιωαννίνων κυρία Μερόπη Τζούφη κατέθεσε αναφορά με την οποία όλοι οι μαθητές από 19 Επαγγελματικές Σχολές (ΕΠΑΣ) Μαθητείας του ΟΑΕΔ. με επιστολή τους επισημαίνουν πως οι διατάξεις του Ν.4763/2020 υποβαθμίζουν τις Σχολές τους σε μεταγυμνασιακή κατάρτιση ΣΕΚ ή ΕΣΚ και στο επίπεδο 3 του Εθνικού Πλαισίου Προσόντων, ενώ κάνουν λόγο για κατάφωρη αδικία, η οποία προκύπτει από τη μη-πρόβλεψη μεταβατικής ρύθμισης σχετικά με την εξαίρεση των ήδη φοιτούντων και αιτείται απάντησης.

Εσωτερικών

1943) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Λαϊκών Αγορών Θεσσαλίας με υπόμνημά τους υποστηρίζουν ότι οι νέες ρυθμίσεις που προωθεί η κυβέρνηση για τις λαϊκές αγορές επιχειρούν να αλλάξουν διαπαντός το πλαίσιο λειτουργίας όπως το γνωρίζουμε σήμερα και να δώσουν τη διαχείριση των λαϊκών αγορών σε ιδιώτες (ΣΔΙΤ), επιτρέποντας σε εταιρείες να αδειοδοτούνται και να συμμετέχουν σε αυτές, καταργώντας τον κοινωνικό χαρακτήρα τους και αφήνοντας έκθετους τους παραγωγούς και τους εμπόρους, και αιτείται απάντησης.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

1944) Ο Βουλευτής Λευκάδος κ. Αθανάσιος Καββαδάς κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Πάρεδροι των Τοπικών Κοινοτήτων Περιγιαλίου, Βλυχού, Χαραδιατίκων, Κατωχωρίου, Φτερνού, Πόρου και Παλαιοκατούνας Νομού Λευκάδος με επιστολή τους εκφράζουν την ανησυχία τους σχετικά με τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί έπειτα από την ανάρτηση των δασικών χαρτών και αφορούν κυρίως σε καλλιεργούμενες εκτάσεις, οι οποίες ανήκουν

εδώ και δεκαετίες σε συγκεκριμένους ανθρώπους ή οικογένειες, πλην όμως εμφανίζονται στους χάρτες ως δασικές, με αποτέλεσμα πέρα από τον χαρακτήρα τους να αμφισβητείται ακόμα και το ιδιοκτησιακό καθεστώς και αιτείται απάντησης.

Ανάπτυξης και Επενδύσεων

1945) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης, Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Ηρακλείου με επιστολή του αιτείται την παράταση της προθεσμίας υποβολής αιτήσεων υπαγωγής επενδυτικών σχεδίων στα καθεστώτα του Αναπτυξιακού Νόμου 4399/2016 και αιτούνται απάντησης.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

Στην με αριθμό 6685/20/05/2020 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βελόπουλου Κυριάκου δόθηκε με το υπ' αριθμό Β – 390/15.7.2020 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υποδομών και η ακόλουθη απάντηση:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Signature Not Verified
Ψηφιακά υπογράφτηκε από ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΚΑΜΠΥΛΗ
Ημερομηνία: 2020.07.16 09:55:44 EEST

Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
101 91 Παπάγου
Τηλέφωνο: 2106508120
Τηλεομοιότυπο: 2106508299
Δ/νση ηλεκτραν. ταχυδρ.: tkvel@yme.gov.gr

Παπάγου, 15.07.2020
Αρ. Πρωτ. : **Β - 390**

Προς
τη Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοινοποίηση
Βουλευτή κ. Κυριάκο Βελόπουλο
Δια της Βουλής των Ελλήνων

Θέμα: «Σιδηροδρομικός αποκλεισμός Τρικάλων Καρδίτσας»

Σχετ: Η **Ερώτηση 6685/20.05.2020** του Βουλευτή κ. Κυριάκου Βελόπουλου

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης, σας γνωρίζουμε τα κάτωθι:
Ύστερα από την αναστολή των δρομολογίων λόγω της πανδημίας COVID-19, σταδιακά αποκαθίσταται το σύνολο αυτών.
Η ταχύτητα επαναφοράς εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αποκατάσταση προβλημάτων που προέκυψαν στο συγκεκριμένο διάστημα.
Επί της αναφερόμενης στην ερώτηση διαδρομής, έχουν ήδη αποκατασταθεί τα δρομολόγια Αθήνας – Καλαμπάκας και Θεσσαλονίκης – Καλαμπάκας, μέσω Παλαιοφάρσαλου.
Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών θεωρεί σημαντική και αναγκαία την εξυπηρέτηση του συνόλου των επιβατών στους τομείς ευθύνης του και καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την ποιοτική προσφορά σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών στο σύνολο του επιβατικού κοινού.

Ο Υφυπουργός

Υποδομών & Μεταφορών

Ιωάννης Κεφαλογιάννης

Εσωτερική διανομή:
Ιδιαίτερο Γραφείο Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών
Ιδιαίτερο Γραφείο Υφυπουργού Υποδομών & Μεταφορών

Ακριβές Αντίγραφο
Π. Καμπύλη

Στην με αριθμό 7676/24/06/2020 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Μιχαηλίδη Ανδρέα, Αυλωνίτη Αλέξανδρου - Χρήστου, Γκιόλα Ιωάννη, Ζαχαριάδη Κωνσταντίνου, Ζεϊμπέκ Χουσείν, Κασιμάτη Ειρήνης (Νίνας), Καφαντάρη Χαρούλας (Χαράς), Μάλαμα Κυριακής, Μάρκου Κωνσταντίνου, Μπάρκα Κωνσταντίνου, Μπουρνού Ιωάννη, Παπαχριστόπουλου Αθανάσιου (Θανάση), Πούλου Παναγιού (Γιώτας), Ραγκούση Ιωάννη, Σαρακιώτη Ιωάννη, Σκουρολιάκου Παναγιώτη (Πάνο) δόθηκε με το υπ' αριθμό ΥΠΠΟΑ/ΑΤΝΕΚΕ/319873/1298/15.7.2020 έγγραφο από την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού η ακόλουθη απάντηση:

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Ημ/νία: 16/07/2020
Α. Π.: ΥΠΠΟΑ/ΑΤΝΕΚΕ/319873/1298
Ημ/νία Έκδοσης 16/07/2020
Το έγγραφο: ΥΠΠΟΑ/ΑΤΝΕΚΕ/319873/1298

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ & ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ερ. Φ.: 365

Ταχ. Δ/νση: Μπουμπουλίνας 20-22
Ταχ. Κώδ : 106 82
Τηλέφωνο : 2131322-362, 363, 368
Fax : 210-82.01.426
Email : atneke@culture.gr

ΠΡΟΣ: **Βουλή των Ελλήνων**
Δ/νση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων
ΚΟΙΝ: Οπως πίνακας αποδεκτών

Θέμα: Απάντηση στη με αριθμό πρωτοκόλλου 7676/24.6.2020 Ερώτηση με θέμα:
«Ρύθμιση και ομαλοποίηση διαδικασίας τακτοποίησης αυθαίρετων κατασκευών και χρήσεων σε παραδοσιακούς οικισμούς και προστατευόμενες περιοχές»

Σε απάντηση της με αριθμ. πρωτοκόλλου 7676/24.6.2020 Ερώτησης των Βουλευτών, κ.κ. Ανδρέα Μιχαηλίδη, Χρήστου - Αλέξανδρου Αυλωνίτη, Ιωάννη Γκιόλα, Κωνσταντίνου Ζαχαριάδη, Χουσεΐν Ζεϊμπέκ, Νίνας Κασιμάτη, Χαράς Καφαντάρη, Κυριακής Μάλαμα, Κωνσταντίνου Μάρκου, Κωνσταντίνου Μπάρκα, Ιωάννη Μπουρνούς, Αθανάσιου Παπαχριστόπουλου, Παναγιούς (Γιώτας) Πούλου, Γιάννη Ραγκούση, Ιωάννη Σαρακιώτη και Παναγιώτη (Πάνου) Σκουρολιάκου και σύμφωνα με τα στοιχεία που έθεσαν υπόψη μας οι αρμόδιες Υπηρεσίες, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, δια των Υπηρεσιών του, εκπληρώνει την απορρέουσα ευθέως εκ του Συντάγματος υποχρέωση του Κράτους περί προστασίας του πολιτιστικού περιβάλλοντος, για τη διαφύλαξη του οποίου οφείλει να λαμβάνει ιδιαίτερα προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα. Σε εφαρμογή της ανωτέρω συνταγματικής επιταγής, ο Ν. 3028/2002 «Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, θεσπίζει το πλέγμα προστασίας αρχαίων και νεώτερων μνημείων, καθώς και περιοχών χαρακτηρισμένων ως αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών τόπων.

Η αποτελεσματική εφαρμογή των ιδιαίτερων μέτρων προστασίας εξασφαλίζεται με τη θέσπιση υποχρέωσης λήψης προηγούμενης έγκρισης από τις Υπηρεσίες προστασίας του ΥΠΠΟΑ, μετά από γνώμη του αρμοδίου γνωμοδοτικού οργάνου, για την εκτέλεση οποιαδήποτε επέμβασης ή ενέργειας επί ακινήτου χαρακτηρισμένου ως ιστορικού διατηρητέου μνημείου ή εντός ιστορικού τόπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3028/2002. Η αυξημένη ένταση της υποχρέωσης προστασίας του πολιτιστικού περιβάλλοντος και η συνακόλουθη προεξέχουσα αρμοδιότητα του ΥΠΠΟΑ, όπως έχουν εμπλουτιστεί ερμηνευτικά από τη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, διασφαλίζονται ρητώς από το νομοθέτη που όρισε ότι οι εν λόγω εγκρίσεις προηγούνται από τις άδειες άλλων αρχών που αφορούν την επιχείρηση ή την εκτέλεση οποιασδήποτε εργασίας στις περιπτώσεις αυτές.

Επισημαίνεται ότι στο αρ. 73 παρ. 12 του Ν. 3028/2002 ρητώς ορίζεται ότι, προκειμένου περί ακινήτων ή εκτάσεων πολλαπλώς χαρακτηρισμένων, ήτοι δυνάμει διατάξεων περί προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς και δυνάμει περιβαλλοντικών/πολεοδομικών διατάξεων (πχ. ακίνητο χαρακτηρισμένο ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο από το ΥΠΠΟΑ και ως διατηρητέο κτήριο από το ΥΠΠΕΝ, ή αντίστοιχα έκταση χαρακτηρισμένη ως ιστορικός τόπος και παραδοσιακός οικισμός), υπερισχύουν οι διατάξεις του αρχαιολογικού νόμου.

Όσον αφορά τη διαδικασία τακτοποίησης αυθαίρετων κατασκευών που βρίσκονται εντός διπλά χαρακτηρισμένου τόπου (παραδοσιακός οικισμός και ιστορικός τόπος), σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις άρθρου 116 του Ν. 4495/17, η δήλωση υπαγωγής ακινήτου στις διατάξεις του εν λόγω νόμου γίνεται κατόπιν γνωμοδότησης του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού και εξετάζεται από επταμελή επιτροπή που συγκροτείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Πολιτισμού και Αθλητισμού. Για το χρονικό διάστημα μέχρι τη σύσταση της εν λόγω Επιτροπής, οι αρμοδιότητές της έχουν μεταφερθεί προσωρινά στο οικείο Κεντρικό Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής, σύμφωνα με την υπ' αριθ. ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΠ/43729/460/11.5.2020 Απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Σε κάθε περίπτωση, οι υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ βρίσκονται σε συνεννόηση με την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΠΠΕΝ, προκειμένου να περατωθεί η διαδικασία συγκρότησης της προβλεπόμενης επιτροπής.

Αναφορικά με την αναφερόμενη στην ερώτηση υπ' αριθ. 290282/818 Απόφαση της τότε Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού (ΦΕΚ 2049/Β/4.6.2019), σημειώνεται ότι έχει ήδη αντικατασταθεί από την υπ' αριθ. ΥΠΠΟΑ/ΓΡΥΠ/136505/3066/15.3.2020 Απόφασή μου (ΦΕΚ 912/Β/17.3.2020) «Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων των Προϊσταμένων Γενικών Διευθύνσεων προς τους Προϊσταμένους των Περιφερειακών και Ειδικών Περιφερειακών Υπηρεσιών αρμοδιότητας της Γενικής Διεύθυνσης Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς και στους Προϊσταμένους των Περιφερειακών Υπηρεσιών αρμοδιότητας της Γενικής Διεύθυνσης Αναστήλωσης, Μουσείων και Τεχνικών Έργων του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού», η οποία εξεδόθη σε εφαρμογή των διατάξεων του ν. 4622/2019 (ΦΕΚ 133/Α/7.8.2019) «Επιτελικό Κράτος, οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής δημόσιας διοίκησης».

Με το άρθρο 1 παρ. 26α της εν λόγω απόφασης ορίζεται ότι, μεταξύ των αρμοδιοτήτων που μεταβιβάζονται στους Προϊσταμένους των Περιφερειακών και Ειδικών Περιφερειακών Υπηρεσιών αρμοδιότητας της Γενικής Διεύθυνσης Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς και της Γενικής Διεύθυνσης Αναστήλωσης, Μουσείων και Τεχνικών Έργων του ΥΠΠΟΑ είναι και η γνωμοδότηση, με την έκδοση σχετικής διοικητικής πράξης, περί πρόκλησης ή μη άμεσης ή έμμεσης βλάβης στο πολιτιστικό αγαθό, κατά την υπαγωγή στις διατάξεις του αρ. 116 παρ. 9α του ν. 4495/2017 για την τακτοποίηση των αυθαιρέτων κατασκευών ή χρήσεων κατηγορίας 1, 2, 3 και 4 του άρθρου 96 του ανωτέρω νόμου και των πολεοδομικών παραβάσεων της παρ. 3 του άρθρου 81 του ιδίου νόμου, σε αρχαιολογικούς χώρους, ιστορικούς τόπους και στο περιβάλλον μνημείων που προστατεύονται με τις διατάξεις του ν. 3028/2002, εφόσον η προς τακτοποίηση κατασκευή ή χρήση ή πολεοδομική παράβαση δεν υπερβαίνει τα 200 τ.μ.

Επιπλέον, η απόφαση ισχύει άνευ ετέρου από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως όπως άλλωστε ορίζεται στο άρθρο 8 αυτής και, ως εκ τούτου, δεν απαιτείται οποιαδήποτε έκδοση περαιτέρω σχετικών εγκυκλίων για την εφαρμογή των διατάξεών της. Επομένως, η αναφορά των ερωτώντων βουλευτών στη φερόμενη ως μη πραγματοποιηθείσα μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στις περιφερειακές και ειδικές περιφερειακές υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ είναι απολύτως αναληθής και εσφαλμένη, δεδομένου ότι η προαναφερθείσα υπουργική απόφαση συνιστά το πλαίσιο δυνάμει του οποίου πραγματοποιήθηκε η μεταβίβαση των εν λόγω αρμοδιοτήτων.

Επισημαίνεται ότι, οι Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ, τόσο σε κεντρικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, αντιμετωπίζουν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, μεγάλο αριθμό υποθέσεων υπαγωγής αυθαιρέτων κατασκευών στις ρυθμίσεις του ν. 4495/2017 σύμφωνα με τις ισχύον θεσμικό πλαίσιο και με την τήρηση των διαδικασιών που προβλέπονται από τις διατάξεις του ν. 3028/2002 «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» (ΦΕΚ 153/Α/28-6-2002).

Η Υπουργός
Πολιτισμού και Αθλητισμού
ΛΙΝΑ ΜΕΝΔΩΝΗ

Στην με αριθμό 7719/25/06/2020 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Βελόπουλου Κυριάκου, Χήτα Κωνσταντίνου δόθηκε με το υπ' αριθμό Φ.900α/2603/17165/15.7.2020 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

Ψηφιακά υπογεγραμμένο από
SEVASTIANOS BISAY
Ημερομηνία: 2020.07.16
11:19:11 EEST

ΠΡΟΣ: ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Δνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κ. Κυριάκο Βελόπουλο
Βουλευτή κ. Κωνσταντίνο Χήτα
ΥΠΕΘΑ/Γραφείο ΥΕΘΑ
ΥΠΕΘΑ/Γραφείο ΥΦΕΘΑ
ΥΠΕΘΑ/Γενικός Γραμματέας
ΥΠΕΘΑ/ΓΝΠ/ΤΚΕ
ΥΠΕΘΑ/ΔΝΣΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
Τηλέφωνο: 2106598-278,282.285
FAX: 2106552035
e-mail: nomgkbe@mod.mil.gr
Φ.900α/2603/17165
Αθήνα, 15 Ιουλίου 2020
Σελίδα: Μία (1)

ΘΕΜΑ: Κοινοβουλευτικός Έλεγχος

ΣΧΕΤ.: Ερώτηση 7719/25-06-2020 της Βουλής των Ελλήνων

Σε απάντηση της σχετικής Ερώτησης, που κατέθεσαν οι βουλευτές κ. Κυριάκος Βελόπουλος και Κωνσταντίνος Χήτας με θέμα «Αξιοποίηση στρατιωτικών οχημάτων προς απόσυρση», σας γνωρίζω τα ακόλουθα:

Ο ακριβής αριθμός των οχημάτων του Ελληνικού Στρατού που απαιτείται να αντικατασταθούν, αποτελεί στο παρόν στάδιο αντικείμενο μελέτης, η οποία περιλαμβάνει στοιχεία που αφορούν στην οργάνωση, διάταξη και σύνθεση Μονάδων του ΓΕΣ, και οποιαδήποτε γνωστοποίησή της, μέσω της παρούσης διαδικασίας, μπορεί να προκαλέσει βλάβη στην Εθνική Άμυνα και στην ασφάλεια της Χώρας.

Τέλος, μετά την ολοκλήρωση της ως άνω μελέτης και τη λήψη οριστικών αποφάσεων, θα καθορισθεί και ο τρόπος της διαχείρισης των υπό απόσυρση οχημάτων, πάντοτε όμως, εντός των προβλέψεων του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

Στην με αριθμό 7731/26/06/2020 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Κεγκέρογλου Βασίλειου, Φραγγίδη Γεώργιου δόθηκε με το υπ' αριθμό Φ.900α/2604/17166/15.7.2020 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

Ψηφιακά υπογεγραμμένο από
SEVASTIANOS BISAY
Ημερομηνία: 2020.07.16
11:19:25 EEST

ΠΡΟΣ: ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Δνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κ.Βασίλη Κεγκέρογλου
Βουλευτή κ.Γιώργο Φραγγίδη
ΥΠΕΘΑ/Γραφείο ΥΕΘΑ
ΥΠΕΘΑ/Γραφείο ΥΦΕΘΑ
ΥΠΕΘΑ/Γενικός Γραμματέας
ΥΠΕΘΑ/ΓΝΠ/ΤΚΕ
ΥΠΕΘΑ/ΔΝΣΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
Τηλέφωνο: 2106598-278,282,285
FAX: 2106552035
e-mail: nomgkbe@mod.mil.gr
Φ.900α/2604/17166
Αθήνα, 15 Ιουλίου 2020
Σελίδες: Δύο (2)

ΘΕΜΑ: Κοινοβουλευτικός Έλεγχος

ΣΧΕΤ.: Ερώτηση 7731/26-06-2020 της Βουλής των Ελλήνων

Σε απάντηση της σχετικής Ερώτησης, που κατέθεσαν οι βουλευτές κ.κ. Βασίλη Κεγκέρογλου και Γιώργος Φραγγίδης με θέμα «Δομική Αναβάθμιση των Μεταφορικών Αεροσκαφών C-130 της ΠΑ», σας γνωρίζω τα ακόλουθα:

Αναφορικά με τον ήδη ενταγμένο φόρτο στην Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία ΑΕ (ΕΑΒ ΑΕ), εντός του 2020, έχει αποδοθεί ένα αεροσκάφος (Α/Φ), προγραμματίζεται δε, η απόδοση και ενός δεύτερου, μέχρι τα τέλη του έτους.

Η σταδιακή διευθέτηση προβλημάτων διαθεσιμότητας πόρων των τελευταίων ετών, όπως η αποκατάσταση ταμειακής ρευστότητας και η ενίσχυση παραγωγικών συνεργείων με εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό στην ΕΑΒ ΑΕ, αναμένεται να συντελέσει καθοριστικά στην σύντμηση των χρόνων απόδοσης των Α/Φ που εντάσσονται στην εταιρεία ΕΑΒ ΑΕ, για εκτέλεση Εργοστασιακής Συντήρησης, καθώς και στη μείωση της συνεπακόλουθης συσσώρευσης παραμένοντος φόρτου.

Προς την κατεύθυνση αυτή, θα αξιοποιηθεί και το, από 24.02.2017, Μνημόνιο Συνεργασίας (MOC - Memorandum of Cooperation) μεταξύ της Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ) και της ΕΑΒ ΑΕ.

Παράλληλα, έχουν αναληφθεί, εκ μέρους της ΠΑ, οι ακόλουθες δράσεις για την υποστήριξη και αύξηση της διαθεσιμότητας των Α/Φ:

- Υπογραφή διακρατικής συμφωνίας με τις ΗΠΑ (FMS Case GR-D-GAR), για την παροχή τεχνικής υποστήριξης στους αεροκινητήρες των Α/Φ C-130 της ΠΑ, μέσω του προγράμματος International Engine Management Program (IEMP), τριετούς διάρκειας (2020-2023).

./.

• Κατάρτιση Υποπρογράμματος για την εν συνεχεία υποστήριξη των Α/Φ C-130 της ΠΑ, μέσω διακρατικής συμφωνίας με τις ΗΠΑ (FMS Case).

• Ενεργοποίηση Υποπρογράμματος για την προμήθεια υλικών κοινής διαμόρφωσης με την ΠΑ των ΗΠΑ (FMS Case τύπου "Κ"), για το σύνολο των οπλικών συστημάτων της ΠΑ.

Τέλος, τα κρίσιμα δομικά στοιχεία του Α/Φ παρακολουθούνται από την ΠΑ μέσω σχετικού προγράμματος (Operational Usage Evaluation - OUE), και από τα διαθέσιμα στοιχεία δεν έχει προκύψει απαίτηση υλοποίησης εργασιών δομικής αναβάθμισης στο στόλο των Α/Φ της ΠΑ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Πριν ξεκινήσουμε με τις προγραμματισμένες για σήμερα επίκαιρες ερωτήσεις επιτρέψτε μου πρώτα να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 12 Μαρτίου 2021, το οποίο έχει ως εξής:

Ώρα του Πρωθυπουργού (Άρθρο 129 παράγραφοι 2 και 3 και άρθρο 132 παράγραφος 1 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 544/9/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Αλέξη Τσίπρα προς τον Πρωθυπουργό, με θέμα: «Πρωτοφανής αστυνομική βία εις βάρος των πολιτών με πρόσχημα την τήρηση υγειονομικών μέτρων που ο Πρωθυπουργός και στελέχη της κυβέρνησης διαρκώς παραβιάζουν».

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 514/4-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτού Μεσσηνίας της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Λαμπρόπουλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Δασικοί Χάρτες».

2. Η με αριθμό 519/5-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Χανίων του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Παύλου Πολάκη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Επανεκκίνηση της διαδικασίας και νέα υποβολή υποψηφιότητας για τη θέση Προέδρου του Εποπτικού Συμβουλίου της Εθνικής Αρχής Ιατρικώς Υποβοηθούμενης Αναπαραγωγής».

3. Η με αριθμό 513/2-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Χαλκιδικής του Κινήματος Αλλαγής κ. Απόστολου Πάνα προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Καταβολή των αποζημιώσεων στις επιχειρήσεις της Χαλκιδικής που επλήγησαν από τη θεομηνία της 10ης Ιουλίου του 2019».

4. Η με αριθμό 530/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γιάννη Δελή προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Επαγγελματικές Σχολές του Οργανισμού Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ)».

5. Η με αριθμό 515/4-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Επικρατείας της Ελληνικής Λύσης κ. Βασιλείου Βιλιάρδου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Αποκλεισμός από ρύθμιση εκατόν είκοσι δόσεων για οφειλές σε Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ)».

6. Η με αριθμό 512/1-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα Αρσένη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Αττικό Νοσοκομείο, Χαϊδαρίου. Ο κορεσμός των ΜΕΘ αποκλείει πλέον ασθενείς από τη διάσωση».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 517/4-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Β' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λέσβου της Νέας Δημοκρατίας κ. Χαράλαμπου Αθανασίου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Ζητήματα που ανακύπτουν στον Νομό Λέσβου και όχι μόνο από την ανάρτηση των δασικών χαρτών».

2. Η με αριθμό 520/5-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ροδόπης του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Δημητρίου (Τάκη) Χαρίτου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Στήριξη της καπνοκαλλιέργειας στη Θράκη λόγω της πανδημίας και των χαμηλών τιμών».

3. Η με αριθμό 516/4-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Χαλκιδικής του Κινήματος Αλλαγής κ. Απόστολου Πάνα προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Κατασκευή φράγματος Νέας Τρίγλιας».

4. Η με αριθμό 531/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του ΣΤ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Τα προβλήματα των σεισμόπληκτων στην Περιφερειακή Ενότητα (ΠΕ) Λάρισας και Περιφερειακή Ενότητα (ΠΕ) Τρικάλων».

5. Η με αριθμό 518/4-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Σερρών της Ελληνικής Λύσης κ. Κωνσταντίνου Μπούμπα προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Αδιάθετη τεράστια ποσότητα πατάτας στην Άνω Βροντού Σερρών».

6. Η με αριθμό 522/6-3-2021 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Α' Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Αγγελικής Αδαμοπούλου προς τον Υφυπουργό στον Πρωθυπουργό κ. Θεόδωρο Λιβάνιο, με θέμα: «Σοβαρά ζητήματα σχετικά με ραδιοσταθμούς και άσκηση αρμοδιοτήτων του Εθνικού Συμβουλίου Ραδιοτηλεόρασης (ΕΣΡ)».

7. Η με αριθμό 521/5-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Εύβοιας του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Μιλτιάδη Χατζηγιαννάκη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Κρίσιμα προβλήματα εν όψει της έναρξης των αιτήσεων για ρύθμιση οφειλών προς Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) Α' Βαθμού».

8. Η με αριθμό 523/7-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Επικρατείας του Κινήματος Αλλαγής κ. Γεώργιου Καμίνη προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, με θέμα: «Υποβάθμιση του σωφρονιστικού προσωπικού και της Υπηρεσίας Εξωτερικής Φρούρησης των Καταστημάτων Κράτησης - Κίνδυνος για την ομαλή λειτουργία των υπηρεσιών και ανάγκη άμεσης ενίσχυσης».

9. Η με αριθμό 533/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χρήστου Κατσώτη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Μέτρα στήριξης για τους διπλωματούχους ξεναγούς».

10. Η με αριθμό 527/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα Αρσένη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Παραχώρηση ή ενοικίαση του παλιού αμαξοστασίου του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) στον Δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερού;».

11. Η με αριθμό 532/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λάρισας του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Βασιλείου Κόκκαλη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Καταπολέμηση του φαινομένου της ερημοποίησης και των συνεπειών της».

12. Η με αριθμό 524/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Βοιωτίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Γεώργιου Μουλκιώτη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Αδικαιολόγητη καθυστέρηση εφαρμογής του ν.4670/2020 για τους άνω των τριάντα ετών ασφάλισης συνταξιούχους».

13. Η με αριθμό 534/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β' Πειραιώς του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Διαμάντως Μανωλάκου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Ανάγκη στήριξης των καλλιεργητών οινοποιήσιμων σταφυλιών και των μικρών και συνεταιριστικών οινοποιείων που πλήττονται από τις συνέπειες της πανδημίας».

14. Η με αριθμό 528/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα Αρσένη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Αποκλεισμός ενηλίκων ΑΜΕΑ από τις ειδικές θεραπείες».

15. Η με αριθμό 536/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Βοιωτίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Γεώργιου Μουλκιώτη προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, με θέμα: «Επιτακτική η επαρκής προστασία κρατουμένων και υπαλλήλων φυλακών της χώρας».

16. Η με αριθμό 535/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Μανώλη Συντυχάκη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Τα αναγκαία έργα διαχείρισης υδάτων στον Νομό Χανίων».

17. Η με αριθμό 540/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα Αρσένη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Αρκούδα: κυβερνητικό πλήγμα στην προστασία της, η κατάργηση της Δράσης 4.4.1».

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

1. Η με αριθμό 3441/21-1-2021 ερώτηση της Βουλευτού Καβάλας του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Σουλτάνας (Τάνιας) Ελευθεριάδου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Χαρακτηρισμός των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο εργοστάσιο Λιπασματοβιομηχανίας Νέας Καρβάλης Καβάλας ως συνυπεύθυνων».

2. Η με αριθμό 3669/29-1-2021 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασίλειου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Προγραμματισμός εμβολιασμών κατά του COVID-19 στους τέσσερις νομούς της Κρήτης».

3. Η με αριθμό 3697/29-1-2021 Ερώτηση της Βουλευτού Καβάλας του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Σουλτάνας (Τάνιας) Ελευθεριάδου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Καταχρηστική χρήση σύμβασης ορισμένου χρόνου (Άρθρο 8 παράγραφος 3 ν.2112/1920 - προστασία έναντι της κατάχρησης που προκύπτει από την αδικαιολόγητη - άνευ αντικειμενικού λόγου - χρήση συμβάσεων ορισμένου χρόνου) από την εργοδοσία του εργοστασίου Λιπασμάτων Καβάλας».

4. Η με αριθμό 3564/26-1-2021 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασίλειου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Επίλυση προβλημάτων που προκαλούνται στην Κοινότητα Αρχαγγέλου του Δήμου Μινώα Πεδιάδας από την κατασκευή του νέου αυτοκινητοδρόμου για το αεροδρόμιο».

5. Η με αριθμό 3604/27-1-2021 ερώτηση του Βουλευτή Εύβοιας του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Ευάγγελου Αποστόλου προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Το Νοσοκομείο Χαλκίδας αντιμετωπίζει τεράστιο πρόβλημα στελέχωσης σε ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας τονίζω ότι την Παρασκευή 12 Μαρτίου 2021 θα υπάρχει η "Ώρα του Πρωθυπουργού" σύμφωνα με το άρθρο 129 παράγραφοι 2 και 3 και το άρθρο 132 παράγραφος 1 του Κανονισμού της Βουλής, που θα είναι επίκαιρη ερώτηση του κ. Αλέξη Τσίπρα προς τον Πρωθυπουργό.

Προχωρούμε τώρα στο σημερινό δελτίο επικαίρων ερωτήσεων.

Με βάση και το έγγραφο που έχει αποστείλει ο Γραμματέας του Υπουργικού Συμβουλίου θα συζητηθεί μόνο μία επίκαιρη ερώτηση στην οποία θα απαντήσει ο Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Ευάγγελος Συρίγος.

Θα συζητηθεί, λοιπόν, η πρώτη με αριθμό 529/8-3-2021 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Γεωργίου Βαρεμένου προς τον Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων με θέμα: «Άμεσος κίνδυνος συρρίκνωσης και τελικά κατάργησης των πανεπιστημιακών τμημάτων του Νομού Αιτωλοακαρνανίας.

Κύριε Βαρεμένε, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ: Κύριε Υφυπουργέ, πιθανόν επειδή είστε ακαδημαϊκός να έχετε υπ' όψιν σας την περιπέτεια, τα βάσανα, θα έλεγα, των πανεπιστημιακών τμημάτων στην Αιτωλοακαρνανία.

Θα θυμάστε ότι είχε ανακοινωθεί η ίδρυση -και λειτούργησε- αυτόνομου Πανεπιστημίου Δυτικής Ελλάδας. Έρχεται μια νύχτα σκοτεινή ο κ. Αρβανιτόπουλος και βγάζει όχι από το κεφάλι του Δία, από το κεφάλι του ή δεν ξέρω από ποιον εγκέφαλο το σχέδιο «ΑΘΗΝΑ», το οποίο καταργεί την αυτονομία του πανεπιστημίου, καταργεί το πανεπιστήμιο δηλαδή, αφήνει κάποια τμήματα, των οποίων η περιπέτεια μόλις είχε αρχίσει: μια τεράστια διελκυστίνδα με το Πανεπιστήμιο Πατρών, που ήθελε τα τμήματα στην Πάτρα. Είπαμε ότι αν δεν τα θέλει το Πανεπιστήμιο Πατρών ότι υπάρχουν και άλλες λύσεις. Εν πάση περιπτώσει, καταλήξαμε με τον νόμο Γαβρόγλου στην ίδρυση μιας γεωπονικής σχολής, που να είναι συνδεδεμένη για τις ανάγκες τις παραγωγικές, τις οικονομικές, τις κοινωνικές, αν θέλετε, της περιφέρειας.

Θα μπορούσατε να έρθετε και να μας πείτε: «Ξέρετε, ο νόμος αυτός επιδέχεται βελτίωσης. Θέλουμε, για παράδειγμα, την επανίδρυση του τμήματος περιβάλλοντος και νέων τεχνολογιών που ζητούν κάτω». Ή να μας πείτε: «Θέλουμε αυτόνομο πανεπιστήμιο, όπως ζητούν αυτοδιοικητικοί παράγοντες, αλλά και Βουλευτές». Να σημειώσω ότι αυτοί οι Βουλευτές τότε είχαν υπερψηφίσει την απόφαση του κ. Αρβανιτόπουλου.

Εσείς όμως έρχεστε και θεσπίζετε την ελάχιστη βάση γνωρίζοντας ότι με αυτόν τον τρόπο τα πανεπιστημιακά τμήματα στην Αιτωλοακαρνανία θα μείνουν χωρίς φοιτητές. Αυτό επιθυμείτε; Πείτε το καθαρά. Δεν θέλετε περιφερειακά ανώτατα ιδρύματα; Πείτε το καθαρά. Δεν πρόκειται να παρουσιαστεί ένας θάνατος, μια εκτέλεση κάποιων τμημάτων ως φυσικός θάνατος.

Έρχεται τώρα το Πανεπιστήμιο Πατρών με ένα σχέδιο στρατηγικού σχεδιασμού, του οποίου αποτέλεσμα θα είναι από τα τέσσερα τμήματα τα πανεπιστημιακά στο Αγρίνιο να μείνει ένα και άλλο ένα, λέει, το 2023 - 2024, σε εκείνες τις καλένδες, και τρία -διαφορετικά βέβαια- τμήματα στο Μεσολόγγι. Πείτε το, λοιπόν, καθαρά γιατί εδώ έχουμε ένα θέατρο του παραλόγου. Έρχεται ο κ. Λιβανός και λέει «θέλω αυτά, αυτά και αυτά τα τμήματα τα πανεπιστημιακά». Λένε αυτοδιοικητικοί παράγοντες που πρόσκεινται στη Νέα Δημοκρατία «θέλω αυτό το πανεπιστήμιο» και έρχεστε εσείς και οδηγείτε το πανεπιστήμιο σε μαρασμό και σε θάνατο. Παρακαλώ την απάντησή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (ΑΓΓΕΛΟΣ) ΣΥΡΙΓΟΣ (Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων): Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, κατ' αρχάς πρέπει να ομολογήσω ότι χαίρομαι που σας βλέπω. Έχω καιρό να σας δω.

Ως προς το θέμα που θέτετε, προς το παρόν δεν έχει περιέλθει σε μας η συνολική πρόταση του στρατηγικού σχεδιασμού του Πανεπιστημίου Πατρών επισήμως. Την ξέρουμε, όμως, την έχουμε διαβάσει, έχει δημοσιευθεί στον Τύπο. Η πρόταση έχει ετοιμαστεί και έχει παρουσιαστεί πριν υιοθετηθεί η ελάχιστη βάση εισαγωγής με τον νόμο. Επομένως δεν σχετίζεται το ένα με το άλλο.

Υπάρχει μία αδήριτη πραγματικότητα. Μίλησα και σε προηγούμενη ερώτηση που κατατέθηκε την προηγούμενη εβδομάδα. Είμαι σίγουρος ότι θα καταλάβετε. Έχουμε τρομερό πρόβλημα υπογεννητικότητας στη χώρα. Η υπογεννητικότητα κτυπάει τα πανεπιστήμιά μας. Το 2000 -πριν από είκοσι ένα χρόνια- είχαμε εκατόν εξήντα πέντε χιλιάδες υποψηφίους. Φέτος υπολογίζουμε ότι θα έχουμε εκατό χιλιάδες υποψηφίους περίπου. Οι θέσεις το 2000 και σήμερα είναι οι ίδιες. Υπολογίζουμε ότι το 2028 - 2029 θα έχουμε ογδόντα πέντε με ογδόντα επτά χιλιάδες υποψηφίους για εβδομήντα πέντε χιλιάδες θέσεις. Τι σημαίνει αυτό, αγαπητέ κύριε συνάδελφε; Σημαίνει ότι όσοι τελειώνουν το σχολείο θα πάνε στο πανεπιστήμιο. Έχουμε φτιάξει δηλαδή μία χώρα η οποία έχει μονόδρομο το πανεπιστήμιο και η υπογεννητικότητα κατεβάζει εκ των πραγμάτων το μαθησιακό επίπεδο εκείνων οι οποίοι φοιτούν στα πανεπιστήμια, γιατί άλλο να έχεις να επιλέξεις εβδομήντα πέντε χιλιάδες από εκατόν εξήντα χιλιάδες και άλλο να έχεις να επιλέξεις εβδομήντα πέντε χιλιάδες από εκατό χιλιάδες άτομα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να υπάρχουν ελάχιστοι πλέον υποψήφιοι υψηλού επιπέδου για τέτοια τμήματα.

Αυτά τα τμήματα, λοιπόν, στα οποία αναφερθήκατε έχουν πολύ χαμηλή βάση εισαγωγής. Η πολύ χαμηλή βάση εισαγωγής οδηγεί στο ότι δεν έχουν τη δυνατότητα να παρακολουθήσουν και γι' αυτό έχουν και πολύ χαμηλούς ρυθμούς αποφοίτησης. Η αποφοίτηση από αυτά τα τμήματα είναι εξαιρετικά χαμηλή.

Ειδικότερα, στο συγκεκριμένο θέμα, αν και θα επανέλθω στη δευτερολογία μου και θα πω περισσότερα για το συγκεκριμένο θέμα του Πανεπιστημίου Πατρών, εκείνο που πρέπει να έχουμε ως μεγάλη εικόνα είναι ότι βλέπω μία πρόταση η οποία προσπαθεί να κρατήσει σε βάθος χρόνου τμήματα τα οποία θα επιβιώσουν. Θα επανέλθω όμως στη δευτερολογία μου να εξηγήσω πώς αντιλαμβάνομαι σημεία της προτάσεως την οποία, επαναλαμβάνω, επισήμως δεν έχουμε πάρει ακόμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Βαρεμένε, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ: Κύριε Υφυπουργέ, κατ' αρχάς να σας ευχηθώ και εγώ ετεροχρονισμένα καλή επιτυχία, παρά το γεγονός -λυπάμαι να το πω- ότι όχι με δική σας ευθύνη ενδεχομένως βρήκατε μία κατάσταση και δεν βλέπω να την αμφισβητείτε.

Και επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, να πω ότι αυτά που είπατε

-σας το λέω με θλίψη- ήχησαν όχι μόνο στα δικά μου αφτιά, αλλά και στα αφτιά των πολιτών της Αιτωλοακαρνανίας ως ένα μνημόσυνο για τα τμήματα. Ειλικρινά σάς το λέω. Κάνετε μνημόσυνο; Γιατί το λέω αυτό; Μιλάτε για την υπογεννητικότητα και λέτε ότι η πρόταση του Πανεπιστημίου Πατρών διατυπώθηκε πριν από την απόφαση για την ελάχιστη βάση. Να το δεχθώ ότι έγινε αυτό.

Η συνέπεια, όμως, ποια είναι; Έρχεστε με την ελάχιστη βάση και επιτείνετε τις δυσμενείς συνέπειες της υπογεννητικότητας. Έρχεστε, δηλαδή, και κάνετε την υπογεννητικότητα στο τετράγωνο ως προς τις συνέπειες και μάλιστα, με έναν δισταγμό. Πού να βρείτε και το θάρρος εδώ που τα λέμε, να πείτε «Ξέρετε, ναι, αυτή είναι η πρόταση του Πανεπιστημίου Πατρών και θέλει να ενισχύσει το μέλλον των τμημάτων».

Δεν ισχύει κάτι τέτοιο, κύριε Υπουργέ. Δυστυχώς συνάγω από την απάντησή σας ότι έρχεστε να βάλετε όχι ένα μικρό λιθαράκι, αλλά μια μεγάλη πέτρα πάνω στον ενταφιασμό, τον μαρασμό, σίγουρα, που οδηγεί προοπτικά στον ενταφιασμό των τμημάτων. Αναλογιστήκατε τις συνέπειες;

Μιλάτε για φοιτητές υψηλού επιπέδου. Να σας ρωτήσω κάτι, κύριε Υπουργέ; Στα ιδιωτικά ΙΕΚ, τα οποία εξισώνετε με τα κρατικά πανεπιστήμια, τρέχουν όλοι όσοι είναι υψηλού επιπέδου ή υψηλού εισοδήματος ή, εν πάση περιπτώσει, ανεκτού για αυτές τις απαιτήσεις εισοδήματος;

Έρχεστε, λοιπόν, σήμερα, δυστυχώς, επαναλαμβάνω, να επισφραγίσετε μια πορεία φθοράς, μαρασμού, εξουθένωσης και τελικά, εξουδετέρωσης των πανεπιστημιακών τμημάτων στην Αιτωλοακαρνανία, που ξεκίνησε από το αλήστου μνήμης σχέδιο «ΑΘΗΝΑ» του κ. Αρβανιτόπουλου και καταλήγει εκεί, που εσείς προφανώς, κύριε Υπουργέ, δεν θέλετε την περιφερειακή ανώτατη εκπαίδευση. Δεν τη θέλετε.

Να σας πω, όμως, κάτι; Πέραν του ότι θα έπρεπε να το πείτε προεκλογικά, πρέπει μπροστά στον λαό όχι μόνο της Αιτωλοακαρνανίας αλλά και γενικότερα στις περιοχές που διαθέτουν περιφερειακά τμήματα, να εξηγήσετε γιατί τα οδηγείτε εκεί, και μάλιστα, σε μια εποχή όπου επικρατούν οι συνέργειες μεταξύ πανεπιστημίων διαφόρων χωρών, όχι μεταξύ πανεπιστημιακών τμημάτων στην ίδια περιοχή. Αυτή είναι η παγκόσμια τάση και εσείς βρίσκεστε σε αντίθεση με αυτή την τάση και σε αντίθεση με τις καλές πρακτικές που ισχύουν σε άλλες χώρες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ελάτε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (ΑΓΓΕΛΟΣ) ΣΥΡΙΓΟΣ (Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος, στο Πανεπιστήμιο Πατρών έχουμε αυτή τη στιγμή έξι τμήματα που σχετίζονται με Γεωπονία. Έχουμε Τμήμα Ζωικής Παραγωγής και Υδατοκαλλιέργειας στο Μεσολόγγι, Βιοσυστημάτων και Γεωργικής Μηχανικής πάλι στο Μεσολόγγι, Τεχνολογίας Τροφίμων και Γεωργικής Βιοτεχνολογίας στο Αγρίνιο, Φυτικής Παραγωγής στο Μεσολόγγι και Γεωπονίας στην Αμαλιάδα. Είναι τα γεωπονικά τμήματα του Πανεπιστημίου Πατρών. Μία περιφέρεια, λοιπόν, εξακοσίων πενήντα χιλιάδων ατόμων έχει έξι γεωπονικά τμήματα. Η υπερβολή είναι χαρακτηριστική. Δεν υπάρχει κόσμος να μπορέσει να φοιτήσει σε όλα αυτά τα τμήματα. Ένα από αυτά τα τμήματα στο Αγρίνιο είναι σε αναστολή.

Εκείνο το οποίο γίνεται στην προκειμένη περίπτωση είναι ότι έρχεται μία πρόταση η οποία ανασυστήνει τα τμήματα. Από όσα έχω διαβάσει, θα υπάρχουν δύο τμήματα στο Μεσολόγγι, αλιείας και υδατοκαλλιεργειών, πράγμα λογικό λόγω της λιμνοθάλασσας, και γεωπονίας, που είναι, επίσης, λογικό λόγω του ότι έχει ένα πολύ μεγάλο αγρόκτημα οκτακοσίων στρεμμάτων του πανεπιστημίου εκεί πέρα. Και θα υπάρχουν δύο τμήματα Διατροφής και Τεχνολογίας Τροφίμων και Αγροτικών Πόρων και Περιβάλλοντος στο Αγρίνιο. Αυτά τα τμήματα, έτσι όπως είναι φτιαγμένα, βλέπω να έχουν προοπτική στον χρόνο. Τι σημαίνει αυτό; Κανένας δεν θέλει τμήματα τα οποία δεν θα έχουν φοιτητές ή θα έχουν φοιτητές οι οποίοι δεν θα τελειώνουν ποτέ και στο τέλος, δεν θα παρακολουθούν. Η πρόταση, λοιπόν, που κατατίθεται, εξ όσων βλέπω, δείχνει να κρατάει στον χρόνο. Όταν θα μας περιέλθει, θα συζητήσουμε με το Πανεπιστήμιο Πατρών επιμέρους λεπτομέρειες.

Τώρα να πω κάτι ευρύτερο για την Αιτωλοακαρνανία. Είναι κατ' εξοχήν αγροτικός νομός. Παρένθεση ως προς το θέμα της Ηλείας: Θα ξαναδούμε προσεκτικά τι γίνεται με την Αμαλιάδα, διότι είναι, επίσης, μία αγροτική περιοχή. Ως προς το θέμα της Αιτωλοακαρνανίας, είναι γεγονός ότι είναι από τους πλέον αγροτικούς νομούς της χώρας. Ένα μεγάλο τμήμα της αγροτικής παραγωγής βγαίνει από εκεί. Επομένως χρειάζεται τμήματα γεωπονίας. Δεν χρειάζεται, όμως, πολλά τμήματα γεωπονίας. Χρειάζεται τμήματα τα οποία θα μπορούν να αντέξουν στον χρόνο.

Αναφερθήκατε στα ΙΕΚ προηγουμένως. Τα ΙΕΚ δεν δίνουν πανεπιστημιακού επιπέδου τίτλους. Εμείς προσπαθούμε να κάνουμε τα ΙΕΚ ισότιμα με τα πανεπιστήμια στη ρητορική που ακούω. Δεν υπάρχει καμμία σχέση μεταξύ του τίτλου που δίνει το ΙΕΚ και του τίτλου που δίνει ένα πανεπιστήμιο.

Και ένα τελευταίο ερώτημα. Είστε πρακτικός άνθρωπος. Χρειάζεται η Ελλάδα ανθρώπους που είναι επιστήμονες γεωπόνοι και χρειάζεται, επίσης, δίπλα στους επιστήμονες γεωπόνους και ανθρώπους οι οποίοι να ξέρουν, να έχουν ειδικές, εξειδικευμένες γνώσεις, για να μπορούν να δουλεύουν τον κάμπο, να δουλεύουν τον αγρό, να ασχολούνται με την κτηνοτροφία; Χρειαζόμαστε και τα δύο.

Η μεταρρύθμιση Γαβρόγλου εκείνο το οποίο έκανε ήταν ότι έφτιαξε ένα τεράστιο κεφάλι επιστημονικό χωρίς χέρια από κάτω. Δεν υπάρχουν πλέον, έτσι όπως έχουμε φτιάξει το σύστημά μας, εξειδικευμένοι άνθρωποι οι οποίοι μπορούν να δουλέψουν τον κάμπο υπό τις οδηγίες επιστημόνων γεωπόνων. Είμαστε όλοι επιστήμονες. Έχουμε είκοσι τρία τμήματα γεωπονίας ή συναφή στη χώρα. Είκοσι τρία τμήματα! Έχουμε φτάσει σε σημείο, εάν όλοι αυτοί τελείωναν κάθε χρόνο, σε δέκα χρόνια να έχουμε περισσότερους γεωπόνους από ό,τι νέους αγρότες.

Είναι πραγματικότητα, δυστυχώς, αυτά τα πράγματα. Πρέπει να έχουμε αίσθηση του πληθυσμού μας. Πρέπει να έχουμε αίσθηση των αναγκών μας. Δεν μπορούμε να κάνουμε ένα τεράστιο επιστημονικό κεφάλι και να μην έχει χέρια από κάτω. Ποιος θα εφαρμόσει όλα αυτά τα πράγματα;

Παρακολουθούμε το θέμα του Νομού Αιτωλοακαρνανίας με πολύ μεγάλη προσοχή. Επαναλαμβάνω ότι, έτσι όπως βλέπω την πρόταση, που δεν μας έχει έρθει ακόμη επισήμως, δείχνει να στηρίζεται σε βάθος χρόνου. Η υπάρχουσα κατάσταση σε λίγο καιρό, σε ένα-δύο χρόνια θα έχει σοβαρότατα προβλήματα, διότι δεν θα έχει φοιτητές να παρακολουθήσουν. Και πιστεύω ότι και με την βοήθεια των τοπικών αρχών και ημών των Βουλευτών της περιοχής θα μπορέσουμε να φτιάξουμε στο Πανεπιστήμιο Πατρών, στον Νομό Αιτωλοακαρνανίας τμήματα, για τα οποία θα μπορούμε και σε δέκα, δεκαπέντε, είκοσι χρόνια να λέμε με υπερηφάνεια ότι βγάζουν ανθρώπους που μπορούν να καθοδηγήσουν τους αγρότες στη γεωπονία.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων και θα εισέλθουμε σε λίγο στην ημερήσια διάταξη της νομοθετικής εργασίας.

Στο σημείο αυτό θα κάνουμε πέντε λεπτά διακοπή, ώστε να μαζευτούν όλοι οι παράγοντες -Κυβέρνηση, εισηγητές, Κοινοβουλευτικοί- για να αρχίσουμε. Η ώρα είναι 10.15'. Παρακαλώ οι Γραμματείες των Κοινοβουλευτικών Ομάδων να ειδοποιήσουν όσους είναι εντός Βουλής να έρθουν στις 10.20'.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζεται η συνεδρίαση.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα την υπ' αριθμόν 1782 από 9-3-2021 πρόταση που κατέθεσαν τριάντα Βουλευτές της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας για τη σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής προς διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατά του πρώην Υπουργού Επικρατείας από 23-9-2015 έως 5-11-2016 και εν συνεχεία Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης έως τις 9-7-2019 Νικολάου Παππά, σύμφωνα με το άρθρο 86 παράγραφος 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 του Κανονισμού της Βουλής και το

άρθρο 5 του ν.3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών», όπως ισχύουν, σχετικά με τη διερεύνηση τυχόν αδικημάτων που έχουν τελεστεί κατά την άσκηση των καθηκόντων του.

Η πρόταση, θα τυπωθεί, θα διανεμηθεί στους Βουλευτές, θα εγγραφεί σε ειδική ημερήσια διάταξη, όπως ορίζει ο Κανονισμός της Βουλής και θα καταχωριστεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης.

(Η προαναφερθείσα πρόταση καταχωρίζεται στα Πρακτικά και έχει ως εξής:

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ.Πρωτ.: 1782
Ημερομ. 09/03/2021

Αθήνα, 09 Μαρτίου 2021

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

ΘΕΜΑ: Πρόταση σύστασης Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατά το αρ. 86 παρ. 3 του Συντάγματος, το αρ. 153 επ. του ΚτΒ και του αρ. 5 του Ν. 3126/03 περί της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών».

Με βάση τα αναφερόμενα στο υπ. αριθμ. 959/29.01.21 έγγραφο της Αντιεισαγγελέως του Αρείου Πάγου, υποβληθέν δια του υπ. αριθμ. 2759οικ/02.02.21 εγγράφου του Υφυπουργού Δικαιοσύνης διαβιβάστηκε σύμφωνα με τα αρ. 86 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος, 153 ΚτΒ και 1 και 4 του Ν. 3126/03 Περί Ευθύνης Υπουργών στη Βουλή, χωρίς αξιολόγηση, φάκελος δικογραφίας με ΑΒΜ Ε 2020/2721 που αφορά στον κ. Νικόλαο Παππά του Στυλιανού, πρώην Υπουργό Επικρατείας από 23.09.15 έως 05.11.16 και εν συνεχεία Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης έως τις 09.07.19.

Η δικογραφία σχηματίστηκε κατ' αρχάς με βάση την από 06/07/20 έγκληση της ΑΕ Τοξότης κατά νομίμων εκπροσώπων της εταιρείας CCC - CONSOLIDATED CONTRACTORS GROUP SAL αναφορικώς με δική τους δικαστική αντιδικία και τυχόν ποινικά αδικήματα που έχουν προκύψει από τη διεκδίκηση ποσού 3.000.000 ευρώ κατά της Τοξότης ΑΕ.

Από την επισκόπηση, ωστόσο, των πραγματικών γεγονότων που αναφέρονται στην έγκληση και τα υπομνήματα που τη συνοδεύουν, τις μαρτυρικές καταθέσεις, τα μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου μεταξύ εκπροσώπων των δύο εταιρειών και το υπόλοιπο αποδεικτικό υλικό προκύπτουν σοβαρές ενδείξεις για τη τέλεση από μέρους του τέως υπουργού κ. Παππά αξιοποίνων πράξεων.

Σύμφωνα με την έγκληση και τα υπομνήματα που είναι τμήμα της υπό διερεύνησης δικογραφίας καταγγέλλονται τα ακόλουθα:

Ο κ. Νίκος Παππάς υπό τη ιδιότητα του ως Υπουργός, αρμόδιος για το διαγωνισμό για τις τηλεοπτικές άδειες το 2016 ζήτησε από τον κ. Χρήστο Καλογρίτσα να συμμετάσχει στον διαγωνισμό ως «μπροστινός», προκειμένου να λάβει άδεια τηλεοπτικού σταθμού, που θα ελεγχόταν από το κόμμα του ΣΥΡΙΖΑ και θα υπηρετούσε την πολιτική του. Δηλαδή του ζητήθηκε να αποκτήσει κανάλι, το οποίο όμως ουσιαστικά θα ελεγχόταν όχι από τον

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ίδιο αλλά από το κόμμα του ΣΥΡΙΖΑ που θα αντλούσε και όλο το όφελος από αυτό έχοντας αφανώς δικό του τηλεοπτικό μέσο για την προαγωγή των δικών του πολιτικών θέσεων και την αποδόμηση των θέσεων των πολιτικών του αντιπάλων.

Δεδομένου ότι ο κ. Καλογρίτσας δεν διέθετε το ποσό της συμμετοχής, πράγμα που γνώριζε ο κ. Παππάς, παραβιάζοντας τους όρους του διαγωνισμού και τα καθήκοντα του με τη μεσολάβηση του, ζητήθηκε από εκπροσώπους της εταιρείας CCC να συμμετάσχει η εταιρεία τους στο εγχείρημα δίνοντας αρχικά το ποσό των 3.000.000 ευρώ στον κ. Καλογρίτσα για την έκδοση της εγγυητικής επιστολής ισόποσης αξίας για τη συμμετοχή του στον διαγωνισμό. Από την ανταλλαγή μηνυμάτων μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου μεταξύ των εκπροσώπων των δύο εταιρειών προκύπτει με σαφήνεια ότι το ποσό των 3.000.000 ευρώ δόθηκε για τον σκοπό αυτό και απλά η CCC, επειδή δεν μπορούσε να τα παραδώσει με άλλη νόμιμη αιτία, επέλεξε ως διαδικασία τη σύναψη σύμβασης υπεργολαβίας, που καταγγέλλεται ως εικονική, με βάση την οποία εκταμιεύτηκε, λίγο πριν την έκδοση της εγγυητικής επιστολής, το ποσό των 3.000.000 ευρώ στον κ. Καλογρίτσα.

Στην ανταλλαγή των μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, πέρα από την πλήρη γνώση όσων επικοινωνούν για την πορεία του ποσού των 3.000.000 ευρώ, γίνεται σαφής αναφορά στο White House (Λευκός Οίκος), παραπέμποντας στην τότε Ελληνική Κυβέρνηση, στην White Porscha, που παραπέμπει σε πρόσωπο που σχετίζεται με την τότε κυβέρνηση και τις επαφές της κυβέρνησης με ανθρώπους στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και σε αριθμό λογαριασμού στην Κύπρο, αναφορικώς με αυτά τα ποσά, η μεταφορά των οποίων έπρεπε να μην αφήσει στίγμα. Από την μηνυτήρια αναφορά και τις καταθέσεις υποδεικνύεται ο Νίκος Παππάς ως κυβερνητικό πρόσωπο που κινούσε όλη τη διαδικασία.

Εν συνεχεία, καταγγέλλεται ότι, μετά τις αποκαλύψεις που έγιναν σχετικά με τη διαδικασία τηλεοπτικών αδειών από την αντιπολίτευση και ενδιαφερόμενους, η CCC υπαναχώρησε από το εγχείρημα και η εγγυητική κατέπεσε. Μετά την ακύρωση του διαγωνισμού των τηλεοπτικών αδειών και παρά την κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής επεστράφη το ποσό των 3.000.000 ευρώ στην εταιρεία συμφερόντων του κ. Καλογρίτσα. Καταγγέλλεται ότι με εντολή του κ. Παππά το ποσό αυτό δόθηκε για να εκδοθεί η φιλοκυβερνητική τότε εφημερίδα Documento από την οικογένεια Καλογρίτσα με διευθυντή έκδοσης τον κ. Βαξεβάνη και τελικά με εντολή του κ. Παππά ζητήθηκε να αποχωρήσει από το εκδοτικό εγχείρημα η οικογένεια του κ. Καλογρίτσα και το σύνολο της εφημερίδας να μεταφερθεί στον κ. Βαξεβάνη. Πράγματι, με τη δημιουργία άλλης εταιρείας από τον κ. Βαξεβάνη πλέον η εφημερίδα Documento που εκδόθηκε αρχικά από την οικογένεια Καλογρίτσα εκδίδεται πλέον από τον κ. Βαξεβάνη, χωρίς να προκύπτει από τα στοιχεία της δικογραφίας ότι ο κ. Βαξεβάνης κατέβαλε οποιοδήποτε τίμημα ή αντάλλαγμα στην οικογένεια Καλογρίτσα για να κυκλοφορεί πλέον αυτός εφημερίδα με τίτλο Documento και να έχει το ενεργητικό αυτής.

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Επομένως καταγγέλλονται και εισφέρονται στοιχεία που αποτελούν, τουλάχιστον, επαρκείς ενδείξεις ότι ο κ. Παππάς, αξιοποιώντας τη θέση του ως Υπουργός αρμόδιος για την εποπτεία των μέσων μαζικής επικοινωνίας και ειδικότερα για τη διενέργεια του διαγωνισμού για τις τηλεοπτικές άδειες εθνικής εμβέλειας, ζήτησε να μεταφερθούν 3.000.000 ευρώ από την CCC στον κ. Καλογρίτσα προκειμένου να δημιουργηθεί κανάλι που θα φαινόταν ως τύποις ιδιοκτήτης ο κ. Καλογρίτσας και στην πραγματικότητα θα ελεγχόταν απόλυτα από το κόμμα του ΣΥΡΙΖΑ.

Η παράβαση των καθηκόντων του κ. Παππά και οι παράνομες ενέργειες και παραλήψεις του έγκεινται τουλάχιστον στο γεγονός ότι, ενώ γνώριζε ότι ο κ. Καλογρίτσας δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις να συμμετάσχει στο διαγωνισμό, καθώς δεν είχε τα χρήματα και το πόθεν έσχες, που απαιτούνταν, επιχείρησε να διασφαλίσει, αλλά και διασφάλισε την παράνομη συμμετοχή του κ. Καλογρίτσα ζητώντας από τρίτους χρήματα, παραβιάζοντας έτσι τους όρους του διαγωνισμού και εν τέλει αποσκοπώντας στο να λάβει κανάλι ο κ. Καλογρίτσας, το οποίο θα ελεγχόταν από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Από αυτήν την πρώτη καταγγελλόμενη πράξη προκύπτει με σαφήνεια όφελος 3.000.000 ευρώ με εντολή του κ. Παππά για τον κ. Καλογρίτσα που θα αποκτούσε κανάλι, πρωτίστως όμως όφελος για τον ίδιο τον ΣΥΡΙΖΑ που θα αποκτούσε τηλεοπτικό μέσο που θα τον στήριζε και στην πραγματικότητα θα το ήλεγχε. Μετά την ακύρωση του διαγωνισμού προκύπτει ότι το ποσό των 3.000.000 ευρώ χρησιμοποιήθηκε για να δημιουργηθεί η εφημερίδα Documento και επομένως αποτυπώθηκε το όφελος της παράνομης αυτής πράξης με την δημιουργία μίας εφημερίδας, η οποία μάλιστα καταγγέλλεται ότι με εντολή πάλι του κ. Παππά πέρασε με το σύνολο του ενεργητικού της στον κ. Βαξεβάνη, ο οποίος και τελικώς καταγγέλλεται ότι καρπώνεται και ο ίδιος όφελος αποκτώντας ένα μέσο, στο οποίο εισέρευσαν χρήματα από εγκληματική δραστηριότητα χωρίς να αποδώσει τίμημα ή το αντίστοιχο τίμημα. Κατά λογική ακολουθία, η εφημερίδα Documento υποστήριζε και εξακολουθεί να υποστηρίζει με ιδιαίτερη έμφαση τις πολιτικές θέσεις του ΣΥΡΙΖΑ.

Δηλαδή περιγράφονται πράξεις, όπως θα αναλυθούν και κατωτέρω που δημιούργησαν όφελος τόσο άμεσα οικονομικό, ήτοι 3.000.000 ευρώ αλλά και έμμεσα πολιτικό ήτοι την προσπάθεια δημιουργίας τηλεοπτικού σταθμού και εν συνεχεία τη δημιουργία εφημερίδας.

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Αξίζει να σημειωθεί ότι ως η Νέα Δημοκρατία είχε καταγγείλει ότι η εταιρεία του κ. Καλογρίτσα:
Συμμετείχε ΠΑΡΑΝΟΜΑ στο διαγωνισμό με εκπρόθεσμη εγγυητική επιστολή.
Συμμετείχε ΠΑΡΑΝΟΜΑ στο διαγωνισμό, αφού από το φάκελο που είχε καταθέσει πριν ακόμη τη διεξαγωγή του διαγωνισμού, προέκυπτε ότι δεν είχε τα χρήματα για να συμμετάσχει σε έναν τέτοιο διαγωνισμό.
Ανακηρύχθηκε ΠΑΡΑΝΟΜΑ ως οριστικός υπερθεματιστής, αφού από το φάκελο που είχε καταθέσει πριν ακόμη τη διεξαγωγή του διαγωνισμού, αλλά και από τον έλεγχο που έγινε μετά τον διαγωνισμό, προέκυπτε ότι δεν είχε τα χρήματα που πρόσφερε για να πάρει την άδεια, αλλά υπήρχε αναφορά για τα περίφημα βοσκοτόπια.
Για όλα αυτά πέρα από τον κοινοβουλευτικό έλεγχο υπέβαλε η Νέα Δημοκρατία και αναφορά αξιοποίνων πράξεων και εν συνεχεία ασκήθηκε δίωξη στον κ. Κρέτσο και σε μέλη της επιτροπής διενέργειας του διαγωνισμού. Όπως αποδεικνύεται από όσα καταγγέλλονται στη δικογραφία που διαβιβάστηκε ο ΣΥΡΙΖΑ όχι μόνο επιθυμούσε να ελέγξει τις άδειες που θα δίνονταν και να λάβει άδεια ο κ. Καλογρίτσας, αλλά ο κ. Παππάς εκμεταλλευόμενος την θέση του ως υπουργός, παραβιάζοντας τα καθήκοντα του, καθώς γνώριζε ότι ο κ. Καλογρίτσας δεν είχε χρήματα και πόθεν έσχες για να συμμετάσχει στο διαγωνισμό, εν τούτοις διασφάλισε, παραβιάζοντας τα καθήκοντα του και ζητώντας χρήματα από τρίτους, τη συμμετοχή του και επιχείρησε μέσω του κ. Καλογρίτσα να φτιάξει το κανάλι για τον ΣΥΡΙΖΑ.

Χαρακτηριστικά είναι τα ακόλουθα αποδεικτικά στοιχεία:

Στην από 06.07.20 έγκληση της Τοξότης κατά της εταιρίας CCC αναφέρονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα χαρακτηριστικά που αφορούν στον κ. Παππά:

- «..... η φερόμενη σύμβαση περί "υπεργολαβίας", βάσει της οποίας επιδικάστηκε το άνω ποσό 3.000.000 ευρώ είναι εικονική και υποκρύπτει άλλη συμφωνία αφανούς εταιρείας .....προκειμένου να δικαιολογήσει έναντι των Τραπεζών και των Αρχών το ποσό των 3.000.000 ευρώ, το οποίο είχε συμφωνηθεί να καταβάλει και πράγματι κατέβαλε ως μέρος της συμμετοχής της (της CCC) στην άνω αφανή εταιρεία με εμφανή εταίρο την ανώνυμη εταιρεία «ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΔΙΜΗΡΟΣ Χ. ΚΑΛΟΓΡΙΤΣΑΣ ΤΗΛΕΟΡΑΣΗ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε.», **η οποία (αφανής εταιρεία) είχε συσταθεί το 2016 με πρωτοβουλία, υπό την εποπτεία και υπό τον συντονισμό της κατά τον οικείο χρόνο Κυβέρνησης (την οποία στην επικοινωνία τους αποκαλούσαν "White House") και ιδία του αρμόδιου Υπουργού της, κ. Νικόλαου Παππά και η οποία (αφανής εταιρεία) σκοπό είχε τη συμμετοχή της στον διενεργηθέντα το καλοκαίρι του 2016 Διεθνή Διαγωνισμό για την κατακύρωση άδειας παρόχου εκπομπών εθνικής εμβέλειας....»**

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

- «.....προκειμένου ο όμιλος της CCC να λάβει πίσω το άνω ποσό 3.000.000 ευρώ, **το οποίο είχε καταβληθεί για την άνω αιτία και είχε διατεθεί κατά τις υποδείξεις του τότε Υπουργού, κ. Νικόλαου Παππά, για την έκδοση του φιλοκυβερνητικού εντύπου Documento, ...»**

- «..... στο άνω επενδυτικό σχήμα, το οποίο είχαν συντονίσει και συμφωνήσει **προεχόντως με τον αρμόδιο Υπουργό, κ. Νίκο Παππά, καθ' υπόδειξη του οποίου άλλωστε αποφάσισε τη συμμετοχή της στο άνω επενδυτικό σχήμα και η Οικογένεια Καλογρίτσα, η οποία μέχρι τότε δεν γνώριζε, ούτε είχε και επαφή με τους αδελφούς Khoury, συμφερόντων των οποίων είναι ο Όμιλος CCC»·**

Στο από 21.09.20 υπόμνημα της, η εταιρεία επανέρχεται υποστηρίζοντας ότι και στην έγκληση της και επισημαίνοντας επιπλέον

- «Ειδικότερα, το φθινόπωρο του 2015, ο κ. Χρήστος Καλογρίτσας κλήθηκε από μία ομάδα σημαντικών στελεχών, η ευθύνη της οποίας (ομάδας) **είχε ανατεθεί στον κατά τον οικείο χρόνο Υπουργό επικρατείας κ. Νίκο Παππά,** ....., και του ζητήθηκε λόγω των στενών σχέσεων και της εμπιστοσύνης προς το πρόσωπο του και αντιστρόφως να τους «δανείσει» το αριστερό καθαρό επιχειρηματικό του όνομα και μόνο και να μπει «μπροστινός» και μόνο για τη συμμετοχή σε διαγωνισμό που θα διενεργούνταν για τηλεοπτικές άδειες, προκειμένου μέσω αυτού να καταφέρουν να λάβουν μία τηλεοπτική άδεια, την οποία θεωρούσαν απαραίτητο μέσο για την υλοποίηση της πολιτικής τους».

- **«Η εντολή τους ήταν σαφής: Ο Χρήστος Καλογρίτσας θα έβαζε το όνομα του και μόνο, ενώ αυτοί που θα εισέφεραν τα χρήματα θα είχαν την πλήρη ευθύνη, οργάνωση και εποπτεία του όλου εγχειρήματος»**

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

- «Είναι σημαντικό μάλιστα να σημειωθεί ότι στην αρχή (Φθινόπωρο 2015) τα στελέχη, **με υπεύθυνο τον Νίκο Παππά, ενημέρωσαν τον Χρήστο Καλογρίτσα ότι η απόφαση του ήταν να υλοποιήσουν το παραπάνω σχέδιο μόνοι τους. Ωστόσο κατά τον μήνα Αύγουστο του 2016, ο Νίκος Παππάς κάλεσε τον Χρήστο Καλογρίτσα και τον ενημέρωσε ότι υπήρξε μια κατά δήλωση τους ασήμαντη διαφοροποίηση, καθώς είχαν έλθει σε συμφωνία με την εταιρεία CCC.....** με σκοπό να λάβουν από κοινού την άνω τηλεοπτική άδεια, διαβεβαιώνοντας όμως παράλληλα τον Χρήστο Καλογρίτσα ότι τίποτα επί της ουσίας δεν αλλάζει στον αρχικό σχεδιασμό, καθώς οι ίδιοι θα παρέμεναν αφεντικά του όλου εγχειρήματος».

- «**Ούτως ο Νίκος Παππάς κάνοντας χρήση της ιδιότητας του έπεισε τον Χρήστο Καλογρίτσα, να μπει μπροστά, ... και να είναι μπροστινός σε αυτό το εγχείρημα, το οποίο στην ολότητα του θα χρηματοδοτούσαν».**

- «**Μάλιστα, αμέσως μετά την άνω άκαιρη καταγγελία της άνω συμφωνία από μέρους της CCC..... , τα ίδια στελέχη με μέριμνα πάντα του κ. Νίκου Παππά, αφού είπαν στον Χρήστο Καλογρίτσα, ότι δεν περίμεναν αυτήν την υπαναχώρηση από πλευράς της CCC και ότι άρα δεν είχαν προετοιμαστεί για άμεση εναλλακτική κανόνισαν τον Σεπτέμβριο 2016 με δική τους πρωτοβουλία συναντήσεις και με άλλους επιχειρηματίες μεταξύ των οποίων και ο κ. Ευάγγελος Μαρινάκης και ο κ. Δημήτριος Κοντομηνάς στις οποίες κανονισμένες από μέρους τους συναντήσεις απέστειλαν τον κ. Καλογρίτσα προκειμένου να ζητήσει την αναγκαία χρηματοδότηση που θα τους επέτρεπε να υλοποιήσει το άνω σχέδιο τους ως τα ανωτέρω προκύπτουν άλλωστε και από σχετικά δημοσιεύματα».**

Σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητο να αναφερθεί ότι σε ανύποπτη φάση:

- Ο κ. Μαρινάκης επιβεβαιώνει την ανωτέρω καταγγελία με συνέντευξη στον ραδιοφωνικό σταθμό real στο δημοσιογράφο κ. Χατζηνικολάου τον Απρίλιο του 2019 επί κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ, όπου καταγγέλλει ότι του ζητήθηκε από τον κ. Παππά να δώσει χρήματα στον κ. Καλογρίτσα και συγκεκριμένα το πόσο των 20,5 εκατομμυρίων ευρώ για να καλύψει την πρώτη δόση του ποσού του διαγωνισμού ο κ. Καλογρίτσας, πράγμα που αρνήθηκε να πράξει. Με αυτόν όμως τον τρόπο επιβεβαιώνεται η εμπλοκή Παππά στο εγχείρημα να πάρει κανάλι ο

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

κ. Καλογρίτσας για λογαριασμό του ΣΥΡΙΖΑ. Χαρακτηριστικά ο κ. Μαρινάκης ανέφερε: «Ο κ. Παππάς μου ζήτησε και μία άλλη χάρη η οποία αποτελούσε και αίτημα του Πρωθυπουργού, όπως μου έλεγε ο κ. Υπουργός, να συναντήσω τον κ. Καλογρίτσα, ο οποίος πράγματι ήρθε στο γραφείο μου και μου ζήτησε να του καταβάλω υπό μορφή δανεισμού το ποσό της πρώτης δόσης των 20,5 εκατ. ευρώ. Ήταν κάτι το οποίο μου το ζήτησαν. Εξήγησα στον κ. Καλογρίτσα ότι έχω την καλή διάθεση, αλλά δεν μπορώ να το κάνω... Προκαλώ τον κ. Παππά να βγει και να διαψεύσει αυτό που λέω.....». Η καταγγελία τότε δεν διαψεύστηκε.

- Ο κ. Κοντομηνάς στην εκπομπή του σταθμού του «Ελένη» ενώπιον της κας Μενεγάκη και του δημοσιογράφου κ. Βερύκιου από τις 05.10.16 κατήγγειλε τον κ. Παππά και φωτογράφησε τον κ. Καλογρίτσα αναφέροντας μεταξύ άλλων: «Οι άνθρωποί του (εννοεί οι άνθρωποι του κ. Παππά), αυτός που υποστήριζε, χωρίς δεκάρα να 'χουν -μη λέμε ονόματα- ήρθε και μου λέει: "Θα μου δώσεις το 51 %". Λέω "τι άλλο θέλεις;". Λέει: "Θέλω τέσσερις εκπομπές την εβδομάδα, πολιτικές. Να βλέπει ο κόσμος τι καλά που πάμε". "Άλλο τίποτα θέλεις;" τον ρώτησα. Μου λέει: "Θέλω το πολιτικό κομμάτι των ειδήσεων". "Πήγαινε στο καλό, αγόρι μου. Το κανάλι δεν πουλιέται σε τρίτους». Μάλιστα ο δημοσιογράφος κ. Βερύκιος επιβεβαίωσε αυτήν τη συνάντηση Κοντομηνά Καλογρίτσα.

Στο από 19.01.21 συμπληρωματικό της υπόμνημα η εταιρία επιβεβαιώνει τα ανωτέρω και αναφέρεται εκτενώς στα υπό διερεύνηση αδικήματα.

Επιπλέον ιδιαιτέρως σημαντικές είναι και οι ακόλουθες μαρτυρίες, όπως έχουν κατατεθεί και είναι τμήμα της δικογραφίας.

- Στην από 05.11.20 αρχική του και 18.11.20 συμπληρωματική του κατάθεση ο κ. Χρήστος Καλογρίτσας ενώπιον της κας πταισματοδίκη επιβεβαιώνει τα όσα αναφέρονται στην έγκληση και τα υπομνήματα της Εταιρίας Τοξότης κατά νομίμων εκπροσώπων της CCC, περιγράφοντας την συμμετοχή του κ. Νίκου Παππά, όπως έχει αναλυθεί ανωτέρω και αναφέρει ότι χρηματοδότησε η εταιρεία του την εφημερίδα DOCUMENTO με το ποσό τουλάχιστον των 3.000.000 ευρώ στην οποία συμμετείχε ο Βαξεβάνης ως διευθυντής χωρίς οικονομική συμμετοχή. Μάλιστα περιγράφει ότι τα Χριστούγεννα του 2016, όταν διαφώνησε με δημοσίευμα που θεωρούσε ότι εξέθετε το όνομα του υιού του, του ζητήθηκε να κατευθύνει όλες τις μετοχές στον κ. Βαξεβάνη και να φύγει, όπως και έγινε. Στην συμπληρωματική μάλιστα κατάθεση του στις 18.11.20 διευκρινίζει ότι η

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

μεταβίβαση των μετοχών αφορά στη μεταβίβαση του συνόλου του ενεργητικού της εταιρείας – εφημερίδας, όπως τότε είχε (εξοπλισμός, πελατολόγιο κλπ), στην όποια όπως ήδη είχε καταθέσει έχουν μπει χρήματα μόνο από τον ίδιο και όλα αυτά γίνονταν «**πάντα με τις εντολές και καθοδήγηση του Νίκου Παππά».**

- Στην από 12.10.20 κατάθεση του μάρτυρα Κυριάκου Τόμπρα ενώπιον της κας πταισματοδίκη σε συνδυασμό με την από 06.03.20 ένορκη κατάθεση του επιβεβαιώνει, ως το άτομο που ερχόταν σε άμεση επαφή με την CCC, την εικονικότητα της σύμβασης υπεργολαβίας και την γνώση του για υλοποίηση της συμφωνίας συμμετοχής εταιρείας συμφερόντων του κ. Καλογρίτσα και της CCC, στον διαγωνισμό για τις τηλεοπτικές άδειες, από την οποία συμφωνία υπαναχώρησε η CCC, επιβεβαιώνοντας τους ισχυρισμούς του κ. Καλογρίτσα, αλλά δίνοντας και λεπτομέρειες για διαπραγματεύσεις που έλαβαν χώρα.

- Στην από 18.11.20 κατάθεση ενώπιον της κας πταισματοδίκη του μάρτυρα κ. Χρήστου Νικολάου εισφέρεται με προσωπική γνώση του μάρτυρα από συνάντηση που έλαβε χώρα ότι η σύμβαση υπεργολαβίας ήταν εικονική και τα χρήματα είχαν δοθεί για συμμετοχή εταιρικού σχήματος του κ. Καλογρίτσα στο διαγωνισμό για τις τηλεοπτικές άδειες.

- Στο από 16.12.20 υπόμνημα εγγράφων εξηγήσεων τους οι νόμιμοι εκπρόσωποι της εταιρείας CCC, χωρίς να αποδέχονται τους ισχυρισμούς του κ. Καλογρίτσα και της μηνύτριας εταιρείας, αποδέχονται τη γνώση τους ότι η προκαταβολή, σύμφωνα με τη θέση τους των 3.000.000 ευρώ, δεν θα πήγαινε για το έργο που είχε υπογραφεί η καταγγελλόμενη ως εικονική σύμβαση υπεργολαβίας, αλλά σε άλλο επενδυτικό σχέδιο εταιρειών του κ. Καλογρίτσα (δηλαδή τις τηλεοπτικές άδειες), για το οποίο είχε ζητήσει χρήματα ο κ. Καλογρίτσας από τη CCC. Σύμφωνα με όσα αναφέρουν στο υπόμνημα εγγράφων εξηγήσεων, επειδή δεν μπορούσαν να του δώσουν αυτά τα χρήματα για άλλη έννομη αιτία του πρότειναν λόγω και του ότι τους ενδιέφερε συνεργασία με ελληνικές εταιρείες να συμμετάσχει σε έργο στα ΗΑΕ και να λάβει τα 3.000.000 ευρώ ως προκαταβολή. Μάλιστα στις έγγραφες εξηγήσεις τους ουδέν αναφέρουν για τις επισημάνσεις από τους ίδιους στα μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για White House, White Porscha, φίλους της κυβέρνησης στα ΗΑΕ, γιατί η συναλλαγή των 3.000.000 ευρώ δεν έπρεπε να φαίνεται και να αφήνει στίγμα, για τον αριθμό λογαριασμού στην Κύπρο και άλλα κρίσιμα θέματα που συνδέονται με τις ενέργειες της τότε κυβέρνησης και ειδικά του τότε υπουργού κ. Νικολάου Παππά και πρέπει να διερευνηθούν.

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Κρίσιμο επιπλέον αποδεικτικό υλικό είναι η ανταλλαγή των μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου μεταξύ εκπροσώπων του κ. Καλογρίτσα και εκπροσώπων της CCC, όπου υπάρχουν επαρκέστατες ενδείξεις στον βαθμό αποδείξεων για την εικονικότητα της σύμβασης υπεργολαβίας μεταξύ Τοξότης και CCC, καθώς δύο ημέρες πριν την έκδοση της εγγυητικής επιστολής ποσού 3.000.000 ευρώ από την τράπεζα Αττικής και μία ημέρα πριν την καταβολή του ποσού αυτού από την CCC στην εταιρία συμφερόντων του κ. Καλογρίτσα, αποστέλλεται προς έγκριση με το από 27.08.16 και ώρα 4.37 μμ στη CCC το ακριβές κείμενο της εγγυητικής επιστολής και ο λόγος έκδοσης της για συμμετοχή της εταιρείας συμφερόντων Καλογρίτσα στο διαγωνισμό για τις τηλεοπτικές άδειες. Μάλιστα οι απαντήσεις που συνοδεύουν το μήνυμα αυτό υποδεικνύουν τον τρόπο που θα δοθούν τα 3.000.000 ευρώ επιλέγοντας τη διαδικασία σύναψης σύμβασης γιατί η CCC αδυνατούσε να δώσει με διαφορετικό τρόπο χρήματα στην εταιρεία συμφερόντων Καλογρίτσα, ενώ επίσης και το από 20.09.16 μήνυμα που αποστέλλεται στη CCC περιέχει το ακριβές επιχειρηματικό σχέδιο του καναλιού. Πέρα όμως από τη σειρά μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που δημιουργούν ισχυρή πεποίθηση για την εικονικότητα της σύμβασης μεταξύ Τοξότης και CCC, υπάρχουν και ηλεκτρονικά μηνύματα από την πλευρά μάλιστα των εκπροσώπων της CCC και όχι του κ. Καλογρίτσα που ρητώς αναφέρονται σε εμπλοκή της τότε κυβέρνησης, επιβεβαιώνοντας τους ισχυρισμούς Καλογρίτσα για εμπλοκή της τότε κυβέρνησης μέσω του κ. Νίκου Παππά. Χαρακτηριστικά μεταξύ άλλων προσκομίζονται τα ακόλουθα μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που ρητώς εμπλέκουν την τότε κυβέρνηση (όπως έχουν κατατεθεί μεταφρασμένα):

- Στην απάντηση για το εάν θα δοθούν τα 3.000.000 ευρώ η CCC υποδεικνύει εναλλακτική υπογραφή σύμβασης υπεργολαβίας με άμεση εμπλοκή της Ελληνικής Κυβέρνησης (Λευκός Οίκος) και φίλων της στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Από: Fouad Khoury <fkhoury@ccc.me>
Προς: ALianos@ccc.gr kyrotobras@yahoo.com

Σαβ, Αυγ 27, 2016 05:34 μ.μ.

Αγαπητέ Κυριάκο,

Όπως έχει γίνει αντιληπτό και από τις δύο πλευρές, υπάρχει μια πολύ μικρή πιθανότητα να λειτουργήσει αυτό εξαιτίας του ότι η ελληνική επωνυμία της εταιρείας είναι μέρος του swift.

Εναλλακτικά, συντάσσω συμφωνητικό υπεργολαβίας για ανάθεση σ΄ εσάς Ηλεκτρομηχανολογικού έργου ποσού 40 Εκατομμυρίων Δολαρίων στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (UAE). Δηλώνω ότι υπάρχει προκαταβολή ποσού 3 Εκατομμυρίων Δολαρίων, που θα γίνει στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (UAE) αύριο.

Ο Λευκός Οίκος είχε αναφερθεί σε λογαριασμούς φίλων στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (UAE), τους οποίους μπορώ να χρηματοδοτήσω αύριο.

Από εκεί και πέρα, θα εναπόκειται στα δικά σου μαγικά να φέρεις τα κεφάλαια εδώ.

Σε παρακαλώ να είσαι έτοιμος για αυτό.

Δώσε μου στα στοιχεία του λογαριασμού στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (UAE).

Ποιος θα υπογράψει το συμφωνητικό υπεργολαβίας.

Θα χρειαστείς πλήρη υποδομή για εκτύπωση και σάρωση (scanning) για να επικοινωνήσουμε ξανά το πρωί της Κυριακής πριν την εκκλησία.
Με τις ευλογίες του Θεού.

Η παρούσα ηλεκτρονική αλληλογραφία στάλθηκε μέσω I-Phone

Με ευχαριστίες & Χαιρετισμούς [αραβική γραφή]

Fouad A Khoury *ACA, MBA*

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

- Μετά από λίγο μάλιστα, την ίδια ημέρα, αποστέλλεται νέο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που εμπλέκει εκ νέου την τότε κυβέρνηση (White House) και ένα πρόσωπο που συνδέεται με την κυβέρνηση και κατονομάζεται ως (White Porscha) και φίλους που θα λάβουν τα χρήματα στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και σε αριθμό λογαριασμού στην Κύπρο. Μάλιστα τονίζεται ότι η συναλλαγή δεν πρέπει να αφήσει αποτύπωμα, πράγμα ασύνηθες για το εάν επρόκειτο για νόμιμη συναλλαγή. Χαρακτηριστικά παρατίθεται το μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου

Το Σαβ, 27 Αυγούστου, 2016 9:49 μ.μ., ο Fouad Khoury <fkhoury@ccc.me> έγραψε:

Αγαπητέ Κυριάκο

Η ιδέα δεν είναι άμεσα ή έμμεσα να καταγραφούμε σε μια συναλλαγή χρηματοδότησης, η οποία θα αφήσει ίχνος για την τελική συναλλαγή.

Οι επικεφαλής και ο Λευκός Οίκος, και η White Porscha είχαν συμφωνήσει τα τραπεζικά στοιχεία των "φίλων" στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και ποιου τα στοιχεία θα χορηγηθούν μέσω του Κυπριακού Αριθμού, που είχα μοιραστεί μαζί σας. Ας παραμείνουμε σε αυτή τη φόρμουλα.

Η προκαταβολή θα πάει σε "φίλους" στα Η.Α.Ε. (Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα) και εκείνοι με τη σειρά τους θα την στείλουν τοπικά.

Είμαι πεπεισμένος ότι είναι καλύτερο να ακολουθήσουμε αυτό.
Αναμένοντας τις απόψεις σας.

Η παρούσα ηλεκτρονική αλληλογραφία στάλθηκε μέσω κινητού I-Phone

Με ευχαριστίες & Χαιρετισμούς

Fouad A Khoury

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Από τα ανωτέρω υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις ότι ο πρώην υπουργός κ. Παππάς με την ιδιότητα του ως αρμόδιος υπουργός κατ' ελάχιστον προέβη στις ακόλουθες πράξεις. Κατ' εντολή του και στα πλαίσια των καθηκόντων του και προκειμένου να προβεί σε πράξεις

α) *ζητήθηκε από τον κ. Καλογρίτσα να συμμετάσχει σε εταιρικό σχήμα που θα έπαιρνε με τις ενέργειες του αρμόδιου υπουργού άδεια καναλιού, που θα άνηκε ουσιαστικά στο ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος θα αποκόμιζε όλο το όφελος από την δημιουργία του τηλεοπτικού σταθμού και όχι στον ίδιο,*

β) *ζητήθηκε και δόθηκε από τη CCC σε εταιρεία συμφερόντων του κ. Καλογρίτσα το ποσό των 3.000.000 ευρώ για την έκδοση εγγυητικής εντολής ισόποσης αξίας για τη συμμετοχή στον διαγωνισμό με τη διασφάλιση ότι θα λάμβανε άδεια,*

γ) *μετά την ακύρωση του διαγωνισμού διασφάλισε την επιστροφή του ποσού των 3.000.000 ευρώ στην εταιρεία συμφερόντων του κ. Καλογρίτσα, ενώ η εγγυητική είχε καταπέσει,*

δ) *Μετά την επιστροφή του ποσού των 3.000.000 ευρώ στον κ. Καλογρίτσα, του ζητήθηκε να δώσει το ποσό των 3.000.000 ευρώ, που αποτελεί από μόνο του περιουσιακό όφελος ή μέρος αυτού για να εκδοθεί το φιλοκυβερνητικό έντυπο Documento,*

ε) *ζητήθηκε από τον κ. Καλογρίτσα να μεταβιβάσει όλο το ενεργητικό της εταιρείας του Documento χωρίς αντίστοιχο τίμημα στον κ .Βαξεβάνη, με τη δημιουργία νέας εταιρείας από τον τελευταίο, ο οποίος καρπώθηκε, με εντολή του κ. Παππά και το όφελος όλης της προηγούμενης επιχειρηματικής δραστηριότητας που είχε δημιουργηθεί με τη χρήση του ποσού των 3.000.000 ευρώ ή μέρους αυτού που παρανόμως δόθηκε από την CCC στον κ. Καλογρίτσα.*

στ) *πέρα από τα 3.000.000 ευρώ που ζητήθηκαν από την CCC, ζητήθηκε και αποτελεί αυτοτελή παράνομη πράξη, από τον κ. Μαρινάκη να δώσει στον κ. Καλογρίτσα το ποσό των 20,5 εκ ευρώ για να πληρώσει τη δόση για τις τηλεοπτικές άδειες καναλιού που θα ελεγχόταν από το ΣΥΡΙΖΑ,*

ζ) *ζητήθηκε και αποτελεί αυτοτελή παράνομη πράξη, από τον κ. Κοντομηνά να δώσει το 51% του τηλεοπτικού του μέσου στον κ .Καλογρίτσα για να αποκτήσει αυτός κανάλι, που θα ελεγχόταν από το ΣΥΡΙΖΑ. Σημειωτέον και στην περίπτωση του κ. Μαρινάκη και του κ. Κοντομηνά η όποια δημιουργία καναλιού θα ήταν και προς όφελος του κόμματος του ΣΥΡΙΖΑ καθώς και αυτός ήταν ο λόγος που ο κ. Παππάς ζητούσε παρανόμως την παροχή αυτών των ποσών,*

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

η) υπήρξε συντονισμός από τον κ. Παππά και ενδεχομένως άλλων προσώπων που θα προκύψουν κατά το στάδιο της προκαταρκτικής έρευνας, της τότε κυβέρνησης, όπως προκύπτει από τα μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για τη μεταφορά του ποσού των 3.000.000 ευρώ στην εταιρεία του κ. Καλογρίτσα με γνωστούς της κυβέρνησης στα ΗΑΕ και στην Κύπρο, συναλλαγή μάλιστα που δεν έπρεπε να αφήσει στίγμα.

Η παράβαση των καθηκόντων του κ. Παππά και οι παράνομες ενέργειες και παραλήψεις του έγκεινται τουλάχιστον στο γεγονός ότι, ενώ γνώριζε ότι ο κ. Καλογρίτσας δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις να συμμετάσχει στο διαγωνισμό, καθώς δεν είχε τα χρήματα και το πόθεν έσχες, που απαιτούνταν, επιχείρησε να διασφαλίσει, αλλά και διασφάλισε την παράνομη συμμετοχή του κ. Καλογρίτσα ζητώντας από τρίτους χρήματα, παραβιάζοντας έτσι τους όρους του διαγωνισμού και εν τέλει αποσκοπώντας στο να λάβει κανάλι ο κ. Καλογρίτσας, το οποίο θα ελεγχόταν από τον ΣΥΡΙΖΑ. Εν συνεχεία δε αυτά τα χρήματα κατά παράβαση των καθηκόντων του ζήτησε να δοθούν για να εκδοθεί το φιλοκυβερνητικό έντυπο Documento.

Κατόπιν των ανωτέρω προκύπτουν επαρκείς ενδείξεις ότι ο Πρώην Υπουργός κ. Νίκος Παππάς τέλεσε τα ακόλουθα αδικήματα:

1. *Δωροληψία πολιτικού αξιωματούχου κατά συρροή και κατ' εξακολούθηση (αρ. 159 ΠΚ):* Με κάθειρξη και χρηματική ποινή έως χίλιες ημερήσιες μονάδες τιμωρείται ο Πρωθυπουργός, τα μέλη της Κυβέρνησης, οι Υφυπουργοί, οι βουλευτές, οι περιφερειάρχες, οι δήμαρχοι ή τα μέλη των κατά το άρθρο 157 παράγραφος 2 συμβουλίων ή των επιτροπών τους, οι οποίοι ζητούν ή λαμβάνουν άμεσα ή μέσω τρίτου, για τους εαυτούς τους ή άλλους, οποιασδήποτε φύσης ωφελήματα που δεν δικαιούνται ή απαιτούν τέτοια ως αντάλλαγμα για ενέργεια ή παράλειψή τους, μελλοντική ή ήδη τελειωμένη, που ανάγεται στα καθήκοντά τους ή αντίκειται σε αυτά.
   Το εν λόγω άρθρο αντικατέστησε το αρ. 159 παρ. 1 του παλαιού ΠΚ που όριζε: *1. Ο Πρωθυπουργός, το μέλος της κυβέρνησης, ο υφυπουργός, ο περιφερειάρχης, ο αντιπεριφερειάρχης ή ο δήμαρχος, που ζητεί ή λαμβάνει άμεσα ή μέσω τρίτου, για τον εαυτό του ή για άλλον, οποιασδήποτε φύσης αθέμιτο ωφέλημα ή αποδέχεται την υπόσχεση παροχής τέτοιου ωφελήματος, ως αντάλλαγμα για ενέργεια του ή παράλειψη, μελλοντική ή ήδη τελειωμένη, που ανάγεται στην εκτέλεση των καθηκόντων του τιμωρείται με κάθειρξη και χρηματική ποινή 15.000 ευρώ έως 150.000 ευρώ.*

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

2. *Παράβαση Καθήκοντος κατά συρροή και κατ΄ εξακολούθηση (ΠΚ 259): Υπάλληλος που με πρόθεση παραβαίνει τα καθήκοντα της υπηρεσίας του με σκοπό να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομο όφελος ή να βλάψει το κράτος ή κάποιον άλλο τιμωρείται με φυλάκιση έως δύο έτη ή χρηματική ποινή, αν η πράξη αυτή δεν τιμωρείται με άλλη ποινική διάταξη.*

Τυχόν άλλα αδικήματα που περιγράφονται στις αναφορές ή υπάρχουν ενδείξεις από τα στοιχεία του φακέλου ότι τελέστηκαν, όπως του αδικήματος της απάτης επί δικαστηρίω, ψευδούς βεβαίωσης, υφαρπαγής ψευδούς βεβαίωσης, παραβίασης φορολογικής νομοθεσίας με τη μεταβίβαση ενεργητικού εταιρειών όπως τυχόν του DOCUMENTO χωρίς να αποδίδονται οι ανάλογοι φόροι και αδικήματα σχετικά με τη νομιμοποίηση εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες για όλες τις μεταβιβάσεις και διαδρομές του ποσού των 3.000.000 ευρώ, αφορούν σε φυσικά πρόσωπα και όπου τυχόν υπάρχει εμπλοκή του πρώην Υπουργού σε μορφή αυτουργίας ή συνέργιας αυτή δεν προκύπτει από τα έως τώρα στοιχεία του φακέλου να σχετίζεται με τα καθήκοντά του ως υπουργού και επομένως πρόκειται για πράξεις που δεν εφαρμόζεται το αρ. 86 του Συντάγματος και ελέγχονται άμεσα από την δικαιοσύνη.

Αυτό αποκτά ιδιαίτερη αξία αναφορικώς με την κίνηση του ποσού των 3.000.000 ευρώ αρχικά από την CCC προς τον κ. Καλογρίτσα, εν συνεχεία η επιστροφή του μετά την ακύρωση του διαγωνισμού στον κ. Καλογρίτσα, η τοποθέτηση αυτού ή μέρος αυτού για τη δημιουργία της εφημερίδας DOCUMENTO και εν τέλει η μεταφορά, όπως καταγγέλλει ο κ. Καλογρίτσας, όλου του ενεργητικού αυτής της εταιρείας σε νέα εταιρεία του κ. Βαξεβάνη. Η ιδιαιτερότητα έγκειται στο γεγονός ότι όλες αυτές οι διαδρομές του χρήματος από τη στιγμή που τα 3.000.000 ευρώ είναι προϊόν του αδικήματος της δωροληψίας πολιτικού προσώπου, πρέπει να ελεγχθούν επισταμένα καθώς συνιστούν νομιμοποίηση εσόδων από εγκληματική δραστηριότητα τη στιγμή που σύμφωνα με το αρ. 4 του Ν.4557/18 (Πρόληψη και καταστολή της νομιμοποίησης εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες και της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας), όπως αυτό τροποποιήθηκε με το αρ. 3 του Ν. 4743/20 ως βασικό αδίκημα της νομιμοποίησης εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες τυποποιείται και το αδίκημα δωροληψίας πολιτικών προσώπων (αρ. 159 πκ).

Για τους ανωτέρω λόγους προτείνεται σύμφωνα με το αρ. 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα αρ. 153 επ. του ΚτΒ, το αρ. 5 του Ν.3126/03, όπως ισχύουν, η συγκρότηση ειδικής κοινοβουλευτικής επιτροπής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατά του πρώην Υπουργού κ. Νικολάου Παππά για τη διερεύνηση τυχόν αδικημάτων που έχουν τελεστεί κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Οι Προτείνοντες Βουλευτές:

1. Βρούτσης Ιωάννης
2. Δούνια Παναγιώτα (Νόνη)
3. Καλλιάνος Ιωάννης
4. Καππάτος Παναγής
5. Καραμανλή Άννα
6. Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος)
7. Κελέτσης Σταύρος
8. Κωνσταντινίδης Ευστάθιος
9. Λιάκος Ευάγγελος
10. Λοβέρδος Ιωάννης – Μιχαήλ
11. Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα
12. Μαντάς Περικλής
13. Μανωλάκος Νικόλαος
14. Μελάς Ιωάννης
15. Μπαρτζώκας Αναστάσιος
16. Μπούγας Ιωάννης

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

17. Μπουκώρος Χρήστος
18. Μπουτσικάκης Χριστόφορος
19. Νικολακόπουλος Ανδρέας
20. Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη
21. Πιπιλή Φωτεινή
22. Πλεύρης Αθανάσιος
23. Σενετάκης Μάξιμος
24. Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία - Ελένη (Μαριλένα)
25. Σπανάκης Βασίλειος – Πέτρος
26. Σταμενίτης Διονύσιος
27. Τσιγκρής Άγγελος
28. Φόρτωμας Φίλιππος
29. Χατζηβασιλείου Αναστάσιος
30. Χιονίδης Σάββας

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην 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: «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίαση της 4ης Μαρτίου 2021 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση, ενιαία επί της αρχής, επί των άρθρων και των τροπολογιών.

Ως προς την οργάνωση της συζήτησης προτείνεται με φυσική παρουσία να συμμετέχουν οι εισηγητές, οι ειδικοί αγορητές και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, ένας κύκλος κατά προτεραιότητα που θα περιλαμβάνει έναν ομιλητή από κάθε Κοινοβουλευτική Ομάδα και δύο δωδεκαμελείς κύκλοι ομιλητών με την εξής αναλογία: Πέντε από τη Νέα Δημοκρατία, τρεις από τον ΣΥΡΙΖΑ, ένας από το Κίνημα Αλλαγής, ένας από το ΚΚΕ, ένας από την Ελληνική Λύση και ένας από το ΜέΡΑ25.

Με υπηρεσία τηλεδιάσκεψης, πλατφόρμα Webex, προτείνονται επίσης δύο δωδεκαμελείς κύκλοι ομιλητών με την ίδια ως άνω αναλογία. Τα ονόματα των ομιλητών έχουν ήδη οριστεί από τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες με σχετικές επιστολές. Όπως όλοι γνωρίζετε με βάση τον Κανονισμό ουδεμία προσθήκη πλέον επιτρέπεται.

Συμφωνεί επί της βασικής διαδικασίας το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Συνεπώς το Σώμα συμφώνησε ομοφώνως και μπορούμε να ξεκινήσουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο επί της διαδικασίας για μία μικρή παρατήρηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Πού είναι το θέμα ως προς την διαδικασία; Έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Διαδικασία θεωρείται, κύριε Πρόεδρε, και η αντιστοίχιση αυτού του Βήματος και όλων των ζητημάτων που έχουν έρθει πολύ έντονα στην επικαιρότητα με τη θέση που πρέπει να πάρουμε ως Κοινοβουλευτικές Ομάδες για τα γεγονότα που συμβαίνουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Για αυτό, όταν θα έρθει η ώρα της ομιλίας σας, μπορείτε να τοποθετηθείτε. Ως Προεδρείο θα δείξουμε μια ανοχή για όσους θέλουν να μιλήσουν για αυτό και θα σας παραχωρήσω δύο, τρία λεπτά επιπλέον του χρόνου σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Θεωρείτε ότι δεν είναι ορθό; Τη γνώμη σας ζητώ, γιατί ξέρω ότι δεν έχω τη θεσμική ιδιότητα να ζητήσω τον λόγο ως εισηγητής. Θεωρώ ότι είναι καλό με την έναρξη της συνεδρίασης να δώσει ο καθένας μας το στίγμα σε μια εθνική ανάγκη να αποφύγουμε τα χειρότερα σε σχέση με αυτά που συμβαίνουν εκεί έξω. Θεωρώ ότι είναι το φυσικό βήμα μιας σύντομης πολιτικής τοποθέτησης από όλους και το καταθέτω και ως πρόταση. Είναι καλύτερο να γίνει πριν μπούμε στη συζήτηση του νομοσχεδίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Η αποφυγή για τα χειρότερα δεν εμποδίζει το να τοποθετηθείτε όταν θα κάνετε την εισήγησή σας. Η ουσία δεν θα αλλάξει. Παρά ταύτα, εάν έχω ομόφωνη απόφαση για ως παρεμπίπτον θέμα επικαιρότητας από όλα τα κόμματα, τότε θα δώσω από τρία λεπτά με ανάστροφη μάλιστα φορά και βεβαίως η Κυβέρνηση αν θέλει να απαντήσει στο τέλος. Συμφωνούμε όλοι;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ωραία, λοιπόν. Έχετε τρία λεπτά ο καθένας. Ξεκινάμε με το ΜέΡΑ25. Τον λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Προφανώς και πρέπει να αναφερθώ στη χθεσινή δήλωση του κ. Μητσοτάκη. Είχαμε ένα δυσάρεστο γεγονός. Χτυπήθηκε ένας αστυνομικός. Κατ' αρχάς να του ευχηθούμε περαστικά του ανθρώπου. Να είναι γερός. Όμως, ο κ. Μητσοτάκης βγήκε να κάνει διάγγελμα την ημέρα που χτυπήθηκε ένας αστυνομικός και δεν βγήκε να μιλήσει στοιχειωδώς τόσες μέρες που υπάρχει τόσο ακραία αστυνομική βία.

Θα θυμίσω τις δηλώσεις του κ. Αλιβιζάτου που είπε ότι διαλύθηκε η επιτροπή εξέτασης της αστυνομικής βίας μετά τα γεγονότα, την επίθεση εναντίον της οικογένειας Ινδαρέ, καθώς δεν υπήρχε καμμία διάθεση από την πολιτική ηγεσία να συνεχίσει η διερεύνηση. Είπε ότι φαίνεται ότι δεν υπάρχει διάθεση από την Κυβέρνηση. Ο κ. Αλιβιζάτος το είπε. Αυτό προκύπτει από την τύχη που είχε η έκθεσή του. Η έκθεση της επιτροπής εξέτασε τριάντα περιπτώσεις αστυνομικής βίας και κατέληξε σε συγκεκριμένα σημεία και πράγματα που πρέπει να γίνουν. Αυτό το βασικό που πρέπει να γίνει είναι να σταματήσει η ατιμωρησία.

Όπως λέει η έκθεση Αλιβιζάτου, που μετά από έξι μήνες καθυστέρησης ο κ. Χρυσοχοΐδης μάς κατάθεσε στη Βουλή, έχουμε ένα φαινόμενο το οποίο υπάρχει και αλλού -η αστυνομική βία- και ένα φαινόμενο που δεν υπάρχει πουθενά, η ατιμωρησία αυτής. Αυτό είναι μόνο ελληνικό φαινόμενο. Αυτό βιώνουμε και γι' αυτό ο κ. Μητσοτάκης δεν είχε να πει μία λέξη στο διάγγελμά του.

Το ότι επικαλέστηκε ο κ. Μητσοτάκης την εθνική ομοψυχία και το πόσο ο ίδιος φέρνει την εθνική ομοψυχία και εναντίον της διχόνοιας κινείται, ήταν πραγματικά αστείο. Η Κυβέρνηση που κλειδώνει τον κόσμο στο σπίτι, απαγορεύει τις διαδηλώσεις και όταν γίνεται αυτό, φέρνει τα νομοσχέδια που θα φέρουν τη μεγαλύτερη κοινωνική αναταραχή, όχι μόνο ενότητα δεν φέρνει, όχι μόνο ομόνοια και ομοψυχία, αλλά πραγματικά είναι σαν να θέλει να σπείρει το χάος.

Καλούμε την Κυβέρνηση να αλλάξει πορεία. Καλούμε την Κυβέρνηση να σταματήσει το διπλό παιχνίδι της καταστολής, απέναντι πλέον στον πυρήνα της οικογένειας. Και δεν αναφέρομαι μόνο σε αυτά που έγιναν στη Νέα Σμύρνη. Ο ξυλοδαρμός της οικογένειας Κατή στα Σεπόλια, με την κοπέλα, τη Λυδία Κατή, να τη χτυπάνε και να την εξυβρίζουν σεξιστικά μπροστά στον πατέρα της που πάθαινε καρδιακή ανακοπή μπροστά στα μάτια της. Την περίπτωση του πεντάχρονου που χτυπήθηκε με γκλομπ αστυνομικού στο Γαλάτσι. Την περίπτωση Ινδαρέ και τόσες ακόμα άλλες. Δεν μπορεί να συνεχίσει αυτή η επίθεση στην οικογένεια. Δεν μπορεί να συνεχίσει αυτό το σχέδιο εκφοβισμού μόνο και μόνο για να μην υπάρξουν αντιδράσεις σε αυτά τα συγκλονιστικά μέτρα που φέρνει η Κυβέρνηση, αλλά και στο πέμπτο μνημόνιο που είναι προ των πυλών.

Αλλάξτε πορεία. Σταματήστε. Βγάλτε διάγγελμα ενάντια στη βία συνολικά. Αλλά σταματήστε αυτή την καταστολή, τον εκφοβισμό των οικογενειών. Κάνετε προληπτικό εκφοβισμό για να μη σκεφτούν καν οι πολίτες να αντιδράσουν και να αντιδρούν. Και αυτό είναι πραγματικά μια βόμβα στα θεμέλια της δημοκρατίας μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει από την Ελληνική Λύση ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, κ. Χήτας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Δυστυχώς η υποκρισία περισσεύει για άλλη μια φορά εδώ μέσα. Ξέρετε, είναι τουλάχιστον προκλητικό να ζητάνε κόμματα να δώσει ο καθένας το στίγμα του εδώ μέσα. Δηλαδή, δεν αντιλαμβάνεστε ότι το στίγμα σας το δίνετε καθημερινά; Το δίνετε κάθε μέρα. Το δώσατε χθες, το δίνετε εδώ και πάρα πολύ καιρό το στίγμα σας και υπάρχουν κόμματα τα οποία επικροτούν τις διαδηλώσεις, επικροτούν όλα αυτά τα θέματα τα οποία υπάρχουν, τη βία κ.λπ..

Ακούστε λίγο. Εμείς, κύριε Πρόεδρε, ξεκινώντας θα εκφράσουμε σε πρώτη φάση τον αποτροπιασμό μας πραγματικά για τη δολοφονική επίθεση κατά του αστυνομικού χθες. Χθες, ο Άγγελος, ένας νέος αστυνομικός, γλίτωσε πραγματικά από θαύμα.

Ωστόσο, κύριε Πρόεδρε, εμείς θα κάνουμε και κάτι άλλο. Εμείς δεν συμψηφίζουμε τη βία. Δεν υπάρχει καλή και κακή βία, κύριοι! Αναφέρεστε στη βία των αστυνομικών κατά των πολιτών, αλλά δεν λέτε αν η άλλη βία, αυτή των πολιτών εναντίον των αστυνομικών, είναι καλή ή κακή. Δεν υπάρχει καλή και κακή βία, κύριε Πρόεδρε. Καταδικάζουμε τη βία από όπου κι αν προέρχεται. Ξεκάθαρα πράγματα: Εμείς δεν συμψηφίζουμε τη βία, ούτε συμμε-

τέχουμε σε «παιχνιδάκια» μικροκομματικά, πολιτικά και ψηφοθηρικά της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ, γιατί και τα δύο αυτά κόμματα είναι υπεύθυνα για τον εθνικό διχασμό. Μιλάμε για έναν εθνικό διχασμό που θα είναι μοιραίος.

Δεν γίνεται την ώρα που οι Έλληνες πολίτες είναι κλεισμένοι στα σπίτια τους, φτωχοποιημένοι και χωρίς δουλειές, εμείς να βγάζουμε καθημερινά τον κόσμο έξω σε διαδηλώσεις και ο μεν ΣΥΡΙΖΑ να επικροτεί τις διαδηλώσεις, σύμφωνα με τον κ. Τσίπρα και η δε Κυβέρνηση, σύμφωνα με την κ. Πελώνη, να λέει ότι δεν απαγορεύονται οι διαδηλώσεις. Αλλά ο Έλληνας είναι κλεισμένος μέσα στο σπίτι του και θα φάει πρόστιμο 300 ευρώ αν λήξει για μισό λεπτό ή για πέντε λεπτά η έξοδός του από το σπίτι. Τι είναι αυτό; Πείτε λίγο στον ελληνικό λαό τι είναι αυτό! Και έχετε το θράσος να έρχεστε εδώ μέσα σήμερα να μιλήσετε για όλα αυτά που εσείς υποκινείτε. Διότι όλα αυτά είναι το αποτέλεσμα των δικών σας κινήσεων, της δικής σας διακυβέρνησης και τη δικής σας στάσης ως Αντιπολίτευση.

Δεν με ενδιαφέρει και δεν μας ενδιαφέρει εάν νομίζετε ότι είστε στο 3% ή ό,τι άλλο νομίζετε. Κάντε ό,τι θέλετε. Και τώρα αναφέρομαι στον ΣΥΡΙΖΑ. Το ίδιο, όμως, ισχύει και για τη Νέα Δημοκρατία. Ψηφίζετε νόμους.

Κύριε Πρόεδρε, εδώ οι νόμοι έρχονται σωρηδόν, όπως το να απαγορεύονται οι διαδηλώσεις, να είναι μέχρι πενήντα άτομα, να μην ισχύει το πανεπιστημιακό άσυλο, ενώ το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης τελεί εδώ και δεκαπέντε μέρες υπό κατάληψη, με αποτέλεσμα οι σαράντα, πενήντα χιλιάδες φοιτητές να στερούνται το δικαίωμά τους να επισκεφτούν το πανεπιστήμιο. Τι κατάσταση «μπάχαλο» είναι αυτή, οι μεν να επικροτούν το «μπάχαλο» και οι δε να μη μπορούν να επιβάλουν την τάξη; Εδώ είναι και η ανικανότητα της Νέας Δημοκρατίας να εφαρμόσει τον νόμο και να επιβάλλει την τάξη. Αυτή είναι η κατάσταση.

Εμείς δεν πρόκειται να συμμετέχουμε σε αυτό και έχουμε ξεκάθαρη άποψη. Καταδικάζουμε τη βία απ' όπου κι αν προέρχεται και απαιτούμε τον σεβασμό στον Έλληνα πολίτη, ο οποίος αυτή τη στιγμή περνάει τα πάνδεινα. Σταματήστε, κοιτάξτε τους Έλληνες στα μάτια και φερθείτε ανάλογα και με το πολιτικό ανάστημα που αξίζει σε αυτόν τον ελληνικό λαό, στους Έλληνες πολίτες. Αφήστε τους θεατρινισμούς και τον εθνικό διχασμό. Δεν είναι εποχές για εθνικό διχασμό.

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

Φοβούμαστε πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε, για τις επόμενες ημέρες και εκφράζουμε την ανησυχία μας. Καλούμε τον ΣΥΡΙΖΑ να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων, αλλά κυρίως την Κυβέρνηση να μπορέσει να επιβάλει την τάξη. Δεν είναι κατάσταση αυτή που επικρατεί εκεί έξω. Ωστόσο, θα τα πούμε και στη συνέχεια της σημερινής συζήτησης με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ευχαριστώ, κύριε Χήτα.

Από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας τον λόγο έχει ο κ. Καραθανασόπουλος.

Ορίστε, κύριε Καραθανασόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πίσω από την κλιμάκωση της κρατικής καταστολής και της αστυνομοκρατίας κρύβεται η κλιμάκωση της αντιλαϊκής πολιτικής της Κυβέρνησης για τα ζητήματα της εργασίας, της εκπαίδευσης, της παιδείας. Και αυτό δεν είναι γνώρισμα μόνο της σημερινής Κυβέρνησης, αλλά διαχρονικό γνώρισμα όλων των κυβερνήσεων, ότι η αντιλαϊκή πολιτική πάει χέρι-χέρι με τη βία και την καταστολή.

Από αυτή την άποψη, η οργανωμένη απειθαρχία πρέπει να είναι η απάντηση στην κρατική καταστολή, αλλά και στην εργοδοτική καταστολή. Ό,τι κι αν κάνει η Κυβέρνηση και τα διάφορα μέσα μαζικής ενημέρωσης, δεν θα περάσει η συκοφάντηση του λαϊκού κινήματος και της πάλης του ότι έχουν την ευθύνη για τη διασπορά της πανδημίας. Οτιδήποτε κι αν κάνετε, δεν πρόκειται να συγκαλύψετε τις τεράστιες κυβερνητικές ευθύνες που υπάρχουν για την έξαρση της πανδημίας, για το ότι δεν θωρακίσατε το δημόσιο σύστημα υγείας, για το ότι υπάρχει συνωστισμός στα μέσα μαζικής μεταφοράς και για το ότι πυρήνες διάδοσης της πανδημίας αποτελούν οι μεγάλοι εργασιακοί χώροι.

Ο απαράδεκτος, κάτι που τονίζουμε, τραυματισμός χθες του αστυνομικού δεν μπορεί να αθωώσει την κυβερνητική επιλογή για το κλίμα αστυνομοκρατίας, το οποίο είχε ξεδιπλωθεί τις προηγούμενες μέρες και χθες το βράδυ έδωσε τα ρέστα του, μετά την πορεία στις γειτονιές και τα σοκάκια της Νέας Σμύρνης.

Με τέτοιου είδους γεγονότα, όπως τα χθεσινά, δεν μπορεί να αμαυρώσετε τη λαϊκή κινητοποίηση. Δεν πρέπει να αποκρυβεί το σκηνικό που έστησε χθες η Κυβέρνηση με ύποπτους μηχανισμούς και με μια ομάδα προβοκατόρων για τα επεισόδια που έγιναν στη Νέα Σμύρνη.

Και βεβαίως εμείς λέμε καθαρά πως ό,τι κι αν κάνετε, όσο κι αν αξιοποιήσετε ύποπτους μηχανισμούς για να συκοφαντήσετε το κίνημα και να επιβάλλετε τη λογική «νόμος και τάξη», αυτό δεν θα γίνει, γιατί ακριβώς η πάλη του λαού, η οργανωμένη απειθαρχία θα σας χαλάσουν τα σχέδια. Το λαϊκό και νεολαιίστικο κίνημα δεν θα μπει στον γύψο.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Και εγώ, κύριε Καραθανασόπουλε.

Από το Κίνημα Αλλαγής τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Μιχαήλ Κατρίνης.

Ορίστε, κύριε Κατρίνη, έχετε τον λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, τις τελευταίες δέκα μέρες η χώρα ζει ένα απίστευτο σκηνικό έντασης. Κορυφή του παγόβουνου ήταν τα δύο περιστατικά που συγκέντρωσαν την περισσότερη δημοσιότητα. Το ένα ήταν η αδικαιολόγητη αστυνομική βία την Κυριακή, που προκάλεσε πραγματικά ένα μαζικό κύμα αντιδράσεων σε όλη την κοινωνία και σε όλες, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, τις πτέρυγες της Βουλής και του πολιτικού φάσματος, και βεβαίως το άλλο ήταν η δολοφονικού τύπου επίθεση που δέχθηκε χθες ο αστυνομικός από τους «γνωστούς-άγνωστους», τους «μπαχαλάκηδες», οι οποίοι βρίσκουν πάντα έναν μαγικό τρόπο να διεισδύουν σε διαδηλώσεις.

Γι' αυτή την κατάσταση, κύριε Πρόεδρε, υπάρχουν υπεύθυνοι. Δεν είναι μια κατάσταση που γίνεται μόνη της ή αυτόματα. Εμείς και από αυτό το Βήμα την προηγούμενη εβδομάδα, αλλά και εκτός Βουλής προειδοποιήσαμε και την Κυβέρνηση και την Αξιωματική Αντιπολίτευση, γιατί μετέτρεψαν μία υπόθεση, για την οποία έπρεπε να επιληφθεί η δικαιοσύνη, σε πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης και γιατί έφεραν αυτή την αντιπαράθεση μέσα στη Βουλή, αναζωπυρώνοντας και πυροδοτώντας όλο αυτό το κλίμα. Και βεβαίως, τη στιγμή που τα περιοριστικά μέτρα έχουν αποτύχει κατά κοινή ομολογία, οδηγηθήκαμε στην κατάσταση της Κυριακής, αλλά και στα χθεσινά απίστευτα περιστατικά.

Από τη μία ο Πρωθυπουργός κάνει διάγγελμα, «νίπτει τας χείρας του» για τη βία και τρέχει ξαφνικά να καλέσει τον κ. Αλιβιζάτο για να δουν την ατζέντα καταπολέμησης φαινομένων αστυνομικής αυθαιρεσίας, αλλά τα στελέχη του πυροδοτούν κατά ριπάς αυτό το κλίμα και ρίχνουν λάδι στη φωτιά και από την άλλη, ο ΣΥΡΙΖΑ συμμετέχει σε αυτό το παιχνίδι, ο ΣΥΡΙΖΑ ο οποίος το 2011 δεν κατάλαβε τι γινόταν με τους χρυσαυγίτες στην «πάνω πλατεία» και τι εκκολαπτόταν τότε. Τώρα, σε αυτό το κλίμα δεν καταλαβαίνει τον κίνδυνο να ξεφύγει η κατάσταση και να οδηγηθούμε σε σκηνικά έντασης; Κανένας πλέον δεν μπορεί να δηλώσει ότι δεν καταλαβαίνει τι συνεπάγεται αυτή η συνέχιση του διχαστικού κλίματος που έχει δύο υπεύθυνους, την Κυβέρνηση από τη μία και την Αξιωματική Αντιπολίτευση από την άλλη.

Εμείς, κύριε Πρόεδρε, δεν θα κάνουμε έκκληση πλέον να πέσουν οι τόνοι, γιατί φοβάμαι ότι αυτό εντάσσεται σε ένα συνολικό σχεδιασμό και των δύο κομμάτων. Όμως, τους θέτουμε προ των ευθυνών τους, όχι μόνο εμείς, αλλά η μεγάλη πλειονότητα των δημοκρατικών πολιτών, για να μην εκτραχυνθεί η κατάσταση σε μία χώρα που βυθίζεται υγειονομικά, οικονομικά και, δυστυχώς, και κοινωνικά.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Από την Αξιωματική Αντιπολίτευση θα μιλήσει ο εισηγητής του νομοσχεδίου, ο Βουλευτής κ. Χρήστος Γιαννούλης.

Ορίστε, κύριε Γιαννούλη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Υποβάλλαμε από την αρχή αυτό το αίτημα, αυτή την παράκληση όχι για να μιλήσουμε στο κομματικό μας ακροατήριο ούτε για να προσθέσουμε πόντους στις δημοσκοπικές μας επιδόσεις ούτε για να υπηρετήσουμε τη λογική των ίσων αποστάσεων. Καθαρές κουβέντες: Είναι απόλυτη και κατηγορηματική η καταδίκη της δολοφονικής επίθεσης κατά του τραυματισμένου αστυνομικού που νοσηλεύεται. Είναι απόλυτη η στήριξη στην πλειονότητα των έντιμων αξιωματικών και αστυνομικών της Ελληνικής Αστυνομίας.

Είναι απόλυτα κατηγορηματική η αντίθεσή μας στην υπερβολική χρήση βίας, στην κατάχρηση βίας που ακολουθείται από τη μειοψηφία, αλλά υπαρκτή, του αστυνομικού σώματος.

Αυτή τη στιγμή, όπως είπα, το ζήτημα δεν είναι να μιλήσουμε για το κομματικό μας ακροατήριο. Αυτή τη στιγμή θέλουμε να πούμε καθαρές κουβέντες. Η βία παράγει βία. Υπάρχει το επιχείρημα και διατυπώνεται ευθέως από την Κυβέρνηση Μητσοτάκη ότι ο ΣΥΡΙΖΑ παρέχει πολιτική στήριξη στην τρομοκρατία και στους επαγγελματίες προβοκάτορες, οι οποίοι βρίσκουν την ευκαιρία τη λαϊκή αγανάκτηση ή τη λαϊκή αντίδραση να την μετατρέψουν σε πεδίο μάχης; Καθαρές κουβέντες, καθαρές εξηγήσεις. Όποιος χρησιμοποιήσει την παλιά συνταγή που θέλει τον διχασμό μεταξύ Αριστεράς και νοικοκυραίων, ανθρώπων που υπερασπίζονται την τάξη και ανθρώπων που θέλουν να καταλύσουν τη δημοκρατία ξύνει παλιές πληγές που τις πληρώσαμε πάρα πολύ ακριβά.

Κάνω και μια ακόμη έκκληση. Να σταματήσουν –μιλώ για μειοψηφία των αστυνομικών- με εντολές Χρυσοχοΐδη ή επιχειρησιακών υπευθύνων οι επιδρομές βίας, εκδίκησης και ρεβανσισμού από αστυνομικούς που μπαίνουν σε καταστήματα στη Νέα Σμύρνη, χαστουκίζουν γυναίκες στον δρόμο, βρίζουν μικρά παιδιά και δεν τιμούν την υπηρεσία και τη συνταγματική επιταγή της Ελληνικής Αστυνομίας.

Σε αυτά τα έδρανα, κύριε Πρόεδρε, και το απευθύνω και στον κ. Μητσοτάκη και σε όσους είναι εδώ, κάθονται κάποιοι των οποίων τα άσπρα τους μαλλιά δεν προέκυψαν αγόγγυστα και χωρίς κόπο και αίμα, είναι από αγώνες για τη δημοκρατία. Δεν μιλώ για τον εαυτό μου, δεν μιλώ για τους νεότερους. Είναι το πρότυπο της Αριστεράς και της προοδευτικής παράταξης που δεν πάει να κάνει πλιάτσικο ψήφων με ίσες αποστάσεις και να λέμε ότι ο ΣΥΡΙΖΑ φταίει για όλα ή ότι και ο ΣΥΡΙΖΑ φταίει εξίσου με την Κυβέρνηση. Αυτοί οι αγώνες είχαν αποτέλεσμα και πρέπει να τους προασπίσουμε.

Θέλω, επίσης, να πω ότι πολύ σημαντικό ρόλο στο να ενωθούμε θα είχε αντί του διαγγέλματος που πρέπει να διατάξει σεβασμό και εθνική ενότητα ο κ. Μητσοτάκης – γιατί ξέρετε η ενότητα εμπνέεται, δεν διατάσσεται, δεν είναι κέντρο επιχειρήσεων που λες τώρα σας υποχρεώνω να ενωθείτε- πρέπει να εμπνεύσει τους πολίτες. Και αυτό δεν το κάνεις με τον διχασμό να δείχνεις ότι αυτοί φταίνε και εσύ να είσαι άμοιρος ευθυνών. Πρέπει όλοι μαζί να καταστήσουμε σαφές ότι πρέπει να βρούμε κοινό τόπο σε μια χώρα που δοκιμάζεται υγειονομικά και οικονομικά.

Κλείνω, λέγοντας ότι αυτός ο κοινός τόπος θα ήταν να αναβαθμίσουμε και τον τρόπο νομοθέτησης στο Κοινοβούλιο. Κάθε νομοθέτημα που έρχεται εδώ, θέλουν, δεν θέλουν κάποιοι, είναι μια σπίθα. Σε αυτές τις σπίθες θα πρέπει να τους κλείσουμε τον δρόμο τους από τη Βουλή στην κοινωνία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Θα κλείσουμε με τον εκπρόσωπο από τη Νέα Δημοκρατία και μετά θα πάρει τον λόγο, όπως με ενημέρωσε, εκ μέρους της Κυβέρνησης, ο κ. Κεφαλογιάννης.

Ο κ. Μάξιμος Σενετάκης από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, όντως τις προηγούμενες μέρες είδαμε εικόνες που δεν περιποιούν τιμή σε κανέναν. Είδαμε εικόνες που καταδεικνύουν μία δολοφονικού τύπου επίθεση προς έναν αστυνομικό, στον οποίο όλοι από εδώ ευχόμαστε περαστικά. Είδαμε και εικόνες αστυνομικής βίας, οι οποίες δεν θέλουμε να επαναληφθούν.

Εγώ από αυτό εδώ το Βήμα κάνω έκκληση προς όλες τις παρατάξεις και τους πολίτες οι εικόνες αυτές να μας αφυπνίσουν και να μας κάνουν να φερθούμε όλοι υπεύθυνα, να σταματήσουμε όλοι με τις πράξεις μας και τον λόγο μας να διασπείρουμε το μίσος και τον διχασμό που προκαλεί την οργή των πολιτών.

Η πανδημία, δυστυχώς, έχει δημιουργήσει πρωτόγνωρες συνθήκες στην κοινωνία, συνθήκες περιορισμού της κίνησης και για να επανέλθουμε χρειάζεται ψυχραιμία και πάνω απ' όλα χρειάζεται ενότητα. Και η ενότητα, κυρίες και κύριοι, δεν επιτυγχάνεται με το «εσείς κάνατε αυτό», «εμείς κάναμε το άλλο». Η ενότητα επιτυγχάνεται όταν όλοι μας κάνουμε την αυτοκριτική μας και δούμε πώς μπορούμε να συμβάλλουμε σε αυτή.

Εμείς ως παράταξη εγγυόμαστε την ενότητα και θα κάνουμε αυτό που χρειάζεται. Εύχομαι και ελπίζω όλοι εσείς να κάνετε και εσείς αυτό που χρειάζεται.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε πρόεδρε

Κύριοι συνάδελφοι, από το Βήμα της επιτροπής προχθές θυμάστε ότι έκανα μια ξεκάθαρη καταδίκη της βίας από όπου κι αν προέρχεται. Και χαίρομαι που σήμερα άκουσα το σύνολο των πολιτικών δυνάμεων στην ουσία να λένε το αυτονόητο ότι δεν υπάρχει καλή βία και δεν υπάρχει κακή βία. Όπως καταδικάσαμε το περιστατικό, το οποίο διερευνάται, ξυλοδαρμού πολίτη της Κυριακής από κάποιον αστυνομικό, έτσι και πρέπει ομόθυμα να καταδικάσουμε την πράγματι δολοφονική επίθεση που δέχτηκε χθες ένας νεαρός εργαζόμενος, ένας αστυνομικός από μία ομάδα κουκουλοφόρων.

Δεν πρέπει, όμως, να ξεχνάμε, κύριοι συνάδελφοι, ότι δυστυχώς τα χθεσινά γεγονότα ήταν σαν μια προφητεία, η οποία ήταν σχεδόν προαποφασισμένη, διότι δεν έγινε σε ένα πολιτικό κενό. Θυμάστε ότι είχαν προηγηθεί, δυστυχώς, δηλώσεις κομμάτων που στην ουσία προλείαναν το έδαφος για την συγκεκριμένη, δεν θα έλεγα προφανώς, κίνηση, αλλά δυστυχώς το κλίμα το οποίο πυροδοτήθηκε. Μην ξεχνάτε ότι η χθεσινή συγκέντρωση έγινε κατόπιν απόφασης τόσο της νεολαίας ΣΥΡΙΖΑ, του ΠΑΜΕ, του «Ρουβίκωνα» και άλλων συλλογικοτήτων. Ήταν, λοιπόν, αυτονόητο ότι θα έπρεπε να ληφθούν περισσότερα μέτρα όσον αφορά το να αποτραπούν αυτά τα ζητήματα.

Μην ξεχνάτε ότι ο ΣΥΡΙΖΑ και η «ΑΥΓΗ» κυκλοφόρησαν ένα fake news βίντεο για τα φανάρια της Πανόρμου, που βγήκε μετά ο κάτοχος του αυτοκινήτου και είπε ότι οι φθορές στο αυτοκίνητό του ήταν σε προγενέστερο χρόνο και δεν έχω δει ακόμα κάποιον από το ΣΥΡΙΖΑ να πει: «Ναι, κάναμε λάθος». Υιοθετείτε αυτό το βίντεο; Υιοθετείτε αυτό που έγραψε η «ΑΥΓΗ» ότι έγιναν οι φθορές από αστυνομικούς;

Δεν έχω δει κάποιον από το ΣΥΡΙΖΑ μέχρι αυτή τη στιγμή να πει: «Ναι, κάναμε ένα λάθος». Κύριοι συνάδελφοι, και το λάθος στην πολιτική είναι μέρος του προγράμματος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, τόσα βίντεο το φανάρι βρήκατε; Ο άλλος χαστουκίζει τη γυναίκα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Σας παρακαλώ, κύριε Γιαννούλη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Μας ρωτάει, κύριε Πρόεδρε. Απευθύνεται σε εμάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Δεν σας ρωτάει. Μιλάει και ρωτάει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Γιαννούλη, δεν σας διέκοψα. Απευθύνομαι πολιτικά, κύριε Γιαννούλη, δεν απευθύνομαι προσωπικά. Όταν θα πάρετε τον λόγο θα μου απαντήσετε.

Παρ' όλα αυτά θα πρέπει κάποια στιγμή σε αυτή την Αίθουσα να ομονοήσουμε και να πούμε ότι αυτονόητα θα πρέπει να τα ακολουθήσουμε όλοι. Δεν θα πρέπει να διχάζουμε τον ελληνικό λαό. Δεν μπορούμε να πάμε πάλι σε διχασμό της ελληνικής κοινωνίας στο μνημόνιο, στο αντιμνημόνιο, στους νεοαγανακτισμένους, σε μη αγανακτισμένους. Θα πρέπει όλοι σε αυτή την δύσκολη περίοδο που περνά ο κόσμος ειδικά εν μέσω πανδημίας

να περάσουμε ένα ξεκάθαρο μήνυμα.

Και να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, γιατί θέλω να μπούμε και στα του νομοσχεδίου στη συνέχεια, αυτή η Κυβέρνηση έχει πράξει συγκεκριμένα πράγματα όσον αφορά την πάταξη της αυθαιρεσίας ακόμα και στα Σώματα Ασφαλείας. Θυμίζω ότι απόφαση αυτής της Κυβέρνησης ήταν η συγκρότηση της επιτροπής Αλιβιζάτου τον Νοέμβρη του 2019. Θυμίζω ότι επτά στις εννέα προτάσεις που έκανε αυτή η επιτροπή υιοθετήθηκαν από την Κυβέρνηση. Προχθές ο Πρωθυπουργός συναντήθηκε με τον κ. Αλιβιζάτο για τα συγκεκριμένα ζητήματα. Θυμίζω, επίσης, ότι ο Συνήγορος του Πολίτη είναι εθνικός μηχανισμός πλέον ο όποιος μπορεί να διερευνά και αυτά τα ζητήματα.

Σε κάθε περίπτωση εμείς είμαστε ανοιχτοί σε προτάσεις προκειμένου να δούμε πώς μπορούμε τέτοιου είδους φαινόμενα ακόμα και Σώματα Ασφαλείας, θα συμφωνήσω και εγώ είναι μειοψηφία τα ζητήματα αυθαιρεσίας, να μπορούν να χτυπηθούν.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Έχω δύο ανακοινώσεις προς το Σώμα.

Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα – Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Ο Υπουργός Δικαιοσύνης, ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης, οι Υπουργοί Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Προστασίας του Πολίτη, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Υγείας, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Εσωτερικών, Μετανάστευσης και Ασύλου, οι Υπουργοί Επικρατείας, καθώς και οι Αναπληρωτές Υπουργοί Οικονομικών και Εσωτερικών κατέθεσαν στις 9-3-2021 σχέδιο νόμου: «Εφαρμογή διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1939 του Συμβουλίου της 12ης Οκτωβρίου 2017 σχετικά με την εφαρμογή ενισχυμένης συνεργασίας για τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, ρυθμίσεις για τη λειτουργία των δικαστηρίων και άλλες διατάξεις του Υπουργείου Δικαιοσύνης».

Παραπέμπονται στις αρμόδιες Επιτροπές.

Τον λόγο έχει ο γενικός εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, κ. Μάξιμος Σενετάκης.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η πολιτική ουσία του νομοσχεδίου που θα ψηφίσουμε εμπεριέχεται στον τίτλο του: «Η Ελλάδα σε κίνηση». Το ζήτημα είναι τι είδους κίνηση επιθυμούμε, ανοδική ή καθοδική; Προφανώς, η πυξίδα της Κυβέρνησης δείχνει ανοδική, κίνηση προς την πρόοδο, κίνηση προς το υψηλό επίπεδο διαβίωσης των πλέον προηγμένων κρατών του πλανήτη.

Χαίρομαι που οι συντάκτες του συγκεκριμένου νομοσχεδίου εφηύραν αυτή τη φράση για να προσδώσουν έναν πολιτικό συμβολισμό σε ένα, κατά τα άλλα, τεχνικό νομοσχέδιο. Ναι, πράγματι, η βιώσιμη αστική κινητικότητα και μικροκινητικότητα που ρυθμίζεται με το παρόν σχέδιο νόμου είναι κατά βάση τεχνικό ζήτημα.

Η κίνηση στις πόλεις είναι κάτι σύνθετο. Εμπλέκονται πολλοί επιστημονικοί κλάδοι. Περιλαμβάνει ευρύ φάσμα τεχνολογικών καινοτομιών. Όλα αυτά, όμως, έχουν μοναδικό, αποκλειστικό στόχο να βελτιώσουν τη ζωή μας. Αναπόφευκτα εισέρχονται στο μικροκλίμα της καθημερινότητάς μας, έχουν επίκεντρο τον άνθρωπο, με αποκλειστικό σκοπό να τον απαλλάξουν από την ομηρία της άναρχης αστικοποίησης και να τον επαναπροσδιορίσουν ως κυρίαρχο πρωταγωνιστή του χώρου του.

Υπό αυτή την έννοια, ένα τεχνικό νομοσχέδιο που ρυθμίζει την κίνηση στις πόλεις, προσδιορίζει εμμέσως πλην σαφώς και το επίπεδο πολιτισμού μιας κοινωνίας. Διότι ο τρόπος που κινούμαστε, συμπεριφερόμαστε, συνυπάρχουμε, είναι ένδειξη πολιτισμένης κοινωνίας, είναι πολιτισμός. Είναι ο σύγχρονος πολιτισμός που κάθε κοινωνία επιδιώκει.

Επειδή, λοιπόν, θέλω να πιστεύω ότι ως κράτος, αυτοδιοίκηση, κοινωνία, θέλουμε αυτό το επίπεδο σύγχρονου πολιτισμού, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα οποία εισηγείται το συγκεκριμένο νομοσχέδιο στο πρώτο μέρος του, είναι άλλο ένα εργαλείο για να το διεκδικήσουμε.

Είναι η πρώτη φορά που η κεντρική διοίκηση θεσπίζει ενιαίους κανόνες και συγκεκριμένες απαιτήσεις για την κατάρτιση των σχεδίων αυτών, με βάση τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, για την αξιολόγηση και έγκριση έργων που αφορούν στην αστική κινητικότητα.

Είναι οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' και Β' βαθμού με πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων που οφείλουν υποχρεωτικά πλέον να καταρτίσουν τα σχέδια βάσει ενιαίου μοντέλου, που θα τους επιτρέπει να διεκδικούν χρηματοδότηση χωρίς καθυστερήσεις. Είναι στο χέρι τους να το αξιοποιήσουν. Είναι στο χέρι τους να επιδιώξουν συνεργασίες με ενδιαφερόμενους φορείς. Είναι στο χέρι τους να πετύχουν διευρυμένη αποδοχή για την επιτυχή υλοποίησή τους.

Το νομοσχέδιο, από την άλλη πλευρά, περιγράφει αναλυτικά τον τρόπο που όλα αυτά μπορούν να υλοποιηθούν. Περιγράφει τις αρμοδιότητες τού φορέα εκπόνησης του σχεδίου, τον τρόπο σύστασης, στελέχωσης και το έργο της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του σχεδίου. Περιγράφει τη σύνθεση του δικτύου φορέων που έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα. Καθορίζει τη διοικητική διαδικασία εξέτασης ενός ΣΒΑΚ. Εισάγει τη διαδικασία της επικαιροποίησης. Προβλέπει τη δημιουργία και λειτουργία ηλεκτρονικής πλατφόρμας για την παρακολούθηση του σχεδίου.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δείχνουν το μέλλον σε κάθε δήμο και περιφέρεια της χώρας. Αυτή η κίνηση της Ελλάδας προς το μέλλον περιγράφεται στα υπόλοιπα μέρη του νομοσχεδίου.

Είναι ένα μέλλον όπου αστικά λεωφορεία θα κινούνται χωρίς οδηγό, θα καθοδηγούνται από ένα κέντρο ελέγχου, το οποίο φυσικά θα διαβουλεύεται την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Καινοτόμες είναι οι διατάξεις που εισηγείται το νομοσχέδιο για την αυτόνομη οδήγηση, διατάξεις που θέτουν τις προϋποθέσεις, ώστε η Ελλάδα να είναι και πάλι πρωτοπόρος στην επιστημονική έρευνα στο συγκεκριμένο πεδίο.

Είναι ένα μέλλον που άτομα με ειδικές ανάγκες θα κινούνται άνετα με τα προσωπικά ηλεκτρικά τους αμαξίδια, θα έχουν πρόσβαση παντού, δεν θα αισθάνονται αποκλεισμό και κοινωνική απομόνωση, διότι βασικός στόχος είναι η προσβασιμότητα και η ποιότητα ζωής. Είναι ένα μέλλον όπου παιδιά θα κινούνται με τα ρόλερς και τα πατίνια τους χωρίς τους κινδύνους που παρατηρήθηκαν τα τελευταία χρόνια λόγω έλλειψης θεσμικού πλαισίου. Είναι ένα μέλλον που οι ενήλικες θα κινούνται με μοτοποδήλατα, χωρίς τη σύγχυση που προκλήθηκε πρόσφατα σχετικά με τη χρήση αυτών των νέων μέσων.

Τέλος, λοιπόν, στην έλλειψη θεσμικού πλαισίου που κινδύνευσε να απονομιμοποιήσει τα ειδικά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα στη συνείδηση των πολιτών. Επιτέλους, το νομοσχέδιο δίνει τον ορισμό και το πλαίσιο που αυτά τα μέσα γίνονται μέρος της καθημερινότητάς μας.

Είναι ένα μέλλον όπου δίκυκλα και τρίκυκλα θα μεταφέρουν τα προϊόντα στα κέντρα των πόλεων, προϊόντα που θα τα έχουν παραλάβει από τα αστικά κέντρα ενοποίησης εμπορευμάτων στην περίμετρο των πόλεων, ειδικές εγκαταστάσεις δηλαδή που θα τηρούν όλες τις προδιαγραφές προσωρινής αποθήκευσης, ενοποίησης, αποομαδοποίησης φορτίων και εκφόρτωσης εμπορευμάτων. Είναι ένα μέλλον χωρίς φορτηγά τροφοδοσίας να κλείνουν τους δρόμους, ένα μέλλον με λιγότερα αυτοκίνητα στις πόλεις όπου οι πεζοί θα έχουν τον πρώτο λόγο.

Μάλιστα, εδώ, ο Υπουργός είπε ότι σύντομα θα υπάρχουν και άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες που θα ενισχύσουν τα άρθρα 38 και 39, που ρυθμίζουν θέματα κυκλοφορίας πεζών.

Είναι ένα μέλλον με καλύτερα εκπαιδευμένους οδηγούς, καθώς βελτιώνεται διαρκώς, επικαιροποιείται, απλουστεύεται και εκσυγχρονίζεται το θεσμικό πλαίσιο για τα διπλώματα, με έναν εκσυγχρονισμένο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που θα ενσωματώνει και θα αξιοποιεί όλα τα νέα τεχνολογικά δεδομένα.

Είναι ένα μέλλον με περισσότερο ελεγμένα και άρα ασφαλέστερα αυτοκίνητα να κινούνται στους δρόμους, καθώς με το μητρώο ελεγκτών ΚΤΕΟ εισάγεται ένα επιπλέον φίλτρο ελέγχου στην καταλληλότητα των αυτοκινήτων, ενώ με το μητρώο εισα-

γόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων δημιουργούμε ένα επιπλέον φίλτρο, ώστε να μη γίνεται η χώρα μας σκουπιδότοπος παλαιών οχημάτων.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, καλούμαστε να ψηφίσουμε ένα αναλυτικό νομοσχέδιο, προσεγμένο και στην παραμικρή του λεπτομέρεια, που φέρνει το μέλλον στο παρόν. Για να το πω διαφορετικά, καλούμαστε να ψηφίσουμε ένα νομοσχέδιο που βλέπει ποιο είναι το αύριο και φροντίζει από σήμερα.

Γι' αυτό και πιστεύω ότι μετά από τις εκτενείς συζητήσεις που είχαμε στις επιτροπές, θα είναι ένα νομοσχέδιο που θα ψηφιστεί χωρίς ριζικές διαφωνίες, διότι κανείς δεν μπορεί να διαφωνεί με την πρόοδο της χώρας. Και αν ίσως διαφωνούμε πολλές φορές στο σχέδιο, ο προορισμός θέλω να πιστεύω ότι μας βρίσκει όλους σύμφωνους.

Όλοι θέλουμε την πρόοδο της χώρας. Όλοι θέλουμε να υιοθετήσουμε και να αφομοιώσουμε στην κουλτούρα μας τις δυνατότητες που προσφέρει η τεχνολογία για να κάνουμε τη ζωή μας καλύτερη, για να προσεγγίσουμε τον σύγχρονο κόσμο.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο συνιστά άλλη μια απόδειξη προσαρμογής με τις σύγχρονες εξελίξεις, μεθόδους και πρακτικές, πόσω μάλλον που ενσωματώνει όλη την ευρωπαϊκή τεχνογνωσία και νομοθεσία για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, όπως υιοθετήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή διά του Παρατηρητηρίου ELTIS. Αυτό το νομοσχέδιο, συνεπώς, συνιστά άλλη μια ένδειξη πως κινούμαστε γρήγορα για να προσεγγίσουμε τον σύγχρονο κόσμο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Χρήστος Γιαννούλης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πραγματικά, ο προηγούμενος κύκλος ομιλιών εύχομαι να διέπεται από ειλικρίνεια και πολιτική γενναιότητα από όλες τις παρατάξεις, έτσι ώστε να συμβάλουμε να λέγονται καθαρές και σταράτες κουβέντες, γιατί ζούμε και αναπνέουμε καθημερινά με την ελπίδα ότι η επόμενη μέρα θα είναι καλύτερη από την προηγούμενη.

Υπάρχει, όμως, δυστυχώς, μια προσδοκία η οποία δεν ευοδώνεται στην πραγματικότητα, με την επιμονή της Κυβέρνησης Μητσοτάκη να γυρίζει τον χρόνο πίσω. Πώς το καταφέρνει; Είτε μέσω της νομοθέτησης είτε μέσω των διαγγελμάτων είτε μέσω των τεχνητών ενέσεων διχασμού και μίσους, με πρόσχημα την ενότητα. Αυτά είναι τεχνικές που έχει αναπτύξει κυρίως από τη σπουδή της στην επικοινωνία και όχι στην πολιτική ουσία.

Θα προσπαθήσω αυτή η ισορροπία μεταξύ νομοσχεδίου, επικαιρότητας και πολιτικής πραγματικότητας να είναι όσο μπορεί πιο δίκαιη και τεκμηριωμένη.

Χαίρομαι, γιατί ο Υφυπουργός, ο κ. Κεφαλογιάννης, που υποστήριξε το νομοσχέδιο στην αρμόδια επιτροπή, ήταν ανεκτικός σε κάποιες αλλαγές που προωθούν ένα από τα πιο σημαντικά νομοθετήματα του ΣΥΡΙΖΑ, που αφορούν τα ΣΒΑΚ, με τον ν.1599/2019. Ήταν ανοιχτός σε προτάσεις, σε βελτιώσεις.

Είναι λίγο πιο δύσκολα τα πράγματα, κύριε Υπουργέ, στο δεύτερο σκέλος, που αφορά στις μεταφορές και ιδιαίτερα τα σημεία εκείνα που, με όχημα την ευρωπαϊκή κατεύθυνση και όχι υποχρέωση, παρέχουν τη δυνατότητα κατοχής διπλώματος οδήγησης δικύκλου εκατό εικοσιπέντε κυβικών αυτοδίκαια. Δηλαδή, να θεωρείται ότι έχεις και αυτή την ικανότητα οδήγησης χωρίς καμμία άλλη προϋπόθεση, με το επιχείρημα ότι συμβαίνει σε πολλές μεσογειακές χώρες.

Βέβαια, το μόνο που πετυχαίνει είναι ότι ανοίγει, προκλητικά ίσως, τον κύκλο των εργασιών των εισαγωγέων δικύκλων και βέβαια, αυξάνει τον κίνδυνο αύξησης τροχαίων δυστυχημάτων.

Το δεύτερο σημείο είναι, βάσει μιας συντεταγμένης επίθεσης σε κάθε τι δημόσιο, η δυνατότητα ελέγχου των ΚΤΕΟ από τους ιδιώτες.

Αναφέρθηκα στην κοινοβουλευτική συμπεριφορά του κ. Κεφαλογιάννη, γιατί θεωρώ βέβαιο ότι το αποτύπωμα του απόντος Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών, του κ. Καραμανλή, βρίσκεται μόνο σε αυτά τα δύο σημεία. Βρίσκεται στα σημεία που ανέφερα, εκεί όπου υπάρχει είτε η συντονισμένη επίθεση στο δημόσιο είτε η προσπάθεια να ευνοηθούν κάποια συμφέροντα.

Κύριε Κεφαλογιάννη, διατηρώ πάρα πολύ μεγάλες επιφυλάξεις -και ειλικρινά, δεν σας το λέω προβοκατόρικα- για το αν ο Υπουργός Μεταφορών γνωρίζει ή έριξε έστω μια ματιά στα πρώτα άρθρα του νομοσχεδίου που αφορούν τα ΣΒΑΚ, μια καινοτομία για το 2019 που, με καθυστέρηση ενάμιση και πλέον χρόνου, έχει μπει σε εφαρμογή για ένα μέρος της αυτοδιοίκησης και μπαίνει με το νομοσχέδιο που φέρνετε για το σύνολο της αυτοδιοίκησης. Επίσης, συζητάμε και τα χρηματοδοτικά εργαλεία που ενισχύουν παρεμβάσεις για την καλύτερη ποιότητα ζωής των Ελλήνων.

Θεωρώ -και το λέω μεγαλοφώνως, καθόλου προσβλητικά, αλλά ως μια πολιτική αίσθηση ή διαίσθηση- ότι ο επισπεύδων Υπουργός, ο Υπουργός Υποδομών, δεν πρέπει να γνωρίζει καν τι σημαίνει το αρκτικόλεξο ΣΒΑΚ.

Βέβαια, εκεί που αναζητάμε και βρίσκουμε το αποτύπωμα Καραμανλή εξηγείται. Είναι διαρκής ο διαγκωνισμός στο Υπουργικό Συμβούλιο για το ποιος θα δώσει τις καλύτερες και ταχύτερες υπηρεσίες σε κάποια μεγάλα συμφέροντα, ψαλιδίζοντας τον ελεγκτικό χαρακτήρα του δημοσίου, αλλά και την προοπτική να γίνει καλύτερο το δημόσιο και όχι να σβήσει από τον χάρτη της χώρας. Διότι αυτές οι δύο δυνάμεις αναμετρώνται.

Η πρόθεσή σας είναι καθετί που έχει δημόσιο χαρακτήρα και συμβάλλει στον έλεγχο και την προστασία των πολιτών να σβήσει και να γίνουμε μια μεγάλη φαρσοκωμωδία, δηλαδή να υπάρχει ταυτοπροσωπία του ελεγχόμενου και ελεγκτή.

Σας μίλησα, βέβαια, για τον διαγκωνισμό. Υπάρχουν και άλλα παραδείγματα. Υπάρχει το αποτύπωμα Βρούτση στο «σκόιλ ελικίκου» -το θυμάστε, δεν το ξεχάσατε- αυτό του κ. Χατζηδάκη σε ΔΕΗ και ΔΕΔΔΗΕ, τώρα στον ΕΚΦΑ και τις συντάξεις. Σε λίγες ώρες, στην Επιτροπή και την Ολομέλεια του κ. Σκρέκα για την αποικιοκρατική σύμβαση της εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΧΡΥΣΟΣ». Κατάλογος μακρύς σαν εφιάλτης!

Στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο κατατέθηκαν και στην επιτροπή -θα τα επανακαταθέσω τώρα- δύο εμπεριστατωμένες ενστάσεις από τους πλέον ειδικούς για τη λαθροχειρία που επιχειρήθηκε σε ό,τι αφορά τον αριθμό των διατάξεων που μπήκαν σε διαβούλευση και τον αριθμό που τελικά εμφανίστηκε στο τελικό κείμενο. Υπήρξαν ενστάσεις, επίσης, που ανατρέπουν και τον πυρήνα του σχεδιασμού και του πνεύματος των ΣΒΑΚ στο άρθρο 3 του νομοσχεδίου. Συνδέονται με τα ευρωπαϊκά δεδομένα, το ευρωπαϊκό κεκτημένο, τον στρατηγικό σχεδιασμό, τη μορφή που πρέπει να έχουν τα ΣΒΑΚ για να χρηματοδοτούνται τόσο σε σχέση με τη μελέτη όσο και με την υλοποίηση των έργων που θα περιέχουν.

Τι είπα τώρα, όμως; Αποτελεί ύβρι για τη Νέα Δημοκρατία αυτό που είπα ή κομματικό παράπτωμα, εάν βρισκόμασταν σε αντίπαλο στρατόπεδο. Είπα την κακή λέξη: Στρατηγικό σχέδιο, σχεδιασμός, συγκροτημένη και στοχευμένη σχεδίαση. Ακούγεται στην παράταξή σας ως κακόγουστο αστείο, χειρότερο ακόμη και από το ότι ο Μητσοτάκης δεν αψήφησε τα μέτρα στην Ικαρία.

Αλήθεια, το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών, που αφορά και τις μεταφορές, υπάρχει; Είναι σε κάποιο ράφι του Υπουργείου σας; Το καταργήσατε; Το αναθεωρήσατε; Εκπονήσατε κάποιο νέο; Και επειδή είστε πάρα πολύ καλοί στην επικοινωνιακή συγκάλυψη, μας το κρατάτε κρυφό, ως δώρο-έκπληξη με κάποιο από τα μέτρα «ακορντεόν» που παίρνετε και στην πανδημία; Συμβαίνει κάτι για το οποίο πρέπει να ενημερωθούμε;

Εάν θεωρείτε Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης τις φωτογραφίες και τους απέραντους μονολόγους στις τηλεοπτικές οθόνες και τις κορδέλες εγκαινίων σε έργα που κάποιοι άλλοι, μέσα σε σκληρές συνθήκες μνημονίου και σκληρές συνθήκες χρεοκοπίας που κληροδοτήσατε το 2009, κατάφεραν να ξεμπλοκάρουν, τότε συζητάμε για κάτι άλλο.

Βέβαια, τον αντίλογο τον ξέρω. Είναι γνωστός: Αθηνών - Πατρών. Αυτό. Ό,τι και να συμβαίνει σε αυτή τη χώρα, όποια αβελτηρία, όποια παράλειψη, όποια αδράνεια, θα ακούσουμε για την Αθηνών - Πατρών. Είστε τόσο προβλέψιμοι που πλέον δεν έχετε ακόμη και κανένα ειδησεογραφικό ενδιαφέρον.

Συμπληρώνουμε περίπου δύο χρόνια...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πάτρα - Πύργος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Πάτρα - Πύργος; Και Αθηνών - Πατρών. Έχετε και εκεί μια έφεση!

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Εσείς κόψατε κορδέλα...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Το ξέρω, αλλά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, θέλω ηρεμία!

Κύριε Υπουργέ, μη θορυβείτε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Υποβοηθώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Δεν χρειαζόμαστε υποβοήθημα!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Το Πάτρα - Πύργος είναι το μεγάλο σας επιχείρημα. Σε όλα τα υπόλοιπα, όπως το Αθηνών - Πατρών, που ολοκληρώθηκαν ψάχνετε να κρεμαστείτε από απελπισία σε οτιδήποτε μπορείτε να βρείτε.

Δεν είναι ούτε καν αστείο, γιατί το αντι-ΣΥΡΙΖΑ μέτωπο, το «για όλα φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ» είναι η βασική σας πολιτική γραμμή. Δεν υπάρχει κάτι άλλο. Κυβερνάτε δύο χρόνια και όταν στριμώχνεστε, βρίσκετε μόνο αυτό, ότι φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ.

Είπα και στην αρχή ότι τις σπίθες που ανάβετε με αυτά τα νομοθετήματα, τα οποία είτε εισάγουν από την πίσω πόρτα συμφέροντα είτε έρχονται σε ευθεία πρόκληση με την κοινωνία και με τους πολίτες, δεν είναι να τις προσπερνάμε χωρίς ενδιαφέρον.

Για να επανέλθω στο αρχικό -και θέλω μια πραγματικά ειλικρινή απάντηση- οι χιλιάδες κάτοικοι της Νέας Σμύρνης που ήταν χθες στον δρόμο και ζητούσαν να σταματήσει το κλίμα αστυνομοκρατίας ήταν χειραγωγούμενοι από τον ΣΥΡΙΖΑ; Αυτό τους λέτε; Ότι επτά, οκτώ ή δέκα χιλιάδες κάτοικοι της Νέας Σμύρνης ήταν υποχείρια ή αποτελούν μέλη κομματικής οργάνωσης του ΣΥΡΙΖΑ; Τολμήστε να το πείτε.

Εξαιρούνται, βέβαια, οι εκατό επαγγελματίες προβοκάτορες παρακρατικοί «μπαχαλάκηδες», που πραγματικά τους συναντάμε εδώ και πάρα πολλά χρόνια, οι οποίοι τείνουν χείρα φιλίας εμμέσως -εμμέσως, μη σπεύσατε πάλι να το δαιμονοποιήσετε- σε αυτούς που έχουν συμφέρον από αυτή την εκτροπή. Είναι οι γνωστοί άγνωστοι, που κανένας δεν μπόρεσε να τους βρει. Και ποιος να τους βρει; Ο κ. Χρυσοχοΐδης; Εδώ δεν μπορεί να βρει τον κ. Χρήστο Παππά, θα βρει τους επαγγελματίες «μπαχαλάκηδες»; Για όνομα του Θεού! Συμβαίνουν αυτά;

Επιστρέφω στην υπόθεση των ΣΒΑΚ, γιατί μας πονάει. Νιώθουμε περήφανοι για αυτό το εγχείρημα. Επαναλαμβάνω ότι ο Υφυπουργός άκουσε με προσοχή βελτιωτικές προτάσεις που αφορούν στην περιφερειακότητα, την περιφερειακή αυτοδιοίκηση, το να δώσουμε μεγαλύτερη έμφαση στην κοινωνία των πολιτών και τη συμμετοχή τους στη διαμόρφωση αυτών των σχεδίων και να περιορίσουμε τις επιλογές, καμμιά φορά με χαρακτηριστική ιδιοτέλεια, δημάρχων επικεφαλής της τοπικής αυτοδιοίκησης, που θεωρούν ότι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι η δική τους μόνο εκτίμηση για το παρόν και το μέλλον.

Σας ζητήσαμε να αλλάξετε και τον χρόνο αξιολόγησης και περάτωσης αυτών των διαδικασιών, για να μην αντιμετωπίσουμε το τέλμα το οποίο υπάρχει σε εκατόν εβδομήντα περίπου δήμους, που προχώρησαν τα τελευταία δύο χρόνια.

Όλα αυτά, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -επειδή είμαι σίγουρος ότι οι απαντήσεις σας θα είναι πάλι «ο κακός ΣΥΡΙΖΑ», το ένα, το άλλο κ.λπ.- προϋποθέτουν μια βασική αρχή για την πολιτική και για τον κοινοβουλευτισμό: Την εμπιστοσύνη. Είναι προαπαιτούμενο. Προϋποθέτουν την εμπιστοσύνη όχι σε δημοσκοπικές αποτυπώσεις, αλλά στη συνείδηση των πολιτών, την εμπιστοσύνη και το υπόδειγμα στην πράξη και όχι στην ονειροχώρα των τηλεοπτικών μονολόγων.

Λυπάμαι που λείπει ο κ. Καραμανλής από αυτή την Αίθουσα. Αλίμονο! Θα ασχολείτο με ένα ζήτημα που το μισό και πλέον είναι πολιτική επιλογή του ΣΥΡΙΖΑ; Πού να αναπτύξει την αντι-ΣΥΡΙΖΑ σπουδή και μανία του; Λυπάμαι, αλλά η εμπιστοσύνη στο Υπουργείο όπου προΐσταται ο κ. Καραμανλής έχει τρωθεί ανεπανάληπτα από τον τραγέλαφο των πολιτικών του πρακτικών στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε έχει μέσα θεμελιώδεις διατάξεις για την αστική κινητικότητα, τις μεταφορές, την κίνηση των ατόμων με αναπηρία, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Ποια είναι η συμβολή του κ. Καραμανλή σε αυτό; Κολλάει ή δεν κολλάει στα λεωφορεία; Έχετε μια απάντηση; Εδώ δεν πρόκειται για χωροταξικό λάθος ή υπερβολή Πάτρα - Αθηνών ή Πύργου - Πατρών. Κολλάει ή δεν κολλάει στα λεωφορεία;

Μη σκύβουμε το κεφάλι, κύριε Σενετάκη. Θέλω μια απάντηση, ως πολίτης. Κολλάει ή δεν κολλάει στα λεωφορεία; Μεταδίδεται ή δεν μεταδίδεται στα λεωφορεία;

Επίσης, είναι ή όχι επικίνδυνα για την υγεία των πολιτών τα τριακόσια λεωφορεία του «εθνικού προμηθευτή» που το Ελεγκτικό Συνέδριο έκρινε ακατάλληλα, ναι ή όχι; Εδώ δεν έχει ΣΥΡΙΖΑ και αντι-ΣΥΡΙΖΑ. Εδώ είναι η πολύ σκληρή συνάντηση με την πραγματικότητα. Κολλάει ή δεν κολλάει; Έχουμε θάνατο εργαζομένου στον ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη από τον κορωνοϊό. Έχετε καταλήξει;

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Στις διαδηλώσεις κολλάει ή δεν κολλάει;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Θα εφεύρετε κάποια μελέτη ή κάποια γνωμάτευση που θα κάνει το άσπρο μαύρο;

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Μη βιάζεστε, κύριε συνάδελφε. Θα απαντήσετε. Έχετε απάντηση για το «κολλάει ή δεν κολλάει»;

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Στις διαδηλώσεις κολλάει ή δεν κολλάει;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Πάρα πολύ. Κολλάει, όμως, περισσότερο, όταν σε αυτή τη Βουλή νομοθετείτε σαν «πλυντήριο» και στέλνετε τον κόσμο στους δρόμους! Σοβαρευτείτε κοινοβουλευτικά! Σταματήστε να κάνετε τη Βουλή «πλυντήριο», για να μη βγαίνει ο κόσμος!

Και να μη διακόπτετε για να κάνετε αυτούς τους συμψηφισμούς. Είστε βασικά υπεύθυνοι!

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Μπράβο, μπράβο!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Μην κάνετε διάλογο μεταξύ σας!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Είστε θύτες! Δεν είστε θύματα!

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Αυτοί είστε!

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Μη διακόπτετε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Αν επανέρχομαι σε ηρεμία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ούτως ή άλλως, δεν καταγράφεται τίποτα στα Πρακτικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι το δεύτερο σχέδιο. Είναι το σχέδιο βαβούρα, θόρυβος...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Αυτά αφήστε τα! Όταν προεδρεύω εγώ, μη μου τα λέτε, γιατί τριάντα χρόνια εδώ μέσα ξέρω τι γίνεται, όπως ξέρω τι γινόταν και προηγούμενα χρόνια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Επειδή σέβομαι τα τριάντα χρόνια σας, γι' αυτό και εγώ προσπαθώ να προστατεύσω τη διαδικασία, συμβάλλοντας στο να μην υπάρχουν τέτοιου είδους...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ωραία. Μην απαντάτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ε, άμα είναι προκλητικός;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Εγώ θα ανακαλώ τον συνάδελφο, όποιος είναι αυτός, αν πάει να σας διακόψει. Συνεχίστε και κλείστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Συνεχίζω. Άλλα ερωτήματα σε σχέση με τις συγκοινωνίες: Σας ενδιαφέρει πραγματικά η προστασία των πολιτών, των εργαζομένων και του επιβατικού κοινού; Διότι με μόνο επιχείρημα ότι για όλα φταίει το παρελθόν, απευθύνω στον κ. Καραμανλή μια συμβουλή, να μη φτάσει στο σημείο που έφτασε ο κ. Καράογλου, ο συνάδελφός σας, πρώην Υφυπουργός Μακεδονίας - Θράκης άνευ αρμοδιοτήτων, Υφυπουργός περιορισμένης ευθύνης, ο οποίος δήλωσε το εξής.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομι-

λίας του κυρίου Βουλευτή)

Την ανοχή σας για δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

Είναι η επιχειρηματολογία Καραμανλή επί ενάμιση χρόνο ότι για όλα φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ. Ο κ. Θόδωρος Καράογλου δήλωσε ενώπιον της ελληνικής δικαιοσύνης: «Συγκεκριμένα, ανακαλώ τα περί κακοδιαχείρισης και διαφθοράς στον ΟΑΣΘ κατά το διάστημα που οι ως άνω μετείχαν στη διοίκηση κατά την περίοδο που ορθώς ο ΟΑΣΘ περιήλθε στο ελληνικό δημόσιο και τέθηκε σε εκκαθάριση εν λειτουργία. Η παρούσα δήλωσή μου μπορεί να δημοσιοποιηθεί». Είναι η συγγνώμη του για να μη δικαστεί στο δικαστήριο. Θα το καταθέσω για τα Πρακτικά.

Θέλετε και ο κ. Καραμανλής στο Υπουργείο Μεταφορών να έχει αυτή την τύχη, ενώπιον των δικαστηρίων να ανακαλεί όλα όσα ισχυρίζεστε εδώ και ενάμιση χρόνο;

Επίσης, έχω μια απορία, επειδή είστε υπερασπιστές της διαφάνειας του δημοσίου χρήματος. Είπαμε πριν για τα λεωφορεία της Αθήνας. Πρέπει να μας εξηγήσετε πώς γίνεται τριακόσια λεωφορεία από τον ίδιο προμηθευτή, του ίδιου τύπου, επειδή δεν αερίζονται να κρίνονται επικίνδυνα και ο διαγωνισμός να απορρίπτεται από το Ελεγκτικό Συνέδριο και τα ίδια λεωφορεία να κυκλοφορούν στη Θεσσαλονίκη. Στη Θεσσαλονίκη είναι άλλης κατηγορίας πολίτες; Είναι άλλων αντοχών για την επιδημιολογική κρίση; Είναι περισσότερο ανθεκτικοί στον COVID από ό,τι στην Αθήνα; Τριακόσια λεωφορεία ίδιου τύπου κόβονται ως επικίνδυνα λόγω έλλειψης δυνατότητας αερισμού, λόγω έλλειψης παραθύρων και τα ίδια ακριβώς κυκλοφορούν στη Θεσσαλονίκη. Και η απάντηση στους εργαζόμενους και το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης από τον ανεκδιήγητο επικεφαλής τον οποίο έχετε βάλει, πρώην διευθύνοντα σύμβουλο της ΕΥΑΘ, με πολλές εκκρεμότητες στη δικαιοσύνη, είναι: «Δουλέψτε ρε, να βγάλετε τα λεφτά σας!». Είναι η δημόσια δήλωση επικεφαλής οργανισμού αστικών συγκοινωνιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κλείστε τώρα με αυτό, κύριε Γιαννούλη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κλείνω με δύο ερωτήσεις, κύριε Πρόεδρε, για τις οποίες ζητάω και απαντήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κλείστε, όμως, γιατί αυτά που λέτε δεν έχουν σχέση με το νομοσχέδιο. Είναι θέματα επίκαιρης ερώτησης προς τον Υπουργό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι θέμα εμπιστοσύνης για το νομοθέτημα που συζητάμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ωραία, αλλά η ανοχή έχει και τα όριά της. Κλείστε, παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κλείνω, λοιπόν, καταθέτοντας από τη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» τρία σετ εγγράφων και θέλω μια απάντηση. Θέλω μια απάντηση για το αν 325.000 ευρώ που θα κοστίσει ο καθαρισμός των εγκαταστάσεων του ΟΑΣΘ έχουν, ως εταιρεία όπου ανατίθεται απευθείας με έκτακτη διαδικασία, όπως γράφει στη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ», μια εταιρεία από τις Σέρρες, η οποία μέχρι πριν την προκήρυξη αυτής της προμήθειας ήταν κατασκευαστική εταιρεία. Απλός ο συνειρμός. Σέρρες, κατασκευαστική εταιρεία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Γιαννούλη, δεν θα δείξω άλλη ανοχή. Δεν θα κάνετε επίκαιρη επερώτηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, καταθέτω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ναι, καταθέστε τα χωρίς να τα αναλύετε! Σας έχω δώσει τέσσερα λεπτά παραπάνω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Να μην εξηγήσω τι είναι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Όχι, δεν είναι στο νομοσχέδιο!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Το ένα είναι αυτό.

Και ένα δεύτερο, όπου θέλω μια απάντηση, είναι πώς γίνεται η δωρεά πενήντα λεωφορείων από τη Λειψία στη Θεσσαλονίκη, με κόστος αγοράς 7.000, να κοστίζει το τετραπλάσιο, με έξοδα φύλαξης και έξοδα προστασίας του χώρου που αποθηκεύτηκαν 400.000 ευρώ.

Τα καταθέτω και περιμένω απαντήσεις από τον κ. Καραμανλή.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Αυτά, βεβαίως, θα μπορούσατε να τα καταθέσετε και ως επίκαιρη ερώτηση ξεχωριστά και να έρθει ο κ. Καραμανλής να απαντήσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Θα το κάνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Αν είναι να το κάνετε, γιατί μας φάγατε τέσσερα λεπτά επιπλέον;

Τον λόγο θα πάρει τώρα ο συνάδελφος από το Κίνημα Αλλαγής, ο κ. Χρήστος Γκόκας.

Θα ήθελα να ενημερώσω ότι ο κ. Καραμανλής θα προσέλθει στην Αίθουσα. Απλώς είχε μια ειλημμένη υποχρέωση. Επαξίως, κατά την άποψή μου, εκπροσωπεί την Κυβέρνηση ο κ. Κεφαλογιάννης. Θα έρθει, όμως και ο κ. Καραμανλής.

Ορίστε, κύριε Γκόκα, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Με αφορμή τα θέματα επικαιρότητας θα ήθελα να δηλώσω με τη σειρά μου την απερίφραστη καταδίκη στα χθεσινά γεγονότα στη Νέα Σμύρνη, με τον σοβαρό τραυματισμό του αστυνομικού, μετά και την αδικαιολόγητη βία σε βάρος πολίτη την περασμένη Κυριακή από την πλευρά της αστυνομίας. Γενικότερα, καταδικάζουμε κάθε μορφή βίας, από όπου και αν προέρχεται.

Την ώρα που η κοινωνία βιώνει την κορύφωση της οικονομικής κρίσης, με τις τρομακτικές επιπτώσεις και στην οικονομία και στην ίδια την κοινωνία, η Αξιωματική Αντιπολίτευση και η Κυβέρνηση, αντί να πρωταγωνιστούν στη δημιουργία κλίματος διχασμού και πόλωσης, ο καθένας για τους δικούς του λόγους, πρέπει να αναλάβουν τη θεσμική τους ευθύνη και να απομονώσουν κάθε πράξη βίας.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το νομοσχέδιο που συζητάμε: «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα και άλλες διατάξεις» επιχειρείται στα δύο πρώτα μέρη του να ρυθμιστούν νομοθετικά δύο ιδιαίτερα σημαντικά και σύγχρονα θέματα: Η βιώσιμη αστική κινητικότητα και η μικροκινητικότητα, που συνδέονται άμεσα μεταξύ τους και το ένα επηρεάζει το άλλο με τρόπο καθοριστικό.

Υπάρχουν και δύο ακόμα μέρη του νομοσχεδίου που αφορούν στον τομέα των μεταφορών με διάφορες αποσπασματικές διατάξεις. Βέβαια στη διαβούλευση υπήρχαν είκοσι άρθρα λιγότερα αλλά τουλάχιστον αφορούν στο ίδιο Υπουργείο. Η ανάγκη θεσμοθέτησης ολοκληρωμένου νομοθετικού πλαισίου και για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα ΣΒΑΚ, και για τη μικροκινητικότητα είναι προφανής και αφορά στην ποιότητα ζωής των πολιτών, στην οργάνωση των χώρων κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, στους χώρους στάθμευσης, στις συνθήκες κυκλοφορίας και μετακίνησης με βιωσιμότητα των αστικών μεταφορών και οδική ασφάλεια, στην ένταξη των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων, τα ΕΠΗΟ, στις αστικές μεταφορές αλλά με κανόνες πλέον και πρέπει να επικεντρώνεται στον ίδιο τον πολίτη και τις ανάγκες του στο νέο περιβάλλον και ασφαλώς συνδέονται με το κορυφαίο πρόβλημα της εποχής, αυτό της κλιματικής αλλαγής.

Το νομικό πλαίσιο για τα ΣΒΑΚ θεσπίστηκε πρώτη φορά με το ν.4599/2019 χωρίς επί δύο χρόνια να εκδοθεί η προβλεπόμενη εφαρμοστική ΚΥΑ. Η εξουσιοδότηση με αυτό το νομοσχέδιο για έκδοση υπουργικών αποφάσεων ελπίζουμε να μη φέρει την ίδια τύχη και σε αυτόν τον νόμο. Συμφωνούμε λοιπόν σε αυτή την αναγκαιότητα επομένως και στην προώθηση αντίστοιχων ρυθμίσεων.

Είναι όμως γεγονός ότι η βιώσιμη αστική κινητικότητα συνδέεται επίσης με πολεοδομικούς και χωροταξικούς σχεδιασμού, περιβαλλοντικά ζητήματα, αναπτυξιακές και κοινωνικές δράσεις. Επομένως ο σχεδιασμός πρέπει να είναι συνολικός με συντονισμό και συνεννόηση και να μη γίνεται με αποσπασματικές και μεμονωμένες προσεγγίσεις. Αυτό θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να διασφαλιστεί. Και με αυτή την έννοια θεωρούμε ότι η σημερινή μας συζήτηση δεν αναφέρεται σε ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο που θα όριζε τις διαδικασίες συντονισμού των κατά διάφορους τομείς θεμάτων και προφανώς εμπλέκονται διαφορετικά Υπουργεία. Όπως έχουμε το παράδειγμα των δύο νόμων του 4579/2020 και του 4710/2020 του Υπουργείου Περιβάλλοντος και

Ενέργειας που αναφέρονται αφ' ενός στα τοπικά πολεοδομικά σχέδια και αφ' ετέρου στην ηλεκτροκίνηση.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Η' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΣΟΦΙΑ ΣΑΚΟΡΑΦΑ**)

Δηλαδή τι θα προηγείται, το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας μιας περιοχής ή το τοπικό πολεοδομικό σχέδιο ή όπως με την ηλεκτροκίνηση; Πρώτα επιδοτήθηκαν τα μοτοποδήλατα, τα ηλεκτροκίνητα προσωπικά οχήματα, πατίνια και λοιπά και αφού δημιουργήθηκε χάος και ένα σωρό προβλήματα τώρα προσπαθούμε να ορίσουμε το πλαίσιο κυκλοφορίας.

Επίσης θέματα συντονισμού θα προκύψουν αν δεν προβλεφθούν και αν δεν προληφθούν από την εμπλοκή στον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και μεταξύ των ΟΤΑ και ιδίως μεταξύ δήμων και περιφερειών, αφού αναφέρονται σε κοινό χώρο. Υπάρχει προβληματισμός παρά τις σχετικές αναφορές γι' αυτό το θέμα στην επιτροπή από τον κ. Κεφαλογιάννη τον Υφυπουργό.

Επομένως έχουμε ανάγκη για ολοκληρωμένες νομοθετήσεις με τη συμμετοχή περισσότερων Υπουργείων. Έχουμε ανάγκη για θεσμοθετημένες και όχι προαιρετικές συνεργασίες μεταξύ των ΟΤΑ και των δύο βαθμών. Για παράδειγμα και η ΚΕΔΕ θέτει αυτά τα σοβαρά προβλήματα.

Ένα άλλο σοβαρό ζήτημα είναι οι χρηματοδοτήσεις. Είναι γνωστό ότι περίπου εκατόν πενήντα δήμοι προχωρούν ήδη στην εκπόνηση ΣΒΑΚ με πόρους από το Πράσινο Ταμείο. Εκτός από την ολοκλήρωση ενός ΣΒΑΚ υπάρχουν η μελέτη εφαρμογής και η υλοποίηση των έργων και των δράσεων που θα προβλέπει. Πλην των χρηματοδοτήσεων από το πρόγραμμα δημοσίων έργων του Υπουργείου Υποδομών Και Μεταφορών, δεν υπάρχει καμμία άλλη συγκεκριμένη πρόβλεψη πέραν των αναφορών πάλι από τον κ. Κεφαλογιάννη στην επιτροπή. Θα είναι κρίμα αυτή η προσπάθεια να αφήσει μόνο σχέδια επί χάρτου. Και για να μη μείνουν τα σχέδια αυτά επί χάρτου, θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένα στην ελληνική πραγματικότητα και στις υφιστάμενες καταστάσεις στα περισσότερα αστικά κέντρα που θα δυσκολεύουν τους νέους σχεδιασμούς.

Ειδικότερα θέματα: Πρώτον η ανάγκη υλοποίησης των ΣΒΑΚ με συνέπεια και όχι με προχειρότητες μέσα από θεσμοθετημένο έλεγχο προς τους φορείς υλοποίησης και εφαρμογής, τους ΟΤΑ. Δεύτερον, η ολοκλήρωση ενός κύκλου κατάρτισης ΣΒΑΚ έχει αρκετή γραφειοκρατία που καταλήγει σε εξέταση εντός δύο μηνών από το αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου Υποδομών για να χαρακτηριστεί. Η συνέχεια αντίθετα είναι στο άλλο άκρο χωρίς καθόλου καθορισμένο πλαίσιο. Σε αυτό το στάδιο εξέτασης ενός σχεδίου ΣΒΑΚ θα πρέπει να υπάρχει ουσιαστικός έλεγχος και επικαλύψεις μεταξύ σχεδίων για τήρηση των όρων από προεδρικά διατάγματα προστατευόμενων περιοχών, ενώ για αποτελεσματικότερη διαδικασία θα μπορούσαμε να αποκεντρώσουμε πολλές από αυτές τις διαδικασίες και σε επίπεδο περιφέρειας.

Τρίτον, η πρόβλεψη ευρείας προβολής και δημοσιοποίησης που θα γνωστοποιεί και θα ενισχύει τη συμμετοχή τοπικών φορέων και εκπροσώπων πολιτών στο δίκτυο φορέων για την ενεργή συμμετοχή του πολίτη σε ένα σχεδιασμό που αυτόν αφορά. Τέταρτον, οι δράσεις που οδηγούν σε διάθεση περισσότερου χώρο στον πολίτη, πεζόδρομοι, θα πρέπει να περιλαμβάνουν να επιβάλλεται αύξηση πρασίνου. Πέμπτον, -όπως περιγράφεται στο νομοσχέδιο- μέσω των ΣΒΑΚ επιχειρείται η ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, η προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης, η χρήση ποδηλάτου, η οργάνωση χώρων στάθμευσης για την αντιμετώπιση μεταξύ των άλλων της αυξανόμενης κυκλοφορίας των ΙΧ εντός του αστικού και περιαστικού ιστού των πόλεων.

Σε σχέση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς τα προβλήματα συνεχίζονται. Ο διαγωνισμός για τη μίσθωση τριακοσίων λεωφορείων κόλλησε στο Ελεγκτικό Συνέδριο και ο συνωστισμός στα μέσα μαζικής μεταφοράς εξακολουθεί να αποτελεί εστία υπερμετάδοσης του κορωνοϊού. Για τα τεχνικά αυτά θέματα, όπως τα κλειστά παράθυρα, έχουμε επανειλημμένα μιλήσει και τα έχουμε θέσει σε άλλες συζητήσεις.

Δεύτερον, η άμεση ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, η επέκταση του μετρό με επιτάχυνση της κατασκευής της γραμμής 4 αποτελούν προτεραιότητα.

Τρίτον, επίσης επειδή συνηθίζουμε εύκολα να πηγαίνουμε από ένα άκρο στο άλλο, ο περιορισμός των ΙΧ να μη συνιστά εκδιωγμό αλλά να είναι αποτέλεσμα συγκεκριμένων δράσεων, αναγνωρίζοντας και ιδιαιτερότητες που αφορούν στον πληθυσμό των αστικών κέντρων, όπως μεγάλος μέσος όρος ηλικίας, ευπαθείς ομάδες και ούτω καθεξής.

Τέταρτον, τα δίκτυα που σχεδιάζονται θα πρέπει να είναι λειτουργικά, όπως παραδείγματος χάριν ποδηλατόδρομοι και όχι αδιέξοδα. Πέμπτον, στις ομάδες εργασίας να προβλέπεται η συμμετοχή της ειδικότητας των πολεοδόμων μηχανικών. Έκτον, για την κυκλοφοριακή αγωγή και οδική ασφάλεια θα πρέπει να υπάρχουν τα μαθήματα τα θεωρητικά στα σχολεία, νηπιαγωγεία, δημοτικό, επισκέψεις σε πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, μαθήματα οδικής ασφάλειας στο γυμνάσιο και λύκειο σε θέματα κώδικα οδικής κυκλοφορίας, σημάνσεων, πινακίδες και γενικά συμπεριφοράς και διαμόρφωσης κυκλοφοριακής συνείδησης με προγράμματα που θα αφορούν και τους εκπαιδευτικούς και την επιμόρφωση των εκπαιδευτών που χορηγούν τις άδειες οδήγησης.

Και τελευταίο, ο χρόνος αναθεώρησης επικαιροποίησης των ΣΒΑΚ μετά από δέκα έτη ίσως να είναι μικρός για να έχουμε κάποιο περιθώριο μετά την ολοκλήρωση κάποιων παρεμβάσεων να αξιολογηθούν με τον καλύτερο τρόπο. Ίσως θα πρέπει να πάμε σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα ακόμα και στα είκοσι έτη.

Για το δεύτερο μέρος. Το θεσμικό πλαίσιο για τη μικροκινητικότητα έρχεται να καλύψει το κενό που αφορά στην κυκλοφορία μιας σειράς οχημάτων που ήδη αποτελούν μέρος της καθημερινότητάς μας. Κυκλοφορούν παντού σε δρόμους, πλατείες, πεζοδρόμια, πεζόδρομους. Δημιουργούνται προβλήματα και κίνδυνοι για την ασφάλεια πεζών και χρηστών αυτών των οχημάτων. Ένα θέμα που έχει απασχολήσει και την αντίστοιχη επιτροπή οδικής ασφάλειας και έχει επισημανθεί από εκπροσώπους φορέων που έχουν δραστηριότητα σε αυτόν τον τομέα.

Η ηλεκτροκίνηση αυτών των οχημάτων, ποδήλατα, πατίνια, σκούτερ, αμαξίδια μονόκυκλα ή δίκυκλα οχήματα οδηγεί σε μια νέα κατηγορία οχημάτων, τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτροκίνητα οχήματα, τα ΕΠΗΟ. Η ηλεκτροκίνηση που πρέπει να προωθηθεί και στα μέσα μαζικής μεταφοράς συνδέεται με τους τοπικούς σχεδιασμούς και με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Έτσι για παράδειγμα η ανάπτυξη ενός δικτύου σταθμών ηλεκτρικής φόρτισης θα ενισχύσει την επιλογή χρήσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων από τους πολίτες και αυτό είναι κάτι που επίσης πρέπει να προχωρήσει.

Γίνεται πολύς λόγος για την ηλεκτροκίνηση, μια μορφή κινητικότητας φιλική προς το περιβάλλον, αλλά πώς προχωράμε; Εμείς εννοούμε επιλογή της ηλεκτροκίνησης για όλα τα μέσα, όπως ΙΧ, μέσα μαζικής μεταφοράς, ταξί, ηλεκτροκίνηση για τους πολλούς και κυρίως το σιδηροδρομικό δίκτυο που δεν φαίνεται να αποτελεί προτεραιότητα στους σχεδιασμούς της Κυβέρνησης.

Ένα άλλο πρόβλημα για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και την μικροκινητικότητα προφανώς αφορά στα παλιά σχέδια πόλεων και στα περισσότερα αστικά κέντρα και έχει σχέση με τη δυσκολία ανάπτυξης υποδομών για ζώνες κυκλοφορίας πεζών και ΕΠΗΟ ανεξάρτητες από το οδικό δίκτυο των αυτοκινήτων. Αλλά ακόμα και σήμερα, όμως, βλέπουμε επιλογές που αγνοούν αυτή την αναγκαιότητα όπως παραδείγματος χάριν στην Αθήνα όπου προτιμήθηκε η επιλογή του μεγάλου περιπάτου.

Κάποια ειδικότερα θέματα σε σχέση με την μικροκινητικότητα.

Πρώτον, η οδική ασφάλεια σε σχέση με τις προϋποθέσεις χρήσης τους, όπως οι ταχύτητες των ΕΠΗΟ και τα όρια ηλικίας των χρηστών. Το ανώτερο όριο ταχύτητας στα είκοσι πέντε χιλιόμετρα ανά ώρα συνδέεται με τη δυνατότητα να μπορούν άτομα ηλικίας άνω των δώδεκα ετών να οδηγούν αυτά τα οχήματα και άνω των δώδεκα ετών, αντίστοιχα, με τα ποδήλατα και τα πατίνια, σε οδικό δίκτυο που οι επιτρεπόμενες ταχύτητες είναι πενήντα χιλιόμετρα την ώρα χωρίς καμμία προϋπόθεση σε σχέση με γνώσεις Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ή κάποιας εκπαίδευσης και με δεδομένη την εμπειρία της γενικότερης κυκλοφοριακής συμπεριφοράς που υπάρχει.

Άρα υπάρχει ένα θέμα και προτείνουμε το όριο ταχύτητας στις κατοικημένες περιοχές να μειωθεί από τα πενήντα στα τριάντα χιλιόμετρα την ώρα και το όριο της θεωρούμενης πεζής κίνησης για ΕΠΗΟ ή άλλα οχήματα να είναι μικρότερη από τα έξι χιλιόμετρα την ώρα που προβλέπεται, ενδεχομένως στα τέσσερα χιλιόμετρα. Όλοι γνωρίζουμε σε τις συνθήκες κινούμαστε.

Στα θέματα ασφάλειας, επίσης, συμπεριλαμβάνεται η χρήση κράνους, που πρέπει να είναι υποχρεωτική και όχι απλά μια σύσταση.

Στην κυκλοφορία των οχημάτων των ΕΠΗΟ η χρήση κινητού προφανώς αποσπά την προσοχή και δεν θα πρέπει να επιτρέπεται.

Τέταρτο σημείο: Υπάρχει το πρόβλημα της στάσης και των χώρων στάθμευσης των ΕΠΗΟ, αλλά και γενικότερα αυτών που εξυπηρετούν τα άτομα με αναπηρία, καθώς και της προσβασιμότητας γι' αυτά τα άτομα και στις σχολές και στα εξεταστικά κέντρα. Και, βεβαίως, από την πλευρά μας, επειδή διατυπώθηκαν πολλές προτάσεις από τους εκπροσώπους των ατόμων με αναπηρία στην ακρόαση φορέων, στηρίζουμε όλες αυτές τις προτάσεις τους.

Το τρίτο μέρος αφορά στην ενσωμάτωση κοινοτικής οδηγίας για την παροχή του πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας. Θα κάνω τρεις παρατηρήσεις. Η πρώτη αφορά την ανάγκη προστασίας των προσωπικών δεδομένων από τη χρήση του προβλεπόμενου ηλεκτρονικού δικτύου με διεθνή συνεργασία, η δεύτερη την επέκταση της πιστοποίησης και για άλλες κατηγορίες, όταν οι συνθήκες, επίσης, το απαιτούν, όπως κίνηση σε δίκτυα εθνικά, επαρχιακά, μεγάλης κυκλοφορίας, οχήματα με επικίνδυνα φορτία κ.λπ.. Η τρίτη παρατήρηση είναι ότι δεν συμφωνούμε με την εκπαίδευση και την πρακτική εξέταση σε όχημα ιδιωτικής χρήσης -στο άρθρο 35 είναι αυτό- αλλά μόνο σε εκπαιδευτικό όχημα και ζητάμε αυτή η διάταξη να αποσυρθεί.

Τέταρτο μέρος: Έχουμε αναφερθεί αναλυτικά σε όλες τις διατάξεις, έχουμε καταθέσει και προτάσεις και περιμένουμε τις τελικές θέσεις του Υπουργείου. Για παράδειγμα, στην κυκλοφορία των ΙΧ επιβατικών λεωφορείων και φορτηγών χωρίς έγκριση τύπου, που κυρίως εξυπηρετούν άτομα με αναπηρία, θα πρέπει να υπάρχει πιστοποιητικό ελέγχου για την ασφαλή κυκλοφορία.

Όσον αφορά στην άρση παρακράτησης κυριότητας, δεν θα πρέπει να είναι αντίθετη με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα που προβλέπει να προηγείται η πλήρης εξόφληση του τιμήματος της αγοράς. Αναφέρομαι στο άρθρο 50. Θα πρέπει να προβλεφθεί, δε, και ένα μεταβατικό στάδιο εφαρμογής -έξι έως δώδεκα μήνες- για να μην υπάρξουν αιφνιδιασμοί.

Είναι θετικές οι διατάξεις -άρθρο 51- για την κατάρτιση μητρώου εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων με κυρώσεις για ανακριβή στοιχεία καταχώρισης και οι προβλέψεις για χωροθέτηση και λειτουργία των Αστικών Κέντρων Ενοποίησης Εμπορευμάτων.

Επίσης, η δυνατότητα συνέχισης απασχόλησης εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών μετά την αίτηση συνταξιοδότησης θα πρέπει να έχει αναδρομική ισχύ και για όσους έχουν ήδη καταθέσει αίτηση ή έχουν συνταξιοδοτηθεί για προφανείς λόγους ισονομίας. Αυτό είναι στο άρθρο 55.

Ακόμη, έχουμε ζητήσει στοιχεία για τις προγραμματικές συμβάσεις που προβλέπεται να υπογράφονται με το Υπουργείο και άλλους φορείς, όπως ΑΕΙ κ.λπ., για το αντικείμενο που θα έχουν αυτές οι συμβάσεις και αν έχουν σχέση με τις συζητούμενες διατάξεις σε αυτό το νομοσχέδιο.

Τώρα, όσον αφορά στο μητρώο εποπτών ΚΤΕΟ θα πω τα εξής: Σε κάθε περίπτωση η θέσπιση των ελεγκτών για τα διακόσια και πλέον ιδιωτικά ΚΤΕΟ και των περίπου είκοσι έως τριάντα δημοσίων ΚΤΕΟ δεν μας βρίσκει αντίθετους. Θα θέλαμε, όμως, απαντήσεις στα ερωτήματά μας για τον απαιτούμενο αριθμό ελεγκτών, τον φορέα και τον τρόπο επιμόρφωσης και πιστοποίησης, για τη δυνατότητα ελέγχου από ήδη πιστοποιημένους φορείς ή για τη δυνατότητα εγγραφής σε αυτόν και υπαλλήλων των αντίστοιχων δημοσίων υπηρεσιών.

Τέλος, έγινε πολλή συζήτηση για τις ισοδυναμίες των αδειών οδήγησης -άρθρο 54- και ιδιαίτερα για την ισχύ και τις προϋποθέσεις που έχει η άδεια κυκλοφορίας Β' πρώτον για την οδήγηση οχημάτων κατηγορίας ΑΜ, μοτοποδήλατα και ελαφρά τετράκυκλα με προϋποθέσεις την ηλικία των είκοσι επτά ετών και τον χρόνο κτήσης διπλώματος έξι έτη και δεύτερον για την οδήγηση οχημάτων κατηγορίας Α1, μοτοσικλέτες μέχρι εκατόν είκοσι πέντε κυβικά με τις παραπάνω προϋποθέσεις και τρεις ώρες πρακτική εκπαίδευση.

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

Κυρία Πρόεδρε, θα χρειαστώ ένα με δύο λεπτά ακόμα. Αφαιρέστε τα από τη δευτερολογία μου.

Υπάρχουν δύο διαφορετικές προσεγγίσεις. Κάθε μία έχει τα δικά της επιχειρήματα. Για εμάς προέχει η ασφάλεια και με αυτό το κριτήριο προτείνουμε τα εξής:

Πρώτον, δύο έως τρία πρακτικά μαθήματα για την κατηγορία ΑΜ και περισσότερα πρακτικά μαθήματα -τα εννέα που έχει θεσπίσει η Γερμανία είναι μια βάση- και αντίστοιχη βεβαίωση ικανότητας οδήγησης από τον εκπαιδευτή, που θα έχει πιστοποιηθεί για τη χορήγηση αυτής της βεβαίωσης, χωρίς επιβάρυνση των υπηρεσιών ή άλλη οικονομική επιβάρυνση του οδηγού.

Για την κατηγορία Α1 αντίστοιχα μπορεί να υπάρξει και κάποια μείωση στα χρονικά όρια ηλικίας και στο χρόνο απόκτησης διπλώματος.

Για τα οχήματα κατηγορίας ΑΜ μέχρι είκοσι πέντε χιλιόμετρα την ώρα, όπως τα μοτοποδήλατα, δεν προβλέπεται καμμία άδεια οδήγησης, αλλά, όπως αναφέραμε, δεν μπορεί δεκαπεντάχρονοι να μπαίνουν στην κυκλοφορία του οδικού δικτύου χωρίς καμμία εκπαίδευση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας, όπως ανέφερα και στην αρχή της ομιλίας μου, αναγνωρίζουμε τη σημασία της θεσμοθέτησης του νομοθετικού πλαισίου τόσο για τα ΣΒΑΚ όσο και για την μικροκινητικότητα σε σχέση με την βελτίωση της καθημερινότητας του πολίτη, τη διευκόλυνση της μετακίνησης, την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης και τον ήπιο τρόπο και μέσων μετακίνησης, τη διάθεση μεγαλύτερου χώρου για τις ανάγκες μιας βιώσιμης αστικής κινητικότητας, παρ' ότι θα μπορούσε να υπάρχει ένα περισσότερο ολοκληρωμένο πλαίσιο για την κινητικότητα σε συνδυασμό με τους τοπικούς πολεοδομικούς σχεδιασμούς, τη χωροταξία, τις χρήσεις γης και το γενικότερο πλαίσιο ανάπτυξης, κοινωνικής και οικονομικής.

Μέσα σε αυτό το σκεπτικό είμαστε θετικοί επί της αρχής του νομοσχεδίου, με τους προβληματισμούς και τις προτάσεις που έχουμε καταθέσει, ψηφίζοντας τις επιμέρους διατάξεις που συμφωνούμε στα επιμέρους κεφάλαια και περιμένουμε την ολοκλήρωση της συζήτησης για την τελική μας θέση στις διατάξεις που έχουμε τις δικές μας απόψεις, όπως τις εκφράσαμε.

Για τις τροπολογίες θα τοποθετηθώ στη δευτερολογία.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, και για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Στολτίδης.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Πρέπει να πούμε ότι σε πλήρη διάταξη και πάλι τα επιτελεία των πολιτικών δυνάμεων του κεφαλαίου, τα αστικά κόμματα, με καταμερισμένους ρόλους, προσπαθείτε να πλασάρετε την αδίστακτη ανάγκη των επιχειρηματικών ομίλων για περισσότερα κέρδη ως ενδιαφέρον απέναντι στο περιβάλλον, ως ευαισθησία απέναντι στα λαϊκά προβλήματα που διογκώνονται και στον τομέα της κινητικότητας σε αστικό ιστό.

Ο σφιχταγκαλιασμός σας, Νέας Δημοκρατίας, ΣΥΡΙΖΑ, ΚΙΝΑΛ, επιχειρεί να ντύσει με προβιά σωτήρα αυτούς που για να αυξήσουν τα κέρδη τους, ενώ έχουν κάνει τη ζωή του λαού μας στις πόλεις στην κυριολεξία πατίνι, έρχονται τώρα να πλασάρουν ως λύση τα ηλεκτρικά πατίνια.

Βοηθήσατε όλοι σας, σαν κυβερνήσεις, το μεγάλο κεφάλαιο να βάλει στο χέρι όλους τους κλάδους της παραγωγής. Το βοηθήσατε να θησαυρίσει, ιδιωτικοποιώντας τους στρατηγικούς τομείς της οικονομίας, ενέργεια, τηλεπικοινωνίες, μεταφορές. Το βοηθήσατε να κερδοφορήσει από την κλοπή της λαϊκής κατοικίας, το βοηθήσατε να σκάσει από τα κέρδη, καταληστεύοντας

τα ασφαλιστικά ταμεία, το βοηθήσατε να μπουκώσει από τα κέρδη, οδηγώντας τους μισθούς στο επίπεδο της πείνας και της εξαθλίωσης. Ε, τους φτάσατε τους «άμοιρους» επιχειρηματικούς ομίλους να έχουν μαζέψει τόσα που να μην έχουν τι να τα κάνουν, να δυσκολεύονται να τα μεγαλώσουν. Και σας ανέθεσαν να φέρετε εις πέρας το επόμενο καθήκον.

Σας ανέθεσαν να πείσετε τον λαό μας να μην απαιτήσει ούτε ευρώ από τα δισεκατομμύρια που θα δοθούν από τα ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που είναι λεφτά μόνο δικά του, από την βαρύτατη φορολογία, και που είναι ένα πάρα πολύ μικρό κομμάτι από αυτά που έχει δώσει, να μη ζητήσει τίποτα για την ενίσχυση του συστήματος υγείας, για εμβόλια για όλους για τη διασφάλιση της ζωής, να μη ζητήσει υποδομές για σχολεία και πανεπιστήμια ανοιχτά, να μη ζητήσει φράγκο για την ενίσχυση του στόλου των μέσων μαζικής μεταφοράς με σύγχρονα οχήματα και πυκνά δρομολόγια, να μη ζητήσει φράγκο για την κατασκευή χώρων πρασίνου, άθλησης, πολιτισμού αναψυχής. Να μη ζητήσει, δηλαδή, τίποτα από αυτά που έχει ανάγκη.

Αυτά σας ανέθεσαν οι επιχειρηματικοί όμιλοι και να τον τσακίζετε βέβαια στην καταστολή κάθε φορά που διεκδικεί κάτι από όλα αυτά. Το έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ όταν ήθελαν να αρπάξουν τα σπίτια του λαού, το κάνει τώρα η Νέα Δημοκρατία ενάντια ακόμα και σε αυτούς που βγαίνουν για μια ανάσα στις πλατείες. Η κλιμάκωση του αυταρχισμού, της καταστολής και της αστυνομοκρατίας από την Κυβέρνηση γίνεται για το πέρασμα εχθρικών πολιτικών κατά των εργαζομένων και για να κρυφτούν οι εγκληματικές ευθύνες για την αποτυχία στη διαχείριση της πανδημίας.

Υποτιμάτε βέβαια όλοι την ανοχή του λαού μας. Τη λογαριάζετε σαν αδυναμία. Προκαλείτε όμως την αγανάκτηση και την οργή του. Η οργανωμένη της έκφραση -σε αυτό καλεί το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας- έχει τη δύναμη και την καταστολή να ακυρώσει, αλλά και την αντιλαϊκή πολιτική να ανατρέψει. Το απέδειξε χθες στη Νέα Σμύρνη παρά το όργιο καταστολής και τις προβοκάτσιες.

Βολική θα λέγαμε η αντιπαράθεση μεταξύ σας, ΣΥΡΙΖΑ, Νέα Δημοκρατία, ΚΙΝΑΛ, σε ζητήματα μόνο τεχνικά πάνω στο νομοσχέδιο, που αποσκοπεί στο να αποκρύψει τη στρατηγική σύμπλευση όλων των κομμάτων και τη συμφωνία για την υποταγή των σχεδίων κινητικότητας στους γενικούς σχεδιασμούς του κεφαλαίου, που ξεκινά από τη μήτρα της προώθησης των συμφερόντων τους, την Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή, η οποία και θέτει τον προσανατολισμό προς την πράσινη ανάπτυξη και το «πράσινο new deal», που είναι κομβική πλευρά της αστικής πολιτικής το επόμενο διάστημα, όπως και ο ψηφιακός μετασχηματισμός, μια υπέρλαμπρη, δηλαδή εποχή, για τα μονοπώλια της Γηραιάς Ηπείρου που ετοιμάζονται να ξεκοκαλίσουν πακτωλό κρατικών ενισχύσεων 260 δισεκατομμυρίων ευρώ που είναι κατ' έτος το κόστος μετάβασης στην πράσινη οικονομία, στο όνομα της κλιματικής αλλαγής και της ευαισθησίας, τάχα, της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το περιβάλλον. Και όλα αυτά εν μέσω ανταγωνισμών για το ποιος θα κατακλύσει την ευρωπαϊκή αγορά με μπαταρίες για την ηλεκτροκίνηση.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης αποτελούν στρατηγικά σχέδια, που οργανώνουν τις μετακινήσεις των πολιτών και τη διανομή εμπορευμάτων σε αστικές περιοχές, λέει η ίδια η πλατφόρμα. Εσείς άλλα λέτε, ότι είναι τεχνικό το ζήτημα. Το αντίστοιχο για τη Θεσσαλονίκη όραμα είναι η επιχειρηματικότητα και η πολιτιστική κληρονομιά της πόλης να υποστηρίζονται και να προβάλλονται μέσα σε ένα ζωντανό, ανθεκτικό και λειτουργικό για τους κατοίκους και τους επισκέπτες αστικό περιβάλλον. Ανατρέχοντας στα ΣΒΑΚ κάθε πόλης μπορεί εύκολα κανείς να αντιληφθεί την προφανή υποταγή τους στους γενικούς σχεδιασμούς του κεφαλαίου: στο τουριστικό κεφάλαιο σε διάφορες περιοχές των πόλεων, στο κατασκευαστικό κεφάλαιο για την κατανομή των επενδύσεων, στο βιομηχανικό κεφάλαιο για τις μεταφορές από και προς τις μονάδες παραγωγής.

Σε αυτούς τους σχεδιασμούς υποτάσσονται και οι ρυθμίσεις για τη χρήση γης. Δεν παρέλειψαν οι επιχειρηματικοί όμιλοι να μας ενημερώσουν μέσω των ΣΒΑΚ τι εμπόδια θέλουν να βγουν από τον δρόμο τους για να βάλουν στο χέρι πιο γρήγορα και πιο εύκολα κομμάτια γης για την υλοποίηση των επιχειρηματικών τους δράσεων αλλά και να χρηματοδοτηθούν αδρά με τα χρήματα του λαού μας. Εμπόδιο γι' αυτούς, όπως λένε, ήταν ο εξαντλητικά αργός νόμος για τις δημόσιες συμβάσεις και προμήθειες, ο γνωστός ν.4412. Και με το νομοσχέδιο της προηγούμενης εβδομάδας βέβαια απαλλάξατε τους επιχειρηματικούς ομίλους από τέτοια βάρη, παραδίδοντάς τους και τον έλεγχο των μεγάλων δημόσιων έργων, κάνοντας το κράτος πιο γρήγορο και γαλαντόμο χρηματοδότη των ομίλων επιτρέποντας μέχρι και την ήπια τάχα μορφή δράσης τους ακόμη και σε περιοχές «NATURA 2000», όπως και επί ΣΥΡΙΖΑ ίσχυε για την εγκατάσταση ανεμογεννητριών. Είναι αδιαμφισβήτητα εκρηκτικό το ενδιαφέρον όλων σας για το περιβάλλον!

Είναι υποκριτικό ότι τα ΣΒΑΚ προβλέπουν παρεμβάσεις βελτίωσης της δημόσιας συγκοινωνίας, των μέσων μαζικής μεταφοράς και των συνθηκών λειτουργίας τους, όταν συνεχώς υποβαθμίζετε το συγκοινωνιακό έργο, μειώνετε τα δρομολόγια, προσαρμόζετε περισσότερο στα συμφέροντα των επιχειρηματικών ομίλων αφήνοντας υποβαθμισμένες οικονομικά λαϊκές συνοικίες απομονωμένες, όταν τα οχήματα σαπίζουν αποτελώντας κίνδυνο στους δρόμους, όταν κυρίως πακτωλός χρημάτων δίνεται σε εργολάβους σε leasing απαρχαιωμένου στόλου, την ώρα που με αυτά τα ίδια χρήματα θα μπορούσαν να αγοραστούν νέας γενιάς οχήματα χωρίς αποτύπωμα στο περιβάλλον.

Είναι υποκριτικό, επίσης, το περιβαλλοντικό ενδιαφέρον όταν μέσα στον αστικό ιστό όλοι σας ως κυβερνήσεις νομοθετήσατε να γίνει η προσπάθεια να ξεφυτρώσουν παντού μονάδες καύσης, SRF-RDF, όπως στο «ΤΙΤΑΝ» στη Θεσσαλονίκη, που την απέκρουσε ο λαϊκός παράγοντας, στον ΧΥΤΑ Φυλής είτε η καύση επικίνδυνων και τοξικών αποβλήτων σε άλλες πόλεις.

Οι σχεδιασμοί κινητικότητας και τα ΣΒΑΚ υπηρετούν σχεδιασμούς της αστικής τάξης. Το σχέδιο νόμου περιλαμβάνει διατάξεις σταδιακής απαγόρευσης των ΙΧ και κυρίως των μη ηλεκτροδοτούμενων από τα κέντρα των πόλεων υλοποιώντας τους γενικότερους σχεδιασμούς που θέλουν τα κέντρα ως τουριστικά και επιχειρηματικά κέντρα. Το σχέδιο «ΑΘΗΝΑ 2021» εδώ και μια δεκαετία έθεσε το στίγμα του σταδιακού αποκλεισμού των ΙΧ από τα κέντρα των πόλεων, απαγορεύοντας ολοκληρωτικά ακόμα και τη στάθμευση, ενισχύοντας τον ρόλο του ως κόμβο μεταφοράς και τουριστικό προορισμό. Σε αυτή την κατεύθυνση κινείται και η υλοποίηση του «Μεγάλου Περιπάτου» στον Δήμο Αθηναίων. Η αύξηση της μετακίνησης με μηχανές μικρού κυβισμού, αλλά και ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα, ΕΠΗΟ, αποτελούν παροχή μιας εναλλακτικής λύσης μετακίνησης για τα αποκλεισμένα αυτοκίνητα.

Μέσα σε όλα αποκαλύπτεται επίσης τι σημαίνει ψηφιακός μετασχηματισμός και ποιος ωφελείται. Με μια πολύ ανώριμη τεχνολογία προβλέπεται τετραπλασιασμός του φόρτου εργασίας του οδηγού που θα έχει την ευθύνη για τέσσερα οχήματα, δίνοντας παράλληλα άφεση αμαρτιών στον κατασκευαστή του αυτόματου οχήματος για τυχόν ατυχήματα. Επίσης, η συνεχής παρακολούθηση μέσω καμερών στα οχήματα αφαιρεί και την τελευταία πτυχή ιδιωτικής ζωής των μετακινούμενων με κάτι παραπάνω από αμφίβολο το ποιος αξιοποιεί και για ποιον λόγο τα προσωπικά δεδομένα.

Οι παρεμβάσεις στα ζητήματα των επαγγελματιών οδηγών φορτηγών όχι μόνο δεν αγγίζουν τα πραγματικά τους προβλήματα, αλλά και τα διευρύνουν, διότι, παρά τις απίστευτες τεχνολογικές δυνατότητες με ψηφιακούς ταχογράφους, με GPS κ.λπ., παραβιάζονται συστηματικά τα ωράρια εργασίας και δεν τηρούνται τα στοιχειώδη ασφαλιστικά τους δικαιώματα. Και βέβαια οι εξαιρέσεις των κατηγοριών, όπως αυτές διαμορφώνονται από το ΠΕΙ, το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας, και την επικινδυνότητα ενισχύουν και τη συμπίεση των ήδη τσακισμένων μισθολογικών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων των επαγγελματιών οδηγών.

Οι παρεμβάσεις στον ΚΟΚ περιορίζονται στον τιμωρητικό χαρακτήρα χωρίς να ακουμπάνε τις πραγματικές αιτίες των παραβάσεων, από τις οποίες η πιο σημαντική είναι η εργοδοτική τρομοκρατία, η πίεση και η εντατικοποίηση της δουλειάς για ένα μεγαλύτερο κέρδος, που οδήγησε μόνο στην περίπτωση των εργαζομένων delivery το τελευταίο διάστημα σε πολλές απώλειες

ζωής. Και προσθέτετε τώρα και από πάνω νέους κινδύνους με την κατάργηση εκπαίδευσης δικυκλιστών, στην προσπάθεια να διαμορφώσετε ένα θετικό κλίμα στην κοινή γνώμη, που βογκάει από το σύνολο των οικονομικών βαρών.

Συνοψίζοντας, ο αστικός σχεδιασμός για τις πόλεις έχει αντιλαϊκά χαρακτηριστικά. Οι χρήσεις γης υπηρετούν τις μεγάλες επιχειρήσεις, αποκλείοντας τον λαό από ελεύθερους χώρους, το δικαίωμά τους στη μετακίνηση όλο και περιορίζεται στα όρια της μετακίνησης για την εργασία του και εκείνο μόνο όταν προκύπτει κερδοφορία, οδηγεί στην απαξίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ακριβαίνει συνολικά τη μετακίνηση, συνθλίβει τα εργασιακά δικαιώματα παραπέρα. Και σε αυτή την περίπτωση τα επιτεύγματα της επιστήμης και της τεχνολογίας, ακριβώς επειδή δεν είναι στα χέρια της εργατικής τάξης, δεν αξιοποιούνται για να καλύψουν τις ανάγκες τους, σε ένα αστικό πεδίο που συνεχώς αυξάνονται και ολοένα η ζωή γίνεται πιο ασφυκτική. Δεν λαμβάνει, δηλαδή, το σχέδιο νόμου υπ' όψιν τον χώρο κατοικίας και την ανάγκη των εργαζομένων να κινούνται εύκολα, γρήγορα, φθηνά από και προς τον χώρο εργασίας τους. Δεν λαμβάνει υπ' όψιν την ανάγκη για δημιουργία χώρων πρασίνου, αναψυχής, πολιτισμού και την εύκολη και γρήγορη πρόσβαση από όλους στους χώρους αυτούς.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα όχι μόνο δεν είναι τεχνοφοβικό, αλλά αντιθέτως επισημαίνει ότι η ανάπτυξη στη λογική του κέρδους όχι μόνο δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες του λαού μας, αλλά πνίγει και τις ίδιες τις πραγματικές δυνατότητες της επιστήμης και της τεχνολογίας. Περιορίζει και την έκταση και τη χρήση της ως τον πήχη που βάζει η αγοραστική ικανότητα που συνεχώς όμως μειώνεται για τον ίδιο ακριβώς λόγο.

Φωτίζει επίσης το Κομμουνιστικό Κόμμα πως η επίλυση αυτού του προβλήματος απαιτεί ένα ριζικά διαφορετικό δρόμο ανάπτυξης, που περνάει μέσα από την κοινωνικοποίηση των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής. Για παράδειγμα, με τη βιομηχανία - στολίδι την ΕΛΒΟ στα χέρια του λαού μας, να παράγει μέσα μαζικής μεταφοράς σύγχρονα, όπως και μπορεί σήμερα, και όχι ξεπουλημένη από όλους σας στα αμυντικά συμφέροντα του Ισραήλ.

Επίσης, με το διαμάντι τη «ΛΑΡΚΟ» στα χέρια του λαού μας και όχι με την ξεπουλημένη από όλους σας στα «κοράκια», τα οποία θέλουν να βάλουν στο χέρι και την εύκολη μετατροπή της σε βιομηχανίας που παράγει την πρώτη ύλη για μπαταρίες και έτσι τα κέρδη από την ηλεκτροκίνηση. Και φυσικά, όλα αυτά να γίνουν μέσα από έναν επιστημονικά κεντρικό σχεδιασμό και της παραγωγής αλλά και της διάθεσης και διανομής των προϊόντων και των υπηρεσιών, με κριτήριο αποκλειστικά την κάλυψη των λαϊκών αναγκών.

Μόνο σε ένα τέτοιο πλαίσιο μπορεί να σχεδιαστεί, να κατασκευαστεί και να λειτουργεί μια πόλη που να εφαρμόζει ένα σύστημα μεταφοράς και κινητικότητας μέσα στην πόλη, που να συνδυάζει γρήγορες, φθηνές, αξιόπιστες μεταφορές, αλληλοσχεδιασμό χρήσεων γης, ανθρώπινης οικιστικής ανάπτυξης, με ελεύθερους για όλους χώρους αναψυχής, αθλητισμού, πολιτισμού και βέβαια, αξιοποίηση τεχνολογικών λύσεων, για να ελαττώνεται η ανθρώπινη εργασία όσο και να αυξάνεται η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα.

Διότι, κυρίες και κύριοι, για όλα αυτά δεν είναι το θέμα πότε θα μπορούν να γίνουν. Τώρα μπορούν να γίνουν, σήμερα, χθες. Το μόνο που λείπει πλέον είναι η απόφαση του λαού μας να επιλέξει μια ζωή αντάξια του πλούτου που μόνο αυτός παράγει, να επιλέξει μια ζωή χωρίς τα παράσιτα στην οικονομία, που στα χέρια τους η ιλιγγιώδης ανάπτυξη φέρνει νέα βάρη, αφαιρεί συνεχώς δικαιώματα, σαπίζει τη ζωή τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, όπως αναφέραμε στην πρώτη επιτροπή, το παρόν νομοσχέδιο φαίνεται ως μία θετική, νεωτεριστική εξέλιξη για ένα θέμα που απασχολεί αρκετά, τουλάχιστον όσον αφορά τη βιώσιμη κινητικότητα, αφού τα μέσα μαζικής μεταφοράς αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα, πόσω μάλλον στην περίοδο της πανδημίας όπου δεν μας έχει πείσει καθόλου η διαβεβαίωση του Πρωθυπουργού, σύμφωνα με την οποία δεν αποτελούν εστία μετάδοσης, όπως κατά τον ίδιο αποδεικνύεται από μελέτες. Ζητήσαμε, βέβαια, επανειλημμένα να μας δώσουν τις δύο μελέτες που επικαλέστηκε πως είχε, χωρίς όμως να τις έχουμε πάρει μέχρι σήμερα. Ούτε φανταζόμαστε ότι θα τις πάρουμε ποτέ, αφού ο ισχυρισμός του δεν συμβαδίζει με την κοινή λογική.

Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά τη ρύθμιση της κινητικότητας, δεν αποτελεί προτεραιότητα για τη χώρα, όχι μόνο επειδή βαδίζει από το κακό στο χειρότερο στην οικονομία, στην υγεία και στα εθνικά, αλλά λόγω του ότι παραμένει κλειδωμένη, αφού η Κυβέρνηση δεν φρόντισε να έχει επαρκείς ΜΕΘ. Αυτός είναι ο λόγος.

Ανεξάρτητα, όμως, από όλα αυτά, το θέμα έχει ενδιαφέρον για εμάς, σημειώνοντας πως το αντικείμενό του είναι τα μέσα προσωπικής κίνησης, ιδίως τα νέα με ηλεκτροκίνηση, οι αλλαγές στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες σχετικές ρυθμίσεις. Ενώ ξεκινάμε, όμως, κάθε φορά με την πρόθεση να στηρίξουμε νομοσχέδια που θεωρούμε νεωτεριστικά και προς όφελος της ανάπτυξης της οικονομίας της χώρας μας, στη συνέχεια ανακαλύπτουμε στοιχεία που ειλικρινά μας απογοητεύουν, συνήθως πλήθος ρουσφετολογικών ρυθμίσεων με στόχο την διαιώνιση του διεφθαρμένου κομματικού πελατειακού κράτους προς όφελος της νομής της εξουσίας.

Συνεχίζοντας, το ενδιαφέρον δεν αφορά μόνο τη διευκόλυνση της ζωής των πολιτών, αφού δίνεται επιπλέον η δυνατότητα εγχώριας παραγωγής και απασχόλησης, άρα ανάπτυξης, επειδή υπάρχουν στην Ελλάδα πολλοί μικροεπιχειρηματίες και εφευρέτες που ασχολούνται, ενώ οι κλίμακες παραγωγής βοηθούν. Εν προκειμένω, αποτελεί μια παράμετρο που υιοθετούμε σε όλες τις πολιτικές μας προτάσεις, δηλαδή, η παραγωγή και η δημιουργία πλούτου, έτσι ώστε να αναπτυχθεί βιώσιμα η Ελλάδα και επίσης, για να δημιουργηθούν ποιοτικές θέσεις εργασίας που δεν παρέχει η μονοκαλλιέργεια του τουρισμού, έτσι ώστε να επιστρέψουν οι νέοι μας από το εξωτερικό, που είναι για εμάς, για την Ελληνική Λύση, η πρώτη προτεραιότητά μας.

Περαιτέρω, η αγορά ηλεκτρικών ποδηλάτων από 17 δισεκατομμύρια δολάρια παγκοσμίως το 2017 αυξήθηκε στα 41 δισεκατομμύρια δολάρια το 2020, ενώ σύμφωνα με κάποιες προβλέψεις μπορεί να φτάσει στα 71 δισεκατομμύρια δολάρια έως το 2027 αντικαθιστώντας τα αυτοκίνητα στις πόλεις. Στην Ελλάδα υπάρχει, δυστυχώς, μικρή παραγωγή ποδηλάτων από δύο μόλις εταιρείες στην Πάτρα και στη Λάρισα, σε δύο πόλεις δηλαδή που έχουν παράδοση στη χρήση ποδηλάτου, αλλά αγοράζουν συνήθως εισαγόμενα, όπως και τα ανταλλακτικά τους, ενώ κάποιοι μικροί επιχειρηματίες προσπαθούν να εισέλθουν στην αγορά όπως η ARCHON με το τρίκυκλό της και το σκούτερ Give. Επιπλέον, υπάρχουν αρκετοί που παρέχουν κιτ μετατροπής ποδηλάτων σε ηλεκτρικά, όπως το Speen των τριών νεαρών στην Πάτρα και άλλα. Πρόκειται για start-up κατά κάποιον τρόπο, με τις οποίες δυστυχώς δεν ασχολείται κανείς. Ούτε τις προωθεί, κάτι που θα αποτελούσε την καλύτερη βοήθεια στο έργο τους, τις πωλήσεις.

Η άποψη μας είναι πως θα έπρεπε να χρηματοδοτούνται όλες αυτές οι νεωτεριστικές πρωτοβουλίες από τα πακέτα ΕΣΠΑ και Next Generation EU, έτσι ώστε να χρησιμοποιηθούν καλύτερα τα χρήματα και να μην επιστρέφουν στη Γερμανία και στις άλλες χώρες της Βορείου Ευρώπης για εισαγωγές φωτοβολταϊκών και ανεμογεννητριών, που είναι επιβαρυντικές για το περιβάλλον, ενώ αυξάνουν επιπλέον την ενεργειακή μας εξάρτηση.

Μια σύγχρονη τάση που καλύπτεται από το νομοσχέδιο στο άρθρο 42 είναι τα αυτόματα οχήματα. Τροποποιείται διάταξη, η οποία μέχρι τώρα υποχρέωνε να υπάρχει οδηγός σε κάθε αυτόματο όχημα. Η παρούσα εισάγει τη δυνατότητα να κυκλοφορούν για ερευνητικούς και πιλοτικούς σκοπούς λεωφορεία χωρίς οδηγό στις αστικές οδούς.

Δεν συμφωνούμε, όμως, με την εξ αποστάσεως οδήγηση, ειδικά λόγω των συνθηκών και της προχειρότητας που υπάρχει στην Ελλάδα. Ειδικότερα, δεν νομίζουμε πως είναι δυνατή η

χρήση σε όλων των ειδών τους δρόμους, ενώ θα πρέπει να υπάρχει οδηγός, για να μην έχουμε ατυχήματα. Εκτός αυτού, αναρωτηθήκαμε τι θα συμβεί σε περίπτωση που οδηγός δεν είναι εκεί και το λεωφορείο δράσει με βάση το λογισμικό του. Εάν πεταχτεί ξαφνικά ένα παιδί στον δρόμο, τι θα κάνει; Θα φρενάρει απότομα; Θα στρίψει απότομα με κίνδυνο να τραυματίσει τους επιβάτες ή θα πέσει πάνω στο παιδί; Δηλαδή, με τι επιλογές θα προγραμματίζεται και ποιος θα έχει την αστική ευθύνη; Το δημόσιο; Ο εξ αποστάσεως οδηγός; Η εταιρεία κατασκευής; Δυστυχώς δεν πήραμε ικανοποιητικές απαντήσεις, οπότε λογικά ζητήσαμε την απόσυρση του άρθρου.

Στα επιμέρους περιεχόμενα τώρα του νομοσχεδίου, το πρώτο μέρος και τα άρθρα 1 έως 14 αφορούν τη δημιουργία Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα ΣΒΑΚ. Ως βιώσιμη αστική κινητικότητα θεωρείται εδώ η κινητικότητα των ανθρώπων και η μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό, με στόχο τη διασφάλιση μιας καλύτερης ποιότητας ζωής. Αφορά τους ΟΤΑ Α' βαθμού, με πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων μόνιμων κατοίκων ή όσους είναι στις μητροπολιτικές περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, που καλύπτονται δηλαδή από τον ΟΑΣΑ και τον ΟΑΣΘ, καθώς επίσης όλους τους ΟΤΑ Β' βαθμού. Εν προκειμένω, εκφράσαμε την απορία μας σχετικά με το πώς θα εφαρμοστεί, όταν αφαιρούνται αρμοδιότητες και πόροι από τους ΟΤΑ με τους νόμους της τοπικής αυτοδιοίκησης ή όταν δεν είναι στελεχωμένες οι τεχνικές τους υπηρεσίες, όπως συμβαίνει.

Στο δεύτερο μέρος και στη μικροκινητικότητα, η τομή που επιχειρεί το νομοσχέδιο είναι ο χαρακτήρας των ΕΠΗΟ, των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων, όπως τα πατίνια, τα τροχοπέδιλα, τα ηλεκτρικά ποδήλατα, τα μοτοποδήλατα και λοιπά. Περαιτέρω, ρυθμίζονται κάποια διαδικαστικά, όπως ο εξοπλισμός των οχημάτων, ο χώρος στάθμευσης, οι εταιρείες κοινοχρήστων ΕΠΗΟ και θέματα άδειας οδήγησης.

Εν προκειμένω, υπάρχουν δικαιολογημένα σχόλια στη διαβούλευση, που μάλλον δεν μπορούν να απαντηθούν εύκολα, αλλά μόνο με την παραδοχή ότι το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί μια μεταβατική λύση έως ότου υπάρξουν κατάλληλοι δρόμοι για όλα αυτά τα οχήματα και εξοικείωση του κοινού.

Για παράδειγμα, υπάρχουν ήδη ηλεκτρικά ποδήλατα που είναι ουσιαστικά μοτοποδήλατα με πετάλια και μπορούν να υπερβούν τα είκοσι πέντε χιλιόμετρα την ώρα, όπως και πατίνια που μπορούν επίσης να υπερβούν τα είκοσι πέντε χιλιόμετρα την ώρα. Απαιτείται τότε δίπλωμα οδήγησης; Θα πρέπει να περιορίζουν την ταχύτητα; Θα πρέπει να υπάρξει αστυνόμευση; Ποιος θα ξέρει τι επιτρέπεται να οδηγεί ένα παιδί εάν πηγαίνει στο πεζοδρόμιο και με τι ταχύτητα; Θα πρέπει να έχουν ασφάλεια ή όχι;

Τέλος, στο υπόλοιπο τμήμα του νομοσχεδίου, στο τρίτο και στο τέταρτο μέρος του, αναφέρονται διάφορες διατάξεις σε σχέση με τη χορήγηση αδειών οδήγησης, με το μητρώο ελεγκτών ΚΤΕΟ, με το μητρώο εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων, με την κυκλοφορία αυτοματοποιημένων οχημάτων, με τις ταξινομήσεις φορτηγών με τις μεταβιβάσεις αυτοκινήτων και με τις σχολές οδηγών, στα οποία αναφερθήκαμε λεπτομερώς στις επιτροπές.

Θα αναφερθώ τώρα σε ορισμένα άρθρα. Στο άρθρο 1 η ένστασή μας είναι γενική. Αφορά, δηλαδή, τον θεσμό των ΣΒΑΚ. Ειδικότερα, έχει παρατηρηθεί ότι πολλά τέτοια σχέδια είτε παραμένουν στα χαρτιά είτε είναι ανεφάρμοστα στην πράξη, κυρίως όταν οι μελέτες ανατίθενται από δημάρχους και από τριμελείς διοικούσες επιτροπές, όταν δεν προκύπτουν μέσα από έναν δημοκρατικό διάλογο, αφού με τον νόμο για τους ΟΤΑ έχει νοθευτεί η απλή αναλογική. Για παράδειγμα, τα ΣΒΑΚ έχουν ήδη θεσπιστεί με τον ν.4599/2019 και με το άρθρο 22, χωρίς να έχει ακόμη εφαρμοστεί ο νόμος στην πράξη.

Φυσικά, η εφαρμογή έχει σχέση με τους χρηματικούς πόρους, καθώς επίσης με το προσωπικό των ΟΤΑ που θα μπορεί να διατεθεί για τον σκοπό αυτό. Εν προκειμένω, όμως, δεν προβλέπονται κάποια ποσά από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Δεν είναι η πρώτη φορά φυσικά. Οπότε, η πρόβλεψη της παραγράφου 3, όσον αφορά την υποχρέωση εκπόνησης των ΣΒΑΚ μέσα σε ένα έτος από την ψήφιση του νόμου, δεν έχει νόημα εάν προηγουμένως δεν επιλυθεί το πρόβλημα των πόρων.

Στο άρθρο 44 έχει αφαιρεθεί η δυνατότητα ταξινόμησης οχημάτων, η έγκριση των οποίων έχει λήξει ή δεν έχει εκδοθεί για τις εκκλησιαστικές μονές, που προϋπήρχε, έχοντας την άποψη πως πρέπει να προστεθεί.

Πολύ ενδιαφέρουσα είναι η δυνατότητα μη έγκρισης τύπου για αυτοκίνητα ατόμων με ειδικές ανάγκες. Με δεδομένη την απουσία γραφείου έγκρισης τύπου, θα δώσει τη δυνατότητα σε πολλούς Έλληνες εφευρέτες να παρέχουν λύσεις. Για παράδειγμα, είχε παρουσιαστεί σχέδιο για όχημα ΑΜΕΑ από Έλληνες σχεδιαστές στο παρελθόν, όπως το έχουμε καταθέσει στην επιτροπή στα Πρακτικά.

Στο άρθρο 48, όσον αφορά την έκδοση άδειας σε αλλοδαπούς, δεν διευκρινίζεται πουθενά το εάν θα πρέπει να έχουν άδεια εργασίας στη χώρα, οπότε πρόκειται για μία επίσης προβληματική διάταξη.

Στο άρθρο 54 και στην παράγραφο 1Α εισάγεται η εξαίρεση από την άδεια οδήγησης των μοτοποδηλάτων με ανώτατη δυνατή ταχύτητα είκοσι πέντε χιλιόμετρα την ώρα. Συμφωνούμε, αλλά θα προτείναμε τα εξής, καταθέτοντας ξανά μία λεπτομερή πρότασή μας στα Πρακτικά.

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

Πρώτον, περιορισμό στους δρόμους που επιτρέπεται να κυκλοφορούν τα εν λόγω οχήματα σε αυτούς που έχουν ικανοποιητικό πλάτος, χαμηλή κίνηση και κατάλληλη σηματοδότηση. Δεύτερον, καμμία κυκλοφορία ΕΠΗΟ σε πεζοδρόμια και ειδικά στο κέντρο της Αθήνας. Τρίτον, εκτύπωση από το Υπουργείο δικτύου ποδηλατοδρόμων με ιστοσελίδα, όπως στη Νέα Υόρκη. Τέταρτον, μάθημα κυκλοφοριακής οδήγησης στα σχολεία.

Στο άρθρο 59 είπαμε πως θα πρέπει να προστεθεί ότι εξαιρούνται από τα πρόστιμα οι γερμανικές αυτοκινητοβιομηχανίες, έτσι ώστε να μην ταλαιπωρούνται οι δημόσιες υπηρεσίες με την εφαρμογή του νόμου, αφού ο Υπουργός Ανάπτυξης δεν έκανε τίποτα -όλοι το γνωρίζουμε- στο θέμα του Dieselgate. Άλλωστε, το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν προέβλεψε έσοδα, γνωρίζοντας μάλλον πως όλες οι γερμανικές εταιρείες μπορούν να εξαπατούν νόμιμα, αφού η Ελλάδα είναι αποικία χρέους τους.

Τέλος, όσον αφορά το άρθρο 62, τονίσαμε πως είναι απαράδεκτο να εκκρεμούν ακόμη οι αποκαταστάσεις από τον σεισμό του 2014 στο Ληξούρι. Ελπίζουμε να μη συμβεί το ίδιο με τη Σάμο και την Ελασσόνα, στους κατοίκους της οποίας θέλουμε να εκφράσουμε ξανά τη συμπαράστασή μας, καθώς επίσης να ζητήσουμε να βρεθούν γρήγορα λύσεις στέγασης και ενίσχυσης.

Θα κλείσω με το ότι στην Ελλάδα η σπατάλη συνεχίζεται σαν να μην υπάρχει αύριο, υπό τη στρεβλή αντίληψη πως όσο μας δανείζουν θα τα παίρνουμε, αδιαφορώντας για τα ελλείμματα και για τα χρέη. Επικρατεί δε, η λανθασμένη άποψη στην Κυβέρνηση πως δεν έχει σημασία το ύψος του δανεισμού μας, αλλά μόνο οι τόκοι εξυπηρέτησής του, όταν είναι αυτονόητο πως η εξυπηρέτηση ενός δανείου δεν αφορά μόνο τους τόκους, αλλά και την επιστροφή του κεφαλαίου, τα χρεολύσια. Επομένως ασφαλώς έχει σημασία το ύψος του δανεισμού, ενώ ο βασικός λόγος για τον οποίο δεν μπορεί να αναπτυχθεί η οικονομία μας είναι το μη βιώσιμο χρέος τόσο το δημόσιο όσο και το ιδιωτικό. Γιατί; Επειδή δεν μπορεί να υπάρξει ανάπτυξη χωρίς νέο δανεισμό που θα στηρίξει την κατανάλωση και τις επενδύσεις. Είναι γνωστό, άλλωστε, πως εξαιτίας του χρέους και των ελλειμμάτων υποχρεωθήκαμε στη μείωση των δαπανών και στην αύξηση των φόρων, στα μνημόνια δηλαδή που «στραγγάλισαν» την οικονομία μας με τελικό αποτέλεσμα την κατάρρευση του ΑΕΠ μας από 240 δισεκατομμύρια ευρώ στα 165 δισεκατομμύρια ευρώ σήμερα -τεράστια μείωση-, την εκτόξευση των χρεών και τη μετατροπή της χώρας μας σε κατεχόμενη.

Επειδή τώρα έχουμε υποθηκεύσει τα πάντα, όταν δεν μπορούμε να εξυπηρετήσουμε το χρέος, όπως το ληξιπρόθεσμο των 95 δισεκατομμυρίων ευρώ το 2018, μας ζητούνται ανταλλάγματα άλλου είδους, όπως τότε, το 2018, που έγινε η παράδοση του ονόματος της Μακεδονίας έναντι της μεταφοράς της εξόφλησης των 95 δισεκατομμυρίων ευρώ για μετά το 2032. Το ίδιο θα συμ-

βεί, όταν βρεθούμε ξανά σε αδιέξοδο, θεωρώντας πως θα είναι νέες παραχωρήσεις αυτή τη φορά, όσον αφορά την εθνική μας κυριαρχία στο Αιγαίο ή στη Θράκη που ενδεχομένως έχουν ήδη συμφωνηθεί. Απλώς, χειρίζονται όλα αυτά τα θέματα επικοινωνιακά.

Όσον αφορά, δε, τον ιδιωτικό τομέα αυτό που θα συμβεί θα είναι η αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των επιχειρήσεων και των νοικοκυριών, μεταξύ άλλων μέσω του νέου πτωχευτικού νόμου-έκτρωμα, με αποτέλεσμα να καταλήξουν τόσο οι επιχειρήσεις όσο και τα σπίτια των Ελλήνων στα χέρια των ξένων. Με τον τρόπο αυτό θα επιστρέψει μεν η Ελλάδα σε πορεία ανάπτυξης, αλλά όχι για τους Έλληνες, όπως ακριβώς συνέβη σε πολλές άλλες χώρες που πήγε το ΔΝΤ και πρόσφατα στη Γουατεμάλα, μετά την υπαγωγή της επίσης στο ΔΝΤ.

Σε σχέση τώρα με τις δυνατότητες μείωσης του χρέους υπάρχουν οι εξής τέσσερις: Πρώτον, ο πληθωρισμός που αυξάνονται μεν οι μισθοί πληθωριστικά αλλά όχι τα χρέη, δεύτερον, η αναχρηματοδότηση των δανείων με χαμηλά επιτόκια για να διατηρηθεί η ψευδαίσθηση πως μπορούν να εξοφληθούν αργότερα, όταν ακολουθήσει η ανάπτυξη -πρόκειται για ψευδαίσθηση-, τρίτον, η διαγραφή του υπερβάλλοντος χρέους, δηλαδή αυτού που είναι αδύνατον να πληρωθεί και τέταρτον, η μεγαλύτερη από το μέσο επιτόκιο δανεισμού άνοδος του ρυθμού ανάπτυξης.

Εν προκειμένω, η Κυβέρνηση έχει οδηγηθεί στη δεύτερη λύση με την ελπίδα πως θα καταφέρει να έχει αργότερα ανάπτυξη υψηλότερη του μέσου επιτοκίου δανεισμού της. Πρόκειται, όμως, για μια ουτοπία, για μια ψευδαίσθηση, μεταξύ άλλων και λόγω της απίστευτης κακοδιαχείρισης της πανδημίας, με τα αλλεπάλληλα και απρογραμμάτιστα κλειδώματα που γονάτισαν τις επιχειρήσεις στην Ελλάδα, ενώ είναι γνωστό πια σε όλους πως τα κλειδώματα καταστρέφουν τόσο την οικονομία όσο και την υγεία ευρύτερα σε άλλες παθήσεις, χωρίς να μειώνουν τα κρούσματα και τους θανάτους της πανδημίας. Στο πλαίσιο αυτό έχει στηρίξει όλες τις ελπίδες της στην ευρωπαϊκή στήριξη και στον τουρισμό, όταν η χώρα μας χρειάζεται επειγόντως να αλλάξει τόσο το οικονομικό όσο και το τουριστικό της μοντέλο. Χρειάζεται μια σωστή απογραφή των περιουσιακών της στοιχείων για να γνωρίζει τι διαθέτει εκτός από το τι χρωστάει -όχι το χάος που διαπιστώσαμε στον ισολογισμό του κράτους, που πραγματικά ήταν χάος-, καθώς επίσης έναν ενδιάμεσο προϋπολογισμό, αφού ο προηγουμένως είναι για τα σκουπίδια. Ο προϋπολογισμός που έχουμε σήμερα είναι πραγματικά για τα σκουπίδια, χωρίς καμμία διάθεση υπερβολής.

Ως εκ τούτου, θεωρούμε πως η επόμενη μέρα θα είναι εφιαλτική, ελπίζοντας φυσικά να κάνουμε λάθος.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής του ΜέΡΑ25 κ. Γεώργιος Λογιάδης.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, θα ήθελα και εγώ με τη σειρά μου σήμερα να καταδικάσω κάθε μορφή βίας από όπου κι αν προέρχεται, τον διχασμό της ελληνικής κοινωνίας και τον αποπροσανατολισμό της που μόνο δεινά φέρνει. Ας αναλάβει ο καθένας τις ευθύνες του και η Κυβέρνηση τη δική της, που είναι και η απολύτως μεγαλύτερη.

Συζητάμε σήμερα το σχέδιο νόμου με τίτλο «Η Ελλάδα σε κίνηση» του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Το σχέδιο νόμου έχει εξήντα πέντε άρθρα, ενώ στη διαβούλευση κατατέθηκαν μόνο σαράντα πέντε. Άρα δεν τηρήθηκε η διαδικασία που ορίζεται από τον ν.4622/2019, με τίτλο «Επιτελικό κράτος: οργάνωση και λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής διοίκησης», σχετικά με τη διαβούλευση μέσω του διαδικτυακού τόπου opengov.gr.

Αυτό το φαινόμενο του τρόπου νομοθέτησης με παράκαμψη της διαβούλευσης και με προσθήκη εκ των υστέρων είκοσι άρθρων έχει γίνει κανόνας, πράγμα που δεν συνάδει με τις αρχές της καλής νομοθέτησης, όπως ορίζουν οι νόμοι και το Σύνταγμα.

Αν, λοιπόν, ψηφιστεί το σχέδιο νόμου με αυτά τα επιπλέον άρθρα, θα είναι παράνομο, αντίθετο στον ν.4622/2019, τον νόμο Γεραπετρίτη, τον οποίο εσείς νομοθετήσατε και αντισυνταγματικό. Σας προτρέπουμε να μην επιτρέψετε αυτή την εκτροπή από τη νομιμότητα. Αλλιώς: «Δάσκαλε που δίδασκες και νόμος δεν εκράτεις»!

Καταθέτω τον σχετικό νόμο στα Πρακτικά της Βουλής.

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

Στις 4 Οκτωβρίου 2019, η Κυβέρνηση είχε δεσμευτεί ότι εντός τεσσάρων μηνών θα κατέθετε το νομοθετικό πλαίσιο που θα προέβλεπε όλο το κανονιστικό πλαίσιο για την αγορά, την ασφάλεια και τη χρήση στις πόλεις όλων των μικροοχημάτων, όπως είναι τα πατίνια και τα σκέιτ ρόλερς.

Το σημερινό σχέδιο νόμου κατατέθηκε όχι μέσα σε τέσσερις μήνες, όπως είχε δεσμευτεί, αλλά στις 20 Νοεμβρίου του 2020, δηλαδή έναν χρόνο αργότερα και παραπάνω. Τι σημαίνει αυτό; Ότι σε αυτόν τον χρόνο όλες οι πόλεις έχουν γεμίσει από πατίνια που τα οδηγεί ο οποιοσδήποτε, οπουδήποτε και με οποιαδήποτε ταχύτητα. Υπάρχουν πατίνια των οποίων η ταχύτητα φτάνει και μέχρι εκατόν είκοσι χιλιόμετρα την ώρα. Έτσι, με την ολιγωρία της πολιτείας διαμορφώθηκε μία μεγάλη ομάδα πίεσης εμπόρων και χρηστών. Και όλα αυτά χωρίς καμμία νομοθέτηση, όλα παράνομα και όλα στον αέρα.

Να υπενθυμίσουμε ότι στις 24 Σεπτεμβρίου του 2019 είχαμε στη Χίο το πρώτο θανατηφόρο τροχαίο στην Ελλάδα, θύμα ηλεκτρικού πατινιού. Στις 22 Σεπτεμβρίου του 2020 στη Χερσόνησο Κρήτης χτυπήθηκε από ΙΧ ένας εντεκάχρονος που οδηγούσε ηλεκτρικό πατίνι, το οποίο είχε νοικιάσει για 5 ευρώ και τρεις μέρες αργότερα κατέληξε.

Ο θάνατος των παιδιών αυτών -και όχι μόνο- μάς αναδεικνύει τη δημιουργία ενός άτυπου πλαισίου που επέτρεψε να κατακλυστεί η χώρα από ηλεκτρικά πατίνια και να δημιουργηθεί ένα επιχειρηματικό λόμπι εισαγωγέων πολιτών και αυτών που ενοικιάζουν τα πατίνια. Αποτελεί ειρωνεία ότι το σημερινό σχέδιο νόμου κατατέθηκε για διαβούλευση στις 20 Νοεμβρίου που είναι η παγκόσμια μέρα των δικαιωμάτων του παιδιού, ενώ το παιδί σκοτώθηκε.

Είναι γνωστό πως τα ηλεκτρικά πατίνια μπήκαν σε κυκλοφορία στις αρχές του 2019 με προσωρινή άδεια, όπως τονίζουμε, του Δήμου Αθηναίων. Τυχαίο; Δεν νομίζουμε! Κανένας δήμος δεν έχει κανένα δικαίωμα να επιτρέπει σε οποιοδήποτε μέσο να μπει στην κυκλοφορία.

Όσον αφορά τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα ΣΒΑΚ, αυτά οφείλουν να έχουν ως στόχο να συμπληρώσουν ή και να υποκαταστήσουν όσο γίνεται τις περισσότερες μετακινήσεις που γίνονται με αυτοκίνητο με άλλες, όπως με τα μέσα δημόσιας μεταφοράς, με το ποδήλατο ή και ακόμη με το περπάτημα, γεγονός που συμβάλλει με πολλούς και διάφορους τρόπους στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής μέσα στις πόλεις, άρα στο τρίπτυχο «περπάτημα-ποδήλατο-δημόσια συγκοινωνία», όπως γίνεται και σε όλη την υπόλοιπη Ευρώπη.

Το παρόν σχέδιο νόμου αναφέρει μία φορά τη λέξη «ποδήλατο» και καμμία φορά τη λέξη «περπάτημα». Βασικό πρόβλημα είναι ότι το νομοσχέδιο διακατέχεται ουσιαστικά από την ανάγκη επίσπευσης των διαδικασιών δημιουργίας ΣΒΑΚ παρακάμπτοντας τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό, επαναλαμβάνοντας δηλαδή τα σφάλματα του «Μεγάλου Περιπάτου» που χαρακτηριζόταν από αποσπασματικά «έργα βιτρίνας».

Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσονται και τα πλάνα της Δημοτικής Αρχής Αθηνών για την ενοποίηση του τριγώνου «Μουσείο-Τοσίτσα-Λόφος Στρέφη», όπου επιχειρείται ξεκάθαρα ο «εξευγενισμός» της περιοχής, «gentrification», όπως είναι ο διεθνής όρος, μια πρακτική που εκδιώχνει ουσιαστικά τους παλιούς κατοίκους αυξάνοντας τις τιμές των ενοικίων και του κόστους ζωής εν γένει. Ήδη, έχουν δει το φως της δημοσιότητας τα σχέδια για την ανάπλαση του Στρέφη μέσω ιδιωτικής αμφιλεγόμενης εταιρείας, που στην πράξη μετατρέπουν τον δημόσιο χώρο σε ένα αποστειρωμένο πάρκο για υψηλά βαλάντια.

Θεωρούμε ότι οι πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας και μικροκινητικότητας θα έπρεπε να αποτελούν ένα συνολικό σχέδιο πράσινης μετάβασης για τις πόλεις μας με πολιτικές ανάπτυξης των ποδηλατοδρόμων, των μέσων μαζικής μεταφοράς και των δημόσιων χώρων και πρασίνου, αρχές που λείπουν ουσιαστικά από το νομοσχέδιο.

Το νομοσχέδιο, περαιτέρω, είναι σε πλήρη αντίθεση με όσα εξαγγέλθηκαν από το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών με την παρουσία και του Πρωθυπουργού στις 3 Φεβρουαρίου φέτος, το 2021, σαν άξονες ενός δεκαετούς στρατηγικού σχεδίου 2021 - 2030 για την οδική ασφάλεια, με στόχο τη μείωση κατά 50% των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαίες συγκρούσεις.

Να τονίσουμε ότι η επικοινωνιακή εξαγγελία, το επικοινωνιακό «πυροτέχνημα» που έκανε η Κυβέρνηση για όριο ταχύτητας τριάντα χιλιομέτρων την ώρα στις κατοικημένες περιοχές δεν υλοποιείται από το σημερινό σχέδιο νόμου και είναι σε πλήρη αντίθεση με αυτό. Επιβεβαιώνεται ξανά το όριο των πενήντα χιλιομέτρων με αστείες επιπτώσεις για όσους το παραβιάζουν, 40 ευρώ πρόστιμο εάν τρέχει κάποιος με εβδομήντα χιλιόμετρα την ώρα σε κατοικημένες περιοχές. Εάν ένας ποδηλάτης ή χρήστης ενός Ελαφρού Προσωπικού Ηλεκτρικού Οχήματος, ΕΠΗΟ, εμπλακεί σε σύγκρουση με ένα όχημα που κινείται με πενήντα χιλιόμετρα την ώρα, έχει 90% πιθανότητες να χάσει τη ζωή του, ενώ εάν η ταχύτητα του οχήματος ήταν τριάντα χιλιόμετρα, η πιθανότητα αυτή μειώνεται στο 10%, όπως έχουν δείξει μελέτες από την παγκόσμια επιστημονική κοινότητα.

Σε μία χώρα όπου η αύξηση του αριθμού των μηχανοκίνητων οχημάτων είναι ιλιγγιώδης, από περίπου δύο εκατομμύρια το 1985 σε πέντε εκατομμύρια το 2000 και σε οκτώ εκατομμύρια το 2018, σε μία χώρα που σταθερά κατέχει πανευρωπαϊκά κορυφαία θέση στον αριθμό των τροχαίων συγκρούσεων, θανάτων και τραυματισμών, πράγμα που αποτελεί ντροπή, σε μία χώρα ουραγό στον διαχωρισμό των δικτύων μηχανοκίνητης και μη μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, σε μία χώρα που σε πλήρη αντίθεση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες αρνείται διαχρονικά να θεσμοθετήσει το όριο ταχύτητας των τριάντα χιλιομέτρων σε κατοικημένες περιοχές, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών θεωρεί σωστό και ασφαλές το να εισάγει και τους χρήστες αυτών των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων, δηλαδή πατίνια, τροχοπέδιλα, τροχοσανίδες και αυτοεξισορροπούμενα προσωπικά οχήματα στο δίκτυο κυκλοφορίας.

Το συγκεκριμένο τμήμα του σχεδίου νόμου αποτελεί πραγματική «βόμβα» για την οδική ασφάλεια που θα έχει θύματα κυρίως τους χρήστες αυτών των ΕΠΗΟ. Γνωρίζετε ότι θα συμβούν όλοι αυτοί οι θάνατοι και όλες αυτές οι τραγωδίες, αλλά δεν τις αποτρέπετε, διότι ουσιαστικά βάζετε το κέρδος ακόμη και πάνω από τις ζωές των παιδιών και των αδυνάτων. Αναρωτιόμαστε αν αυτοί που γράφουν τους νόμους έχουν οδηγήσει, όχι βέβαια ποδήλατο, αλλά έστω ΙΧ ή αν σε όλη τους τη ζωή κάθονται στο πίσω δεξιό κάθισμα μιας λιμουζίνας.

Περαιτέρω, η χρήση κράνους για τους χρήστες των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων, αλλά και για τους ποδηλάτες πρέπει να είναι υποχρεωτική, όπως σε όλα τα ευρωπαϊκά κράτη και όχι κατά σύσταση, όπως ορίζει το παρόν σχέδιο νόμου στο άρθρο 18 παράγραφος 9.

Και έρχομαι στις παράνομες διαφημιστικές πινακίδες διπλής όψης της πόλης που σκοπό έχουν να προσελκύσουν το βλέμμα και το ενδιαφέρον των οδηγών και οι οποίες, ούσες διαφημιστικές, αποσπούν την προσοχή τους από τον δρόμο, πράγμα εξόχως επικίνδυνο. Δεν θα αφήσει κανείς το αυτοκίνητό του για να χρησιμοποιήσει ποδήλατο, πατίνι ή τροχοσανίδα, αλλά θα πάρει «τεθωρακισμένο» για να προφυλαχθεί.

Είναι προφανές ότι για εσάς το ποδήλατο δεν είναι τίποτε άλλο από μια στιγμή ανεμελιάς και βόλτας στο Τατόι ή αλλού, ενώ για πάρα πολλούς άλλους τον φοιτητή, τον εργαζόμενο μερικής απασχόλησης, τον μετανάστη είναι το πραγματικό μέσο μεταφοράς του.

Τι είδους και τι ποιότητος ΣΒΑΚ θέλετε; Τι ποιότητα ζωής ζητάτε όταν αυτοκίνητα ή δίκυκλα σταθμεύουν επάνω σε πεζοδρόμια και δυσχεραίνουν την κινητικότητα των συνανθρώπων μας με ειδικές ανάγκες ή ακόμη και κάθε πεζού ή σταθμεύουν επάνω σε ράμπες ή σε θέσεις ειδικές για άτομα με ειδικές ανάγκες χωρίς ουσιαστική τιμωρία τους;

Όλα αυτά αποτελούν πολιτική σας τοποθέτηση, η οποία είναι αντίθετη με τον στόχο των ΣΒΑΚ και άρα αντίθετη με τα συμφέροντα της κοινωνίας και της προστασίας του περιβάλλοντος γενικότερα. Ουσιαστικά στηρίζετε τις μεγάλες εταιρείες είτε λέγονται αυτοκινητοβιομηχανίες είτε εταιρείες ορυκτών καυσίμων και όχι τα συμφέροντα των εκατομμυρίων πολιτών υποβαθμίζοντας πρώτα απ' όλα το περιβάλλον, τη δημόσια υγεία και τη δημόσια ευημερία.

Εμείς, το ΜέΡΑ25 ως ο ελληνικός βραχίονας του DiEM25 του μοναδικού διεθνικού μετώπου για τη δημοκρατία στην Ευρώπη σε αντιστοιχία με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές αναφορικά με τα ΣΒΑΚ ζητάμε να οριστεί και στην Ελλάδα ένα ελάχιστο ποσοστό πράσινου ανά κάτοικο μέσα στις πόλεις, να καθιερωθεί η χρήση ποδηλάτων στη χώρα μας όχι όμως μαζί και δίπλα με τα μηχανοκίνητα οχήματα, να μειωθούν οι ρύποι και οι θόρυβοι και να αναπτυχθούν δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας που όλα αυτά πάνε χέρι - χέρι με τη δημόσια υγεία και ευημερία.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, να τονίσω ότι και ο κύριος Πρωθυπουργός από την Κρήτη και εσείς ο αρμόδιος Υπουργός από την Κρήτη και ο αγαπητός συνάδελφος, συντοπίτης, κ. Σενετάκης από την Κρήτη, γιατί δεν βάζουμε ένα στοίχημα, ένα όραμα μηδέν για την Κρήτη, για την Ελλάδα όλη; Και μη μας πείτε ότι είναι δύσκολο. Θα πω τα λόγια του Καζαντζάκη πάλι: «Φτάσε εκεί που δεν μπορείς!». Υπάρχει και ανάλογη έκφραση στην Κρήτη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω να κάνω μια ανακοίνωση.

Η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «Κύρωση της Απόφασης (ΕΕ, ΕΥΡΑΤΟΜ) 2020/2053 του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2020 για το σύστημα των ιδίων πόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για την κατάργηση της απόφασης 2014/335/ ΕΕ, Ευρατόμ και άλλες διατάξεις».

Τον λόγο τώρα έχει ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βελόπουλος.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Ευχαριστώ πάρα πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Ξεκινώντας, θεωρώ υποχρέωσή μας να ευχηθούμε ταχεία ανάρρωση στον αστυνομικό, ο οποίος υπέστη χθες μία άνευ προηγουμένου βάρβαρη επίθεση μιας αγέλης κτηνών οι οποίοι συμπεριφέρθηκαν σαν τις ύαινες και τα τσακάλια έχοντας το θήραμα πληγωμένο στο πάτωμα. Ο Άγγελος, είκοσι έξι, είκοσι επτά χρονών παιδί Σερραίος από το Σιδηρόκαστρο από μια ακριτική περιοχή ήρθε στην Αθήνα να πάρει 800 ευρώ το μήνα. Αντ' αυτού από «έλληνες» -με μικρό έψιλον και εντός εισαγωγικών- υπέστη τα όσα υπέστη. Του ευχόμαστε, λοιπόν, όλοι ταχεία ανάρρωση.

Και θα ξεκινήσω με κάτι που είχε πει και είχε γράψει ο Νίτσε: «Η παράνοια σε άτομα είναι σχετικά σπάνια, όμως σε ομάδες, κόμματα, έθνη είναι μάλλον κανόνας». Χθες λοιπόν και σήμερα σε δύο εικοσιτετράωρα ένα πολιτικό σύστημα σε παράνοια, άνθρωποι Έλληνες σε παράνοια αλληλοσπαράσσονται και αλληλοδέρνονται.

Εάν αυτό εμάς μας ικανοποιεί ως ελληνικό Κοινοβούλιο θα θέλαμε εμείς να αποστασιοποιηθούμε και να είμαστε απέναντι, διότι σήμερα που μιλάμε η Ελλάδα αιμορραγεί πραγματικά και κοινωνικά και πολιτικά. Η Ελλάδα αιμορραγεί με την Τουρκία. Η Ελλάδα αιμορραγεί με το Σκοπιανό αν θέλετε, αιμορραγεί με την πανδημία, αιμορραγεί ως πτωχευμένη χώρα που δεν έχει πραγματικά μέλλον ούτε αύριο, αιμορραγεί με άστεγους Έλληνες. Αιμορραγούμε καθημερινά ως έθνος, ως πολιτεία με το δημογραφικό, αιμορραγούμε από τα λάθη που έχουν κάνει όλες οι κυβερνήσεις και δεν τα διόρθωσαν και αντί να ενώσετε, διχάζετε όλοι και θα σας το αποδείξω ένα προς ένα.

Τι σας ενώνει όλους εσάς εδώ στο Κοινοβούλιο, πλην ημών που είναι ξεκάθαρη η θέση μας; Όλα τα κόμματα είστε υπέρ του εγκλεισμού των Ελλήνων και υπέρ του εμβολίου. Όλα! Όλα είστε υπέρ του κλεισίματος των εκκλησιών. Δεν άκουσα τίποτα από κα-

νέναν σας όταν έκλειναν οι εκκλησίες, όταν συνέλαβαν πιστούς ακόμα και παπάδες. Όλα τα κόμματα, οι αρχηγοί σας πήγαν και εμβολιάστηκαν σαν πρόβατα πρώτοι - πρώτοι. Όλα τα κόμματα ήσασταν υπέρ του να μη γίνουν παρελάσεις για να μην συνωστιστούν οι Έλληνες και να μην κολλήσει το άρμα μάχης το Leopard στο τζιπάκι κορωνοϊό.

Κύριοι της Αριστεράς, ξεκινώ με εσάς. Σας κατηγορώ πραγματικά. Σας κατηγορώ ότι τρομοκρατείτε μαζί με την Κυβέρνηση τον κόσμο για το εμβόλιο και την πανδημία όταν οι ίδιοι δεν τηρείτε τον νόμο, αλλά και τις αποστάσεις. Σας κατηγορώ ότι μιλάτε για υποχρεωτικότητα όλοι σας, έμμεσα ή άμεσα. Σας κατηγορώ ότι λέτε αυτό που ουσιαστικά αναφέρουν όλοι, ότι μεταδίδεται στον συνωστισμό και στις συναθροίσεις. Σας κατηγορώ, όμως, ότι πηγαίνετε στις διαδηλώσεις. Οι ίδιοι 17 Νοεμβρίου πήγατε σε πορείες, οι ίδιοι πηγαίνετε σε πορείες, οι ίδιοι παραβαίνετε τον νόμο, οι ίδιοι, οι ίδιοι εσείς που μιλάτε για νομιμότητα για όλους τους υπόλοιπους Έλληνες και για τον εγκλεισμό τους παραβιάζετε τον νόμο.

Σας κατηγορώ ότι κατεβαίνετε οι ίδιοι, δίνετε το λάθος μήνυμα στον ελληνικό λαό ότι αυτοί είναι οι μη προνομιούχοι και όλοι οι υπόλοιποι αν είναι αριστεροί είναι οι προνομιούχοι και μπορούν να συναθροίζονται και μπορούν να συγκεντρώνονται και μπορούν να κάνουν ότι θέλουν.

Σας κατηγορώ ότι χθες δικοί σας άνθρωποι, αφού υποθάλπετε αυτές τις κινητοποιήσεις, συναθροίσεις στη Νέα Σμύρνη, έδειραν έναν Έλληνα, οποιονδήποτε Έλληνα. Σας κατηγορώ, επίσης, ότι οι δικοί σας άνθρωποι είδαν την Παναγία και δαιμονίστηκαν και έσπασαν μια εικόνα της Παναγίας, γιατί πήγε ένας κακομοίρης μαζί με αυτούς τους ανθρώπους, αν λέγονται άνθρωποι οι δικοί σας άνθρωποι αυτοί οι λίγοι οι τρεις, τέσσερις χιλιάδες στην Νέα Σμύρνη, να διαδηλώσουν καίγοντας, τρομοκρατώντας τους κατοίκους.

Σας κατηγορώ ότι Βουλευτές του ελληνικού Κοινοβουλίου - ακούστε που φτάσαμε- πηγαίνουν σε καταλήψεις πανεπιστημίων και υπερασπίζονται την κατάληψη, την παράνομη κατάληψη. Διότι η παράνομη κατάληψη είναι η κατάληψη σε ένα πανεπιστήμιο, στο ΑΠΘ και πήγαν Βουλευτές, δεν πήγαν πολίτες. Σας κατηγορώ και για αυτό.

Σας κατηγορώ για αυτά που λέτε. Τι θα πει οργανωμένη απειθαρχία; Άκουσα Βουλευτή του Κοινοβουλίου να λέει «οργανωμένη απειθαρχία». Αυτό είναι αναρχία, κύριοι. Τι μήνυμα εκπέμπουμε στον ελληνικό λαό όταν μιλάμε για οργανωμένη απειθαρχία; Τότε να κάνουμε και εμείς οι υπόλοιποι οργανωμένη απειθαρχία, να κάνουμε παρέλαση, να πάμε σε εκκλησίες, να βγούμε στους δρόμους. Όχι ή θα τηρούμε όλοι τον νόμο ή δεν θα τον παραβιάζετε μόνο κάποιοι. Ξεκάθαρα πράγματα για να μη δίνουμε λαβή στη Νέα Δημοκρατία να επιβάλει με αυταρχικότητα τον νόμο και την τάξη. Να τα ξεκαθαρίσουμε ένα, ένα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Εσείς μάσκα γιατί δεν φοράτε;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Εδώ; Να φοράω μάσκα εδώ στο Βήμα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Στην εκκλησία.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Πού έξω;

Ακούστε, κύριε συνάδελφε, επειδή την προβοκάτσια την ξέρω καλύτερα από εσάς εγώ τη μάσκα την φορώ και ας διαφωνώ. Το καταλάβατε; Εγώ διαφωνώ με την μάσκα, την φοράω. Εσείς, όμως και το κόμμα σας, ο ΣΥΡΙΖΑ, ενώ λέτε στον Έλληνα να μη πάει εκκλησία πάτε στα συλλαλητήρια και στις συγκεντρώσεις.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Μη μου κάνετε υποδείξεις. Υποθάλπουν κάποιοι από εσάς τις συγκεντρώσεις. Μη μου κάνετε υποδείξεις εμένα.

Σας κατηγορώ, λοιπόν, εσάς προσωπικά, κύριε συνάδελφε και το κόμμα σας. Όταν γινόντουσαν τα συλλαλητήρια στις Πρέσπες και έριχναν τα δακρυγόνα στα εξάχρονα παιδιά ήταν καλύτερη η αστυνομική βία; Όταν δέρνατε τον κόσμο στις Πρέσπες και στα συλλαλητήρια της Θεσσαλονίκης ήταν καλύτερα τότε; Ήταν άλλη βία; Ήταν η βία των τριαντάφυλλων, των ανθέων και των λουλουδιών; Τι είδους βία ήταν εκείνη; Αλλά στο εξάχρονο που έκλαιγε από το ξύλο και το γκλομπ του αστυνομικού και από τα δακρυγόνα δεν σας είδα να διαμαρτύρεστε.

Η βία, κύριοι, είτε αριστερή είτε δεξιά είτε κεντρώα είναι βία και αφήστε την υποκρισία εδώ μέσα «καταδικάζουμε τα επεισόδια» όταν δύο μέρες σπρώχναμε τον κόσμο να πάει εκεί που πήγε και γνωρίζαμε ότι θα μπουν και παρακρατικοί ανάμεσά τους που θα δημιουργήσουν πρόβλημα.

Πάμε, λοιπόν, και στη Νέα Δημοκρατία. Κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, σας κατηγορώ ότι είστε υπέρ του εγκλεισμού των Ελλήνων. Σας κατηγορώ ότι μοιράζετε πρόστιμα στους Έλληνες, αλλά δεν επιβάλλετε την τάξη και αφήνετε ελεύθερα την Αριστερά να κάνει πορείες, να κάνει συγκεντρώσεις χωρίς κανένα πρόστιμο, χωρίς καμμία τιμωρία.

Σας κατηγορώ ότι είστε υπέρ της αυταρχικότητας εναντίον των Ελλήνων. Χρησιμοποιείτε την αστυνομία εναντίον των Ελλήνων με βάρβαρο τρόπο. Κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, ανίκανοι να στείλετε πολιτικό μήνυμα, χρησιμοποιείτε τους αστυνομικούς. Είναι ντροπή!

Σας κατηγορώ ότι μιλάτε για ενότητα. Βγήκε ο Έλληνας Πρωθυπουργός χθες και έκανε διάγγελμα. Θα τον ρωτήσω το εξής. Μίλησε για διχασμό ο Έλληνας Πρωθυπουργός, ο Πρωθυπουργός που έδωσε το σήμα σε όσους διαφωνούν με το εμβόλιο, να τους λένε ψεκασμένους, διχάζοντας τους Έλληνες; Διχαστικός ο λόγος του και σήμερα μιλάει για διχασμό ο Πρωθυπουργός της χώρας!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Σας κατηγορώ ότι αφήνετε να κάνουν διαδηλώσεις οι αριστεροί, οι ψευτοαριστεροί, οι παρακρατικοί που μπαίνουν στις συγκεντρώσεις, αυτοί που χαλάνε τις συγκεντρώσεις, που έχουν σχέση με παρακρατικούς μηχανισμούς, γιατί δεν μπορείτε να επιβάλετε την τάξη, γιατί δεν έχετε τη δυνατότητα και τη δύναμη να πείτε τα μεγάλα «όχι».

Σας κατηγορώ ότι είστε ανήμποροι να κυβερνήσετε και αφού δεν μπορείτε να κυβερνήσετε, πηγαίντε σε εκλογές να σωθεί ο τόπος, να τελειώσει η ιστορία.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Συμφωνείτε σε όλα, κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ και της Νέας Δημοκρατίας. Συμφωνείτε στο Σκοπιανό, συμφωνείτε στη Χάγη. Συμφωνείτε στο θέμα των λαθρομεταναστών και δήθεν βρήκατε πεδίον δόξης λαμπρόν να διαφωνήσετε. Πού διαφωνείτε; Στην αστυνομία στα πανεπιστήμια, σε αυτά τα ψευτοεπεισόδια παρακρατικών, που θα έχουμε νεκρό, αν συνεχίσετε να προβοκάρετε και οι δύο σας. Το εκμεταλλεύεστε αποπροσανατολίζοντας τον κόσμο, γιατί απευθύνεστε στο κομματικό σας ακροατήριο.

Απευθύνεστε στο 45% των Ελλήνων που ψηφίζει και ντρέπομαι που το λέω, κύριε Υπουργέ. Είναι δυνατόν να απευθύνεται ο Πρωθυπουργός μόνο σε αυτούς που ψήφισαν Νέα Δημοκρατία, ο ΣΥΡΙΖΑ να απευθύνεται μόνο σε αυτούς που ψήφισαν ΣΥΡΙΖΑ και να αφήνουμε το 55% των φιλήσυχων πολιτών της Νέας Σμύρνης στο έλεος της κομματικοποίησης, ακόμη και της αυθόρμητης συγκέντρωσης των κατοίκων; Γιατί το πρόσημο που δίνετε και το σήμα που σηματοδοτείτε είναι η κομματικοποίηση.

Συμφωνείτε σε όλα, πραγματικά σε όλα. Και διαφωνείτε σε τι; Πείτε μου εσείς πού διαφωνεί ο ΣΥΡΙΖΑ με τη Νέα Δημοκρατία, να μιλήσουμε πολιτικά επιτέλους στον τόπο. Όχι να μαλώνουμε για το δέντρο και να χάνουμε το δάσος. Πού διαφωνούν τα δύο κόμματα; Στην οικονομία, στα εθνικά, στην κοινωνία; Πού διαφωνείτε;

Πείτε μου επιτέλους, να ακούσει ο ελληνικός λαός την αλήθεια. Πουθενά! Διαφωνείτε για τον Ερντογάν που κάνει πάρτι και τη Χάγη; Δυστυχώς υποκινείτε τη βία. Τι θέλετε; Νεκρούς; Τι ζητάτε επιτέλους; Τι ζητάτε επιτέλους όλοι, ως πολιτικό σύστημα; Είστε υποκριτές όλοι σας.

Η Νέα Δημοκρατία είναι και με τον αστυφύλακα και με τον χωροφύλακα. Το ίδιο και ο ΣΥΡΙΖΑ. Το είδαμε στις Πρέσπες. Όσο ήταν κυβέρνηση έδερναν τον κόσμο. Τώρα που είναι Αντιπολίτευση, φωνάζουν που δέρνουν τον κόσμο οι άλλοι, φωνάζουν που χρησιμοποιούν την αστυνομία, που δέρνουν τον κόσμο, που φώναζαν στις Πρέσπες ότι η αστυνομία του ΣΥΡΙΖΑ δέρνει τον κόσμο. Φαύλοι! Η υποκρισία ξεχειλίζει, ειλικρινά το λέω.

Θέλετε να αποδείξετε ενότητα; Θα σας το πω τώρα. Θέλετε να αποδείξουμε ενότητα απέναντι στους βαρβάρους, στους παρακρατικούς που έκαναν τα όσα έκαναν χθες; Και βλέπετε, εγώ

δεν λέω ότι είναι κομματικοί αυτοί που έκαναν τα επεισόδια. Τους αποκαλώ παρακρατικούς μηχανισμούς, που χρησιμοποιούν όλες οι κυβερνήσεις από το '74 και σπάνε την αντίσταση του λαού.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Πάμε στην ουσία. Ακυρώστε την Παρασκευή, να μη γίνει η ερώτηση του κ. Τσίπρα, να μη ρίξουμε λάδι στη φωτιά. Ακυρώστε την. Κάνω έκκληση στον κ. Τσίπρα. Αν θέλει, να πάει να δει τον κύριο Πρωθυπουργό να μιλήσουν μεταξύ τους. Μην έρθετε εδώ και ρίξετε λάδι στη φωτιά.

Κοχλάζει η κοινωνία, βράζει η κοινωνία, διότι την ώρα που αλληλοδέρνονται Έλληνες και αλληλοσκοτώνονται στις πλατείες της Νέας Σμύρνης ή οπουδήποτε στις πλατείες της Αθήνας, Έλληνες στο Μεσοχώρι και στο Δαμάσι, εκεί στον Νομό Λαρίσης μένουν σε αντίσκηνα, ρε παιδιά! Προς τιμήν του ο κ. Τσίπρας πήγε και τα είδε με τα μάτια του. Ο Πρωθυπουργός δεν πήγε, πήγε ο κ. Πέτσας.

Τώρα που μιλάμε εμείς εδώ μέσα, υπάρχουν Έλληνες που, με μείον τέσσερις βαθμούς στη Λάρισα, κοιμούνται σε σκηνές τριάντα ετών, σε τροχόσπιτα. Έστειλαν τριάντα τροχόσπιτα εικοσιπενταετίας. Την ίδια ώρα στέλνουν τροχοβίλες στο διπλανό χωριό που έχει δομή λαθρομεταναστών. Και το βλέπει ο Έλληνας φορολογούμενος αυτό. Αν στέλνουμε τροχοβίλες στις δομές λαθρομεταναστών, πρέπει πρωτίστως να στείλουμε τροχοβίλες στους Έλληνες της Λάρισας. Πρώτα η Ελλάδα. Πρώτα οι Έλληνες!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Για την Ελληνική Λύση, κύριοι συνάδελφοι, οι πλατείες ενώνουν. Για εμάς η πλατεία πρέπει να ενώνει. Παλιά είχαμε τα καφενεδάκια, μαζεύονταν όλοι οι Έλληνες και συζητούσαν μεταξύ τους, διαφωνούσαν, λογομαχούσαν, συζητούσαν όμως. Γιατί η Νέα Δημοκρατία και ο ΣΥΡΙΖΑ πέτυχαν αυτή η πλατεία να πρέπει να ματώνει, η όποια πλατεία. Το αίμα όμως από το μάτωμα, το μάτωμα είναι ελληνικό. Μην επιτρέπετε να χύνεται αίμα ελληνικό, να αλληλοδέρνονται Έλληνες από την απουσία σοβαρής πολιτικής. Καταλάβετέ το.

Τι λέμε εμείς; Εμείς λέμε όχι στον διχασμό των Ελλήνων από όπου κι αν προέρχεται. Όχι!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Όχι στην υποκρισία των πολιτικών που, όταν είναι κυβέρνηση δέρνουν τον Έλληνα και όταν είναι αντιπολίτευση διαμαρτύρονται ότι δέρνεται ο Έλληνας. Όχι στην ανεπάρκεια ουσιαστικών προτάσεων.

Τι λέμε; Ναι στην ενότητα, ναι στην εντιμότητα, ναι στη λογική, να συζητήσουμε λογικά. Ο έγκλειστος Έλληνας βράζει. Θα βγει στον δρόμο πάλι. Θα έχουμε σκηνές του 2008, 2009, 2012, με παρακρατικούς που θα χρησιμοποιήσουν τις διαδηλώσεις και θα χυθεί αίμα. Προστατεύστε τον Έλληνα και την Ελλάδα.

Πρέπει να είμαστε ενωμένοι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ο Ερντογάν -και κλείνω εδώ- δεν παίζει πλέον. Αν δεν το καταλάβουμε, θα είναι αργά. Ας αφήσουμε λίγο τα κόμματα έξω από αντιπαραθέσεις. Ας κοιτάξουμε τι μας ενώνει. Ας κοιτάξουμε πώς μπορούμε να ενώσουμε τη λογική, ο ένας με τον άλλον. Ας κοιτάξουμε να δείξουμε στους Έλληνες πολίτες ότι μπορούν να βγουν έξω να διαμαρτυρηθούν, με μέτρα, με προφυλάξεις, μπορούν να φωνάξουν εναντίον των αυταρχικών, αυταρχικότατων μέτρων της Νέας Δημοκρατίας.

Ναι, συμφωνώ και σε αυτό, αλλά επίσης πρέπει να του επιτρέψουμε να πάει στην εκκλησία να ανάψει ένα κερί. Ψυχοσάββατο, να πάει η χήρα να ανάψει ένα κερί στον συγχωρεμένο τον άνδρα της. Να είμαστε ακριβοδίκαιοι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Πρέπει επίσης στις 25 Μαρτίου να γίνει να γίνει η παρέλαση, να στείλουμε ένα μήνυμα ότι ο νόμος και η τάξη ξεκινάει από το Κοινοβούλιο. Η ενότητα ξεκινάει από εδώ και διαχέεται σε όλα τα μήκη και πλάτη, από τον Έβρο μέχρι την Κύπρο, γιατί και η Κύπρος είναι Ελλάδα.

Κύριοι συνάδελφοι, μόνοι μας μπορούμε να κάνουμε τόσα λίγα, ελάχιστα ο καθένας ξεχωριστά. Μαζί μπορούμε να κάνουμε τα πάντα και τόσα πολλά. Μαζί για την Ελλάδα, μαζί για τους Έλληνες!

Σας ευχαριστώ.

(Όρθιοι οι Βουλευτές της Ελληνικής Λύσης χειροκροτούν ζωηρά και παρατεταμένα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πάμε τώρα στον πρώτο κύκλο ομιλητών με φυσική παρουσία. Τον λόγο έχει ο συνάδελφος από τη Νέα Δημοκρατία κ. Σταμενίτης για επτά λεπτά.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Πριν ξεκινήσω την τοποθέτησή μου, θα ήθελα να πω δύο λόγια για όσα συμβαίνουν αυτές τις μέρες.

Τον τελευταίο χρόνο η πανδημική κρίση δοκιμάζει τις αντοχές όλων μας. Η κοινωνία βρίσκεται ομολογουμένως και δικαιολογημένα σε οριακό σημείο. Το χρέος όλων των πολιτικών δυνάμεων, όλων μας είναι να στηρίξουμε την προσπάθεια που κάνουν οι Έλληνες πολίτες, να προασπίσουμε την ενότητα. Η ελληνική κοινωνία είναι πολύ πιο ώριμη από αυτούς που θέλουν να παρουσιάζονται ως απόλυτοι εκφραστές της.

Ο Πρωθυπουργός, η Κυβέρνηση, εμείς, οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, είμαστε εδώ για να προστατέψουμε την κοινωνία και τους πολίτες, αλλά και να εγγυηθούμε την ενότητα, να κάνουμε αυτά για τα οποία μας επέλεξε και μας τίμησε ο ελληνικός λαός με την ψήφο του στις εκλογές της 7ης Ιουλίου του 2019. Όσον αφορά τον ΣΥΡΙΖΑ δεν θα πω κάτι. Νομίζω τα έχει πει όλα ο κ. Παναγούλης, πρώην Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ.

Το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που συζητείται σήμερα, αποτελεί μια σημαντική νομοθετική πρωτοβουλία, με σκοπό την οργανωμένη ρύθμιση όλων των ζητημάτων που αφορούν την κινητικότητα και τη μικροκινητικότητα στον αστικό ιστό.

Το μεγαλύτερο μέρος του νομοσχεδίου είναι αποτέλεσμα των κοινωνικών αναγκών, οι οποίες με το πέρασμα του χρόνου είτε διαφοροποιούνται είτε αυξάνονται. Ο τρόπος που κινούμαστε στις πόλεις, αλλά και το σύγχρονο μοντέλο διαβίωσης, από μόνα τους δημιουργούν νέα δεδομένα. Σήμερα, όταν μιλάμε για μετακίνηση, δεν περιοριζόμαστε μόνο στα μηχανοκίνητα μέσα, τα οποία τις περασμένες δεκαετίες καταλάμβαναν σχεδόν εξ ολοκλήρου το πεδίο της κινητικότητας και της κυκλοφορίας.

Δεδομένου λοιπόν των νέων συνθηκών, η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών φέρνει προς ψήφιση στη Βουλή ένα σύνολο ρυθμίσεων που θα αντιμετωπίσουν τα προβλήματα και θα απαντήσουν σε σύγχρονες προκλήσεις.

Και πώς επιχειρεί να το πετύχει αυτό; Νομοθετώντας με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και αξιοποιώντας διεθνείς πρακτικές, καθώς και εξειδικευμένα και σύγχρονα μοντέλα σχεδιασμού.

Με επίκεντρο, λοιπόν, τον άνθρωπο, την αναβάθμιση της ποιότητας της καθημερινότητας, την προσβασιμότητα, αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος θεσμοθετείται το μοντέλο των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Καταργώντας τη νομοθετική ρύθμιση του ΣΥΡΙΖΑ, η οποία κατέστη ατελής λόγω της μη έκδοσης της κοινής υπουργικής απόφασης επειδή είχαμε εκλογές στις 7 Ιουλίου, η σημερινή ηγεσία του Υπουργείου εισάγει διατάξεις που αντιμετωπίζουν ουσιαστικά τις ατέλειες του προηγούμενου νόμου, καθώς ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν την εκπόνηση της εξέτασης, έγκρισης και παρακολούθησης των ΣΒΑΚ. Με λίγα λόγια, εξελίσσει και ολοκληρώνει το νομοθετικό πλαίσιο, ώστε αυτό να απαντά και στις ανάγκες που έχουν δημιουργηθεί, αλλά και σε εξελίξεις που έχουν δρομολογηθεί.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όπως έχει αναλυθεί και στις συνεδριάσεις των επιτροπών αλλά και σήμερα, διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα των αστικών μεταφορών σε ακτίνα πεδίου ευθύνης των ΟΤΑ και συμβάλλουν ουσιαστικά στην προώθηση της μικροκινητικότητας, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τη διευκόλυνση, αλλά και ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης, την ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μετακίνησης. Τέλος, πολύ σημαντικό, μεριμνούν για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία.

Θεσμοθετούνται, λοιπόν, τα ΣΒΑΚ και δημιουργείται υποχρέωση στους ΟΤΑ Α' βαθμού άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων και στους ΟΤΑ Β' βαθμού να σχεδιάζουν και να καταθέτουν πλαί-

σιο για την οργανωμένη ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον κινητικότητα των πολιτών.

Για τον σκοπό αυτό θεσπίζεται από πλευράς κεντρικής διοίκησης ενιαίο σύστημα κανόνων με συγκεκριμένες απαιτήσεις και προδιαγραφές, που βασίζονται στις οδηγίες του Παρατηρητηρίου ELTIS, ώστε να υπάρχει αξιολόγηση και έγκριση των έργων που αφορούν την αστική κινητικότητα.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι όλοι αυτοί οι στόχοι τίθενται και σε επόμενο στάδιο υλοποιούνται αφού, όμως, έχει προηγηθεί η διαβούλευση των εμπλεκόμενων φορέων, αλλά και των ίδιων των πολιτών.

Παράλληλα, το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου ρυθμίζει και οργανώνει την παρουσία των μη μηχανοκίνητων οχημάτων, που έχουν καθιερωθεί σε μεγάλο βαθμό ως μια από τις επιλογές μετακίνησης μέσα στις πόλεις. Και αναφέρομαι στα οχήματα που το νομοσχέδιο ονομάζει ΕΠΗΟ. Μια εξαιρετικής σημασίας, κατά την αποψή μου, πρωτοβουλία, καθώς θα μπορούμε να πούμε ότι σήμερα έχουμε, αν όχι ένα άναρχο, αλλά ένα μη οργανωμένο πλαίσιο για την κυκλοφορία των συγκεκριμένων μέσων.

Η μικροκινητικότητα είναι στη ζωή μας. Μάλιστα, σε πολλές περιπτώσεις προβάλλει ως βασικός παράγοντας αναβάθμισης της ποιότητας ζωής και της καθημερινότητας της πόλης.

Επομένως στο πλαίσιο αυτό το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών επιχειρεί να διαμορφώσει ένα ευνοϊκό πλαίσιο, με βασικό στόχο τον εκσυγχρονισμό του τομέα της μικροκινητικότητας στις πόλεις.

Τους στόχους αυτούς επιχειρεί να τους πετύχει μέσα από την ομαδοποίηση των οχημάτων αυτών σε μία κατηγορία, όπως προανέφερα, την ΕΠΗΟ, με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, τη ρύθμιση των κανόνων για την ασφαλή χρήση αυτών των οχημάτων, το συγκεκριμένο πλαίσιο που δημιουργείται για τους επαγγελματίες που κάνουν χρήση των ΕΠΗΟ για την εκτέλεση των εργασιακών τους καθηκόντων, την περιγραφή των υποχρεώσεων του χρήστη του οχήματος αυτού, αλλά και τη λήψη μέτρων από την τοπική αυτοδιοίκηση για τη ρύθμιση κυκλοφορίας, καθώς και για την οργανωμένη στάθμευση.

Ως αποτέλεσμα αυτού, είναι σχεδόν δεδομένο ότι καταφέρνουμε να δημιουργήσουμε καλύτερες συνθήκες της κυκλοφορίας, να βελτιώσουμε την οδική ασφάλεια και βέβαια πετυχαίνουμε σημαντικές περιβαλλοντικές ελαφρύνσεις.

Επιπρόσθετα, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει και διατάξεις για την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου 6645/2018, που αφορά τη βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης των επαγγελματιών οδηγών με τη χρήση εργαλείων της τεχνολογίας, της πληροφορίας και των επικοινωνιών, ενώ περιλαμβάνονται και ρυθμίσεις για ζητήματα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και αδειών οδήγησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι έχουμε μπροστά μας μια νομοθετική πρωτοβουλία που αποδεικνύει με ξεκάθαρο τρόπο τη σημασία που δίνει η Κυβέρνηση, ο Υπουργός, η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στα ζητήματα της μικροκινητικότητας και της βιώσιμης κινητικότητας, καθώς φέρνει ένα ξεχωριστό νομοθέτημα που τακτοποιεί, οργανώνει και ρυθμίζει όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με το κομμάτι αυτό. Δεν επιλέγει τη διάσπαρτη κατά περίπτωση νομοθέτηση, αλλά παρουσιάζει και θεσμοθετεί έναν συνολικό σχεδιασμό για την αστική κινητικότητα.

Αποδεικνύεται και σε αυτή την περίπτωση ότι η Κυβέρνηση επιλέγει να χρησιμοποιεί όλα τα σύγχρονα εργαλεία, προκειμένου να ρυθμίσει ζητήματα της δημόσιας ζωής.

Πιστεύω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι παρά τις ενδεχόμενες διαφωνίες που μπορεί να υπάρχουν και να συζητούνται τόσο τις προηγούμενες μέρες στις επιτροπές όσο και σήμερα στην Ολομέλεια, το παρόν σχέδιο νόμου μπορεί να ψηφιστεί με τη μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση των πολιτικών δυνάμεων του Κοινοβουλίου. Και σας καλώ να το κάνετε αυτό.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Φάμελλος από τον ΣΥΡΙΖΑ για επτά λεπτά.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ξεκινήσαμε όλοι -άκουσα τις εισαγωγικές ομιλίες- από μία συνολική καταδίκη της βίας, των ξυλοδαρμών, της έντασης, των μαχών μέσα στην κοινωνία. Οφείλουμε, όμως, να πούμε και κάτι παραπάνω για να βοηθήσουμε τη συζήτηση που γίνεται μέσα στην κοινωνία μας.

Αφού εκφράσουμε την υποστήριξή μας και τα περαστικά μας στον τραυματισθέντα αστυνομικό χτες και την απόλυτη καταδίκη αυτής της βιαιοπραγίας, οφείλουμε να πούμε σε όλους που πιθανά ήταν και εκεί ότι η βία δεν αποτελεί απάντηση στη βία. Αντίθετα, η βία δικαιολογεί τη βία και πολλές φορές την πολλαπλασιάζει.

Ελπίζω, κύριε Υπουργέ, να συμφωνείτε και εσείς. Διότι είδαμε το βράδυ να εξελίσσονται συνθήκες απίστευτες μέσα στη Νέα Σμύρνη, με κυνηγητό πολιτών στα στενά από αστυνομικές δυνάμεις ανεξέλεγκτα, με βρισιές και απειλές κατά της ζωής, με αφορμή ένα καταδικαστέο γεγονός. Το έχουμε ξεκαθαρίσει αυτό.

Νομίζω, όμως, ότι αν θέλουμε να κάνουμε ένα βήμα παραπέρα και αν συμφωνούμε ότι η βία δημιουργεί βία και καταδικάζουμε προφανώς τη βία, γιατί δεν δικαιολογείται με νέα βία, πρέπει να πούμε ότι είναι ελλειμματική η παρέμβαση του Πρωθυπουργού χτες και θα έλεγα ότι είναι και διχαστική. Διότι αντί να παρέμβει έγκαιρα, προληπτικά δηλαδή, όπως κάνουν τα πολιτικά πρόσωπα, αναγνωρίζοντας τους ξυλοδαρμούς, την απρόκλητη αστυνομική βία, τα περιστατικά αυτά συμπεριφοράς με αυταρχισμό και με καταστολή, με πολιτική ευθύνη του κ. Χρυσοχοΐδη, άφησε την κατάσταση να εξελιχθεί άσχημα και ήρθε εκ των υστέρων να μας πει ότι δεν πρέπει να διχάζεται η κοινωνία.

Μα, ποιος την άφησε να διχαστεί; Ποιος επέτρεψε να εξελιχθούν τα περιστατικά βίας; Γιατί δεν βγήκε άμεσα να ζητήσει την παραίτηση τού κ. Χρυσοχοΐδη με το που έγιναν τα επεισόδια στην πλατεία Νέας Σμύρνης, τα πρώτα, με τον, αν θέλετε, αδικαιολόγητο ξυλοδαρμό των πολιτών, που απλώς είχαν βγει στο πλαίσιο της καραντίνας να κάνουν το περίπατό τους μαζί με τις οικογένειές τους; Και μετά εκ των υστέρων ήρθε να μας πει τι; Ότι φταίει ποιος; Ότι φταίει η κοινωνία που η βία δημιουργεί βία, που ο ίδιος, όμως, προκάλεσε και έσπειρε.

Εδώ, λοιπόν, πρέπει να πούμε εκ των προτέρων ότι η πολιτική λειτουργεί με πρόληψη. Αν θέλουμε να λειτουργούμε με πρόληψη, εμείς ζητάμε την παραίτηση του κ. Χρυσοχοΐδη και την ανάληψη της ευθύνης από τον Πρωθυπουργό για όλη την κοινωνία, για όλα τα περιστατικά και τη δημοκρατία. Αυτό θέλουμε να κάνουμε κι εμείς. Κι εμείς θέλουμε να συνεισφέρουμε σε κάτι τέτοιο. Γιατί η δημοκρατία μας και η υγεία των πολιτών μάς αφορά όλους. Όλων όμως των συνανθρώπων μας, όχι μόνο του τραυματισθέντος χθες αστυνομικού, αλλά και των πολιτών, που δυστυχώς δάρθηκαν στην πλατεία δύο μέρες νωρίτερα. Μόνο έτσι θα ξεπεράσουμε τα προβλήματα, όχι με μονομέρειες, συνάδελφοι.

Με συγχωρείτε, κυρία Πρόεδρε, αλλά, όπως καταλαβαίνετε, είναι σοβαρό το ζήτημα της δημοκρατίας και δε μπορούμε να μην τοποθετηθούμε.

Πάμε στο θέμα που συζητάμε σήμερα.

Κύριε Υπουργέ, συζητήσαμε και στις επιτροπές και ελπίζω ότι υπήρχε μια διαλεκτική σχέση της συζήτησης, απ' ό,τι και εσείς αναγνωρίσατε στη συνέχεια, για ένα θέμα που αφορά την κινητικότητα, που αφορά την ποιότητα ζωής και τις πολιτικές για την κυκλοφορία, αλλά και για το κλίμα . Τα είπαν και ο εισηγητής μας και όλοι οι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ.

Θέλω να ξεκινήσω με αυτό, διότι σας έχουμε επισημάνει μία ελλειμματική ανάγνωση που διαπιστώνουμε. Κι εμείς καταθέτουμε την πρότασή μας, για να μην είναι ελλειμματική αυτή η ανάγνωση, όχι για να ανατρέψουμε τον σχεδιασμό, παραδείγματος χάριν, των ΣΒΑΚ, των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, αλλά για να τον ολοκληρώσουμε. Διότι έχει μπροστά η κοινωνία μας δύο πολύ μεγάλα ζητήματα: Τον μετριασμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, για να αντιμετωπίσουν την κλιματική κρίση και την προσαρμογή των κοινωνιών μας στην κλιματική αλλαγή, για να είναι βιώσιμες και οι κοινωνίες μας.

Εμείς βλέπουμε ότι αντιμετωπίζετε πολλά εργαλεία του τεχνικού σχεδιασμού μονομερώς. Δηλαδή, την κινητικότητα δεν τη βλέπετε στο πλαίσιο, παραδείγματος χάριν, της ποιότητας ζωής, του χωροταξικού σχεδιασμού και της κλιματικής κρίσης. Τη βλέπετε μόνο ως κυκλοφοριακό εργαλείο. Επίσης, στο πεδίο της προσαρμογής και του σχεδιασμού καθυστερούμε πάρα πολύ.

Θέλω, λοιπόν, να σας επισημάνω ότι δεν μπορούμε να μιλάμε για την απάντηση της σύγχρονης ελληνικής κοινωνίας στην κλιματική κρίση και να μην έχουμε εδώ και τρία χρόνια τελειωμένα τα σχέδια προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, που εμείς νομοθετήσαμε, χρηματοδοτήσαμε και οι περιφέρειες έπρεπε να έχουν ολοκληρώσει. Διότι τώρα δεν γνωρίζουμε με ποια κριτήρια θα σχεδιαστούν οι πεζόδρομοι, οι αυτοκινητόδρομοι, αλλά και τα λιμενικά έργα, οι αποχετεύσεις, όλα τα έργα και όλες οι λειτουργίες της οικονομίας της χώρας μας.

Ένα θέμα, λοιπόν, που πρέπει να επιταχύνετε, και το λέω και σε σας γιατί επηρεάζει τον σχεδιασμό, κύριε Κεφαλογιάννη, όλων των οδικών υποδομών και τις συγκοινωνίες, είναι τα σχέδια προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και το δεύτερο είναι η περιβαλλοντική παράμετρος, που είναι και η χωροταξία, αλλά και η βιοποικιλότητα.

Ενώ η Ευρώπη έχει συμφωνήσει στο «Green Deal», ενώ ακόμα και το Ευρωπαϊκό Λαϊκό Κόμμα έχει προχωρήσει σε τέτοιες αλλαγές, βλέπουμε ότι στην Ελλάδα κάνουμε συνεχώς βήματα προς τα πίσω όσον αφορά την πολιτική περιβάλλοντος. Φτάσαμε σε σημείο, δηλαδή, να νομοθετήσουμε μέχρι και ότι ο κ. Άδωνις Γεωργιάδης θα χωροθετεί δραστηριότητες στις περιοχές «NATURA» και να μην ισχύει η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη βιοποικιλότητα που ισχύει από το 1992. Είναι και άλλα πολλά τα οποία μας οδηγούν στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για πολλά θέματα, όπως για τα σκάνδαλα στην ανακύκλωση, όπως για την, αν θέλετε, παράνομη σύμβαση της «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΧΡΥΣΟΣ» που θα ζητήσουμε σήμερα με παράβαση αρμοδιότητας των Υπουργών σας και θέματα απιστίας του γεννιόνται από αυτήν, αλλά πάνω απ' όλα εις βάρος του περιβάλλοντος.

Ενώ, λοιπόν, η Ευρώπη πάει και λέει ότι η βιοποικιλότητα είναι βασικό κριτήριο, το κλίμα είναι βασικό κριτήριο, η αρχή του μη βλάπτειν το περιβάλλον είναι βασικό κριτήριο των πολιτικών, εσείς κάνετε βήματα προς τα πίσω και στο περιβάλλον και στην πολιτική.

Αντί να κάνουμε εμείς μία συζήτηση για το ποιο είναι το παραγωγικό μοντέλο, ποια η λειτουργία της κοινωνίας και άρα ποια είναι τα σχέδια κινητικότητας και πώς θα σχεδιάσουμε, εσείς λέτε ας κάνουμε μια κυκλοφοριακή μελέτη. Εμείς θέλουμε κάτι παραπάνω. Σας το έχουμε πει σε όλους τους τόνους και το έχουν πει και όλοι οι εισηγητές μας.

Εξάλλου, σας επισημαίνω ότι το ίδιο λάθος κάνετε και στα σχέδια ηλεκτροκίνησης, με αποτέλεσμα να έρθει η Κομισιόν τώρα και να επιβεβαιώσει την κριτική του ΣΥΡΙΖΑ. Τι λέει τώρα η Κομισιόν στον σχολιασμό για το Ταμείο Ανάκαμψης; Μιλάει για προτεραιότητα της ηλεκτροκίνησης στις δημόσιες μεταφορές, προτεραιότητα στα μέσα σταθερής τροχιάς, προτεραιότητα στα σχέδια φόρτισης των δήμων και μετά στο πώς θα πάρουν κάποιοι πλούσιοι ένα ακριβό ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Γιατί το σημαντικό είναι να πάρουν κι αυτοί που δεν έχουν οικονομικούς πόρους ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο.

Μέσα σε όλα αυτά, λοιπόν, εμείς ξεκάθαρα σας λέμε ότι εμείς χρηματοδοτήσαμε τα εκατόν εξήντα δύο ΣΒΑΚ από το Πράσινο Ταμείο, πήραμε πρωτοβουλίες μαζί με το Υπουργείο Υποδομών στην κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά αναγνωρίσαμε ότι το θέμα του κυκλοφοριακού σχεδιασμού διευρύνεται σε όλα τα ζητήματα ποιότητας ζωής, δηλαδή και στους πεζούς και στο ποδήλατο και στο κλίμα των πόλεων και στη ρύπανση της ατμόσφαιρα και ζητήσαμε κάτι τέτοιο να γίνει και από τη δική σας Κυβέρνηση.

Κι επειδή ο εισηγητής σας έβαλε κάποια ερωτήματα αν η δική μας νομοθεσία προέβλεπε τη συνεργασία των Υπουργείων, εγώ βλέπω εδώ πέρα, κύριε συνάδελφε, το άρθρο 22 του ν.4599 που έχει το Υπουργείο Περιβάλλοντος και στο θέμα του τι περιλαμβάνει το ΣΒΑΚ και στα θέματα του συμφώνου συμμετοχής και στο θέμα των υπουργικών αποφάσεων με τις οποίες καθορίζονται οι προδιαγραφές του και στο θέμα των εγκρίσεων.

Άρα, παρακαλώ πολύ, για τη συνέπεια της συζήτησης, θέλω να σας διευκρινίσω ότι εμείς δεν έχουμε μία ανταγωνιστική προσέγγιση στα ζητήματα αυτά όταν πρέπει να βρούμε λύσεις. Σας λέμε, λοιπόν, να έρθει το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας να αναλάβει τον ρόλο του στην Κυβέρνησή σας. Να μην είναι μόνο Υπουργείο ξεπουλήματος και ιδιωτικοποιήσεων και ακρίβειας στο ρεύμα. Γιατί αυτό καταντήσατε να είναι.

Και πράγματι μπορούμε, κύριε Κεφαλογιάννη, να συμβάλουμε έτσι ώστε η εισαγωγή και του χωροταξικού σχεδιασμού που έχετε υποτιμήσει να κάνει ακόμα καλύτερη τη δουλειά που εμείς έχουμε ξεκινήσει και κάναμε. Δεν είναι δυνατόν, δηλαδή, να καθυστερούν τώρα σε όλους τους δήμους τα τοπικά πολεοδομικά σχέδια γιατί ψάχνετε να βρείτε τώρα ποιος είναι ο υπεύθυνος και να μη δέχεστε να συζητήσουμε για το πώς συνδυάζονται τα ΣΒΑΚ με τον χωροταξικό σχεδιασμό. Εμείς αυτό θέλουμε να κάνουμε. Γιατί βλέπουμε να αφήνετε πράγματα πίσω.

Και κλείνω, κυρία Πρόεδρε. Για τον λόγο αυτό έχετε είτε αντιεπιστημονικές προσεγγίσεις και μας κάνει εντύπωση αυτό - έχετε μείνει πίσω και από την επιστήμη, την ευρωπαϊκή γνώση και την καινοτομία και στο κλίμα και στα ΣΒΑΚ- είτε επικοινωνιακή προσέγγιση σε όλα. Απόδειξη είναι ο «Μεγάλος Περίπατος» της Αθήνας. Ήταν τελικά η καινοτόμα παρέμβαση που βελτιώνει την πόλη και έχει μέσα και το κλίμα, και τη συμμετοχή, και την κυκλοφορία ή ήταν τελικά μία σαπουνόφουσκα που έσκασε και πιθανά με πολύ μεγάλο κόστος για τα οικονομικά του δήμου; Δείτε το τώρα εσείς που ζούμε εδώ δίπλα.

Σας επισημαίνουμε, λοιπόν, ότι ούτε η επιστήμη δεν πρέπει να ξεχνιέται ούτε να είναι η επικοινωνία η προτεραιότητα σας, γιατί έτσι οδηγείται ένα σωστό εργαλείο όπως τα ΣΒΑΚ, που συμμετείχαμε, το αναβαθμίσαμε, θέλουμε να το κάνουμε μαζί σας, σε ένα εργαλείο απλής ανάγνωσης κυκλοφοριακών παραμέτρων. Δεν θέλουμε, κύριε Κεφαλογιάννη, γι' αυτό και κάνουμε αυτή την κριτική, γιατί πιστεύουμε ότι πρέπει να βελτιωθεί αυτή η παρέμβαση. Ελπίζω να έχουμε συμβάλει σε αυτό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Κεγκέρογλου από το Κίνημα Αλλαγής.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο επί προσωπικού;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Σχετικά με τι είναι;

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Είναι σχετικό με αυτό που με ρώτησε. Θέσαμε ένα θέμα στην επιτροπή...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Σας ρώτησε τώρα από την ομιλία του;

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Ναι, ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Νόμιζα ότι την ώρα που μιλάει δεν ρωτάει κανένας στην Αίθουσα, κύριε συνάδελφε.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Να διευκρινίσω κάτι στον κ. Φάμελλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Σας παρακαλώ. Δεν σας δίνω τον λόγο.

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Είναι επί προσωπικού, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Δεν υπάρχει προσωπικό, κύριε συνάδελφε.

Σας παρακαλώ πάρα πολύ. Έκανε μία ομιλία. Δεν θα ανοίξουμε συζήτηση τώρα με τον κάθε ομιλούντα από το έδρανο. Δεν έχετε τον λόγο, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Κεγκέρογλου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα δεν αρκεί πλέον η απερίφραστη καταδίκη της επίθεσης, του τραυματισμού του αστυνομικού ή της άσκησης βίας για οποιοδήποτε λόγο. Οι πολίτες, που βιώνουν τα δύσκολα, που βλέπουν τα νούμερα με τους θανάτους, τους διασωληνωμένους και τα κρούσματα να αυξάνονται, δεν ακούν κάποια πειστική δικαιολογία γι' αυτά που συμβαίνουν και κυρίως για την άγονη αντιπαράθεση ανάμεσα στην Κυβέρνηση και στην Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Είναι επιτακτική ανάγκη να σταματήσει αυτό το θέατρο του πα-

ραλόγου. Να σταματήσει κάθε ενέργεια η οποία προκαλεί ή τροφοδοτεί την αντιπαράθεση, την όξυνση και την πρόκληση βίαιων ενεργειών. Να απομονώσουμε όλοι μαζί αυτούς που είναι οπαδοί της βίας με λίγα λόγια, γιατί την προκαλούν και την επιδιώκουν.

Θα έλεγα ότι η πανδημία, δυστυχώς, δεν έχει επηρεάσει τη σκέψη κάποιων και κυρίως τις πράξεις, ενώ πραγματικά μας δίνει αφορμή για να σκεφτούμε για το αύριο με έναν διαφορετικό τρόπο. Αναδεικνύεται η ανάγκη για ένα νέο όραμα για τον κόσμο ολόκληρο, για την Ευρώπη, για τη χώρα μας, για βιώσιμη και ανθρωποκεντρική πρόοδο. Εκεί πρέπει να επικεντρωθούμε και όχι να αυξάνουμε τα προβλήματα, που δυστυχώς θα κάνουν ακόμα πιο δύσκολη τη ζωή των πολιτών.

Οι πολιτικές πρέπει να είναι πλέον ολοκληρωμένες και στον τομέα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας που συζητάμε. Χρειάζεται ένας συνολικός σχεδιασμός, χωρίς αποσπασματικές προσεγγίσεις. Ειπώθηκαν και προηγουμένως ότι έγιναν κάποια πράγματα στο παρελθόν. Ναι, έγιναν. Γίνονται και τώρα. Ε, δεν είναι ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπτυξης αυτό. Δεν εντάσσονται όλα αυτά μέσα στη συνολική θεώρηση της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης, της αστικής ανάπτυξης και της ανάπτυξης της υπαίθρου. Δεν είναι συνεκτικά κομμάτια. Είναι επιμέρους πολιτικές, ωραίες ιδέες, απόψεις, τεχνοκρατικές λύσεις, αλλά δεν αποτελούν σχέδιο και πολύ περισσότερο δεν διασφαλίζουν ότι θα προχωρήσουν. Γιατί είναι ζητήματα που έχουν να κάνουν με τη χρηματοδότηση, με την παρακολούθηση, με την υλοποίηση πολιτικών και δράσεων.

Στο πλαίσιο αυτό, νομίζω ότι τα κρισιμότερα ζητήματα, εκτός από την εξασφάλιση των πόρων, είναι οι κανόνες, η διαφάνεια και οι απλουστευμένες διαδικασίες. Δυστυχώς τα θέματα παραπέμπονται αορίστως στο μέλλον, σε έκδοση υπουργικών αποφάσεων. Οι φορείς εκπόνησης των ΣΒΑΚ είναι οι ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού, αλλά πρέπει να εντάξουν στη διαδικασία και την κοινωνία των πολιτών, να συμμετέχει κάθε σύλλογος και φορέας που έχει λόγο στην ανάπτυξη και στα τοπικά και περιφερειακά πράγματα, όπως οι εκπρόσωποι των ατόμων με αναπηρία για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας που είναι κρίσιμος παράγοντας.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βρίσκονται σε άμεση σύνδεση, βεβαίως, με τη μικροκινητικότητα, που αποτελεί έναν κρίκο στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών, στη γενικότερη ποιότητα του πολιτισμού μας, στην προστασία του περιβάλλοντος. Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην πεζή κυκλοφορία, στο ποδήλατο, στα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα, αλλά και στη λειτουργικότητα των δημόσιων μεταφορών, των δημόσιων μέσων μεταφοράς, ούτως ώστε να είναι προσιτά σε όλους με ασφάλεια.

Χρειάζονται κανόνες και προϋποθέσεις διότι στα μεγάλα αστικά κέντρα η κατάσταση είναι παραπάνω από προβληματική. Η απουσία θεσμικού πλαισίου για την κυκλοφορία των ΕΠΗΟ, όπως είναι το αρκτικόλεξο πλέον, οδηγεί συχνά σε ατυχήματα και σε άναρχη κυκλοφορία.

Η προσπάθειά σας να υπάρξει θεσμικό πλαίσιο δεν είναι ολοκληρωμένη, όπως σας είπα και πριν, και έτσι είναι μετέωρη.

Σας θυμίζω ότι το Κίνημα Αλλαγής και εγώ προσωπικά από τον Σεπτέμβρη του 2019 σάς θέσαμε το ζήτημα και δεσμευτήκατε τότε ότι σε δύο έως τέσσερις μήνες θα είχαμε έτοιμο πλαίσιο. Δυστυχώς δεν έγινε, καθυστέρησε πάρα πολύ. Αλλά η καθυστέρηση θα έπρεπε να ήταν προς όφελος μιας ολοκληρωμένης μελέτης, η οποία δεν υπάρχει.

Υπάρχουν δύο κρίσιμα ζητήματα. Το πρώτο αφορά την έλλειψη υποδομών και τη δυσκολία βεβαίως ανάπτυξης ζωνών κυκλοφορίας πεζών και ΕΠΗΟ ιδιαίτερα σε πόλεις με παλιά πολεοδομικά σχέδια. Εκεί αντί για έργα βιτρίνας, που είναι προβληματικά και δαπανηρά, όπως το φιάσκο του «Μεγάλου Περίπατου», θα ήταν προτιμότερο να καταβάλλεται προσπάθεια απ' όλους, και από την πολιτεία και τους φορείς, τους δήμους και τις περιφέρειες ώστε τα διάφορα ελαφρά ηλεκτροκίνητα οχήματα να έχουν τον δικό τους χώρο κυκλοφορίας με συγκεκριμένους και πρακτικούς τρόπους, όχι έργα βιτρίνας.

Το δεύτερο ζήτημα αφορά στην οδική ασφάλεια που σας είχαμε θέσει και τότε, που πρέπει να εξασφαλιστεί και δεν γίνεται, ασφάλεια για όλους οδηγούς, χρήστες και πεζούς, ιδιαίτερα αν είναι παιδιά, ηλικιωμένοι ή άτομα με αναπηρία διότι έχουμε έλλειμμα νομοθεσίας, εκπαίδευσης και κυκλοφοριακής αγωγής. Οι ρυθμίσεις για τις ηλικίες και τα όρια ταχύτης χρειάζονται, κατά την άποψή μας, επανεξέταση, τα είπε ο εισηγητής μας. Διατάξεις που δεν εξασφαλίζουν την ασφάλεια και κυκλοφορία των οδηγών και πεζών πρέπει να τροποποιηθούν και να προστεθούν άλλες.

Το κράνος πρέπει να είναι υποχρεωτικό όταν τα μέσα κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο, πόσες φορές θα το πούμε; Όταν είναι στο οδικό δίκτυο είναι σαν να είναι μοτοσυκλέτα, το ίδιο πράγμα κάνει. Στην πτώση με μικρή ταχύτητα σώζει το κράνος. Εξάλλου στις πολύ μεγάλες ταχύτητες μπορεί να μη σώζει.

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

Θα καταθέσω στα Πρακτικά μία άδεια κυκλοφορίας ενοικιαζόμενου ποδηλάτου του 1955. Ο πατέρας μου ασκούσε τη δραστηριότητα των ενοικιαζόμενων ποδηλάτων πριν από εξήντα πέντε χρόνια. Τότε υπήρχε μητρώο για τα επαγγελματικά ποδήλατα. Σήμερα για ηλεκτροκίνητα οχήματα ή και ποδήλατα που ενοικιάζονται δεν προβλέπεται η καταχώρησή τους σε ένα ηλεκτρονικό μητρώο στον δήμο ή στην περιφέρεια, να έχουν τον αριθμό τους, δεν προβλέπεται η ασφάλισή τους. Ένα ατύχημα λοιπόν το οποίο θα συμβεί σε ένα παιδί; Ένας τουρίστας ή ένας οποιοσδήποτε ενοικιάσει ή πάρει να χρησιμοποιήσει ένα τέτοιο όχημα προκαλεί έναν σοβαρό τραυματισμό. Ποιος έχει την ευθύνη; Αναλαμβάνετε εσείς την ευθύνη; Έχετε εκτίμηση ότι δεν υπάρχουν τέτοια σοβαρά ατυχήματα; Θέλουμε, λοιπόν, αυτό να προβλεφθεί.

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

Δείτε και τα όρια ηλικίας διότι είναι προβληματικό το να οδηγεί ένα παιδί δώδεκα και δεκαπέντε ετών χωρίς να έχει την ανάλογη εκπαίδευση, χωρίς να έχει την ανάλογη πιστοποίηση.

Ολοκληρώνω με τις ισοδυναμίες αφού πω ότι για τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την πιστοποίηση της επαγγελματικής ικανότητας συμφωνούμε με την ένταξη αυτών των λειτουργιών. Όμως χρειάζεται περισσότερη επιμόρφωση και στους επαγγελματίες οδηγούς και να ενταχθεί και στο πλαίσιο επιμόρφωσης και άλλο κομμάτι γνωστικού αντικειμένου, αλλά δεν μπορεί η εξέταση να γίνεται σε μη πιστοποιημένα οχήματα.

Κύριε Υπουργέ, αυτό είναι λάθος. Δεν μπορεί η εξέταση να γίνεται στο ιδιωτικό όχημα. Είχατε καταγγείλει την προηγούμενη κυβέρνηση όταν είχε φέρει εκείνο το νομοσχέδιο ο Σπίρτζης που έκανε το ίδιο και τώρα το φέρνετε εσείς; Δεν θυμάστε την κριτική σας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Και ολοκληρώνω με το ότι είναι λάθος για εμάς η ισοδυναμία που γίνεται. Ισοδυναμία με διαφορετικά πράγματα δεν υπάρχει. Μήλα και πορτοκάλια είναι διαφορετικά πράγματα, δεν αθροίζονται. Δεν ισοδυναμούν στη συγκεκριμένη περίπτωση οι γνώσεις που έχεις για ένα τετράτροχο όχημα που δεν χρειάζεται ισορροπία με ένα δίτροχο όχημα που χρειάζεται ισορροπία, ειδική εκπαίδευση και εμπειρία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Άρα, λοιπόν, δεν συμφωνούμε με τις διατάξεις αυτές και πιστεύουμε ότι πρέπει να υπάρχει και περισσότερη εκπαίδευση και πιστοποίηση σε όλες τις κατηγορίες σε σχέση με αυτά τα οποία προβλέπει το νομοσχέδιο. Κατατέθηκαν οι προτάσεις μας και πιστεύουμε ότι εάν βελτιωθούν αυτές οι διατάξεις θα είναι σε όφελος. Άλλως θα προκαλέσουν περισσότερα προβλήματα παρά να μην υπήρχαν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ πολύ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Δεν μπορεί να είναι το κέρδος το μόνο κριτήριο, επειδή το ζητάνε οι εισαγωγείς και αυτοί που πουλάνε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ! Σας έκανα δέκα φορές παρατήρηση. Σας παρακαλώ,

δεν δίνετε σημασία στο Προεδρείο;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ήρθα πάνω στο Βήμα και δήλωσα κάτι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Τι δηλώσατε, κύριε συνάδελφε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ότι θα μιλήσουμε ένας ομιλητής λιγότερο και ανάλογα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Αυτό δεν έχει να κάνει με τον Κανονισμό της Βουλής, κύριε συνάδελφε. Δεν αλλάζετε τον Κανονισμό, σας παρακαλώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Να το τηρείτε σε όλους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Σε όλους το τηρώ, κύριε συνάδελφε. Μιλήσατε περισσότερο απ' όλους. Το ξέρετε πολύ καλά αυτό.

Τον λόγο τώρα έχει ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ. Σκρέκας για τις τροπολογίες που έχει καταθέσει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα να πω δύο λόγια στους Βουλευτές, τους συναδέλφους που παρίστανται σήμερα, για μία τροπολογία με γενικό αριθμό 788 και ειδικό 18.

Επιτρέψτε μου, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, να σας πω ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας είναι αποφασισμένο να δώσει λύση στο χρόνιο πρόβλημα της διαχείρισης των απορριμμάτων στη χώρα μας. Και για να το πετύχουμε αυτό πέρα από την κατασκευή και λειτουργία των απαιτούμενων υποδομών πρέπει να γίνουν και μεγάλα βήματα τόσο σε οργανωτικό επίπεδο, αλλά και σε ό,τι αφορά στις σημαντικές τομές που πρέπει να περάσουμε στη νομοθεσία.

Θέλω να σας πω ότι ήδη έχουν γίνει κάποια σημαντικά πρώτα βήματα, όπως είναι η υιοθέτηση του Νέου Εθνικού Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων του ΕΣΔΑ ενώ θέλω επίσης να τονίσω ότι βγήκε πολύ πρόσφατα σε δημόσια διαβούλευση και το Εθνικό Σχέδιο Πρόληψης Δημιουργίας Αποβλήτων καθώς επίσης και το σχέδιο δράσης που αφορά την κυκλική οικονομία.

Εδώ επίσης θα ήθελα να επισημάνω ότι ακολουθώντας τις προβλέψεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας δίνουμε έμφαση όχι μόνο στην ανακύκλωση, αλλά πάμε και ένα βήμα πιο μπροστά, δηλαδή στην ιεράρχηση των μεθόδων διαχείρισης των αποβλήτων. Για να πετύχουμε αυτόν τον στόχο ήδη έχουμε νομοθετήσει την απαγόρευση προμήθειας και σταδιακά της χρήσης πλαστικών σκευών μίας χρήσης στους φορείς της γενικής κυβέρνησης. Αφορά τα λεγόμενα χάρτινα πιάτα. Τα λέω λεγόμενα γιατί είναι πλαστικοποιημένα, όπως γνωρίζετε. Από αυτό δεν εξαιρούνται βέβαια και τα νοσοκομεία.

Ερχόμαστε λοιπόν, με αυτή την τροπολογία, την 788 με ειδικό αριθμό 18 να δώσουμε μία μικρή αναβολή στο μέτρο αυτό για εύλογους λόγους σε ό,τι αφορά τα νοσοκομεία και τις δομές πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας, λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι εξαιτίας της πανδημίας, εξαιτίας του COVID19 υπάρχει οξυμένη ανάγκη για χρήση σκευών μίας χρήσης τα νοσοκομεία. Και επίσης να πούμε ότι και λόγω του κορωνοϊού βέβαια και της κατάστασης αυτής ακόμα δεν έχουν ακόμα υπάρξει οι διαθέσιμες εναλλακτικές έγκαιρα για τα νοσοκομεία.

Άρα δίνουμε αυτή τη μικρή αναβολή. Είναι χρονικά περιορισμένη. Λήγει στις 3 Ιουλίου 2021 οπότε και απαγορεύεται καθολικά σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση η εμπορεία των ειδών αυτών.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να ρωτήσω τον Υπουργό κάτι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Έχετε τον λόγο, κύριε συνάδελφε.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, απλά για να είναι κατανοητό -δεν έχουμε πάρει ακόμα την τροπολογία, αλλά πιθανά θα σχολιάσουμε στη συνέχεια- εκτός από τον χρόνο που περιγράψατε ότι θα είναι μέχρι τον Ιούλιο στα υλικά και στους φορείς υπάρχει περιορισμός; Δηλαδή αναφέρεστε μόνο στους συγκεκριμένους φορείς, επειδή αναφερθήκατε για τα νοσοκομεία. Τώρα, προφορικά μας το εξηγείτε. Υποθέτω θα τη δούμε και γραπτά. Πείτε μας, σας παρακαλώ, τι προβλέπει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Δομές πρωτοβάθμιας υγείας και νοσοκομεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη μεγαλειώδη συγκέντρωση χθες στη Νέα Σμύρνη τα συνθήματα ήταν ενάντια στην καταστολή και για μέτρα προστασίας της υγείας της ζωής και των δικαιωμάτων του λαού. Το δημόσιο σύστημα υγείας έχει φτάσει στα όριά του και εσείς αντί να επιτάξετε τον ιδιωτικό τομέα, να προσλάβετε ιατρούς και νοσηλευτές, να ελέγξετε τους χώρους δουλειάς που καλύπτουν τα κρούσματα, που δεν γίνονται ιχνηλατήσεις και που δεν πυκνώνετε τα δρομολόγια και ο κορωνοϊός μεταφέρεται και μεταδίδεται παντού, τι κάνετε;

Προσλαμβάνετε προσωπικό για τις δυνάμεις καταστολής, για να δέρνει τον κόσμο στις πλατείες, στις απεργίες, στις διαδηλώσεις.

Πολλοί επιχείρησαν με την τρομοκρατία και την καταστολή να «βάλουν στον γύψο» το εργατικό λαϊκό κίνημα, αλλά δεν τα κατάφεραν. Και είναι πολλοί οι νεκροί της εργατικής τάξης από την κρατική βία και την καταστολή. Αυτό, όμως, δεν μπορεί να σταματήσει την ταξική πάλη. Το έχουμε πει πολλές φορές.

Το εργατικό κίνημα οργανωμένα, πειθαρχημένα αναπτύσσει τη δράση του για τις σύγχρονες ανάγκες με μορφές πάλης που το ίδιο αποφασίζει. Βάζει απέναντι τους προβοκατόρικους μηχανισμούς και αντιμετωπίζει μαχητικά την κρατική και εργοδοτική τρομοκρατία.

Η Κυβέρνηση οφείλει εδώ και τώρα να σταματήσει τη γραμμή μηδενικής ανοχής, τη γραμμή «νόμος και τάξη», που με βάση αυτή υλοποιείται ο επιχειρησιακός σχεδιασμός των δυνάμεων καταστολής και δέρνουν ακόμα και όποιον αντιμιλήσει.

Η απάντηση, βέβαια, στην οργή του λαού ποια είναι; Θα κάνει ΕΔΕ. Η ευθύνη της Κυβέρνησης για τις εξελίξεις είναι μεγάλη.

Οι πολιτικές, που ακολουθούνται, είναι οι αιτίες των μεγάλων προβλημάτων, των αδιεξόδων για την πλειονότητα των εργατικών λαϊκών οικογενειών. Η καπιταλιστική κρίση από το 2008 έως τώρα, με ένα μικρό διάλειμμα αναιμικής ανάκαμψης, φορτώθηκε στις πλάτες του λαού, επιδεινώνοντας όλους τους όρους ζωής. Ένα χρόνο τώρα, με την πανδημία ως πρόσχημα, αντί να είναι σε προτεραιότητα η υγεία, η ζωή και τα δικαιώματα, η Κυβέρνηση προωθεί την υλοποίηση όλων των επιλογών του μεγάλου κεφαλαίου και των απαιτήσεων για νέα πεδία κερδοφορίας. Το σύνολο του νομοθετικού έργου το επιβεβαιώνει.

Ένας τομέας είναι οι μεταφορές. Η μετακίνηση από και προς τη δουλειά, από και προς διάφορες υπηρεσίες για διευθέτηση υποθέσεων ταλαιπωρεί καθημερινά εκατομμύρια στις πόλεις. Αυτό δεν αντιμετωπίζεται με την απαγόρευση των ΙΧ, όταν αρνείστε να ενισχύσετε τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Αυτό δεν αντιμετωπίζεται με την ενίσχυση των ποδηλάτων, των μηχανών ή με τα πατίνια. Αλήθεια, ο αστικός σχεδιασμός είναι αταξικός, έρχεται να ικανοποιήσει την ανάγκη του λαού για βελτίωση της ποιότητας ζωής, της μετακίνησης, της εξοικονόμησης ελεύθερου χρόνου; Μη μας πείτε ότι ενδιαφέρεστε για το περιβάλλον, γιατί εσείς σε προηγούμενο νόμο προβλέψατε τη διατήρηση παλαιών οχημάτων, τα οποία επρόκειτο να αποσυρθούν στο τέλος του 2020.

Όλοι σας στηρίξατε την πολιτική της απαξίωσης και την παραχώρηση του συγκοινωνιακού έργου σε ιδιώτες. Στο πλαίσιο αυτό αρνείστε να πάρετε εκείνα τα μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης των ανθρώπων που πάνε στη δουλειά τους σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη εν μέσω πανδημίας. Δεν έχετε πάρει το παραμικρό μέτρο για την αναγκαία πύκνωση των δρομολογίων και δεν έχετε ακούσει καμμία από τις προτάσεις των εργαζομένων, που θα βελτίωναν την κατάσταση, όπως, για παράδειγμα, η επιδιόρθωση των λεωφορείων που είναι ακινητοποιημένα με μικροβλάβες.

Μέσα σε έναν μήνα, εάν εξασφαλιστεί, κύριε Υπουργέ, η απαι-

τούμενη τροφοδοσία με ανταλλακτικά και υλικά, σύμφωνα με τους εργαζόμενους, μπορούν να επισκευαστούν τουλάχιστον άλλα εκατόν εβδομήντα λεωφορεία και να προστεθούν στον στόλο των περίπου εννιακοσίων που τώρα εκτελούν το συγκοινωνιακό έργο του Λεκανοπεδίου. Για να εξασφαλιστεί η αξιόπιστη και ασφαλής συγκοινωνία πρέπει να δρομολογηθούν περίπου χίλια πεντακόσια λεωφορεία και τρόλεϊ σε καθημερινή βάση, σε συνδυασμό με την ενίσχυση του δικτύου του μετρό και του τραμ, καθώς, βέβαια, και τις προσλήψεις προσωπικού.

Όλο και περισσότερα κρούσματα κορωνοϊού καταγράφονται, κύριε Υπουργέ, σε εργαζόμενους των αστικών συγκοινωνιών, εκτός από τους επιβάτες. Ένας εργαζόμενος έχει πεθάνει από κορωνοϊό και ένας άλλος νοσηλεύεται τώρα διασωληνωμένος, ενώ αυξάνονται τα κρούσματα καθημερινά. Όλα τα στοιχεία δείχνουν ότι τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι κινούμενες εστίες υπερμετάδοσης του κορωνοϊού. Επιβάτες και εργαζόμενοι είναι εκτεθειμένοι στον κίνδυνο να κολλήσουν και γίνονται άθελά τους μεταφορείς σε χιλιάδες άλλους.

Από την έναρξη της πανδημίας εδώ κι έναν χρόνο, η Κυβέρνηση και οι διοικήσεις της ΟΣΥ και της ΣΤΑΣΥ δεν έχουν πάρει κανένα ουσιαστικό μέτρο για την πύκνωση των δρομολογίων και την αποφυγή του συνωστισμού, για την πλήρη απομόνωση της θέσης του οδηγού, για την καθημερινή απολύμανση οχημάτων και χώρων εργασίας, για την πρόσληψη του απαραίτητου αριθμού μόνιμου προσωπικού, για την επισκευή του ακινητοποιημένου, λόγω βλαβών, στόλου και αγορά καινούργιων, σύγχρονων οχημάτων και συρμών, για την αξιοποίηση της κινητής μονάδας της ΟΣΥ, για μαζικά, τακτικά, επαναλαμβανόμενα μοριακά τεστ για όλο το προσωπικό, για την επίταξη όλων των διαθέσιμων ιδιωτικών οχημάτων, ΚΤΕΛ και τουριστικών, για όσο διαρκεί η πανδημία.

Όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες -κύριο μέρος του αστικού σχεδιασμού- η πολιτική που εφαρμόζεται, όχι μόνο δεν καλύπτει, αλλά ταλαιπωρεί και εγκυμονεί κινδύνους για τους εργαζόμενους και τον λαό. Ειδικά αυτή την περίοδο, που διανύουμε το τρίτο κύμα της πανδημίας, οι συγκοινωνίες έχουν μετατραπεί σε εστίες υπερμετάδοσης και η Κυβέρνηση δεν κάνει τίποτα για τις σοβαρές ελλείψεις που υπάρχουν σε εξοπλισμό και προσωπικό.

Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, κύριε Υπουργέ, το 2009 στα μέσα σταθερής τροχιάς δούλευαν τρεις χιλιάδες πεντακόσιοι εβδομήντα εργαζόμενοι και το 2010 έφθασαν στους δύο χιλιάδες τετρακόσιους εξήντα πέντε, μειώθηκαν, δηλαδή, κατά 31%. Υπάρχουν συρμοί που είναι εκτός λειτουργίας και δεν επισκευάζονται. Ο ηλεκτρικός σταθμός διαθέτει σαράντα πέντε συρμούς, αλλά κυκλοφορούν μόνο δεκαεννιά. Τις ελλείψεις σε ανταλλακτικά και προσωπικό, τη μηδενική χρηματοδότηση τη λούζεται ο λαός κάθε μέρα. Και η Κυβέρνηση εμφανίζει ως λύση την εμπλοκή των ιδιωτών, η οποία το μόνο που θα κάνει, είναι να καταστήσει ακριβή τη συγκοινωνία για τον λαό.

Το πρόβλημα είναι ότι οι μεταφορές, όπως, βέβαια, και άλλοι τομείς -η ενέργεια, η υγεία, η παιδεία- λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και όχι για να υπηρετούν τις ανάγκες του λαού.

Το ΚΚΕ έχει επανειλημμένα πει την πρότασή του, ότι η κάλυψη αυτών των συνδυασμένων λαϊκών αναγκών για καθολικές, ποιοτικές, ασφαλείς και φθηνές μεταφορές και μετακινήσεις, προϋποθέτει μέσα και υποδομές που θα λειτουργούν ως κοινωνική ιδιοκτησία και όχι ως ιδιοκτησία κάποιων μονοπωλιακών ομίλων.

Αυτή η κατάσταση πρέπει να ανατραπεί και ο λαός θα αγωνιστεί έτσι κι αλλιώς για αυτή την πορεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε και για την τήρηση του χρόνου.

Τον λόγο έχει τώρα ο Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Συρίγος να τοποθετηθεί επί της τροπολογία του για δύο λεπτά.

Ορίστε, κύριε Συρίγο, έχετε τον λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (ΑΓΓΕΛΟΣ) ΣΥΡΙΓΟΣ (Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Πολύ-πολύ σύντομα θα πω ότι έχει κατατεθεί μία τροπολογία για παράταση της συμβάσεως καθαριότητας του Πανεπιστημίου Πατρών. Οι συμβάσεις καθαριότητας λήγουν από την 1η Μαρτίου μέχρι τις 31 Μαρτίου. Έχει ήδη ξεκινήσει η διαδικασία ανανέωσής τους. Επειδή, όμως, δεν προλαβαίνουμε τις διαδικασίες, γι' αυτό δίνεται παράταση μέχρι 31 Μαΐου, για να μπορέσουμε, εν μέσω κορωνοϊού, να μη μείνει το Πανεπιστήμιο ούτε στιγμή χωρίς υπηρεσίες καθαριότητας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.

Ο κ. Κατρίνης έχει τον λόγο για ένα λεπτό.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Δυστυχώς λίγες ημέρες μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου για τις δημόσιες συμβάσεις, έχουμε ακόμα μία νομοθετική ρύθμιση για παράταση υφιστάμενων συμβάσεων κατά παρέκκλιση των διατάξεων.

Απλώς, κύριε Υπουργέ, επειδή το Πανεπιστήμιο Πατρών το τελευταίο διάστημα πρωτοπορεί, με την Επιτροπή Στρατηγικού Σχεδιασμού, στην μετεξέλιξή του, ακρωτηριάζοντας ολόκληρες περιοχές, όπως είναι ο Νομός Ηλείας, θα ήθελα μέσω εσάς να τους παρακαλέσω, πέρα από τα στρατηγικά, τα οποία απομονώνουν ολόκληρες περιοχές από τον ακαδημαϊκό χάρτη της χώρας, το Πανεπιστήμιο Πατρών να ασχοληθεί και με τα διαδικαστικά και να μην αναγκάζεστε να έρχεστε στη Βουλή με τέτοιες τροπολογίες, των οποίων κατανοούμε την αναγκαιότητα, προφανώς θα την υπερψηφίσουμε, αλλά νομίζω ότι δεν περιποιούν τιμή ούτε στο πανεπιστήμιο ούτε στην ηγεσία του Υπουργείου Παιδείας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Παππάς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Είδαμε, δυστυχώς, χθες το βράδυ σκηνές αποκρουστικές. Και αναφέρομαι στη σκηνή ξυλοδαρμού του αστυνομικού, ο οποίος ήταν πεσμένος στο οδόστρωμα και υπήρχαν άνθρωποι οι οποίοι τον κλώτσαγαν στο κεφάλι. Είναι πράξεις καταδικαστέες, είναι πράξεις αποτρόπαιες, είναι πράξεις κολάσιμες και ηθικά και ιδεολογικά και, βεβαίως, ποινικά. Και παίρνουμε όχι αποστάσεις, αλλά δηλώνουμε ευθαρσώς ότι είμαστε απέναντι, δομικά, σε τέτοιου τύπου συμπεριφορές.

Δυστυχώς, όμως, πολιτικά αποκρουστική είναι η απόπειρα που γίνεται από την Κυβέρνηση για ταύτιση της μαζικότατης, παλλαϊκής, θα σας έλεγα, κινητοποίησης που έγινε στη Νέα Σμύρνη, με τέτοιου τύπου περιστατικά. Αυτό είναι το πολιτικά αποκρουστικό. Και αν έχετε καμμία αμφιβολία, κάντε μια βόλτα στη Νέα Σμύρνη για να καταλάβετε τι συμβαίνει και στην κοινωνία. Εάν επιχειρείτε να ταυτίσετε όλον αυτόν τον κόσμο, που κατέβηκε να διαμαρτυρηθεί για τα περιστατικά της αστυνομικής βίας, με την αποκρουστική πρακτική μιας μειοψηφίας, η οποία είναι καταδικαστέα από όλους μας, βαδίζετε σε πολύ λάθος δρόμο και θα σας έρθει λογαριασμός που θα σας εκπλήξει.

Μην το κάνετε αυτό. Το έκανε και ο Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ, κατηγορώντας το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης σήμερα. Είναι ολισθηρός δρόμος, ξέρετε. Και το έκανε και ο ίδιος ο κ. Μητσοτάκης, ο οποίος σε ένα διχαστικό διάγγελμα δεν έκανε την παραμικρή προσπάθεια όχι να εκφράσει μερικώς, όχι να έρθει σε διάλογο, αλλά να δείξει ότι αντιλαμβάνεται τις αγωνίες του κόσμου που ξεσηκώθηκε και κινητοποιήθηκε. Και αυτό είναι οδυνηρό. Είναι ο αρχιτέκτονας του διχασμού. Είναι ο βασικός αυτουργός. Και δεν είναι στα γεγονότα της Νέας Σμύρνης, όπου είδαμε μετά το βράδυ βεβαίως, εν είδει αντεκδίκησης για το αποτρόπαιο συμβάν του ξυλοδαρμού του αστυνομικού, να πηγαίνουν στον σωρό και να μαζεύουν και να χτυπάνε κόσμο χωρίς κανέναν λόγο.

Πρέπει να εμφανιστεί η ηγεσία του Υπουργείου Δημοσίας Τάξης να μας πει αν είναι ικανοποιημένη από την Ομάδα «ΔΡΑΣΗ», λοιπόν. Ή θα κρύβεται πίσω από τους συνδικαλιστές των ειδικών φρουρών, οι οποίοι εκστομίζουν ένα κάρο ανοησίες στα τηλεοπτικά παράθυρα; Θα εμφανίζεται πουθενά η ηγεσία του Υπουργείου Δημοσίας Τάξης να απαντά για τα επιχειρησιακά ζητήματα, όχι για τα δικαιώματα των εργαζομένων, που είναι ο

ρόλος του συνδικαλιστικού φορέα. Γιατί κρύβονται; Ποιος θα απαντήσει για αυτά τα περιστατικά;

Κύριε Κεφαλογιάννη, θα σας παρακαλούσα να ανακαλέσετε την εκτίμηση ότι αυτό που έγινε στη Νέα Σμύρνη φαινόταν ότι θα συμβεί. Με συγχωρείτε, αλλά μένω στη Νέα Σμύρνη και κάθε άλλο παρά έμοιαζε με καζάνι που βράζει η περιοχή. Δεν υπήρχε τίποτα τέτοιο. Καζάνι που βράζει έγινε με τα προχθεσινά γεγονότα. Τι έκανε ο κόσμος, λοιπόν; Εκεί περπατάει, έχει την ήπια αναψυχή του και είχαμε το συμβάν που προκάλεσε τις αλυσιδωτές αυτές αντιδράσεις.

Αυτό, όμως, είναι αποτέλεσμα μιας πορείας, ενός συνεχούς που ξεκίνησε από τις εφόδους στα σινεμά για να μη βλέπουν τα δεκαπεντάχρονα την ταινία «Τζόκερ» και πήγε στο ντου στο σπίτι του κ. Ινδαρέ, στα επεισόδια στο Χαλάνδρι, στην Αγία Παρασκευή, στη Νέα Σμύρνη και βεβαίως, στην απόπειρα να υπάρξει τεράστια κλιμάκωση και στη Θεσσαλονίκη προχθές το βράδυ. Και μας εγκαλείτε που είμαστε ταυτισμένοι με την πανεπιστημιακή κοινότητα και ζητήσαμε να μην υπάρχει κλιμάκωση.

Μη γελάτε. Κάτι συμβαίνει σε αυτή την κοινωνία. Το καταλαβαίνουν όλα τα κόμματα της δημοκρατικής Αντιπολίτευσης, το καταλαβαίνει η πανεπιστημιακή κοινότητα και δεν το καταλαβαίνετε εσείς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Εμείς δεν είμαστε δημοκρατικοί;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: «Της δημοκρατικής Αντιπολίτευσης».

Δεν επερωτώ προσωπικά τη δημοκρατικότητά σας, κύριε Κέλλα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Γενικά μιλάω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Είπα «της δημοκρατικής Αντιπολίτευσης». Η δημοκρατικότητα όλων μας, όμως, πρέπει να αποδεικνύεται κάθε μέρα. Και εδώ μέσα και έξω. Έτσι δεν είναι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Βεβαίως!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Μπράβο. Δεν είναι, λοιπόν, η καταστολή λύση για τα πάντα. Ό,τι και να συμβαίνει φωνάζουμε την αστυνομία! Κάνουμε την αστυνομία μέσων μαζικής μεταφοράς, αστυνομία πανεπιστημίων, αστυνομία για το ένα, αστυνομία για το άλλο. Καμμιά λύση θα δούμε σε κανένα πρόβλημα;

Θα ήθελα, επίσης, να ρωτήσω εάν όντως υπάρχει αυτό το περιβόητο non-paper, το οποίο κυκλοφόρησε και τόλμησαν να αναπαραγάγουν δύο τουλάχιστον στελέχη της Νέας Δημοκρατίας στις τηλεοράσεις, το οποίο είχε πληροφορίες για τις πολιτικές πεποιθήσεις και τα φρονήματα του ανθρώπου ο οποίος έφαγε το ξύλο στη Νέα Σμύρνη και έγινε το υποκείμενο βιαιοπραγιών από τα όργανα της τάξης. Αυτό πρέπει να μας το απαντήσετε. Και κάντε το πριν αρχίσει να κυκλοφορεί σε φωτοτυπίες και γίνει φέιγ βολάν, γιατί υπάρχουν ευθύνες εδώ.

Είναι προφανές ότι υπάρχει μια τακτική η οποία μπαίνει υπό τον τίτλο «Στρατηγική της έντασης». Την ένταση αυτή την επιλέγετε ακριβώς, επειδή έχετε παταγώδη αποτυχία σε όλα τα μέτωπα. Θα έρθω μετά στο συγκεκριμένο ζήτημα, αφού κάνω μερικά σχόλια για το νομοσχέδιο.

Το νομοσχέδιο που φέρνετε είναι η συνέχεια του ν.4599/2019 -της δικής μας δηλαδή κυβέρνησης, την άνοιξη του 2019- και βασίζεται στη δουλειά που είχε γίνει τότε. Άρα δεν υπάρχει καμμία δική σας καινοτομία. Η μόνη καινοτομία είναι ότι δεν προχωρήσατε στην έκδοση των σχετικών κοινών υπουργικών αποφάσεων, αφού είχε γίνει όλη η προετοιμασία.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρέπει να έχουν μια ομοιομορφία βάσει των σχετικών οδηγιών, να καθορίζονται στόχοι μέσω ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών αποτελέσματος, που να μπορούν να συγκρίνουν τη δουλειά που γίνεται σε κάθε δήμο. Θα πρέπει, βεβαίως, να προβλεφθούν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ανά κατηγορία δήμου. Δεν μπορεί να είναι στην ίδια κατηγορία οι νησιωτικοί δήμοι με τους μητροπολιτικούς δήμους, οι αγροτικοί δήμοι με τους ημιαστικούς δήμους. Και βεβαίως, θα πρέπει να προβλεφθούν ειδικοί δείκτες για το ανάγλυφο και ειδικά για τη νησιωτικότητα. Θα έπρεπε, επίσης, να υπάρχουν κριτήρια on-off, δηλαδή ένας ελάχιστος πήχης, για παράδειγμα, για τους ρύπους, για την κινητικότητα, για την προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ, για το ποδήλατο, το πράσινο, τον δημόσιο χώρο.

Πώς, όμως, αλήθεια, μπορούμε να μιλάμε για ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όταν στο αντίστοιχο μέρος του νομοσχεδίου η λέξη «ποδήλατο» αναφέρεται μόνο μια φορά, η λέξη «περπάτημα» καμμία, ενώ η λέξη «πεζή μετακίνηση» είναι μόνο σε παρενθέσεις;

Ακόμα μια παράλειψη του νομοσχεδίου είναι ο στόχος της μείωσης της ρύπανσης και του θορύβου, ως βασικές προβληματικές στη σύγχρονη πόλη, οι οποίες και αποτελούν την κατ' εξοχήν στόχευση των ΣΒΑΚ βάσει του ορισμού των ευρωπαϊκών οδηγιών. Θα πρέπει, βεβαίως, να έχει ρόλο και το Υπουργείο Περιβάλλοντος, καθώς τα ΣΒΑΚ πρέπει να είναι συμβατά με τα χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια. Οι περιβαλλοντικές πολιτικές δεν μπορεί και δεν πρέπει να αγνοούνται.

Θα πρέπει, τέλος, το νομοσχέδιο να προβλέπει ενάρετους κύκλους ανάδρασης και αλληλεπίδρασης με τη στρατηγική της χώρας για τις μεταφορές. Δεν λαμβάνεται υπ' όψιν όχι μόνο ο προηγούμενος νόμος, αλλά ούτε καν το στρατηγικό σχέδιο για τις υποδομές και τις μεταφορές. Θα πρέπει, επίσης, να υπάρχει σαφές πλαίσιο ορόσημων για όλα τα στάδια της εκπόνησης των ΣΒΑΚ.

Είναι γνωστό ότι δεν υπάρχει επαρκής στελέχωση, κύριε Κεφαλογιάννη, στους ΟΤΑ και εδώ βλέπουμε ότι υποχρεώνονται οι ΟΤΑ να συστήσουν ομάδες εργασίας για να τα συγκροτήσουν σε ένα έτος από τώρα. Αντιλαμβάνεστε ότι αυτό ενδεχομένως να εγείρει ερωτήματα για το εάν θα προλάβουν να εντάξουν προγράμματα στη χρηματοδότηση.

Επίσης, η έκθεση παρακολούθησης ενδεχομένως θα πρέπει να είναι ετήσια και να συμπίπτει με την κατάθεση των προϋπολογισμών των ΟΤΑ, ούτως ώστε να ελέγχεται η πρόοδος ανά έτος, διότι φανταστείτε ότι μια δημοτική αρχή στον κύκλο της θητείας της μία φορά θα καταθέσει έκθεση παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, τη δεύτερη μπορεί και να την αναβάλλει για λίγο, γιατί θα έχει μπροστά της εκλογές.

Μια παρατήρηση για τα ελαφριά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα, τα λεγόμενα «ηλεκτρικά πατίνια». Νομίζουμε ότι πρέπει να αντιγράψουμε, να δούμε ποιες είναι οι βέλτιστες πρακτικές διεθνώς και να υπάρχει υποχρεωτική χρήση του κράνους. Είναι κρίσιμο, γιατί υπάρχουν πάρα πολλά ατυχήματα με αυτά τα οχήματα. Πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν.

Θεωρούμε προβληματική τη ρύθμιση για την παρουσία ιδιωτών εποπτών στα ΚΤΕΟ, οι οποίοι θα κάνουν τον έλεγχο ακριβώς στην έξοδο του ιδιωτικού ΚΤΕΟ.

Τέλος, είμαστε αντίθετοι στην ισοδυναμία των αδειών οδήγησης τύπου Α1 και Β.

Ένα σχόλιο τελικό: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δυστυχώς οι εξελίξεις στα μείζονα ζητήματα στη χώρα έχουν πάρει την τροχιά ενός καθοδικού σπιράλ. Δυστυχώς τα κρούσματα του κορωνοϊού όχι μόνο αυξάνονται, αλλά και χθες είχαμε ρεκόρ. Δεν είχαμε τη δυνατότητα βεβαίως αυτό να το πολυσυζητήσουμε, διότι υπήρχαν άλλα γεγονότα τα οποία κάλυψαν την επικαιρότητα. Οι χίλιες διακόσιες κλίνες ΜΕΘ υπάρχουν μόνο στις ανακοινώσεις, διότι με τις τετρακόσιες ογδόντα είμαστε στο 95% της δυναμικότητας, ενώ τα νοσοκομεία στην Αθήνα το ένα μετά το άλλο δηλώνουν ότι έχουν εξαντλήσει την δυνατότητά τους να καλύψουν τις ανάγκες.

Το οδυνηρό είναι ότι είμαστε στο ίδιο σημείο που ήμασταν και τον Νοέμβρη -τον Νοέμβρη, προσέξτε- όταν ξεκινούσε το δεύτερο κύμα και είχατε και τον καιρό να προετοιμαστείτε. Αυτό είναι το οδυνηρό, διότι στο πρώτο κύμα της πανδημίας δοκιμάστηκαν οι αντοχές του λαού και η πειθαρχία του στα μέτρα περιορισμού των μετακινήσεων και εκεί συνέβαλε και όλη η Αντιπολίτευση.

Σας έδωσε πίστωση χρόνου και ο λαός και τα κόμματα και δεν αξιοποιήσατε αυτή την πίστωση χρόνου. Είμαστε ακριβώς στο ίδιο σημείο. Αυξάνονται τα κρούσματα -προσέξτε- και στον κορωνοϊό. Και ξέρετε ποια άλλα κρούσματα αυξάνονται; Τα κρούσματα αστυνομικής αυθαιρεσίας. Ο Συνήγορος του Πολίτη λέει ότι έχουμε αύξηση 75%. Πρέπει κάτι να σας λέει αυτό, κάπως να απαντήσετε. Δεν μπορεί να κρύβεται και από αυτό η ηγεσία του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη.

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

Τέλος, ένα σχόλιο για την οικονομία και ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Έχουμε τεράστια ύφεση για το 2020 και δεν θα θέλαμε να δούμε τη χώρα μας να μπαίνει ξανά σε μια συζήτηση περί «Greek Statistics». Διότι μάθαμε ότι, επειδή έπεσε αρκετά το ΑΕΠ το 2020 και η ύφεση θα έβγαινε πάρα πολύ μεγάλη, αναθεωρήθηκε εκ των υστέρων το ΑΕΠ του 2019, για να φαίνεται η πτώση μικρότερη. Και υπάρχει και ένα μικρό θαύμα, ότι έχουμε κάνει, λέει, ρεκόρ εξαγωγών το 2020, αντίστοιχο με αυτό που είχαμε μόνο το 1996.

Όλα αυτά θα κληθούμε να τα δούμε και να τα συζητήσουμε. Έχετε -δυστυχώς, για εσάς- πάρει έναν πολύ κακό δρόμο. Έχετε διαψεύσει τις προσδοκίες της κοινωνίας, ακόμα και των κομματιών της κοινωνίας, η οποία σας είχε δώσει συναίνεση και είχε έρθει ακόμα και στη δική σας την κάλπη. Διαλέγετε τη στρατηγική της έντασης ως απάντηση στις δομικές σας αποτυχίες και θα σας έρθει πάρα πολύ μεγάλος πολιτικός λογαριασμός. Να είστε σίγουροι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Πάμε στον δεύτερο κύκλο ομιλητών με φυσική παρουσία και τον λόγο έχει ο κ. Κέλλας από τη Νέα Δημοκρατία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο υπό τον τίτλο: «Η Ελλάδα σε κίνηση», που σήμερα συζητούμε, σηματοδοτεί τη μετάβαση της χώρας μας σε μια νέα εποχή για τις αστικές μετακινήσεις και την οδική ασφάλεια.

Ωστόσο, πριν μπω στο κυρίως θέμα του νομοσχεδίου, αυτό που καταδείχθηκε και χθες από τα θλιβερά επεισόδια στη Νέα Σμύρνη και γίνεται έντονα αντιληπτό το τελευταίο διάστημα είναι ότι το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ουδόλως ενδιαφέρεται για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής του πολίτη ούτε για την τήρηση των στοιχειωδών μέτρων σε σχέση με την αντιμετώπιση του κορωνοϊού.

Δυστυχώς, αυτό που φαίνεται ότι σας νοιάζει, αγαπητοί συνάδελφοι και συναδέλφισσες του ΣΥΡΙΖΑ, είναι η καλλιέργεια αισθημάτων πόλωσης και διχασμού, που παραπέμπουν σε άλλες εποχές.

Επειδή σας άκουσα, κύριε Παππά, που είπατε ότι καλούμε για κάθε περιστατικό την αστυνομία, η Αστυνομία δεν είναι η υπηρεσία όλων, μα όλων των δημοκρατικών καθεστώτων; Δεν είναι η αστυνομία που είναι υπεύθυνη για την τήρηση των αποστάσεων, του συγχρωτισμού κ.λπ.; Διότι, αν δεν είναι μέρος του δημοκρατικού συστήματος, έπρεπε στα τεσσεράμισι χρόνια να την έχετε καταργήσει. Όμως, τη χρησιμοποιήσατε -και τη χρησιμοποιήσατε κατά κόρον- όχι βέβαια κατά κουκουλοφόρων, αλλά κατά υπερήλικων συνταξιούχων που διαδήλωναν.

Εν πάση περιπτώσει, θα σταματήσω εδώ και θα ευχηθώ ολόψυχα «περαστικά» στον άτυχο αστυνομικό, που χθες χτυπήθηκε ανελέητα από τον όχλο των κουκουλοφόρων.

Και μιας και έχουμε εδώ τον κ. Κεφαλογιάννη, όσον αφορά το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, θα ήθελα από αυτό το Βήμα, κύριε Υπουργέ, ακόμα μια φορά να ευχαριστήσω την ηγεσία του Υπουργείου, τον κ. Κώστα Καραμανλή, για την άμεση κινητοποίηση του Υπουργείου σας, των συνεργείων, την ταχεία καταγραφή των ζημιών από τους μεγάλους σεισμούς που έπληξαν και εξακολουθούν να πλήττουν τον Νομό Λαρίσης και εν γένει, για την πολύτιμη συμβολή τους στη διαχείριση της κρίσης συνολικά, καθώς και όλους τους αρμόδιους Υπουργούς και συν-Υπουργούς. Πραγματικά, η αντίδραση του κράτους ήταν ταχύτατη και η παράκληση όλων των σεισμόπληκτων είναι να συνεχιστεί με το ίδιο ενδιαφέρον, την ίδια ένταση και την ίδια ταχύτητα.

Αναφορικά με το περιεχόμενο του νομοσχεδίου, κατ' αρχάς, πρόκειται για ένα μεγάλο βήμα προς την υλοποίηση του στρατηγικού σχεδίου της Κυβέρνησης για την οδική ασφάλεια, υπέρ του οποίου έχουμε ταχθεί στη Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, της οποίας έχω την τιμή να προεδρεύω. Βασική μας θέση είναι ο σχηματισμός μιας νέας αποτελεσματικής διακυβέρνησης οδικής ασφάλειας, η οποία θα διέρχεται από όλα τα επίπεδα της δημόσιας διοίκησης και θα διασφαλίζει την εφαρμογή μακρόπνοου εθνικού σχεδίου δράσης μέσω της ενότητας των πολιτικών οδικής ασφάλειας, από την κορυφή του εκτελεστικού βραχίονα του κρατικού μηχανισμού μέχρι την τοπική αυτοδιοίκηση. Γι' αυτό και με το παρόν νομοθέτημα και τις διατάξεις για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας προωθείται η ασφαλής και φιλική προς το περιβάλλον κινητικότητα των πολιτών μέσω της πραγματοποίησης συναφών έργων σε όλες τις περιφέρειες και τους δήμους με πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων.

Συγκεκριμένα, μέσω των ΣΒΑΚ προάγονται η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η προώθηση της μικροκινητικότητας, η διευκόλυνση της ηλεκτροκίνησης, η ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μετακίνησης, η ενίσχυση των δημόσιων συστημάτων μεταφορών και βεβαίως, η βελτίωση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία. Τα ΣΒΑΚ θα λαμβάνουν υπ' όψιν τους τις κατευθύνσεις του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών, θα συμβάλλουν στην ενιαία εφαρμογή των αντίστοιχων δημόσιων πολιτικών από τους ΟΤΑ και θα παράγουν ομοιόμορφα διατηρήσιμα αποτελέσματα σε μακροπρόθεσμη βάση. Την εποπτεία κατάρτισης και υλοποίησής τους θα την έχει, βεβαίως, η Διεύθυνση Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών.

Έτσι, διαρθρώνεται τμηματικά το νέο μοντέλο διακυβέρνησης οδικής ασφάλειας, το οποίο θα πλαισιωθεί από τις τομές που θα εισάγει ο κύριος Υπουργός με το επόμενο νομοσχέδιο, σύμφωνα με το στρατηγικό σχέδιο που παρουσιάστηκε από τον ίδιο, από τον Πρωθυπουργό και από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών περίπου πριν από έναν μήνα.

Το δεύτερο ζήτημα που είχαμε θέσει ως προτεραιότητα από την πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας είναι η θέσπιση κανόνων για τη μικροκινητικότητα. Πιο συγκεκριμένα, είχαμε τονίσει την επικινδυνότητα με τα πατίνια σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και τα πολλά ατυχήματα που έχουν ήδη προκληθεί. Ως εκ τούτου, το νομοσχέδιο εισάγει ένα νέο πλέγμα ασφάλειας μέσω των προβλεπόμενων κανόνων κυκλοφορίας για ηλεκτρικά πατίνια, τροχοπέδιλα, τροχοσανίδες κ.λπ..

Ειδικότερα, τα ηλεκτροκίνητα οχήματα ομαδοποιούνται, χαρακτηριζόμενα ως ελαφρά προσωπικά ηλεκτροκίνητα οχήματα, ενώ εισάγονται ρυθμίσεις που επιτρέπουν την κυκλοφορία τους σε δύο ζώνες ανάλογα με την ταχύτητα που αναπτύσσουν. Εφόσον κινούνται με ταχύτητα μέχρι έξι χιλιόμετρα την ώρα, μπορούν να κυκλοφορήσουν όπου και οι πεζοί, ενώ όταν η ταχύτητά τους είναι από έξι μέχρι εικοσιπέντε χιλιόμετρα την ώρα, επιτρέπεται να κυκλοφορούν όπου και τα ποδήλατα.

Επομένως με τις νέες διατάξεις, τα ανωτέρω οχήματα δεν θα κυκλοφορούν σε δρόμους όπου αναπτύσσονται ταχύτητες άνω των πενήντα χιλιομέτρων, ενώ, όπως αναφέραμε και στην πρώτη συνεδρίαση της επιτροπής κατά την επεξεργασία του παρόντος νομοσχεδίου, πρόκειται για διατάξεις που προλαμβάνουν πολλά ατυχήματα.

Αξιοσημείωτες είναι, επίσης, η αρμοδιότητα που δίνεται στην αυτοδιοίκηση να περιορίζει την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών και να καθορίζει συγκεκριμένους χώρους στάθμευσης, καθώς και η πληρότητα των προβλέψεων για τα διακριτικά των οδηγών και τον εξοπλισμό των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, σε συνδυασμό με την υποχρέωση -που είναι πολύ σοβαρό- της συνοδείας των ανηλίκων που δεν έχουν συμπληρώσει το δωδέκατο έτος ηλικίας και οδηγούν ποδήλατο σε οδικό δίκτυο.

Περαιτέρω, με το νομοσχέδιο μπαίνει τάξη επιτέλους στην αγορά των μεταχειρισμένων και οι αγοραστές θα ξέρουν επιτέλους τι πραγματικά αγοράζουν. Συγκεκριμένα, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών θα τηρεί μητρώο εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων για την εποπτεία των απαραίτητων δικαιολογητικών που απαιτούνται κατά την εισαγωγή και την πρώτη τους ταξινόμηση στην Ελλάδα. Οι εισαγωγείς οφείλουν να καταχωρούν υποχρεωτικά τον αριθμό πλαισίου, μοντέλο, κυβισμό, μέγιστο βάρος, εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας στην αλλοδαπή και άλλα στοιχεία, τα οποία είναι απαραίτητα για την τήρηση των τεχνικών προδιαγραφών ασφαλείας.

Η τήρηση των τεχνικών προδιαγραφών ασφαλείας των οχημά-

των είναι το ζητούμενο και σε ό,τι αφορά το μητρώο των ΚΤΕΟ. Όπως προβλέπεται σχετικά, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καταρτίζεται το μητρώο εποπτών ΚΤΕΟ, με στόχο τη διασφάλιση της ποιότητας των διαδικασιών ελέγχου και την αποτελεσματική λειτουργία των μηχανημάτων των ΚΤΕΟ.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Είμαι βέβαιος ότι εντυπωσίασε το γεγονός που ακούσαμε στην επιτροπή από τον κύριο Υπουργό, ότι στην Ελλάδα έχουμε ποσοστό απόρριψης 4,5%, όταν στη Γερμανία το αντίστοιχο ποσοστό είναι 35,5% και ενώ στην Ελλάδα ο μέσος όρος ηλικίας των τροχοφόρων υπερβαίνει τα δεκαπέντε έτη.

Συνεπώς, μέσω των εποπτών ΚΤΕΟ, οι οποίοι θα είναι ιδιώτες μηχανικοί, θα γίνονται έλεγχοι τόσο στην έξοδο όσο και στο εσωτερικό των ΚΤΕΟ, ώστε να διαπιστώνεται η λειτουργικότητα τους και να αποτρέπονται οι πλημμελής έλεγχοι.

Το νομοσχέδιο ρυθμίζει και άλλα σημαντικά θέματα, όπως είναι το καθεστώς συνταξιοδότησης των αυτοκινητιστών και εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών, όπου δίνεται η δυνατότητα στους συνταξιούχους αυτοκινητιστές να διατηρούν προς εκμετάλλευση δύο αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, φορτηγό ή λεωφορείο, προκειμένου να μη διαταράσσεται ουσιωδώς η οικονομική τους ισορροπία, όπως επίσης δίνεται και η δυνατότητα στους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών να συνεχίσουν την απασχόλησή τους, ως συνταξιούχοι και να μη καταθέτουν στον ασφαλιστικό φορέα την άδεια οδήγησης για τον περιορισμό ορισμένων κατηγοριών.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σύνολό του πρόκειται για ένα νομοσχέδιο το οποίο εισάγει καινοτομίες και σχηματίζει τη βάση για μια σύγχρονη και λειτουργική διακυβέρνηση οδικής ασφάλειας, που αποτελεί βασική προτεραιότητα της Κυβέρνησης και προσωπικό στόχο του Πρωθυπουργού από τότε που ήμασταν Αντιπολίτευση, όταν είχε ο ίδιος παρουσιάσει το πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας για την οδική ασφάλεια. Περισσότερα θα δούμε το επόμενο διάστημα και εφόσον το επιτρέψουν οι συνθήκες στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, αφού ο Υφυπουργός κ. Κεφαλογιάννης θα έρθει να μας ενημερώσει για την επόμενη νομοθετική του πρωτοβουλία.

Εγώ τον ευχαριστώ προσωπικά για την άψογη ως τώρα συνεργασία μας και ασφαλώς υπερψηφίζω το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Πέρκα από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ήθελα να πω σχετικά με αυτόν τον καταιγισμό νομοσχεδίων ότι ήδη συζητάμε τον «Χρυσό» σε άλλη Αίθουσα και θα έπρεπε να βρίσκομαι τώρα εκεί. Εν πάση περιπτώσει, πιστεύω ότι θα μπει μια τάξη.

Αυτό το νομοσχέδιο νομίζω ότι είναι ένα -κατά τη γνώμη μου- καλό διάλειμμα σε σχέση με τα υπόλοιπα και του Υπουργείου, αλλά συνολικά της Κυβέρνησης που έρχονται εδώ.

Πριν προχωρήσω στο νομοσχέδιο αυτό, θα ήθελα να κάνω και εγώ μια δήλωση και να πω το εξής: Μη χρησιμοποιείτε την πανδημία ως ευκαιρία. Δεν μπορεί να καταλύεται η δημοκρατία κάθε μέρα στις πλατείες και παντού. Βεβαίως, καταδικάζουμε τις ακραίες αντιδράσεις.

Ας πάμε, όμως, σε αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο εμένα τουλάχιστον με ικανοποιεί πολύ το ότι ήρθε, γιατί πραγματικά, όταν έγινα Γενική Γραμματέας στο Υπουργείο Μεταφορών, με λύπη μου διαπίστωσα ότι δεν υπήρχε καν τμήμα, διοικητική δομή για Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Είναι σε όλους μας γνωστό ότι η Ελλάδα έχει μείνει πάρα πολύ πίσω στα σχέδια αυτά και στη βιωσιμότητα και στις ήπιες μορφές μετακίνησης και για πόλεις πιο βιώσιμες. Γενικώς, μπορούμε να πούμε ότι οι πολιτικές ηγεσίες διαχρονικά δεν είχαν αυτό το όραμα ή δεν μπορούσαν να περάσουν το όραμα στην κοινωνία και στους τοπικούς άρχοντες.

Σε κάθε περίπτωση, θεωρώ ότι σήμερα κάνουμε μια συνέχεια, καθόσον υπάρχει η προηγούμενη κατάσταση.

Εγώ θα κάνω μια αναδρομή για να δούμε και πώς προχωρούν αυτά, γιατί, όπως είπαμε, χρειάζεται πολύ μεγάλη εμπλοκή πολλών φορέων. Συνεργαστήκαμε, λοιπόν, για τη συγκρότηση διυπουργικής ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του πλαισίου προδιαγραφών για τα ΣΒΑΚ, με τη συμμετοχή των συναρμόδιων Υπουργείων Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Εσωτερικών και διακεκριμένους επιστήμονες, όπως είναι ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, ΙΜΕΤ κ.λπ..

Συνεργαστήκαμε, όμως και με την τοπική αυτοδιοίκηση, γιατί ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης στη δημιουργία των ΣΒΑΚ είναι καταλυτικός. Διοργανώσαμε πολλές ενημερωτικές δράσεις. Θα αναφέρω ενδεικτικά μια ουσιαστική εκδήλωση από κοινού με το «JASPERS», που είναι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης, με εξήντα και πλέον δημάρχους, περιφερειάρχες, για να δεσμευτούμε και να εξηγήσουμε τι είναι τα ΣΒΑΚ.

Επίσης, πραγματοποιήθηκαν σεμινάρια στο Υπουργείο, απευθυνόμενα στα στελέχη της τοπικής αυτοδιοίκησης Α' και Β' βαθμού για ενημέρωση πώς θα εκτελεστούν.

Μάλιστα, κύριε Υπουργέ, εγώ θα πρότεινα ότι αυτά πρέπει να επαναλαμβάνονται σε τακτά διαστήματα, γιατί πραγματικά είναι πρωτόγνωρο και δεν πρόκειται για μια απλή κυκλοφοριακή μελέτη. Βεβαίως, συστήσαμε και το Τμήμα Βιώσιμης Κινητικότητας, που είναι πολύ σημαντικό βήμα. Στο τέλος, βέβαια, ψηφίστηκε και ο ν.4599. Στο άρθρο 22 υπήρχαν ακριβώς τα ΣΒΑΚ. Βεβαίως, δεν βγήκε η ΚΥΑ. Επομένως χαιρετίζουμε τη συνέχιση.

Χαίρομαι, λοιπόν, που αυτή είναι μια προσπάθεια να τεθούν νέα δεδομένα στον σχεδιασμό των μεταφορών, να αλλάξει η κουλτούρα σχεδιασμού και να συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι από το αρχικό στάδιο της σύλληψης. Αυτή η προσπάθεια έχει αποδώσει καρπούς, γιατί σήμερα εκατόν εξήντα ΣΒΑΚ γίνονται σε διάφορους δήμους της χώρας. Το παρακολουθώ στενά, όπως είπα, χαίρομαι και πρέπει να λαμβάνουμε υπ' όψιν την ευρωπαϊκή εμπειρία, όπου εκεί τα ΣΒΑΚ έχουν ξεκινήσει από το 2013. Έχουμε τώρα στη διάθεσή μας και τη δεύτερη έκδοση των ευρωπαϊκών οδηγιών ELTIS, ενώ χιλιάδες ευρωπαϊκές πόλεις έχουν εκπονήσει σχέδια, με κύριο άξονα ήπια μέσα μετακίνησης, ποδήλατο, περπάτημα, ποιοτική και αξιόπιστη συγκοινωνία και επομένως, προχωράμε και εμείς.

Βεβαίως, στις συνεδριάσεις της επιτροπής εξέφρασα κάποιους προβληματισμούς σχετικά με το αν τελικά το νομοσχέδιο μάς πάει ένα βήμα παρακάτω σε σχέση με τον ψηφισθέντα ν.4599 και αν ανταποκρίνεται στις σημερινές ευρωπαϊκές και εθνικές συνθήκες. Ορισμένα απαντήθηκαν, άλλα όχι. Γενικότερα, μπορώ να πω ότι βρήκαμε ευήκοα ώτα -θα τα αναφέρω- από τον κ. Κεφαλογιάννη. Και όλα αυτά, γιατί είναι δεδομένο ότι η αειφορία και η βιωσιμότητα των πόλεων είναι ιδιαίτερα σημαντική και πρέπει πραγματικά να συνεργαστούμε.

Υπενθυμίζω, όμως, ότι θέλει όραμα, στρατηγική, συμμετοχικότητα και να σχεδιάσουμε για όλους τους πολίτες πόλεις με ελεύθερους χώρους, ελεύθερες ροές, πόλεις πράσινες, δημοκρατικές και έξυπνες.

Αναφέρθηκα και στις επιτροπές για το ευρωπαϊκό τρίπτυχο, το οποίο είναι πολύ ουσιαστικό και είναι το «περπάτημα-ποδήλατο-δημόσια συγκοινωνία». Θεωρώ ότι πρέπει τα σχέδια να είναι τονισμένα με μεγαλύτερη έμφαση. Είναι πολύ κρίμα. Εγώ θυμάμαι, ως φοιτήτρια της Πολυτεχνικής, έκανα διπλωματική για ποδηλατόδρομους και ακόμα δεν υπάρχουν στη Θεσσαλονίκη. Επίσης, θα έπρεπε να αποτυπώνεται η μείωση ρύπανσης και θορύβου και το ενδιαφέρον για τη δημόσια υγεία.

Σε ό,τι αφορά τον χωρικό σχεδιασμό, εννοείται ότι έχει άμεση σχέση ο σχεδιασμός του χώρου με τον σχεδιασμό της κινητικότητας. Άρα έπρεπε να συνδέεται. Εδώ, όμως, είχαμε τη θετική ανταπόκριση του Υπουργού ότι στην ομάδα εργασίας που θα ασχολείται με τα ΣΒΑΚ θα έχουμε την προσθήκη πολεοδόμων και χωροτακτών και αυτό, βεβαίως, το χαιρετίζουμε.

Αυτό που μας προβληματίζει ιδιαίτερα είναι ο κίνδυνος των διαφορετικών προσεγγίσεων και επικαλύψεων μεταξύ δήμων και περιφέρειας, γιατί δεν έχει σαφή όρια και αρμοδιότητες. Αυτό, μάλιστα, το θέμα νομίζω ότι το έθεσε και η ΚΕΔΕ. Εδώ η συνερ-

γασία είναι απαραίτητη, αλλά και ο συντονισμός σε πολιτικό επίπεδο για να καθοριστούν οι όροι αυτής της συνεργασίας. Υπάρχει και η υποχρεωτικότητα των ΣΒΑΚ σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, το οποίο θεωρούμε πολύ θετικό. Θα είχαμε αποφύγει και τον «μεγάλο περίπατο», αν ο Δήμαρχος Αθηναίων ήταν υποχρεωμένος να κάνει μια σοβαρή δουλειά, όπως είναι τα ΣΒΑΚ.

Επιπλέον, προτείναμε ενιαία μητροπολιτικά ΣΒΑΚ για περιοχές, όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, γιατί θεωρούμε ότι οι ανάγκες των περιοχών αυτών δεν μπορεί να καλυφθούν απλώς σε συνεργασία με τους όμορους ΟΤΑ.

Ως προς τη χρηματοδότηση, μας απάντησε ο κύριος Υπουργός ότι είναι από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, αλλά για την υλοποίησή τους απαιτούνται σοβαρά κονδύλια και θα έπρεπε και αυτά κάπως να προβλεφθούν.

Θα επιμείνω ξανά στα Σχέδια Βιώσιμων Αστικών logistics, τα οποία συνδέονται άμεσα με τα ΣΒΑΚ, γιατί πραγματικά είμαστε και σε αυτή τη συγκυρία. Αν κάτι απέδειξε η πανδημία είναι ότι το ηλεκτρονικό εμπόριο -εγώ λέω- ήρθε για να μείνει. Σκεφτείτε, όμως, ότι όλα αυτά γίνονται σε άδειες πόλεις με lockdown. Άρα καινούργιο μεταφορικό έργο θα προστεθεί στους ίδιους δρόμους που είναι συμφορημένοι. Άρα είναι επείγον αυτό.

Θεωρώ ότι συνδυάζεται πάρα πολύ η αστική διανομή εμπορευμάτων και τα αστικά κέντρα ενοποίησης εμπορευμάτων. Εκεί το είχαμε προχωρήσει και είχε μείνει με συναρμόδια Υπουργεία η έκδοση ενός προεδρικού διατάγματος, το οποίο εδώ και ενάμιση χρόνο δεν έχει προχωρήσει καθόλου. Σε αυτόν τον νόμο προβλέπεται πάλι το προεδρικό διάταγμα.

Κύριε Υπουργέ, είναι κρίσιμα τα ΣΒΑΚ συν τα Σχέδια Βιώσιμων Αστικών logistics.

Σε ό,τι αφορά το όχημα χωρίς οδηγό, εγώ θα πω ότι είχα την τιμή να εγκαινιάσω το πρώτο όχημα χωρίς οδηγό, ως Γενική Γραμματέας Μεταφορών στα Τρίκαλα στο πλαίσιο του προγράμματος «CITYMOBIL». Ήταν μια πραγματική εμπειρία. Η καινοτομία της χώρας μας ήταν ότι φροντίσαμε και κάναμε ρύθμιση -γιατί αναφέρθηκε στην Αίθουσα ένας προβληματισμός- για το ποιος έχει την ευθύνη του οδηγού.

Τι κάναμε, λοιπόν, τότε; Νομοθετήσαμε ότι η ευθύνη του οδηγού θα πηγαίνει σε αυτόν που διαχειρίζεται, στον διαχειριστή, στο κέντρο ελέγχου κυκλοφορίας. Έτσι, είχαμε παγκόσμια πρωτοτυπία, γιατί ήταν το πρώτο όχημα παγκόσμια χωρίς οδηγό που κυκλοφόρησε σε συνθήκες πραγματικής κυκλοφορίας. Διότι υπήρχε το πρόγραμμα, προφανώς δεν ήταν δικό μας, αλλά ήταν η πρώτη περίπτωση σε συνθήκες πραγματικής κυκλοφορίας. Επομένως δεν πρέπει να φοβόμαστε. Έχει προχωρήσει πάρα πολύ η επιστήμη.

Και τελειώνω με τη «Διακήρυξη της Στοκχόλμης», την ιεράρχηση οδικού δικτύου και τις αρτηρίες συλλεκτήριες και τοπικές, ούτως ώστε να μειωθεί στις τοπικές, αν είναι δυνατόν, από πενήντα χιλιόμετρα σε τριάντα χιλιόμετρα.

Σε ό,τι αφορά τώρα την οδική ασφάλεια, κύριε Υπουργέ, παρ' όλο που στην Ευρώπη γίνονται όλα αυτά, όπως τα είπατε, επειδή έχουμε τη θλιβερή πρωτιά σε θύματα νέων ανθρώπων, ας είμαστε λίγο πιο αυστηροί, εννοώ όσον αφορά το κράνος και το κινητό τηλέφωνο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ πολύ.

Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κινήματος Αλλαγής κ. Μιχαήλ Κατρίνης. Αμέσως μετά θα πάρουν τον λόγο η κ. Πιπιλή και ο κ. Μπουτσικάκης και βεβαίως θα ακολουθήσει η Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Σούκουλη.

Ορίστε, κύριε Κατρίνη, έχετε τον λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χώρα βρίσκεται σε οριακή κατάσταση με την κοινωνία να παρακολουθεί εμβρόντητη τις εξελίξεις τόσο στο μέτωπο της πανδημίας, όσο και στο απίστευτο σκηνικό έντασης και βίας των τελευταίων ημερών, σκηνικό που δυστυχώς έντεχνα συντηρείται και αναπαράγεται τόσο από την Κυβέρνηση, όσο και από την Αξιωματική Αντιπολίτευση η οποία μάλλον βρήκε λάθος αφορμή για να αναβιώσει το σκηνικό της «πλατείας» του 2011.

Και μπορεί ο Πρωθυπουργός χθες βράδυ να απηύθυνε κατόπιν εορτής διάγγελμα εναντίον του διχασμού, αλλά καλό θα ήταν να κάνει και μια αυτοκριτική για τον ίδιο, για την παράταξή του, αλλά και για τη στάση και τις δηλώσεις κορυφαίων στελεχών της Νέας Δημοκρατίας που έριχναν λάδι στη φωτιά το τελευταίο δεκαήμερο της έντασης, κάτι που ζήσαμε την προηγούμενη εβδομάδα σε αυτή την Αίθουσα, όπου σε μια διήμερη συνομιλία ο Υπουργός Ανάπτυξης μίλησε πάνω από τριάντα φορές εκτός θέματος του νομοσχεδίου, πυροδοτώντας το «πινγκ-πονγκ» σύγκρουσης και αντιπαράθεσης.

Και όχι, κύριε Μητσοτάκη, δεν προειδοποιήσατε εσείς, όπως υποκριτικά αναφέρατε χθες στο διάγγελμά σας. Μόνο εμείς, το Κίνημα Αλλαγής, προειδοποιούσαμε εδώ και πάρα πολύ καιρό και από αυτό εδώ το Βήμα για τον κίνδυνο πυροδότησης κοινωνικής έντασης, όταν μετατρέψετε, μαζί βεβαίως με τον ΣΥΡΙΖΑ, μια δικαστική υπόθεση σε πολιτική αντιπαράθεση. Εσείς, και οι δύο, το μόνο που βλέπατε και βλέπετε είναι το κομματικό όφελος και η συσπείρωση των ακροατήριών σας, ακόμα και των πιο ακραίων.

Η δολοφονικού τύπου επίθεση που δέχθηκε χθες βράδυ ο αστυνομικός, όπως είπα και πριν, ήρθε σε συνέχεια της αδικαιολόγητης άσκησης βίας το μεσημέρι της Κυριακής από αστυνομικό σε πολίτη. Βεβαίως διάγγελμα τότε δεν είδαμε ούτε καταδίκη. Και ακόμα και στο χθεσινό, δήθεν ενωτικό διάγγελμα του κ. Μητσοτάκη ουδεμία κουβέντα για το περιστατικό της Κυριακής, παρά μόνο κουνούσε το δάχτυλο στους πολίτες και μάλιστα στους νέους. Δεν είναι τυχαίο ότι σύσσωμο το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας έσπευσε να δράσει ως συνήγορος του αστυνομικού, την ώρα που τα ίδια τα συνδικάτα καταδίκαζαν την εν λόγω ενέργεια, ενώ σύσσωμη η Νέα Δημοκρατία έθεσε τους πολίτες απέναντι στην ελληνική Αστυνομία, αντί να λειτουργήσει ενωτικά και να προστατεύσει και τους αστυνομικούς και τους πολίτες.

Εμείς στο ΠΑΣΟΚ ξέρουμε τι αγώνας, τι πράξεις και τι πολιτικές χρειάστηκαν για να έρθουν οι Έλληνες πολίτες πιο κοντά στην ελληνική Αστυνομία, κάτι που ξέρει πολύ καλά και ο κ. Χρυσοχοΐδης, ο οποίος αυτή τη στιγμή ξοδεύει αλόγιστα αυτήν την υπερ-δεκαετή προσπάθεια του ΠΑΣΟΚ στα πόδια της νέας Δεξιάς που υπηρετεί.

Αναρωτιέμαι όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν αυτή είναι η εικόνα μιας χώρας που προσπαθεί να υπερβεί την κρίση, αν αυτή είναι εικόνα ομαλότητας. Αυτή η εικόνα επιβάλλεται να αλλάξει και πρέπει να αλλάξει τώρα. Έχουμε ανάγκη από ένα εθνικό σχέδιο για να υπερβούμε, όσο προλαβαίνουμε, τις συνέπειες της κρίσης οι οποίες θα είναι πολλαπλές και φοβάμαι ότι θα αγγίξουν μεγάλο κομμάτι συμπολιτών μας. Γι' αυτό και ζητήσαμε χθες να διεξαχθεί συζήτηση σε επίπεδο πολιτικών Αρχηγών όχι για τα φαινόμενα βίας, όπως προσανατολίζεται η Κυβέρνηση και η Αξιωματική Αντιπολίτευση, αλλά για την επόμενη μέρα της χώρας, για να απομονώσουμε όλους όσοι επενδύουν στη βία και να χαράξουμε επιτέλους μια πορεία για το μέλλον αυτής της χώρας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από τις αρχές Νοεμβρίου βρισκόμαστε σε συνθήκες ενός lockdown που, όπως δείχνουν τα επιδημιολογικά στοιχεία, απέτυχε. Διότι δεν πιστεύω να θεωρεί κανείς σε αυτήν εδώ την Αίθουσα ως επιτυχία το ότι ύστερα από τέσσερις μήνες lockdown είχαμε χθες πάνω από τρεις χιλιάδες κρούσματα, την ίδια στιγμή που οι διασωληνωμένοι πλησιάζουν τους πεντακόσιους και οι νέες εισαγωγές στα νοσοκομεία από ασθενείς ξεπέρασαν τις τριακόσιες σε μία ημέρα.

Παρ' όλα τα δραματικά, κατά κοινή ομολογία, δεδομένα, Υπουργοί της Κυβέρνησης συνεχίζουν να μας εκπλήσσουν αρνητικά με τις επιπόλαιες και άστοχες δηλώσεις τους. Μόλις προχθές ο Υπουργός Οικονομικών κ. Σταϊκούρας και χθες ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Γεωργιάδης έδωσαν συγκεκριμένες ημερομηνίες για το άνοιγμα του λιανεμπορίου και της εστίασης προσδιορίζοντάς το μάλιστα σε λιγότερο από δύο εβδομάδες από σήμερα. Βεβαίως σήμερα όλες αυτές οι εκτιμήσεις καταρρίπτονται διά της πραγματικότητας, ενώ και ο Υπουργός Ανάπτυξης φαίνεται ότι

το ξανασκέφτηκε κάνοντας διορθωτική δήλωση. Στο ίδιο, όμως, κλίμα και ο κ. Γεραπετρίτης προανήγγειλε ότι οι Έλληνες θα μπορούν να κάνουν Πάσχα στα χωριά τους.

Με ποια δεδομένα γίνονται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτές οι δηλώσεις, τη στιγμή που η ίδια η Κυβερνητική Εκπρόσωπος πριν από λίγες ώρες είπε ότι δεν είναι της παρούσης το άνοιγμα της αγοράς; Είναι δυνατόν να μιλάνε αναρμόδιοι για τη δημόσια υγεία Υπουργοί και να μη μιλάνε οι ειδικοί λοιμωξιολόγοι; Μήπως σας θυμίζει κάτι αυτό που έχουμε ζήσει τις τελευταίες δύο ημέρες; Μήπως σας θυμίζει τον Υπουργό Υγείας να λέει πριν από λίγες ημέρες ότι τα σχολεία αποτελούν εστία μετάδοσης του ιού και την ίδια μέρα την Υπουργό Παιδείας να το αντικρούει, ούσα βεβαίως αναρμόδια για θέματα δημόσιας υγείας;

Είτε, λοιπόν, οι Υπουργοί δεν γνωρίζουν τα πραγματικά δεδομένα της πανδημίας ή επειδή δεν μπορούν να στηρίξουν ουσιαστικά τις επαγγελματικές και κοινωνικές ομάδες που θίγονται και πλήττονται, προσπαθούν πολύ απλά, πολύ φθηνά να κλείσουν το μάτι λέγοντας ότι αυτοί θέλουν να ανοίξουν την αγορά, αλλά δεν τους αφήνουν κάποιοι. Ποιοι; Οι κακοί λοιμωξιολόγοι, οι απείθαρχοι πολίτες;

Αλήθεια, κύριοι της Κυβέρνησης, έχετε κάνει κάποια αξιολόγηση για τα μέτρα που πήρατε, για το γιατί και πού απέτυχαν αυτά τα μέτρα; Αυτή τη στιγμή που μιλάμε έχει δημιουργηθεί ένα κλίμα κόπωσης, απογοήτευσης, αλλά και δυσπιστίας στον ελληνικό λαό από τα δικά σας λάθη και από τη διάχυτη αίσθηση ότι τα μέτρα που έχετε πάρει απλά απέτυχαν.

Στα μέτρα προστασίας αλλά και στους εμβολιασμούς η πολιτεία θα έπρεπε να έχει σύμμαχο τον πολίτη. Εσείς, αντί να εξηγείτε με πειστικό τρόπο στους πολίτες τι κάνετε κάθε φορά και γιατί παίρνετε τα νέα περιοριστικά μέτρα που τα βαφτίζετε σαν «σκληρό lockdown», «πιο σκληρό lockdown» και τώρα «έξυπνο lockdown», τους βάζετε απέναντι και τους κουνάτε το δάχτυλο.

Κύριοι της Κυβέρνησης, είναι σαφές ότι επειδή οι επιλογές σας γίνονται πάντα με κριτήριο την επικοινωνιακή διαχείριση και τις δημοσκοπήσεις θεωρήσατε ότι το χαρτί του «σκληρού σερίφη» έχει ευρύτερη αποδοχή και βεβαίως το υιοθετήσατε. Το είδαμε στη συζήτηση για το νέο Σώμα της Αστυνομίας στα πανεπιστήμια μετά από ενάμιση χρόνο πλήρους αδράνειας, όπως βεβαίως το είδαμε και στο πρωτοφανές περιστατικό της Νέας Σμύρνης που αποτέλεσε και την αφορμή για τις πορείες διαμαρτυρίας, τη συνεχιζόμενη ένταση, τα χθεσινά επεισόδια και κυρίως για τον σοβαρό τραυματισμό ενός νέου αστυνομικού. Αυτά είναι περιστατικά που δεν ήταν τελικά και τόσο μεμονωμένα, αφού έχουμε τον αυταρχισμό και την επίδειξη δύναμης στο πλαίσιο του δόγματος «νόμος και τάξη» να συγκρούεται με εξτρεμιστικές δυνάμεις και τους γνωστούς «μπαχαλάκηδες» που εισβάλλουν πάντα στις πορείες και που είναι πραγματικά ακατανόητο και να επιτρέπονται σε αυτές τις συνθήκες, πόσω μάλλον να υποκινούνται.

Είναι ανησυχητικό ότι κάποιοι στην κυβερνητική παράταξη έδωσαν ιδιαίτερη βαρύτητα στα πολιτικά φρονήματα αυτών που χτυπήθηκαν με δηλώσεις που δικαιολογούσαν λίγο, πολύ τον ξυλοδαρμό, αφού τελικά το ξύλο το «έφαγε» κάποιος που ανήκε σε αριστερή παράταξη ή σε ακτιβιστική οργάνωση. Αν είναι δυνατόν!

Και από τη μια η Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι δεν πρέπει να χρεωθεί την ακραία συμπεριφορά ενός αστυνομικού οργάνου από την άλλη όμως θέλει να χρεώσει τραυματισμό του συναδέλφου του. Και βεβαίως η Κυβέρνηση όταν δεν δείχνει η ίδια κανένα ενδιαφέρον για να αντιμετωπίσει και να τιμωρήσει αυτές τις συμπεριφορές, έχει ή δεν έχει αντικειμενικά την ευθύνη;

Και εδώ υπάρχουν δεδομένα που πιστοποιούν αυτή την ευθύνη, γιατί έχει συσταθεί μια επιτροπή υπό τον κύριο Αλιβιζάτο για την εξέταση αυτών ακριβώς των φαινομένων αστυνομικής βίας και αυθαιρεσίας, η οποία εξέδωσε πόρισμα σύμφωνα με το οποίο η βασική αιτία υπέρβασης αυτών των ορίων και των ακραίων συμπεριφορών ήταν η ατιμωρησία. Το πόρισμα αυτό κατατέθηκε στον κύριο Χρυσοχοΐδη πριν από δέκα μήνες. Τι έκανε ο κ. Χρυσοχοΐδης; Το απόλυτο τίποτα, δεν ήρθε καν στη Βουλή για να συζητήσει αυτό το πόρισμα, όπως του ζήτησε το Κίνημα Αλλαγής τέσσερις μήνες πριν και μάλιστα επαναφέραμε αυτό το αίτημα πριν από δύο μέρες. Και είναι χαρακτηριστικό ότι ο ίδιος ο κ. Αλιβιζάτος είπε ότι η επιτροπή δεν υφίσταται πλέον, αφού δεν υπήρξε κανένα ενδιαφέρον από πλευράς των αρμοδίων αρχών να συνεχίσουν το έργο τους. Δήλωση που νομίζω ότι δεν επιδέχεται καμμίας άλλης ερμηνείας.

Βεβαίως, ο κ. Μητσοτάκης έσπευσε να δει τον κ. Αλιβιζάτο, ενώ θα έπρεπε να έχει καλέσει τον κ. Χρυσοχοΐδη και να του ζητήσει εξηγήσεις και να τον ρωτήσει πολύ απλά γιατί εδώ και τόσους μήνες έχει θάψει αυτό το πόρισμα, γιατί εδώ και τόσους μήνες δεν έχει κάνει απολύτως τίποτα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι σαφές ότι η Νέα Δημοκρατία, αλλά και ο ΣΥΡΙΖΑ στήνουν σκηνικό έντασης με προφανή στόχο να οξύνουν και να αποπροσανατολίσουν την κοινή γνώμη τη στιγμή που η χώρα χρειάζεται ηρεμία και σταθερότητα στην κατεύθυνση της κοινωνικής ευημερίας και της εθνικής προσπάθειας εξόδου από την κρίση.

Αντίθετα με το σκηνικό πόλωσης που επιχειρείτε, εμείς έχουμε επιλέξει τον ρόλο της υπεύθυνης Αντιπολίτευσης και με αυτή τη ματιά τοποθετούμαστε εντός και εκτός Βουλής και βεβαίως με αυτή την αντίληψη προσεγγίζουμε και το σημερινό νομοσχέδιο για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και μικροκινητικότητας, το οποίο, όπως ανέφερε ο εισηγητής μας ο Χρήστος Γκόκας, υπερψηφίζουμε αφ' ενός μεν γιατί αντιμετωπίζει ζητήματα που αφορούν την καθημερινότητα και τις συνθήκες διαβίωσης του πολίτη αφ' ετέρου δε γιατί θέτει το κανονιστικό πλαίσιο για μια πιο ήπια και φιλική προς το περιβάλλον μετακίνηση.

Ταυτόχρονα, βεβαίως, θα πρέπει να αναληφθούν πρωτοβουλίες για τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια. Σε αυτή την κατεύθυνση νομίζουμε ότι η χρήση κράνους πρέπει να καταστεί υποχρεωτική. Ο περιορισμός της χρήσης αυτοκινήτων και τα μαθήματα κυκλοφοριακής αγωγής από πολύ μικρή ηλικία είναι κάποιοι άξονες που νομίζω ότι θα πρέπει να υιοθετηθούν. Και επιπλέον θα πρέπει να διαμορφωθούν ποδηλατόδρομοι και λωρίδες κυκλοφορίας για τα μη μηχανοκίνητα οχήματα.

Ιδιαίτερη αξία για εμάς έχει η αδυναμία μετακίνησης και η έλλειψη προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία στις περισσότερες από τις πόλεις της χώρας μας. Είναι ένα δεδομένο το οποίο προσβάλλει σήμερα την κοινωνία και τον πολιτισμό μας και πρέπει συνολικά το πολιτικό σύστημα και η τοπική αυτοδιοίκηση να κινηθεί πολύ πιο γρήγορα, ώστε να δώσει τη δυνατότητα στους συμπολίτες μας με κινητικά προβλήματα να έχουν τη δυνατότητα της πρόσβασης και της κυκλοφορίας.

Αναμένουμε βεβαίως και τη νομοθετική σας πρωτοβουλία για τον τρόπο εξέτασης υποψηφίων οδηγών, αφού το προηγούμενο πλαίσιο καταργήθηκε, ενώ οι εκπαιδευτές οδήγησης υφίστανται τις παρενέργειες της προηγούμενης κατάστασης με τις απεργίες και την αναβολή των εξετάσεων αφού αποκλείστηκαν σχεδόν καθολικά από τους δύο τελευταίους κύκλους επιστρεπτέας προκαταβολής, αφού οι συγκρίσιμες περίοδοι του 2019 ήταν οικονομικά εξόχως προβληματικές, αφού οι άνθρωποι δεν δούλευαν. Και πρέπει να το ξαναδείτε αυτό, γιατί πέραν της επιδότησης ενοικίου αυτή τη στιγμή είναι κλειστές οι σχολές οδηγών και δεν έχουν κανένα μέτρο στήριξης.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ**)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χώρα βρίσκεται στη δίνη μιας πρωτόγνωρης κρίσης με τη δημόσια υγεία να απειλείται, την οικονομία να συρρικνώνεται εις βάρος των πιο μικρών και αδύναμων συμπολιτών μας. Αντί να διεξάγεται μια γόνιμη συζήτηση για την έξοδο από την κρίση παρακολουθούμε, δυστυχώς, την Κυβέρνηση να επενδύει στο διχασμό και να τροφοδοτεί εστίες βίας και την Αξιωματική Αντιπολίτευση να ρέπει και πάλι στον λαϊκισμό καλύπτοντας ακόμα και τις ακραίες φωνές στα όρια της νομιμότητας.

Και οι δυο σας αντί να δίνετε μαθήματα συναίνεσης και αλληλεγγύης δίνετε μαθήματα διχασμού και σύγκρουσης. Αντί να δίνετε μάθημα ευθύνης, δίνετε μάθημα ανευθυνότητας, γιατί είστε ο νέος δικομματισμός της εθνικής μας ανευθυνότητας.

Στο Κίνημα Αλλαγής δεν θα σας ακολουθήσουμε σε αυτόν τον επικίνδυνο και ολισθηρό για τη δημοκρατία μας δρόμο. Γιατί για

εμάς στο ΠΑΣΟΚ και στο Κίνημα Αλλαγής πάνω από όλα -το έχουμε αποδείξει στο παρελθόν, το κάνουμε τώρα, θα το κάνουμε οποτεδήποτε χρειαστεί- είναι η πατρίδα και το εθνικό συμφέρον.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Κατρίνη.

Καλησπέρα σας και από μένα. Περαστικά στον Άγγελο τον αστυνόμο από το Σιδηρόκαστρο, του οποίου τυχαίνει να γνωρίζω και την οικογένειά του.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Φωτεινή Πιπιλή από τη Νέα Δημοκρατία.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, εγώ θέλω να πιστεύω ότι τα προχθεσινά γεγονότα της Κυριακής στη Νέα Σμύρνη και τα χθεσινά στη Νέα Σμύρνη πρέπει να είναι τα τελευταία ανάλογα τραγικά γεγονότα. Το πιστεύω, ελπίζω να έγινε μάθημα σε όλους.

Μιλάμε σήμερα για ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον νομοσχέδιο που έχει να κάνει με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Και είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον, γιατί είναι ένα νομοσχέδιο που από την αρχή τουλάχιστον μέχρι τη μέση αφορά αποκλειστικά στον άνθρωπο, τον πολίτη και πολύ περισσότερο στον πολίτη που θέλει να βιώνει σε μια σύγχρονη ανθρώπινη πόλη, πόσω μάλλον τον πεζό που είναι ο πιο ξεχασμένος σε ιδιότητα πολίτης γενικά στην Ελλάδα και πολύ περισσότερο εδώ στο κέντρο της Αθήνας.

Είναι ένα νομοσχέδιο που προωθεί τη γενική παγκόσμια αντίληψη όχι σε αυτοκίνητα, ναι στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, ναι στις μοτοσικλέτες που όπως και να το κάνουμε είναι ό,τι πιο χρήσιμο για πολλούς λόγους μπορεί να χρησιμοποιεί κανείς, ναι φυσικά στα ποδήλατα, ναι στα πατίνια με άδεια επιτέλους για να μη βιώσουμε αυτά που συνέβησαν πριν από δύο χρόνια που κυκλοφορούσαν γενικώς περιφερόμενοι οι κάτοχοι των πατινιών χωρίς να έχουν καν άδεια, άρα και κάποιους κανόνες κυκλοφορίας.

Κύριοι Υπουργοί, θα ήθελα επειδή ανήκετε στη νεότερη γενιά να κάνω μια αναδρομή που εμένα προσωπικά με θλίβει πάρα πολύ, μια αναδρομή που έχει να κάνει με την εγκατάλειψη της Αθήνας από τους ίδιους της τους κατοίκους διαχρονικά.

Κάθισα και βρήκα τα στοιχεία τα επίσημα από το Υπουργείο Εσωτερικών. Το 1990 η πρώτη εκλογική περιφέρεια Αθηνών είχε είκοσι μία έδρες. Το 2009 είχε δεκαεπτά έδρες. Το 2019 είχε δεκατέσσερις. Στις επόμενες εκλογές θα έχει δεκατρείς και αν γίνει η απογραφή του 2021 το 2022 για παράδειγμα είναι μαθηματικά βέβαιο ότι η Αθήνα θα καταστεί μία από τις πιο μικρές περιφέρειες στην Ελλάδα. Γιατί; Γιατί φτιάχτηκε μια πρωτεύουσα και ένας δήμος Αθηναίων χωρίς υποδομή διαχρονικά, που κατέστη ως πόλη μη βιώσιμη, που πολλοί Αθηναίοι απελπισμένοι από τις συνθήκες στην Αθήνα την εγκατέλειψαν -αναφέρομαι πάντα στον Δήμο Αθηναίων που είναι η πρώτη εκλογική περιφέρεια Αθηνών- και όπου στο τέλος θα καταντήσει η Αθήνα, όπως πολλές φορές λέω, ένα κέντρο αστικό για τους τουρίστες, για τους κατόχους του Airbnb, για καφετέριες και μπαρ.

Άρα, αυτό το νομοσχέδιο, εάν υλοποιηθεί σωστά και από τους παράγοντες που είναι συνυπεύθυνοι, κυρίως την αυτοδιοίκηση, μπορεί να βοηθήσει στο ζητούμενο που είναι η επιστροφή των Αθηναίων, γιατί μια πόλη πρέπει να έχει τους κατοίκους, τις γειτονιές και στις γειτονιές να μην απλώνεται μόνο η εμπορική δραστηριότητα, αλλά να υπάρχει και η έννοια της οικογένειας, του παιδικού σταθμού, του δημοτικού σχολείου, του καθαριστηρίου, του φούρνου, της γειτονιάς.

Εγώ εξέφρασα την αγωνία μου στην πρώτη επιτροπή που συνεδρίασε, λέγοντας ότι με ανησυχεί το ότι αυτό το νομοσχέδιο, βεβαίως, με αυστηρό τρόπο ορίζει ως υπεύθυνους για την υλοποίηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας τους ΟΤΑ, δηλαδή τους δήμους.

Να πάρουμε ένα παράδειγμα. Προστίθενται πλέον και τα πατίνια και τα ποδήλατα με άδειες. Με το δεδομένο, όμως, ότι δυστυχώς τα πεζοδρόμια ειδικά της Αθήνας είναι τόσο στενά, τόσο κατειλημμένα από πάσης φύσεως άλλες δραστηριότητες, εμένα προσωπικά με φοβίζει, επειδή είμαι πεζή και κυκλοφορώ συνεχώς, πώς θα συνδυαστούν πατίνια, καφετέριες, τραπεζοκαθίσματα, περίπτερα, ποδήλατα, πεζοί, άτομα ηλικιωμένα, μαμάδες και μπαμπάδες με καροτσάκια, όταν μάλιστα αντιμετωπίζουν αυτό το απαράδεκτο -θα επιμείνω- παγκόσμιο φαινόμενο, να τρέχουν μοτοσυκλέτες πλέον στους κεντρικούς πεζοδρόμους της Αθήνας, να τρέχουν κανονικά και κυρίως ανάποδα, επειδή έτσι τους βολεύει για να μην πηγαίνουν μαζί με τα αυτοκίνητα. Μπορούν και κάνουν αυτή την απρέπεια και γίνονται καθημερινοί καυγάδες στα πεζοδρόμια και στους πεζόδρομους, γιατί εμείς, που μας ανήκουν τα πεζοδρόμια, δεν μπορούμε να προχωρήσουμε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Κεφαλογιάννη, πρώτα από όλα θέλω να σας συγχαρώ γιατί είστε εξαιρετικά διαβασμένος και μου έκανε και εντύπωση πόσο έτοιμος είστε να ακούσετε παρατηρήσεις από την Αντιπολίτευση ή από εμάς και να τις εντάξετε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου.

Προσέξτε τώρα. Το Τμήμα Βιώσιμης Κινητικότητας του Δήμου Αθηναίων, που θα αναλάβει αυτό το τεράστιο έργο -μίλησα το πρωί- έχει μόνο πέντε υπαλλήλους. Δεν είναι καν διεύθυνση του Δήμου Αθηναίων. Έχει μόνο πέντε αρχιτέκτονες, πολεοδόμους σχετικούς. Άρα θα πρέπει να πιέσετε -δεν ξέρω, εσείς, το Υπουργείο Εσωτερικών- ώστε οι δήμοι αυτομάτως, μετά την ψήφιση, να στελεχώσουν και να ενδυναμώσουν τις αρμόδιες υπηρεσίες για να μπορέσει να ευοδωθεί η προσπάθειά σας.

Ευχαριστώ πολύ τον κ. Κεφαλογιάννη, γιατί με ενημέρωσε για μια επίκαιρη ερώτηση, που την είχα καταθέσει το Νοέμβριο του '19 -και για την οποία του έκανα παράπονα- ώστε το κράτος να κάνει υποχρεωτικά θέσεις στάθμευσης δικύκλων παντού. Νόμιζα ότι δεν έχει γίνει τίποτα, αλλά μου απαντήσατε -και ευχαριστώ γι' αυτό- ότι εσείς, ως Υπουργείο Μεταφορών, το έχετε υπογράψει από τον Νοέμβριο του '20. Άρα υπόλογο για μένα -και ετοιμάζω καινούργια επίκαιρη- είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, που δεν έχει ακόμη υπογράψει.

Να ευχαριστήσω και τον συνάδελφο από το ΜέΡΑ25, τον κ. Λογιάδη, γιατί από τους τριακόσιους, νομίζω ότι είμαστε οι δύο που αναφερθήκαμε ειδικά στα προβλήματα των πεζοδρομίων.

Να είστε καλά, σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία Πιπιλή. Με τα πεζοδρόμια το παλεύετε πολύ, από τότε που ήρθα τουλάχιστον.

Καλείται στο Βήμα ο κ. Χριστόφορος Μπουτσικάκης από τη Νέα Δημοκρατία, από την Α' Πειραιά.

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να διαβάσω κάτι που πολλοί ίσως από εσάς να μην το γνωρίζετε. Είναι κάποιες δηλώσεις. Στο τέλος θα πω ποιου είναι.

Έχουν ως εξής: «Από χθες το πρωί μέλη του ΣΥΡΙΖΑ έπαιρναν μηνύματα ή τηλεφωνήματα να μαζευτούν το βράδυ στη Νέα Σμύρνη. Το μήνυμα ήταν από οργανώσεις του ΣΥΡΙΖΑ. Σε μένα δεν ήρθε, αλλά ήρθε σε φίλους μου που ήταν στον ΣΥΡΙΖΑ και έχουν πλέον αποχωρήσει. Ο ΣΥΡΙΖΑ έχει μεταβληθεί σε τροχονόμο του κορωνοϊού. Τα ανεβασμένα κρούσματα οφείλονται σε αυτές τις συγκεντρώσεις που γίνονται καθημερινά είτε για τον Κουφοντίνα είτε για άλλα θέματα. Χθες στη Νέα Σμύρνη ήταν δεκάδες κουκουλοφόροι. Είναι υπεύθυνος ο ΣΥΡΙΖΑ γιατί έχει καθημερινά δύο τρεις χιλιάδες ανθρώπους που τους μετακινεί. Στο μεγαλύτερο μέρος ο ΣΥΡΙΖΑ υποκινεί τα επεισόδια. Γιατί δεν έχουν γίνει ποτέ επεισόδια με την κινητοποίηση του ΚΚΕ; Γιατί υπάρχει περιφρούρηση». Αυτά είναι τα λόγια του κ. Στάθη Παναγούλη σήμερα το πρωί, στην εκπομπή «Κοινωνία Ώρα MEGA». Θα το καταθέσω αργότερα στα Πρακτικά για να το έχετε και εσείς.

Εδώ βλέπουμε, λοιπόν, ότι εσείς είστε οι δήθεν ευαίσθητοι για την υγεία, η οποία είναι το ύψιστο αγαθό. Από τη μια με θράσος καλείτε δικούς σας οπαδούς σε διαδηλώσεις εν μέσω της πανδημίας και από την άλλη απορείτε κιόλας γιατί αυξάνουν τα κρούσματα.

Και ο κ. Τσίπρας κλείνει το μάτι επιδεικτικά, εν μέσω συνεντεύξεων, δίνοντας πολιτική κάλυψη σε όλα αυτά. Τον είδαμε όλοι εμβρόντητοι, με ανοιχτό το στόμα, όταν από το δελτίο ειδήσεων του «ALPHA» και στον κ. Σρόιτερ...

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Πότε;

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Πριν μια εβδομάδα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας παρακαλώ, μη διακόπτετε.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Όχι, πριν μια εβδομάδα.

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: ...να δίνει πολιτική νομιμοποίηση για όλα αυτά που συνέβησαν χθες, αδιαφορώντας για τη μάχη που δίνει το ΕΣΥ, για τη μάχη που δίνουμε όλοι δηλαδή.

Στα μάτια του ελληνικού λαού υπεύθυνος είναι ο κ. Τσίπρας και ο ΣΥΡΙΖΑ, κύριε συνάδελφε, που δέχεται το ρίσκο του κ. Τσίπρα. Κατηγορείτε ότι δεν αποδίδουν τα μέτρα ενάντια στην πανδημία, ενώ ταυτόχρονα τα σαμποτάρετε καθημερινά. Σαμποτάρετε την προσπάθεια της Κυβέρνησης, σαμποτάρετε την προσπάθεια του ελληνικού λαού, σαμποτάρετε την προσπάθεια της ελληνικής οικονομίας.

Ποντάρετε στην καταστροφή για άλλη μια φορά, για να αποκομίσετε λίγες ψήφους. Χθες στηρίξατε μια συγκέντρωση όπου είδαμε πέτρες, σιδερολοστούς, καδρόνια, μολότοφ, μπετόβεργες. Απολογισμός δέκα τραυματίες αστυνομικοί, τρεις σοβαρά και ο κ. Τσίπρας άφαντος. Ποντάρετε λοιπόν στον διχασμό και σπέρνετε το μίσος, όπως πριν από το 2015, αλλά και μετά. Σας έχουμε δει ποιοι είστε. Έχετε κυβερνήσει τέσσερα χρόνια. Πλέον ο ελληνικός λαός σάς έχει μάθει και δεν ξεγελιέται.

Δεν θα επιτρέψουμε να διχάσετε ξανά τη χώρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ. Δεν θα αφήσουμε κανέναν να μας γυρίσει πίσω. Υπονομεύετε τη σταθερότητα στο εσωτερικό και στο εξωτερικό. Οι εικόνες αυτές, όπως οι χθεσινές, ταξιδεύουν σε όλον τον κόσμο. Περιμένουμε λίγη υπευθυνότητα από εσάς.

Άκουσα και τον κ. Φάμελλο να επιτίθεται στον κ. Χρυσοχοΐδη. Όλοι ξέρουμε γιατί τον στοχοποιείτε. Γιατί είναι αυτός ο οποίος εξάρθρωσε την 17 Νοέμβρη και είναι αυτός ο οποίος πολέμησε με σθένος και με θάρρος την τρομοκρατία. Καλύτερα, κύριε Σαντορινιέ, να φύγετε από την Αίθουσα γιατί δεν αντέχετε τις αλήθειες. Και αυτό σας ενοχλεί.

Σχετικά με το σημερινό νομοσχέδιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γνωρίζω από πρώτο χέρι τη σημασία της κυκλοφορίας, την κοινωνική, οικονομική και επαγγελματική καθημερινότητα. Στον Πειραιά η κυκλοφορία στους δρόμους αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα, γι' αυτό είναι αναγκαία η ταχύτερη ολοκλήρωση της επέκτασης του μετρό και του τραμ, καθώς και η δημιουργία πολλών νέων θέσεων στάθμευσης.

Ο Πειραιάς πραγματικά χρειάζεται ένα νέο κυκλοφοριακό σχεδιασμό με μείωση των αυτοκινήτων, με αύξηση της κυκλοφορίας των μέσων μαζικής μεταφοράς και τη δημιουργία πράσινων διαδρόμων για ποδήλατα και πεζούς. Η πόλη μας, όπως και πολλές άλλες, χρειάζεται παρεμβάσεις, τομές που συνδέονται με την κυκλοφοριακή οργάνωση. Όλα αυτά αναμένεται να αποτελέσουν αντικείμενο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που εκπονεί και ο Δήμος Πειραιά.

Επιπλέον, διευκολύνουμε, εκτός όλων των άλλων, τα οποία έχουν καλύψει και οι προηγούμενοι συνάδελφοί μου, την ηλεκτροκίνηση, αναπτύσσουμε τα ευφυή συστήματα μετακίνησης, αξιοποιούμε τις νέες τεχνολογίες και εισάγουμε ένα καινοτόμο θεσμικό πλαίσιο για την αυτόνομη οδήγηση. Για πρώτη φορά θέτουμε κανόνες για τη μικροκινητικότητα, με έμφαση στα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα.

Βελτιώνουμε την προσβασιμότητα των συμπολιτών μας με αναπηρία. Τα άτομα με αναπηρία συχνά στερούνται θεμελιώδη δικαιώματα, όπως το δικαίωμα στην εργασία, την υγεία, την εκπαίδευση, αφού οι δομές και τα συστήματα κυκλοφορίας είναι συχνά απροσπέλαστα απ' όσους αντιμετωπίζουν δυσκολίες στη μετακίνηση.

Αυτό σήμερα το αλλάζουμε. Στόχος είναι να μπορούν όλοι οι συμπολίτες μας να κινούνται άνετα, ακόμα και με τα ηλεκτρικά αμαξίδια. Τέλος, λοιπόν, στον αποκλεισμό και την κοινωνική απομόνωση. Πρόσβαση παντού και πρόσβαση για όλους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας θα ήθελα να πω ότι η οδική κυκλοφορία είναι ένα διαχρονικό πρόβλημα. Είμαστε από τις χώρες με τα περισσότερα τροχαία και δυστυχώς με τους περισσότερους θανάτους στην άσφαλτο.

Γενικότερα, ο τρόπος που κινούμαστε μέσα στις πόλεις είναι και ο δείκτης πολιτισμού μας. Οι προηγμένες κοινωνίες διακρίνονται για τον σεβασμό στην ασφάλεια, την κυκλοφορία και την αυστηρή τήρηση των κανόνων κοινωνικής συμπεριφοράς. Διακρίνονται για την προσβασιμότητα όλων των πολιτών και ιδίως για τους ευάλωτους.

Αυτό το κενό σήμερα ερχόμαστε να το αντιμετωπίσουμε. Νομοθετούμε, με επίκεντρο τον άνθρωπο, ένα νομοσχέδιο-τομή για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Γι' αυτά δεσμευτήκαμε και σήμερα τα κάνουμε πράξη. Κινούμαστε γρήγορα, ώστε σύντομα η χώρα μας να κατατάσσεται στις πιο προηγμένες τεχνολογικά και πολιτισμικά χώρες στον τομέα των μετακινήσεων.

Για όλους αυτούς τους λόγους, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας καλώ να υπερψηφίσουμε το νομοσχέδιο αυτό.

Σας ευχαριστώ.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς σας ευχαριστούμε και για την τήρηση του χρόνου, κύριε Μπουτσικάκη.

Θα ήθελα να πω στους συναδέλφους ότι φυσικά και μπορείτε να κάνετε αναφορά στην επικαιρότητα, αλλά να μην υπερβαίνετε τον χρόνο που πρέπει να αφιερώσετε για το νομοσχέδιο «Ελλάδα σε κίνηση». Δεν μπορούμε να μιλάμε για τα άλλα και να κρατάμε σε ακινησία το νομοσχέδιο. Δεν γίνεται αυτό. Φυσικά και να αναφερθείτε, δεν ζείτε σε γυάλα, όχι όμως πέντε λεπτά για την επικαιρότητα και δύο για το νομοσχέδιο. Γιατί εδώ μιλάμε για το νομοσχέδιο.

Τον λόγο έχει η κ. Μαρία - Ελένη Σουκούλη Βιλιάλη, Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας.

ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ: Εγώ, κύριε Πρόεδρε, θέλοντας να μιλήσω και για την επικαιρότητα, αλλά και για το νομοσχέδιο, γιατί πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο, σας λέω από τώρα ότι θα πάρω και χρόνο από τη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Εντάξει, κυρία συνάδελφε.

ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ: Σε αυτή τη δύσκολη συγκυρία, το μεγαλύτερο μέρος της ελληνικής κοινωνίας με περίσσια δύναμη απέδειξε ότι μπορεί να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων. Απέδειξε ότι και ατομική ευθύνη διαθέτει και συλλογική υπευθυνότητα. Στάθηκε στο πλευρό και των επιστημόνων και της πολιτείας, προστατεύοντας το υπέρτατο αγαθό της υγείας.

Γνωρίζουμε πλέον ότι δεν πρόκειται για έναν αγώνα σύντομο, πρόκειται για έναν αγώνα διαρκείας, όπως επίσης γνωρίζουμε ότι και το περίσσευμα αντοχής της ελληνικής κοινωνίας σιγά-σιγά εξαντλείται.

Η κοινή μας προσπάθεια, όμως, είχε αποτέλεσμα. Το ΕΣΥ ενισχύθηκε και ενισχύεται, ο εμβολιασμός προχωράει και ακόμα και σήμερα η χώρα μας τα έχει καταφέρει καλύτερα απ' άλλες χώρες. Γι' αυτό έχει αξία να μη λυγίσουμε τώρα, την ύστατη στιγμή, που το φως της επιστροφής στην κανονικότητα έχει αρχίσει να φαίνεται στον ορίζοντα.

Κάθε ζωή που μπορούμε να προστατεύσουμε έχει αξία, αρκεί να μην παρασυρθούμε από τις φωνές του λαϊκισμού που προσπαθούν να ξαναζεστάνουν την ατμόσφαιρα του 2015, αναλαμβάνοντας το ρίσκο ακόμα και για τις ζωές των άλλων, καλώντας τους -άκουσον-άκουσον!- σε διαδηλώσεις, πορείες και συγκεντρώσεις. Αρκεί να αφήσουμε στο περιθώριο την αντιπολίτευση της απελπισίας και τη διχαστική της ρητορική που επενδύει απρόσκοπτα πάνω στη δυσκολία διαχείρισης της παγκόσμιας υγειονομικής κρίσης. Ας αφήσουμε στο περιθώριο την αντιπολίτευση της απελπισίας, που κυνηγά το κύμα του κοινωνικού κορεσμού απέναντι στους υγειονομικούς μας, που προσπαθούν να αποκρούσουν τα κύματα και της πανδημίας και των μεταλλάξεών της.

Είναι λυπηρό ότι σε αυτή την εθνική προσπάθεια το μέλημα

του ΣΥΡΙΖΑ είναι να αποδομεί αντί να συνδράμει, να διχάζει αντί να ενώνει. Λυπηρό και τραγικό.

Ακούστηκαν πολλά και για τη βία. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η τήρηση και η προστασία της νομιμότητας είναι θεμέλιος λίθος της δημοκρατίας μας και κανείς δεν εξαιρείται από το παραπάνω συνταγματικό αξίωμα. Όμως, αυτή η ορθή ευαισθησία για την προστασία της νομιμότητας δεν μπορεί να είναι αλά καρτ.

Ποιος αβαντάρει, άραγε, πολιτικά τους επικίνδυνους «μπαχαλάκηδες» που πετάνε μολότοφ σε αστυνομικά τμήματα, σε περιπολικά, ζητάνε αστυνομικές ταυτότητες σταματώντας πολίτες στον δρόμο, στοχεύοντας στην πρόκληση κοινωνικής έκρηξης;

Το αποτέλεσμα είναι να βλέπουμε τις απαράδεκτες και ανατριχιαστικές εικόνες που είδαμε χθες στη Νέα Σμύρνη, μια δολοφονικού τύπου επίθεση, ένας τραυματισμένος αστυνομικός στο έδαφος, λες κι αυτός δεν είναι εργαζόμενος, δεν έχει δικαιώματα, δεν έχει οικογένεια.

Το ίδιο φυσικά ισχύει και για την απαράδεκτη και καταδικαστέα εικόνα στην πλατεία της Νέας Σμύρνης δύο ημέρες νωρίτερα, για την οποία διατάχθηκε άμεσα ΕΔΕ και αποδίδονται ευθύνες. Μπήκε σε διαθεσιμότητα ο ανθυπαστυνόμος και εξετάζονται και λοιπές ευθύνες. Η έρευνα συνεχίζεται.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, είναι αποδεδειγμένο πλέον ότι σε κάθε ιστορικά δύσκολη στιγμή της χώρας εσείς επενδύετε στο χάος με γκεμπελικές γενικεύσεις, απομονώνοντας μεμονωμένα περιστατικά για να αμφισβητήσετε εκ θεμελίων δημοκρατικούς θεσμούς, για να αμφισβητήσετε εκ θεμελίων την Αστυνομία, τη Δικαιοσύνη, την Κυβέρνηση.

Αναρωτιέμαι: Είστε πολιτικά ανεύθυνοι ή είστε πολιτικά αδίστακτοι; Το μόνο που σας ενδιαφέρει είναι η κομματική επιβίωση; Δεν στέκεστε καθόλου στο εξαντλημένο σώμα της ελληνικής κοινωνίας; Εδώ δεν διστάσατε να συνταχθείτε ακόμα και με μια ισχνή μειοψηφία που διακηρύττει ότι γεννήθηκε «17 Νοέμβρη», αμφισβητώντας ανοιχτά το κράτος δικαίου μας. Είστε απελπισμένοι και προσπαθείτε να ωθήσετε την κοινωνία στα άκρα. Είναι βέβαια το προνομιακό σας πεδίο. Όμως, το 2021 δεν είναι 2015. Η ελληνική Κυβέρνηση και ο ελληνικός λαός δεν θα επιτρέψουν να γυρίσετε την χώρα πίσω.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η βία δεν ήταν, δεν είναι και δεν θα αποτελέσει ποτέ λύση για κανένα ευνομούμενο κράτος και θα πρέπει να καταστεί καθαρό προς όλες τις κατευθύνσεις ότι η τήρηση του νόμου αποτελεί την ασφαλιστική μας δικλίδα για την κοινωνική μας συνύπαρξη.

Επομένως, όσοι ονειρεύονται την δημοκρατία σε ομηρία καλά θα κάνουν να ξυπνήσουν. Όσοι ονειρεύονται την κοινωνία σε φλόγες θα απογοητευθούν. Γιατί οι καιροί άλλαξαν και οι «μάσκες» σας έπεσαν. Η δημοκρατία και η κοινωνία απαιτούν ενότητα και ηρεμία, σοβαρότητα και υπευθυνότητα για να ξεπεράσουμε αυτή τη δύσκολη συγκυρία.

Να είστε σίγουροι ότι σε λίγο χρονικό διάστημα, ενώ εσείς θα βρίσκεστε ακόμα στο σκοτάδι των φαντασιώσεών σας, ο ελληνικός λαός θα είναι ελεύθερος και θα αγωνίζεται στο φως μαζί με την Κυβέρνηση για την αναγέννηση της χώρας. Και θα τα καταφέρουμε όπως πάντα, χωρίς εσάς, αλλά και για εσάς.

Περνάω τώρα στο νομοσχέδιο.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η βελτίωση της καθημερινότητας των πολιτών αποτελεί για την Κυβέρνησή μας στρατηγική προτεραιότητα. Είναι πάντα η στρατηγική και ο σχεδιασμός μέσα στο κυβερνητικό έργο -κύριε Γιαννούλη, κακώς δεν το έχετε προσέξει μέχρι τώρα- απέναντι σε ένα διαρκές κοινωνικό και πολιτικό ζητούμενο για τη χώρα μας.

Το σχέδιο νόμου που καλούμαστε να εγκρίνουμε παρεμβαίνει δυναμικά σε έναν σημαντικό άξονα δημόσιας πολιτικής, που για πολλά χρόνια φαίνεται ότι βρισκόταν στην αιχμή της αποτυχίας διαμόρφωσης όρων ποιοτικής διαβίωσης μέσα στα όρια του αστικού και του περιαστικού χώρου.

Η διαχείριση, όμως, της αστικής κινητικότητας αποτελεί πρόκληση που πρέπει να κερδηθεί, εάν πραγματικά επιθυμούμε να εδραιώσουμε ένα νέο περιβάλλον αναβαθμισμένης κοινωνικής λειτουργίας. Και αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί με αποτυχημένους όρους του χθες, αλλά μόνο μέσα από την αλλαγή της στρατηγικής μας προσέγγισης, που λαμβάνει υπ' όψιν της τα νέα περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα του σήμερα, διαβλέποντας τις πραγματικές ανάγκες των ανθρώπων αύριο.

Η προτεινόμενη όδευση πράττει ακριβώς αυτό. Τεκμηριώνει νομοθετικά και εισαγάγει ολιστικά την έννοια της βιωσιμότητας και τον πρωταγωνιστικό ρόλο που καλείται να παίξει στον εργασιακό σχεδιασμό των δράσεών μας για τη βελτίωση της κινητικότητας στις πόλεις.

Πριν, όμως, περάσουμε στην απαιτούμενη αλλαγή προσέγγισης για τη θεραπεία ενός χρόνιου προβλήματος, θα πρέπει να εξετάσουμε την υπάρχουσα κατάσταση, ώστε να υπερτονίσουμε με αυτόν τον τρόπο την αναγκαιότητα υιοθέτησης μιας διαφορετικής στρατηγικής στόχευσης και πρακτικής.

Φυσικά και σε αυτό το σημείο θα πρέπει να είμαστε απόλυτα ειλικρινείς με τους πολίτες. Το αποτέλεσμα των τοπικών, κατά βάση, συγκοινωνιακών σχεδίων στα αστικά κέντρα σε ολόκληρη την επικράτεια, εκτός από ελάχιστες φωτεινές εξαιρέσεις, αποδεικνύει ότι η διαχείριση της αστικής κινητικότητας, αντί να προωθήσει τη βελτίωση της καθημερινότητας των πολιτών, αποτέλεσε τη γενεσιουργό αιτία για την υποβάθμιση του αστικού χώρου και κατ' επέκταση της ποιότητας ζωής τους.

Θα μου επιτρέψετε να χρησιμοποιήσω τα δεκατρία χρόνια της αυτοδιοικητικής μου εμπειρίας για να επιβεβαιώσω ότι οι αποσπασματικές δράσεις, που κατά κόρον υλοποιήθηκαν από τους ΟΤΑ, στόχευαν αποκλειστικά στη διευκόλυνση της αυξημένης χρήσης των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων εις βάρος ενός αποτελεσματικού συστήματος δημοσίων μεταφορών, των εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, εις βάρος ακόμα και της ελεύθερης μετακίνησης των ανθρώπων με ιδιαίτερες ανάγκες, όπως είναι τα άτομα με αναπηρία, ενώ η περιβαλλοντική επιβάρυνση ήταν μία έννοια φουτουριστική, χωρίς κανένα ουσιαστικό περιεχόμενο και μάλλον εχρησιμοποιείτο για να διανθίσει τον πολιτικό λόγο. Φτάσαμε, λοιπόν, στο τελικό σημείο να παραδίδουμε ή να ψάχνουμε εναγωνίως να παραδώσουμε περισσότερο αστικό χώρο στην ιδιωτική μηχανοκίνηση, διότι ήμασταν πεπεισμένοι ότι μόνον έτσι θα ξεφεύγαμε από τον βραχνά της. Είναι μια πικρή πραγματικότητα, αλλά πραγματικότητα.

Ελάτε στην πόλη της Κορίνθου να παρατηρήσετε το λιμάνι και το παραλιακό του μέτωπο με θέα τον Κορινθιακό και απέναντι τα Γεράνεια, για να διαπιστώσετε το αδιανόητο. Το φυσικό κάλλος της περιοχής είναι αποκλειστικά προς τέρψη των αυτοκινήτων μας, χώρος στάθμευσης. Ευτυχώς, η νέα δημοτική αρχή, σωστά διαβλέποντας τη στρέβλωση, προχώρησε άμεσα στην υιοθέτηση της στρατηγικής των ΣΒΑΚ για να αντιμετωπίσει την υποβάθμιση του αστικού χώρου. Η ιδιωτική μηχανοκίνηση υπήρξε και εν μέρει εξακολουθεί να είναι το απόλυτο τοτέμ συνολικά της ελληνικής κοινωνίας και κατ' επέκταση της πολιτείας. Είναι μια αντίληψη που οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι είναι αρκούντως αναχρονιστική.

Εκεί ακριβώς έγκειται και η σημασία του συγκεκριμένου νομοσχεδίου. Έρχεται το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών να κάνει ένα σημαντικό βήμα, προκειμένου να σπάσει αυτή την ατελέσφορη πρακτική, αλλά κυρίως να ξεριζώσει μία προβληματική νοοτροπία που έχει καλλιεργηθεί επί δεκαετίες σε ατομικό και σε συλλογικό επίπεδο για το τι ακριβώς θεωρείται ωφέλιμο και ποιοτικό στην προσπάθεια για καλύτερες συνθήκες διαβίωσης.

Πώς το επιτυγχάνει αυτό; Πρώτον, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο κυρίως με τα ΣΒΑΚ, αλλά και με τις προβλέψεις για τη ρύθμιση της μικροκινητικότητας, αλλάζει κυρίαρχα την προσέγγιση για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας. Θέτει σε πρώτο πλάνο και ως κεντρικό κριτήριο για την επίτευξη της ποιοτικής διάστασης στη διαβίωση στον αστικό χώρο τον στρατηγικό χώρο που αναφέρει ότι οι δράσεις που εκκινούν από τον άνθρωπο θα πρέπει κατ' αρχάς να λειτουργούν επ' ωφελεία του ανθρώπου.

Δεύτερον, σπάει το μεγάλο πρόβλημα της αποσπασματικότητας αφού κινητροδοτεί τους ΟΤΑ και του Α' και του Β' βαθμού προκειμένου να χρησιμοποιήσουν τα ορθά βήματα σχεδιαστικής δράσης για την επίλυση του προβλήματος. Το πρώτο βήμα γίνεται με την ύπαρξη ενός συνεκτικού στρατηγικού σχεδιασμού που χαρτογραφεί τον δρόμο που πρέπει να ακολουθήσουμε τόσο σε βραχυπρόθεσμο όσο και σε μακροπρόθεσμο επίπεδο. Γιατί

απλούστατα σοφά λέει ο λαός: «Εάν δεν ξέρεις πού θέλεις να πας, δεν πρόκειται να φτάσεις ποτέ εκεί που θέλεις». Δηλαδή, στην προκειμένη αυτό που συμβαίνει με το θέμα της διαχείρισης της κινητικότητας στη χώρα μας επί δεκαετίες.

Τρίτον, ο στρατηγικός σχεδιασμός και η διεπιστημονική προσέγγισή του αποκτά επιχειρησιακή ταυτότητα. Ο όρος της βιώσιμης κινητικότητας εισάγεται και μεταφράζεται σε συγκεκριμένες σχεδιαστικές προτεραιότητες, ώστε να υπάρξουν οι κατάλληλες δράσεις. Δημόσιες μεταφορές, μη μηχανοκίνητα μέσα, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, ευφυή συστήματα μεταφορών, διασύνδεση με τον πολεοδομικό σχεδιασμό συγκροτούν ένα ενιαίο σύστημα παραμέτρων της αστικής κινητικότητας που μπαίνει υπό την σκέπη επίτευξης των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών αναγκαιοτήτων της εποχής.

Ιδιαίτερα θα ήθελα να σταθώ στο γεγονός και να τονίσω ότι ο αναβαθμισμένος αστικός χώρος σε μια χώρα όπως η δικιά μας, πέρα από τα οφέλη για όλους εμάς που ζούμε σε αυτόν, είναι σίγουρο ότι θα προσελκύσει φιλοξενούμενους, ακόμα και επενδυτές, ενδυναμώνοντας άμεσα την αναπτυξιακή διαδικασία. Συνεπώς η επένδυση στη βιώσιμη αστική κινητικότητα στις πόλεις μας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την βιωσιμότητα των τοπικών οικονομιών και την ευημερία των πολιτών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο κινείται στη σωστή κατεύθυνση κι έρχεται να συγκρουστεί με διαμορφωμένες παθογένειες του παρελθόντος. Ως πολιτικός μηχανικός γνωρίζω ότι οι αστικές παρεμβάσεις απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή, διότι έχουν υψηλό βαθμό δυσκολίας μεταστροφής, κυρίως όσον αφορά τις υποδομές. Επομένως η βελτίωση της αστικής κινητικότητας θα είναι μια διαδικασία χρονοβόρα, αλλά σίγουρα δυναμική.

Γνωρίζω, επίσης, ότι ακόμα μεγαλύτερη δυσκολία έγκειται στην αλλαγή των διαμορφωμένων συμπεριφορών των πολιτών σε σχέση με την κινητικότητά τους στον αστικό χώρο. Εκτιμώ, όμως, ότι η ελληνική κοινωνία σήμερα είναι περισσότερο ώριμη από ποτέ να δεχτεί και να διαμορφώσει τον χώρο και τον τρόπο διαβίωσής της προς το βιωσιμότερο.

Σε αυτή την προσπάθεια όλοι μας θα πρέπει να συνεισφέρουμε δημιουργικά, ώστε να αποδείξουμε ότι η ανθρώπινη επέμβαση μπορεί να συμβαδίζει αρμονικά με το υπέροχο φυσικό περιβάλλον των πόλεών μας.

Το νομοσχέδιο του Υπουργείου και ο Υφυπουργός Γιάννης Κεφαλογιάννης μάς δίνουν σήμερα το έναυσμα να ξανασκεφτούμε τη θέση μας στον αστικό χώρο και η πρότασή τους είναι ξεκάθαρη: πρώτα ο άνθρωπος.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία Σούκουλη. Δεν σας βάζω δευτερολογία, γιατί το δικαιούστε το ένα λεπτό. Άλλωστε, οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι έχετε δικαίωμα να αναφερθείτε σε οποιοδήποτε θέμα. Για τους ομιλητές ήταν η αναφορά μου προηγουμένως.

Καλείται στο Βήμα η κ. Παναγιού (Γιώτα) Πούλου από τον ΣΥΡΙΖΑ, η οποία εκλέγεται στη Βοιωτία.

ΠΑΝΑΓΙΟΥ (ΓΙΩΤΑ) ΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολλοί σχολίασαν ήδη την απουσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος ως συναρμόδιου Υπουργείου απ' αυτό το νομοσχέδιο.

Όπως φαίνεται, όμως, από την έξαρση της αστυνομικής βίας στις γειτονιές και στις πλατείες, από την αξίωση του κ. Χρυσοχοΐδη να αποφασίζει πότε και πώς θα μετακινούνται οι πολίτες, σε ποια πλατεία θα περπατούν και σε ποιο παγκάκι θα κάθονται, ο μεγάλος απών από το σημερινό νομοσχέδιο είναι μάλλον το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.

Ο Υπουργός κ. Χρυσοχοΐδης, μετά τον κοινό νόμο με την Υπουργό Παιδείας, θα μπορούσε κάλλιστα να χαράσσει πλέον και την πολιτική της αστικής κινητικότητας. Και βέβαια οι λύσεις που δίνει είναι πάντα οι ίδιες: άγρια καταστολή και αυθαίρετη αστυνομική βία.

Σε πόση αποδιοργάνωση και απόγνωση βρίσκεται αλήθεια η Κυβέρνηση, που ενώ έχει αποτύχει παταγωδώς στη διαχείριση της πανδημίας και ενώ η κρίση της κορυφώνεται προοδευτικά – τρεις χιλιάδες διακόσια δεκαπέντε κρούσματα χθες και τριακόσιες ενενήντα εισαγωγές στα νοσοκομεία- προσπαθεί να χαϊδέψει τ' αυτιά εξαγγέλλοντας το άνοιγμα της αγοράς και των σχολείων. Ποιος την πιστεύει πια; Σε ποια κυβερνητική κρίση βρίσκεται, όταν καταφεύγει ο Πρωθυπουργός σε διάγγελμα με αφορμή τον τραυματισμό του αστυνομικού χθες, που όλοι σύσσωμοι καταδικάσαμε, αλλά δεν ευαισθητοποιείται ανάλογα για την πρωτοφανή, απρόκλητη επίθεση κατά των κατοίκων της Νέας Σμύρνης. Νομίζει ότι με αυτόν τον τρόπο αποκρύπτει τις ανοιχτές πληγές της διακυβέρνησής του;

Ο κύριος Πρωθυπουργός επικαλέστηκε την ενότητα, ενώ ο ίδιος με την πολιτική που εφαρμόζει στους είκοσι μήνες, της εξυπηρέτησης των «ημετέρων» με απευθείας αναθέσεις, με προσλήψεις, με απαλλαγές και δωράκια, διχάζει συστηματικά την κοινωνία και τους πολίτες, ενώ συστηματικά εδώ και είκοσι μήνες νομοθετεί σε βάρος της ελληνικής κοινωνίας, απομονωμένος από όλα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης. Η Κυβέρνηση για μια ακόμα φορά σπέρνει ανέμους και θερίζει θύελλες και στα δύσκολα επικαλείται προσχηματικά την ενότητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν και φαντάζει μικρής σημασίας το σημερινό νομοσχέδιο μπροστά στη ζοφερή πραγματικότητα που βιώνουμε, αποτελεί ένα σοβαρό εργαλείο σχεδιασμού της ποιότητας της ζωής των πολιτών στις σύγχρονες πόλεις.

Για τον λόγο αυτό, στην κορυφή της ατζέντας πρέπει να βρίσκεται η πολιτική βούληση που θα έχει στο επίκεντρο τον άνθρωπο και το περιβάλλον ως αδιαίτερη ενότητα και θα συνοδεύεται φυσικά από έναν αξιόπιστο σχεδιασμό αντιμετώπισης των κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών, με καθαρές και βιώσιμες μορφές κινητικότητας, πώς θα προωθήσουμε δηλαδή τη χρήση ήπιων μέσων μεταφοράς με έμφαση στην πεζή κυκλοφορία και το ποδήλατο, αλλά και πώς θα εξασφαλίσουμε τη βιωσιμότητα, τη λειτουργικότητα και την ευελιξία του συστήματος δημόσιων μεταφορών.

Απάντηση στο ερώτημα αυτό δόθηκε για πρώτη φορά στο πλαίσιο ενός ολιστικού σχεδιασμού με τον ν.4599/2019 της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Με το άρθρο 22 του νόμου αυτού τέθηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την ανάπτυξη των σχεδίων βιώσιμης κινητικότητας και με πυρήνα την τοπική αυτοδιοίκηση. Χρειάστηκαν, μάλιστα, τρία χρόνια μεθοδικής προετοιμασίας και διαβούλευσης, από το 2016 που συστάθηκε η διυπουργική επιτροπή για τις προδιαγραφές των ΣΒΑΚ, με συμμετοχή όλων των αρμόδιων φορέων μέχρι το 2019 που ψηφίστηκε ο ν.4599.

Η χρηματοδότηση εξασφαλίστηκε από το Πράσινο Ταμείο και εκατόν εξήντα δύο δήμοι ενέταξαν τα σχέδιά τους. Ταυτόχρονα, οργανώθηκαν εκδηλώσεις και σεμινάρια με μαζική συμμετοχή για την ενημέρωση των αρμοδίων φορέων και της αυτοδιοίκησης.

Αυτά είναι δεδομένα που δεν μπορείτε να αρνηθείτε, κύριοι της Κυβέρνησης, αν και επιχειρείτε, όπως συχνά συνηθίζετε στους είκοσι μήνες της διακυβέρνησής σας, να τα παρουσιάζετε ως δική σας καινοτομία.

Αντί, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, να αξιοποιήσετε το άρτιο νομοθετικό πλαίσιο που βρήκατε έτοιμο και να προχωρήσετε στην έκδοση των σχετικών ΚΥΑ για την υλοποίηση των σχεδίων, σπαταλήσατε με τη γνωστή σας ανεμελιά είκοσι ολόκληρους μήνες και έρχεστε τώρα, με ένα νομοσχέδιο που είναι μία ατελής εξειδίκευση του πρωτοπόρου ν.4599/2019 να προβλέψετε ξανά όσα θα μπορούσαν να υλοποιηθούν με τις ΚΥΑ που προβλέπονταν στον νόμο, χωρίς βέβαια να παραλείψετε την προσθήκη ασαφειών και αδυναμιών, που θα επιλύσετε σε μελλοντικό νόμο.

Ακόμη για μία φορά θυσιάζετε τα πάντα στον βωμό της επικοινωνίας. Αποτελεσματικότητα, συνέχεια του κράτους και της διοίκησης, καλή νομοθέτηση, δημόσιο συμφέρον, τα πάντα ας πεταχτούν στον κάλαθο των αχρήστων φτάνει να φορέσετε το προσωπείο των δήθεν πρωτοπόρων μεταρρυθμιστών.

Η αλήθεια είναι όμως τελείως διαφορετική και πρώτοι απ' όλους τη γνωρίζουν οι φορείς της αυτοδιοίκησης, αυτοί δηλαδή που εδώ και είκοσι μήνες παλεύουν να βγάλουν άκρη από το

μπάχαλο που προκαλέσατε για τις προδιαγραφές και για τη χρηματοδότηση των ΣΒΑΚ, ακριβώς επειδή δεν θέλατε να εφαρμόσετε τις ξεκάθαρες προβλέψεις του νόμου του ΣΥΡΙΖΑ.

Παραλείψατε να εκδώσετε την προβλεπόμενη από τον ν.4599 ΚΥΑ, που εξουσιοδοτεί το Πράσινο Ταμείο να καταβάλει στους δήμους τη χρηματοδότηση. Παραλείψατε να δώσετε στις μελέτες χαρακτηρισμό ΣΒΑΚ στη βάση καθορισμένων προδιαγραφών.

Θα δώσετε, όμως, επιτέλους, λύσεις; Γιατί, ξέρετε, δεν απασχολεί τις τοπικές κοινωνίες και την αυτοδιοίκηση, αν δεν κατάφερε να συνεννοηθεί ο Υπουργός Μεταφορών με τον Υπουργό Περιβάλλοντος εδώ και είκοσι μήνες για την έκδοση μίας ΚΥΑ, ούτε αν και οι δύο μαζί δεν ήθελαν να εφαρμόσουν τη νομοθεσία μόνο και μόνο γιατί σχεδιάστηκε από άλλη κυβέρνηση.

Η αυτοδιοίκηση γνωρίζει ότι οι απαράδεκτες καθυστερήσεις ήταν αποτέλεσμα της δικής σας ολιγωρίας και ευθύνης. Επίσης, γνωρίζει την επιχειρούμενη χειραγώγησή της μέσω συγκεντρωτισμού και αδιαφάνειας, αφού με κάθε νομοθέτημα της Κυβέρνησής σας αφαιρούνται όλο και περισσότερες αρμοδιότητές της.

Αυτό συνέβη με τον περιβαλλοντοκτόνο νόμο του 2020, συνέβη με τον δήθεν εκσυγχρονισμό της χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας, συνέβη με την κατάργηση των φορέων διαχείρισης προστατευόμενων περιοχών και τώρα με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Αφαιρείτε συνεχώς αρμοδιότητες, αλλά και δεν φροντίζετε να υπάρχει στο νομοσχέδιο σαφής αναφορά ούτε στις πηγές χρηματοδότησης ούτε και στις συγκεκριμένες προδιαγραφές των σχεδίων, που να ορίζουν ποια μελέτη είναι ΣΒΑΚ και ποια δεν είναι.

Αντίθετα, επιλέγετε την εύκολη και αδιαφανή λύση των ΚΥΑ, με εξουσιοδοτικές. Δηλαδή, όποιες κυκλοφοριακές μελέτες θέλετε θα τις βαφτίζετε επιτόπου ΣΒΑΚ και τις υπόλοιπες θα τις απορρίπτετε.

Κύριε Υπουργέ, καταλαβαίνουμε την αγωνία σας να προσπαθήσετε να ξεπεράσετε τις νομοθετικές επιδόσεις των προηγούμενων και να τις παρουσιάσετε με τη δική σας σφραγίδα. Το λογικό όμως θα ήταν να οικοδομήσετε πάνω στην υπάρχουσα νομοθεσία, να αξιοποιήσετε το στρατηγικό σχέδιο για τις μεταφορές της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, ώστε να παρουσιάσετε έναν χρήσιμο οδηγό βέλτιστων πρακτικών. Ούτε καν αυτό όμως δεν καταφέρατε. Επιπλέον, το νομοσχέδιο δείχνει ότι έχει άγνοια των ιδιαίτερων αναγκών των τοπικών κοινωνιών. Πώς να εξηγηθεί το γεγονός ότι δεν προβλέπεται καμμία διαφοροποίηση των δήμων βάσει μεγέθους, θέσης, γεωμορφολογίας; Όλοι στο ίδιο τσουβάλι, λες και τις ίδιες ανάγκες έχουν οι μεγάλοι αστικοί δήμοι με τους μικρούς απομονωμένους, ορεινούς ή νησιωτικούς δήμους;

Επίσης, η ασάφεια του νομοσχεδίου σας δημιουργεί προϋποθέσεις σύγκρουσης των σχεδίων που θα εκπονούν οι περιφέρειες με εκείνα των δήμων, μάλλον ακόμη δεν έχετε ιδέα για το πώς θα συνδυάζονται και δυστυχώς ούτε και ο νομοθέτης. Και πώς να έχει, όταν απουσιάζει το πιο σημαντικό, η ένταξη των σχεδίων στον χωροταξικό σχεδιασμό και ιδιαίτερα στα τοπικά, χωρικά σχέδια; Τι θα συμβαίνει, όταν ένα ΣΒΑΚ προβλέπει πεζόδρομους, ποδηλατόδρομους, δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων; Ποιος σχεδιασμός θα επικρατεί ως υπερκείμενος; Ποιος φορέας θα έχει συντονιστικό ρόλο; Τι απαντά γι' αυτό ο Υπουργός Περιβάλλοντος; Η θλιβερή αδυναμία των Υπουργών Μεταφορών και Περιβάλλοντος να συνεννοηθούν, ναρκοθετεί το νομοσχέδιο, πριν καν ψηφιστεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση Μητσοτάκη με το παρόν νομοσχέδιο χάνει την ευκαιρία να αξιοποιήσει το νομοθετικό πλαίσιο της προηγούμενης Κυβέρνησης και να διασφαλίσει το μέλλον της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στη χώρα μας. Να διασφαλίσει την ανάπτυξη των δήμων και να ενισχύσει την περαιτέρω χρηματοδότησή τους από ευρωπαϊκά προγράμματα, αφού όλοι γνωρίζουμε ότι η ύπαρξη σχεδίων ΣΒΑΚ αποτελεί αναγκαία πλέον προϋπόθεση χρηματοδότησης.

Αν και ακόμη μία φορά το επιτελικό έργο της Κυβέρνησης αποδεικνύεται κατώτερο των περιστάσεων, εμείς ως ΣΥΡΙΖΑ θα προσπαθήσουμε να διασαφηνιστούν οι παραλείψεις, για να προχωρήσουν τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την ποιότητα της ζωής των πολιτών.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς σας ευχαριστούμε, κυρία Πούλου.

Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από την Ελληνική Λύση, ο κ. Κωνσταντίνος Χήτας, και θα ακολουθήσουν ο Κοζανίτης κ. Παπαδόπουλος και μετά ο κ. Παπαδημητρίου.

Κύριε Χήτα, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Κεφαλογιάννη, θα ξεκινήσω λίγο με το νομοσχέδιο. Ξέρετε, η Ελλάδα καίγεται με δική σας ευθύνη και εδώ έχουμε ένα νομοσχέδιο εκτός τόπου και χρόνου πραγματικά. Έχει ωραίο τίτλο: «Η Ελλάδα σε κίνηση». Να με συγχωρέσουν ο κ. Μπαμπινιώτης και οι Ελληνίδες και οι Έλληνες, εμείς χρησιμοποιούμε ελληνικές εκφράσεις, αλλά δεν βρίσκω την ελληνική έκφραση. Μας τρολλάρετε!

«Η Ελλάδα σε κίνηση», λέει. Το νομοσχέδιο κάνει λόγο για ελευθερία, μιλάει για κυκλοφορία, για δραστηριότητα, για ελευθερία, με τους Έλληνες κλεισμένους στο σπίτι. Μιλάτε για κυκλοφορία με τα ΙΧ ακινητοποιημένα, με πληρωμένα φυσικά τα τέλη κυκλοφορίας. Αυτό δεν το συζητάμε, είναι πληρωμένα όλα, μέχρι τελευταίας κεραίας. Μιλάμε για δραστηριότητα μέσα στο νομοσχέδιο με τους Έλληνες τρομοκρατημένους. Ούτε να μπορέσουν να αθλήσουν τα παιδιά τους δεν τους επιτρέπετε, κύριε Υπουργέ.

Άρα, λοιπόν, τον τίτλο «Η Ελλάδα σε κίνηση» δεν τον κάνετε «Η Ελλάδα σε αδράνεια», «Η Ελλάδα σε μπαλαούρο», για να συνεννοηθούμε; Πραγματικά, δεν θέλω να πω κάτι παραπάνω, μόνο επειδή αφορά στα μέσα μαζικής μεταφοράς και επειδή είστε του χώρου, διά του Υπουργείου σας, ζητήστε από τον Πρωθυπουργό, σας παρακαλώ πάρα πολύ, να μας φέρει αυτές τις έρευνες που λένε ότι στα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν κολλάει ο ιός. Ακόμα τις περιμένουμε! Το είπε δύο φορές μέσα στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Υπάρχουν αυτήκοοι μάρτυρες εδώ και αυτόπτες. Δύο φορές το είπε.

Ο κ. Βιλιάρδος ανέπτυξε το νομοσχέδιο με τον πλέον αναλυτικό τρόπο. Όμως, τα καταφέρατε, είναι η αλήθεια, τα ξεχάσαμε όλα. Ξεχάσαμε την πανδημία για δυο εικοσιτετράωρα, ξεχάσαμε τη Μενδώνη, ξεχάσαμε τον Λιγνάδη. Ε, μια χαρά! Ξεχάσαμε τους λαθρομετανάστες στον Έβρο, τα ΚΥΤ, ξεχάσαμε τον Ερντογάν στο Αιγαίο. Τα ξεχάσαμε όλα! Ασχολούμαστε με τη Νέα Σμύρνη και το γρανάζι του συστήματος, τους παρακρατικούς «μπαχαλάκηδες».

Και φυσικά, ξεχάσατε ως Κυβέρνηση –αυτούς και αν τους ξεχάσατε!- τις συνελληνίδες και τους συνέλληνες στην ευρύτερη περιοχή της Ελασσόνας, στο Μεσοχώρι και στα υπόλοιπα χωριά, οι οποίοι καλούνται να μένουν σε άθλιες συνθήκες μέσα σε αντίσκηνα. Έλληνες φορολογούμενοι!

Τα ξεχάσαμε όλα! Και καταδικάζουμε φυσικά και ΣΥΡΙΖΑ και Νέα Δημοκρατία, τα δύο αυτά κόμματα που δημιουργούν αυτή την περίοδο κλίμα εμφυλίου στη χώρα μας, στην κοινωνία, για να αποπροσανατολιστούν οι Έλληνες απ' όλα, από τις καταστροφικές πολιτικές της Κυβέρνησής σας για την πανδημία, τα εθνικά θέματα, την οικονομία.

Είναι θλιβερό, πραγματικά, να υποθάλπετε τον διχασμό. Ο εθνικός διχασμός θα είναι μοιραίος! Πρέπει να το καταλάβετε και να σταθείτε στο ύψος των περιστάσεων. Σας τα είπε και ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης πάρα πολύ καλά προηγουμένως.

Να σας κάνω και μία ερώτηση; Δεν μας απαντήσατε, κυρία Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπε της Νέας Δημοκρατίας. Τι κάνατε χθες για να αποτρέψετε αυτά που έγιναν; Ποιο ήταν το στρατηγικό πλάνο της Κυβέρνησης; Και όταν ξέφυγε η κατάσταση, ποια ήταν η τακτική αντιμετώπισης; Στείλατε άπειρους ειδικούς φρουρούς στη μάχη ως άλλες Ιφιγένειες. Το καταλαβαίνετε αυτό που κάνατε; Ως άλλες Ιφιγένειες! Δηλαδή, η εικόνα των αστυνομικών, πάνω στα παπάκια, να προσεγγίζουν τους εξαγριωμένους παρακρατικούς «μπαχαλάκηδες» με αυτόν τον τρόπο, για όσους γνωρίζουν από τακτική πολέμου πόλης, είναι αυτοκτονική. Η εντολή αυτή ήταν αυτοκτονική. Δεν το συζητάω. Τους στείλατε στον θάνατο και μετά τους είπατε, «τσακίστε τους». Δεν γίνεται έτσι.

Τα έχετε κάνει μπάχαλο. Εσείς που κυβερνάτε, ευθύνεστε για

την δολοφονική επίθεση στον Άγγελο, ο οποίος παρά τρίχα γλίτωσε. Από τύχη γλίτωσε τη ζωή του. Εσείς ευθύνεστε για κάθε κλωτσιά και κάθε μαχαιριά που δέχτηκε. Εσείς ευθύνεστε και για το άγριο ξύλο από αστυνομικούς σε συλληφθέντες που ήταν ήδη υπό σύλληψη προχθές, για να μη λέτε ότι δεν τα λέμε όλα. Για εμάς η βία δεν έχει χρώμα ούτε πλευρές, Δεξιά κι Αριστερά. Εσείς ευθύνεστε για το χαστούκι αστυνομικού στη διαδηλώτρια. Εσείς ευθύνεστε για την εικόνα του αστυνομικού με παρατεταμένο το όπλο. Εσείς ευθύνεστε για την εκδικητικότητα που έδειξαν οι αστυνομικοί σε διαδηλωτές. Θέλετε να οδηγηθούμε σε αυτές τις καταστάσεις. Αυτή είναι η πολιτική αθλιότητα. Και είναι, πραγματικά, πολιτική αθλιότητα. Και ζητάμε από τους Έλληνες, ως η φωνή της λογικής, να μην παρασυρθούν και να κρατήσουν την ψυχραιμία τους.

Δεν μπορεί, λοιπόν, αυτά τα παρακρατικά δίποδα, αλλά και η ανήμπορη και, όπως, δυστυχώς, αποδεικνύεται, επικίνδυνη διακυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, αλλά με τον ΣΥΡΙΖΑ μαζί, να διχάζουν και πάλι την Ελλάδα.

Ξέρουμε ότι η υπομονή των Ελλήνων έχει τελειώσει. Όμως, ψυχραιμία. Επιχειρείται διάσπαση και διχασμός των Ελλήνων. Το παρακράτος δεν μας θέλει ενωμένους. Ψυχραιμία!

Και πάμε τώρα σε κάτι άλλο. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Εντάσσεται στην ευρύτερη κουβέντα που κάνουμε, γιατί είστε ίδιοι και αυτά επιζητάτε. Εδώ δείτε εικόνα. Έγχρωμη σας την εκτύπωσα. Αυτό είναι το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, ένα από τα κορυφαία πανεπιστήμια της χώρας; Ας γελάσω! Χθεσινή εικόνα είναι αυτή από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο. Άθλια! Μπάχαλο! Βρωμιά! Και είναι δυνατόν να πηγαίνουν Βουλευτές κομμάτων να στηρίξουν την παρανομία; Είναι δυνατόν Βουλευτές κομμάτων να στηρίζουν την παρανομία την ίδια ώρα που ζητάτε, όχι με νόμους, με διαγγέλματα τηλεοπτικά, από τους Έλληνες πολίτες να υπακούουν καθημερινά και να είναι στα σπίτια τους, να στέλνουν μηνύματα δύο χιλιόμετρα, ενάμιση χιλιόμετρο, βγες, μπες, κάνε, ράνε, μην κυκλοφορείς; Εδώ, όμως, τι γίνεται; Και είναι η δέκατη έκτη μέρα, δέκατη έβδομη σήμερα.

Που είναι οι νόμοι που ψηφίζετε, κύριε Κεφαλογιάννη; Εδώ πανηγυρίζατε πριν δεκαπέντε ημέρες. Και φέρατε και άλλους νόμους για την Παιδεία, για την Αστυνομία και θα καθαρίσετε και θα σπάσει το απόστημα και η κόπρος του Αυγεία και όλα αυτά. Πού είναι αυτά; Τα ίδια και τα ίδια!

Κάθε μέρα έχουμε πορείες έξω. Κάθε μέρα! Βιάζετε τη νοημοσύνη και τη λογική του Έλληνα, που τον έχεις κλεισμένο μέσα με διάγγελμα, αλλά κάθε μέρα έχουμε πορείες, κάθε μέρα έχουμε συλλαλητήρια, τα πανεπιστήμιά μας είναι υπό κατάληψη. Πού είναι το κράτος της Νέας Δημοκρατίας, που θα τα καθάριζε όλα αυτά; Πού είναι; Μόνο νομοσχέδια μόνο και «εμείς θα κάνουμε», «εμείς θα δείξουμε»; Πού είναι; Πουθενά δεν είναι! Δυστυχώς! Υποκρισία!

Και, φυσικά, η άλλη υποκρισία είναι η εξής: Όταν στις Πρέσπες χτυπούσαν οι συριζαίοι, η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, παιδάκια, ούρλιαζαν οι νεοδημοκράτες, σώπαιναν οι συριζαίοι. Σήμερα ουρλιάζουν οι συριζαίοι, σωπαίνετε εσείς. Αυτό είναι. Μια χαρά δουλεύει το σύστημα! Είστε τόσο ίδιοι, πραγματικά τόσο ίδιοι!

Άθεα -θα πάω σε ένα άλλο θέμα- άθρησκα δίποδα βεβήλωσαν την εικόνα της Παναγίας και τον σταυρό. Ποια είναι η τιμωρία τους; Καμμία. Τίποτα. Δεν τρέχει τίποτα. Η αντίδρασή τους θα ήταν η ίδια αν, για παράδειγμα, βεβήλωναν μια εικόνα του Μωάμεθ εδώ; Στον διάολο η οικογένεια, στον διάολο η πατρίς, η Ελλάδα να πεθάνει, να ζήσουμε εμείς. Συγχαρητήρια! Συγχαρητήρια! Αυτοί εδώ είναι. Ανεχόμαστε αυτούς τους μισέλληνες, ανεχόμαστε τους χριστιανοφοβικούς που θέλουν να πεθάνει η Ελλάδα. Αυτό φώναζαν. «Να πεθάνει η Ελλάδα, να ζήσουμε εμείς, στον διάολο η θρησκεία, στον διάολο η πατρίς».

Δείτε και τη φωτογραφία που σας έδειξα σε gay pride, στην κοινότητα ΛΟΑΤΚΙ, την οποία στηρίζεστε.

Να τους χαίρεστε. Αν δεν τους αρέσει, να ξεκουμπιστούν αυτοί από τη χώρα. Δεν θα φύγουν οι ευυπόληπτοι Έλληνες πολίτες, οι χριστιανοί ή οποιοιδήποτε άλλοι. Απλά πράγματα.

Και κλείνω με το εξής: Είχα μία συνομιλία με τον Αντώνη Μυλωνάκη, ο όποιος εκλέγεται στην ανατολική Αττική. Κύριε Υπουργέ -αφορά στο Υπουργείο σας- δείτε το λίγο σοβαρά. Έχουμε στηρίξει και στηρίζουμε τα έργα πνοής για την Ελληνίδα και τον Έλληνα. Ένα μεγάλο έργο, που θα λύσει τεράστια προβλήματα, είναι η οδική και σιδηροδρομική σύνδεση της πρωτεύουσας, της Αθήνας, με τα λιμάνια Ραφήνας και κυρίως το μεγάλο και εμπορικό, πλέον, λιμάνι του Λαυρίου. Ζητάμε για τους κατοίκους της νοτιοανατολικής Αττικής την προέκταση της Αττικής Οδού μετά το Κορωπί και το αεροδρόμιο Βενιζέλος μέχρι το λιμάνι του Λαυρίου. Θα ενώσει με τέσσερις ανισόπεδους κόμβους τη Ραφήνα και όλη εκεί την περιοχή. Δείτε το. Είναι ένα αίτημα των κατοίκων της περιοχής, το οποίο θέλουμε να σας το μεταφέρουμε και είμαστε σίγουροι ότι θα κάνετε τα αδύνατα, δυνατά για να το υλοποιήσετε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Χήτας καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες φωτογραφίες, οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Χήτα.

Καλείται στο Βήμα ο κ. Μιχαήλ Παπαδόπουλος από τη Νέα Δημοκρατία.

ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω μόνο με μία κουβέντα όσον αφορά την επικαιρότητα, μιας και ξεκίνησαν όλοι οι συνάδελφοι να καταθέτουν μία άποψη. Εγώ θέλω να πω ένα μεγάλο μπράβο στον Μιχάλη Χρυσοχοΐδη για το αυτονόητο. Ποιο είναι το αυτονόητο; Κανείς δεν μπορεί να ελέγξει ούτε κάποιον αστυνομικό που πιθανόν να έχει προβλήματα ούτε κάποιον πολίτη ο οποίος μπορεί να έχει ακόμα περισσότερα προβλήματα. Αυτό που δεν έγινε ποτέ μέχρι σήμερα από καμμία κυβέρνηση, όμως, είναι ότι ποτέ δεν είδαμε στο φως της δημοσιότητας αποτελέσματα από ΕΔΕ. Και μαθαίνω ότι αυτό ξεκίνησε και θα γίνει άμεσα, γιατί εδώ κρίνεται και η πολιτική ευθύνη και το πρόβλημα στην ουσία. Ελπίζω να το δούμε άμεσα αυτό, όπως ακούστηκε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα νομοθέτημα, το οποίο θεωρώ ότι είναι χρήσιμο, πρωτοποριακό, απαραίτητο για την Ελλάδα σε μια σύγχρονη εποχή. Είναι γεγονός ότι τα προβλήματα των πολιτών σε δημόσιες συγκοινωνίες, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα προβλήματα οδικής ασφάλειας, καθώς και υγείας λόγω αυξημένης ρύπανσης της ατμόσφαιρας, είναι σημαντικά και επηρεάζουν πολλαπλά την καθημερινότητα των ευρωπαίων πολιτών. Απαιτείται, λοιπόν, αλλαγή στη θεώρηση της αστικής κινητικότητας, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι αστικές περιοχές της Ευρώπης -και εν προκειμένω της χώρας μας- θα αναπτυχθούν με τον πιο βιώσιμο τρόπο και θα επιτευχθούν όλοι οι στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ένα ανταγωνιστικό και αποδοτικό, από άποψη πόρων, σύστημα μεταφορών.

Για μια ολοκληρωμένη αντιμετώπιση, συνεπώς, των παραπάν, είναι απαραίτητη η νόηση στρατηγικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τα ΣΒΑΚ, που θα υποστηρίξουν διαφορετικές προτεραιότητες όπως η δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο, η μείωση των ταχυτήτων.

Λέξεις - κλειδιά του μέλλοντος θα είναι ο διαμερισμός του αυτοκινήτου και του ποδηλάτου, αλλά και η συνύπαρξη όλων μαζί στον δρόμο.

Το διακύβευμα, λοιπόν, για το οποίο κουβεντιάζουμε είναι και κοινωνικό και πολιτικό. Πρέπει να επιστρέψουμε τις πόλεις στους ανθρώπους. Το συγκεκριμένο σημερινό νομοσχέδιο έχει τέτοια χαρακτηριστικά και τα έχει προς τη σωστή κατεύθυνση, γιατί το βασικό μέλημα είναι η κουλτούρα, τόσο η εσωτερική με την προσπάθεια εξάλειψης της ελληνικής γραφειοκρατίας, όσο και στην κοινωνία μας με την αποδοχή από τον γενικότερο πληθυσμό. Γι' αυτό ζητώ και παρακαλώ το Υπουργείο Μεταφορών, την ηγεσία του να μην καθυστερήσει ούτε λεπτό στην εφαρμογή αυτού του νόμου, να ξεπεράσει όλα τα γραφειοκρατικά εμπόδια που αναμφισβήτητα θα υπάρχουν. Παράλληλα, προτείνω να προωθηθεί ένας ευρύς κύκλος ενημέρωσης και κινητοποίησης των πολιτών, ώστε να υπάρξει η απαραίτητη προσέγγιση από κάτω προς τα πάνω.

Το θέμα δεν είναι να φτιάξουμε ποδηλατόδρομους για τους ποδηλάτες μόνο, αλλά ποδηλατόδρομους για να πηγαίνει το παιδί στο σχολείο και ο εργαζόμενος στη δουλειά του. Να είναι, δηλαδή, ένα μέρος της καθημερινότητάς μας, να γίνει ένα μέρος της καθημερινότητας μας. Είναι εξαιρετικά καλή πρακτική που πρέπει να βρει μιμητές σε ολόκληρη τη χώρα.

Εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο ενεργειακό λεκανοπέδιο της δυτικής Μακεδονίας, η Κοζάνη και η Φλώρινα δηλαδή, είμαστε περισσότερο έτοιμοι από τον καθέναν για την προοπτική αυτή, αφ' ενός να υιοθετήσουμε τις πράσινες μεταφορές, αλλά πολύ περισσότερο να δημιουργήσουμε πιλοτικά σχέδια αστικής κινητικότητας που θα μπορούσαν να δανειστούν και άλλοι δήμοι και άλλες περιοχές, γιατί έχει δουλευτεί αυτό το αντικείμενο. Γι' αυτό πιστεύω ότι με την υποστήριξη του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας μπορεί να υπάρξει συνεργασία με το Υπουργείο, η οποία θα υποστηρίξει τους δήμους στην εκπόνηση σχεδίων με στόχο τη σύνταξη πρωτοκόλλων εφαρμογής πολιτικών, αλλά και υιοθέτησης καλών πρακτικών.

Δεν θα ήθελα να αναφερθώ σε παρελθοντολογία, αλλά οι αγαπητοί κατά τα άλλα συνάδελφος η κ. Πέρκα προκάλεσε τη νοημοσύνη μας προηγουμένως. Πώς την προκάλεσε; Λέγοντας ότι νομοθέτησαν και εγκαινίασαν το λεωφορείο χωρίς οδηγό. Δεν ισχύει αυτό. Η αλήθεια είναι ότι εγκαινιάσαμε μαζί τους πρώτους μήνες του 2015 το λεωφορείο χωρίς οδηγό στα Τρίκαλα, στον Δήμο Τρικκαίων. Η νομοθέτηση, όμως, έγινε από τον ν.4313/2014 στο πιλοτικό πρόγραμμα αυτό το οποίο μετά εφαρμόστηκε. Η αλήθεια είναι ότι με τον ν.4599 πήραν αυτούσια άρθρα του ν.4313, τα οποία τοποθετήθηκαν σαν πρώτη φορά στον ν.4559. Δεν είναι, όμως, μόνο αυτό. Και για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα η νομοθέτηση έγινε το 2014, ο τρόπος φόρτισης, τα σημεία φόρτισης. Επί τεσσεράμισι χρόνια τι έκανε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ; Και το πρώτα υδατοδρόμιο υπογράφτηκε το 2014 στην Κέρκυρα. Και τι έκανε τα τεσσεράμισι χρόνια ο ΣΥΡΙΖΑ; Και έρχεται πάλι η Νέα Δημοκρατία με τη σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και επικαιροποιεί τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα και εκσυγχρονίζει τη νομοθεσία για τα υδατοδρόμια. Μάλιστα πρόσφατα υπογράφηκαν άλλα δύο υδατοδρόμια. Άρα ξέρετε κάτι; Μην παίζετε με τη νοημοσύνη μας. Δεν έχει κανένα νόημα, κανένα απολύτως νόημα.

Επίσης θα ήθελα να πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι το πρώτο πιλοτικό πρόγραμμα που έγινε για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ήταν και αυτό στην Κοζάνη, με συνεργασία του Δήμου Κοζάνης με τη ΔΕΗ, και σήμερα εφαρμόζεται στην πράξη και λειτουργεί κανονικά.

Οφείλουμε, λοιπόν, να αξιολογήσουμε προσεκτικά τις ανάγκες των πολιτών, των επιχειρήσεων, τις ιδιαιτερότητες στον τρόπο μεταφοράς, προκειμένου να διασφαλιστεί η βιώσιμη κινητικότητα στις πόλεις. Διάβαζα ένα δημοσίευμα τις προάλλες που έλεγε ότι η βιώσιμη κινητικότητα είναι ένα ταξίδι στις λεπτομέρειες της πόλης. Πραγματικά, πόσο αληθινό είναι αυτό!

Σας καλώ, λοιπόν, να υπερψηφίσετε το νομοσχέδιο αυτό, να δουλέψουμε όλοι μαζί αναλαμβάνοντας ο καθένας την ευθύνη που του αναλογεί, για να μπορέσουν οι συμπολίτες μας, να μπορέσουν οι Ευρωπαίοι, οι Έλληνες πολίτες να βρουν κάτι διαφορετικό, ώστε να πετύχουμε αστική κινητικότητα, βιώσιμη, πιο ασφαλή, πιο σίγουρη, βελτιώνοντας την ποιότητα της ζωής μας, με όραμα καινοτόμα και λειτουργικά θέματα για την κοινωνία μας.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο. Φαντάζομαι ότι είναι για την τροποποίηση, κύριε Υπουργέ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, κύριε Πρόεδρε. Πρόκειται για κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις. Τις τροπολογίες τις μαζεύουμε όλες -δεν είναι πολλές- και θα τις διανείμουμε και θα τις υποστηρίξουμε λίγο αργότερα.

Καταθέτουμε, λοιπόν, κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις και σας καλώ, κύριε Πρόεδρε, να διανεμηθούν στους Βουλευτές προς ενημέρωσή τους.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΣΘΗΚΗ - ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

στο σχέδιο νόμου με τίτλο:

«Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΕ ΚΙΝΗΣΗ: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα – Μικροκινητικότητα – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»

1. Στον τίτλο του σχεδίου νόμου, μετά τις λέξεις «του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», τίθενται οι λέξεις «και άλλες διατάξεις».

ΜΕΡΟΣ Α'

ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (Σ.Β.Α.Κ.)

1. Στην παρ. 5 του άρθρου 2, ύστερα από τη φράση «και επαγγελματικές ενώσεις» προστίθεται η φράση: «, εκπρόσωποι της εκπαιδευτικής κοινότητας»,

2. Στην παρ. 8 του άρθρου 2, ύστερα από τη φράση: «τους φορείς υλοποίησης» προστίθεται η φράση «και έγκρισης»,

3. Στο τέταρτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 5, μετά τη φράση «ιδίως συγκοινωνιολόγους μηχανικούς» προστίθεται η φράση «και πολεοδόμους-χωροτάκτες μηχανικούς»,

4. Στην παρ. 5 του άρθρου 5, ύστερα από τη φράση: «ή στέλεχος του δικτύου φορέων», προστίθεται η φράση «ή εμπειρογνώμονας»,

5. Στην παρ. 1 του άρθρου 6:

1. ύστερα από τη φράση: «Ο φορέας εκπόνησης», προστίθεται η φράση: «, πλέον της δημόσιας πρόσκλησης της περ. β της παρ. 1 του άρθρου 7»,
2. ύστερα από την λέξη: «απευθύνει», προστίθεται η λέξη «και»,

6. Στο δεύτερο εδάφιο της περ. γ της παρ. 1 του άρθρου 7, η φράση: «κατά προτίμηση στη φάση της προετοιμασίας και πάντως όχι πέραν της ολοκλήρωσης του σταδίου 3 της φάσης Β'.», αντικαθίσταται από τη φράση: «σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 6.»,

7. Στο τελευταίο εδάφιο της περ. δ της παρ. 1 του άρθρου 7, ύστερα από τη φράση: «Εξετάζει την πληρότητα των», προστίθεται η φράση: «στοιχείων και»,

8. Στην περ. γ της παρ. 2 του άρθρου 7, ύστερα από τη φράση: «Η ομάδα εργασίας», προστίθεται η φράση: «με τη συνεργασία του δικτύου φορέων»,

9. Στην υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7, η φράση: «Το σχέδιο δράσης κοινοποιείται», αντικαθίσταται από τη φράση: «Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης»,

10. Στην υποπερ. εστ. της περ. ε. της παρ. 2 του άρθρου 7, η φράση: «της παρ. 1» αντικαθίσταται από τη φράση «της παρ. 2»,

11. Μετά την περ. στ' της παρ. 2 του άρθρου 7:

1. αντικαθίσταται η υποδιαίρεση «στα.» με τον αριθμό «3.», ως παράγραφος,
2. αντικαθίσταται η υποδιαίρεση «στβ.» με το πεζό γράμμα «α.», ως περίπτωση,
3. το στοιχείο «i» αντικαθίσταται από υποπερ. «αα» και στην νέα υποπερ. αα της περ. α της παρ. 3 (υποδιαίρεση μετά την ως άνω αντικατάσταση), ύστερα από τη φράση: «γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση», προστίθεται η φράση: «και την ανάρτηση» και, ύστερα από τη φράση: «της έκθεσης προόδου», διαγράφεται η φράση «και την ανάρτησή της»,

4. αντικαθίσταται η υποδιαίρεση «στγ», με την υποδιαίρεση «β.», ως περίπτωση,

12. Στην περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 9, μετά τη φράση «ή εισάγονται νέα,»:

1. αντικαθίσταται η φράση: «ακολουθεί τα οριζόμενα στις υποπερ. εα', εβ' και εστ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7», από τη φράση: «κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, κατά περίπτωση, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 για τη διατύπωση γνώμης και ακολουθεί τα οριζόμενα στις υποπερ. εβ' και εστ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7.» και, στη συνέχεια,
2. προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., τον Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. ή την «Αττικό Μετρό Α.Ε..»,

13. Στην περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 9:

1. ύστερα από τη φράση: «περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7», προστίθεται η φράση «και στην υπηρεσία του άρθρου 8»,
2. ύστερα από τη φράση: «προς ενημέρωσή τους», διαγράφεται η τελεία και προστίθεται η φράση: «και το αναρτά στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..».

ΜΕΡΟΣ Β'

1. Στην παρ. 9 του άρθρου 18, εσωτερικό άρθρο 40, διαγράφεται η φράση «και των Ε.Π.Η.Ο. της περ. β) της παρ. 2 του άρθρου 2 του παρόντος», και προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής: «Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. των περ. α έως δ της παρ. 2 του άρθρου 2, υποχρεούνται να φορούν εγκεκριμένου τύπου προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο, εξαιρουμένων των οδηγών ηλεκτροκίνητων αμαξιδίων ατόμων με αναπηρία, ενισχυμένων και απλών, scooters και handbikes ατόμων με αναπηρία.»,

2. Στην παρ. 2 του άρθρου 20, εσωτερικό άρθρο 76, προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής: «Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα ως άνω φώτα, εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύκτα, ηλεκτροκίνητα αμαξίδια, scooters και handbikes ατόμων με αναπηρία»,

3. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 27, πριν την τελεία, προστίθενται οι λέξεις: «, ως προς την Οδηγία 2006/42/ΕΚ, σχετικά με τα μηχανήματα»,

4. Στην παρ. 10 του άρθρου 29,η φράση: «σε συμβατικό ποδήλατο του άρθρου 1» αντικαθίσταται από τη φράση: «σε συμβατικό ποδήλατο του άρθρου 2».

ΜΕΡΟΣ Γ'

5. Στην παρ. 4 του άρθρου 33, εσωτερικό άρθρο 3, η φράση: «Το παρόν δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:», αντικαθίσταται από τη φράση: «Το παρόν δεν εφαρμόζεται όταν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:».

ΜΕΡΟΣ Δ'

6. Στην περ. β της εσωτερικής παρ. 1 του άρθρου 42, εσωτερικό άρθρο 13, η φράση: «οχήματος κατηγορίας Μ1 ή Ν1» αντικαθίσταται από τη φράση: « αυτοκίνητου επιβατηγού ή φορτηγού αυτοκινήτου μέγιστου βάρους έως 3.500 χιλιόγραμμα (kg)»,

7. Στην παρ. 1 του άρθρου 47, η φράση: «οχημάτων δημοσίας χρήσης, φορτηγών ή λεωφορείων» αντικαθίσταται από τη φράση: «ή μέτοχοι λεωφορείων δημοσίας χρήσης»,

8. Στην παρ. 2 του άρθρου 54, στην περ. β) του προοιμίου της εσωτερικής παρ. 2:
-- στη φράση: «νέες περ. η' και θ'», η λέξη «και» αντικαθίσταται από κόμμα,

-- μετά τη φράση: «νέες περ. η', θ'», όπως διαμορφώνεται, προστίθεται η φράση: «και ι΄» και,

-- προστίθεται περ. ι΄ ως εξής: «ι. Η κατηγορία Β, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας Α1, μόνο εντός της ελληνικής επικράτειας, υπό τις εξής προϋποθέσεις: i. κατοχής της κατηγορίας ΑΜ πάνω από τέσσερα (4) έτη, ii. κατοχής της κατηγορίας Β πάνω από (4) έτη, iii. συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών.»,

9. Στην παρ. 2 του άρθρου 54, στο στοιχείο iii. της περ. θ. της εσωτερικής παρ. 2, αντικαθίσταται η φράση: «τριών (3) μαθημάτων», από τη φράση: «πέντε (5) μαθημάτων»,
10. Στην αρχή του άρθρου 55, τίθεται αριθμός «1.» ως παράγραφος και μετά την παρ. 1, προστίθεται παρ. 2 ως εξής: «2. Η παρ. 1 ισχύει και για τους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών, οι οποίοι έχουν υποβάλει αίτηση συνταξιοδότησης κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος» .
11. Μετά το άρθρο 64, προστίθεται «Κεφάλαιο Δ'», με τίτλο: «Επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»,
12. Στο νέο «Κεφάλαιο Δ'» προστίθενται τα δύο άρθρα της τροπολογίας υπ' αρ. 790/8.3.2021 ως άρθρα 65 και 66, με αντίστοιχους τίτλους: «Παράταση διάρκειας ισχύος σύμβασης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)- Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 3891/2010» και «Έκδοση βιβλίων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών»,
13. Μετά το νέο άρθρο 66, προστίθεται «ΜΕΡΟΣ ΣΤ'» με τίτλο: «Λοιπές επείγουσες διατάξεις»,
14. Στο νέο «ΜΕΡΟΣ ΣΤ'» προστίθεται η τροπολογία υπ' αρ. 788/8.3.2021 ως άρθρο 67 με τίτλο: «Αναστολή ισχύος για τα νοσοκομεία και τις δομές πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 4736/2020»,
15. Στο νέο «ΜΕΡΟΣ ΣΤ'» προστίθεται η τροπολογία υπ' αρ. 789/8.3.2021 ως άρθρο 68 με τίτλο: «Παράταση συμβάσεων καθαριότητας Πανεπιστημίου Πατρών»,
16. Το υπάρχον «ΜΕΡΟΣ Ε'» μετονομάζεται σε «ΜΕΡΟΣ Ζ'» και το υπάρχον άρθρο 65 σε άρθρο 69.

Νομοτεχνικές βελτιώσεις στο «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι, ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΥΚΛΟΥ Σ.Β.Α.Κ.», στα Παραρτήματα του Μέρους Α'

Στη «ΦΑΣΗ Α' – ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ.»

1. Υπό τον τίτλο: «2.1 Στελέχωση Ομάδας Εργασίας», στο στοιχείο (α):
   1. μετά τη φράση: «η ιδιότητά τους, ο φορέας», διαγράφεται το «και» και προστίθεται κόμμα,
   2. μετά τη φράση: «η υπηρεσία προέλευσής τους», διαγράφεται η τελεία και προστίθεται η φράση: «και ο επικεφαλής της ομάδας εργασίας.»,
2. Υπό τον τίτλο: «2.1 Στελέχωση Ομάδας Εργασίας», στο στοιχείο (β), ύστερα από τη φράση: «της παρ. 3 του άρθρου 1», διαγράφεται η φράση: «ο επικεφαλής της ομάδας εργασίας και»,
3. Στον τίτλο: «2.2 Πρόσκληση στις αρμόδιες υπηρεσίες...»:
   1. μετά τη φράση «του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» προστίθεται η φράση: «, στην αρμόδια λιμενική αρχή»,

2. μετά τη φράση: «αριθμός πρωτοκόλλου της πρόσκλησης», διαγράφεται η φράση: «και ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με αναρτημένη τη σχετική πρόσκληση»,

4. Υπό τον τίτλο: «5.1. Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων», μετά τη φράση: «δημόσια πρόσκληση» αντικαθίσταται η φράση «(περ. αβ'» από τη φράση «(περ. β' της παρ. 1»,
5. Υπό τον τίτλο: «6.1. Συγκέντρωση κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου»
   1. μετά τη λέξη: «υπόψη» διαγράφεται η φράση «(περ. αδ'» και αντικαθίσταται από τη φράση «(περ. δ' της παρ. 1»,
   2. μετά τη φράση: «του άρθρου 7 και περ. δ', ε'» διαγράφεται το «και» προστίθεται κόμμα και μετά την περ. «στ'», προστίθεται η φράση «και ζ'»,
6. Υπό τον τίτλο: «6.2 Εξέταση πληρότητας δεδομένων», μετά τη φράση: «την περιοχή παρέμβασης», αντικαθίσταται η φράση «(περ.αδ'» από τη φράση «(περ. δ' της παρ. 1».

Στη «ΦΑΣΗ Β' – ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ.»

7. Υπό τον τίτλο: «1.1. Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του ΣΒΑΚ», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. βα'» από τη φράση: «(περ. α' της παρ. 2»,
8. Υπό τον τίτλο «1.2. Σχέδιο συμμετοχής για την ενημέρωση και την ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. βα'» από τη φράση: «(περ. α' της παρ. 2»,
9. Υπό τον τίτλο «1.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 1 στην ιστοσελίδα», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. βα'» από τη φράση: «(περ. α' της παρ. 2»,
10. Υπό τον τίτλο: «2.1 Κύρια σημεία της πρώτης διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. ββ'» από τη φράση: «(περ. β' της παρ. 2»,
11. Υπό τον τίτλο «2.2 Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. ββ'» από τη φράση: «(υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2»,
12. Υπό τον τίτλο: «2.3 Εντοπισμός προβλημάτων στην περιοχή παρέμβασης», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. ββ'» από τη φράση: «(υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2»,
13. Υπό τον τίτλο: «2.4 Ανάδειξη ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. ββ'» από τη φράση: «(υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2»,
14. Υπό τον τίτλο: «2.5 Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. ββ'» από τη φράση: «(υποπερ. βγ' της περ. β' της παρ. 2»,
15. Υπό τον τίτλο: «2.6 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 2 στην ιστοσελίδα» αντικαθίσταται η φράση: «(περ. ββ'» από τη φράση: «(περ. β' της παρ. 2»,
16. Υπό τον τίτλο: «3.1. Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. βγ'» από τη φράση: «(περ. γ' της παρ. 2»,
17. Υπό τον τίτλο: «3.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.», διαγράφεται η τελεία μετά τη φράση: «και του κοινού οράματος του Σ.Β.Α.Κ.» και προστίθεται η φράση: «(περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).»,

18. Υπό τον τίτλο: «3.3. Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. βγ'» από τη φράση: «(περ. γ' της παρ. 2»,
19. Υπό τον τίτλο: «3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. βγ'» από τη φράση «(περ. γ' της παρ. 2»,
20. Υπό τον τίτλο: «3.5 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 3 στην ιστοσελίδα», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. βγ'» από τη φράση: «(περ. γ' της παρ. 2»,
21. Υπό τον τίτλο: «4.1. Αναλυτικός κατάλογος μέτρων και αξιολόγηση της συμβολής τους προς την επίτευξη του οράματος και των στόχων του Σ.Β.Α.Κ.», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. βδ'» από τη φράση: «(περ. δ' της παρ. 2»,
22. Υπό τον τίτλο: «4.2 Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη», αντικαθίσταται η φράση: «περ. βδ'» από τη φράση: «περ. δ' της παρ. 2»,
23. Υπό τον τίτλο: «4.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 4 στην ιστοσελίδα», αντικαθίσταται η φράση: «(περ. βδ'» από τη φράση: «(περ. δ' της παρ. 2»,
24. Υπό τον τίτλο: «5.1 Τελικό Σχέδιο Δράσης»:
    1. ύστερα από τη φράση: «είτε θα τα υλοποιήσουν», η φράση: «(περ. βε'» αντικαθίσταται από τη φράση: «(περ. ε' της παρ. 2»,
    2. ύστερα από τη φράση: «της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ.», η φράση: «(περ. βε'» αντικαθίσταται από τη φράση: «(υποπερ. εδ' της περ. ε' της παρ. 2»,
25. Υπό τον τίτλο: «5.2 Υποβολή σχεδίου δράσης στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες»:
    1. ύστερα από τη φράση: «στις οποίες απεστάλη το σχέδιο δράσης», η φράση «(περ. βε'» αντικαθίσταται από τη φράση: «(περ. ε' της παρ. 2»
    2. ύστερα από τη φράση: «του προηγούμενου εδαφίου κατά τα οριζόμενα στις», η φράση: «περ. 2 και 3 της παρ. βε' του σταδίου 5» αντικαθίσταται από τη φράση: «υποπερ. εβ' και εγ' της περ. ε' της παρ. 2»,
    3. στο τελευταίο εδάφιο, ύστερα από τη φράση: «αναφέροντας τις υπηρεσίες στις οποίες απεστάλη το Σ.Β.Α.Κ. για γνωμοδότηση», προστίθεται η φράση: «σύμφωνα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης».

Αθήνα, 10 Μαρτίου 2021,

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Τον λόγο έχει ο κ. Χαράλαμπος Παπαδημητρίου από τη Νέα Δημοκρατία, ο οποίος εκλέγεται στον Β3' Νότιο Τομέα Αθηνών.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΜΠΑΜΠΗΣ) ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι θα ήταν μία σκηνή από έναν άλλο κόσμο, από μία άλλη χώρα, αν μπορούσαμε να συζητούμε με ηρεμία τόσο προοδευτικά και θετικά πράγματα -διαφωνώντας ενδεχομένως- τα οποία βελτιώνουν τη ζωή, βελτιώνουν τις συνθήκες συνύπαρξης και κυρίως δίνουν το δικαίωμα στον πολίτη να κάνει αυτό που του έχει λείψει τόσο, τόσο πολύ, να κάνει μια βόλτα, να πάρει τον αέρα του, να πάρει το ποδήλατό του και να μην πιστεύει ή να μη φοβάται ότι θα έχει ένα ατύχημα. Ευτυχώς το κάνουν πολλοί. Μάθαμε σε αυτή την περίοδο.

Νομίζω ότι οι ρυθμίσεις είναι θετικές και εδώ νομίζω ότι χωρίζεται και η Βουλή, δηλαδή όταν κάτι είναι θετικό το ψηφίζουμε και βλέπουμε αν κάτι -και ακούστηκαν πολύ ενδιαφέρουσες παρατηρήσεις προφανώς- θέλουμε να προσθέσουμε. Εδώ είμαστε να το προσθέσουμε ή να το βελτιώσουμε στην επόμενη στιγμή.

Το κρίσιμο είναι, κατά τη γνώμη μου, το γεγονός ότι αποκτούμε εργαλεία τα οποία τα θαυμάζαμε μέχρι πριν λίγο καιρό όταν επισκεπτόμασταν –έχει περάσει πολύς καιρός!- μια άλλη χώρα η οποία τα είχε ήδη κάνει. Άρα δεν μπορεί κανείς, παρά να υποστηρίξει αυτή την κωδικοποίηση που επιχειρεί το Υπουργείο στα ζητήματα της κινητικότητας και της μικροκινητικότητας και νομίζω ότι θα πρέπει να μπει με απόλυτη ένταση, κύριε Υπουργέ, και το θέμα του κράνους προστασίας και στη μικροκινητικότητα ειδικά στην Ελλάδα, ειδικά στην Αθήνα και σε άλλες πόλεις και ειδικά επειδή είμαστε σε ένα μέρος όπου, δόξα τω Θεώ, πολλοί τουρίστες προτιμούν να πάρουν τέτοια μέσα για να κινηθούν. Άρα νομίζω ότι αυτά είναι όλα θετικά και δεν έχουμε κανένα απολύτως πρόβλημα να πάμε παρακάτω.

Στο θέμα της εκπαίδευσης των οδηγών, παρ' όλο ότι η πρόβλεψη είναι θετική και επαρκής θα έλεγε κανείς, εγώ είμαι γενικά υπέρ της άποψης -και θα σας ζητούσα, κύριε Υπουργέ, να το δείτε μόλις βρείτε τον χρόνο- να βάλετε περιορισμό και στο θέμα της μοτοσικλέτας όχι με βάση τα κυβικά όπως είναι τώρα, αλλά με βάση τη δύναμη της μοτοσικλέτας. Στα τριάντα πέντε κιλοβάτ, ας πούμε, είναι πολύ καλά.

Ότι χρειάζονται περισσότερα μαθήματα για την κινητικότητα είναι σαφές. Πρέπει να μπει και το σχολείο σε αυτά, πρέπει δηλαδή και οι δήμοι να παραδίδουν μαθήματα και τα σχολεία να το βάλουν τουλάχιστον το θέμα του ΚΟΚ κάπως, διότι η αλήθεια είναι ότι δεν είμαστε πολύ καλοί σε αυτό το ζήτημα και γι' αυτό άλλωστε έχουμε αύξηση των νεκρών -αυτές τις μέρες βγήκε η στατιστική-, αλλά ευτυχώς μείωση σε άλλου είδους ατυχήματα.

Μια άλλη αύξηση περίεργη που είχαμε -περίεργη με την έννοια ότι δεν την περιμέναμε- είναι στη βιομηχανική παραγωγή η οποία ανακοινώθηκε προ ολίγου και δείχνει ότι πραγματικά η οικονομία προσπαθεί να πάει καλύτερα και βρίσκει ευκαιρίες -είναι τα νοικοκυριά βεβαίως που αύξησαν κυρίως την κατανάλωση του ηλεκτρικού ρεύματος και προκάλεσαν αυτή την αύξηση- αλλά δεν την αφήνουμε κυριολεκτικώς να πάει μπροστά. Και εδώ είναι η όλη ιστορία για την οποία φαντάζομαι ότι και αύριο οι Αρχηγοί των κομμάτων θα έχουν την ευκαιρία όχι να διασταυρώσουν τα ξίφη τους, όπως συνήθως λέμε οι δημοσιογράφοι, αλλά να συζητήσουν και να βάλουν ένα τέρμα στο πού μπορούμε να φτάσουμε αυτή τη χώρα.

Ειλικρινά αντιλαμβάνομαι την ανάγκη πολλών, ακόμη και συναδέλφων Βουλευτών, που θα έπρεπε να δίνουν έναν άλλο τόνο όταν μιλάνε, να βγουν από το σπίτι, να περπατήσουν να απελευθερωθούν. Και πρέπει να σας πω ότι σε μένα φτάνουν μηνύματα από ανθρώπους -πάντοτε είχα ανθρώπους να μιλάω- οι οποίοι έχουν ψηφίσει τη παράταξη τη δική μας και το ίδιο ακριβώς μήνυμα φτάνει σε όλους, ότι «δεν αντέχουμε άλλο». Δεν υπάρχει θέμα γι' αυτό, δεν διαφωνούμε σε αυτό. Το ζήτημα είναι από εκεί και πέρα πώς θα το διαχειριστούμε. Για να το διαχειριστούμε με θετικό τρόπο, πρέπει όταν θα γίνει, να γίνει με τρόπο ασφαλή.

Και η αλήθεια είναι ότι γι' αυτό δεν υπάρχει εχέγγυο. Και δεν υπάρχει εχέγγυο για τον απλό λόγο ότι εδώ υπάρχει μια παράδοξη αντιπολίτευση, την οποία, δυστυχώς, έχει πάρει πάνω της η Αξιωματική Αντιπολίτευση. Και επειδή, φαίνεται, δεν τα καταφέρνει αρκετά, τις τελευταίες μέρες έχει και βοήθεια από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας. Δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα. Μπορείτε να τα ξαναβρείτε. Η ιστορία είναι ανοιχτή για όλες τις εκδοχές.

Αλλά το να λέτε στους ανθρώπους «πηγαίνετε να τσαμπουκαλευτείτε με τον πρώτο αστυνομικό που θα βρείτε», γιατί ξέρετε πολύ καλά τις αδυναμίες που υπάρχουν σε όλες τις χώρες και ότι μπορεί να βρεθεί, όπως βρέθηκε δυστυχώς, ένας άνθρωπος, που την ώρα του καθήκοντος ξεχνάει το καθήκον, ξεχνάει τι πρέπει να κάνει, αυτό δεν πάει τη χώρα μπροστά και δεν πάει κανέναν από εμάς μπροστά. Το είδατε και το δοκιμάσατε δυστυχώς.

Και γι' αυτό σήμερα νομίζω ότι οι τηλεοράσεις ήταν ένα απέραντο ορνιθοτροφείο, με την έννοια ότι μέσα υπάρχουν και όρνιθες. Αυτό εννοώ. Μη κοιτάτε έτσι, κύριε Κατρίνη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Μήπως δεν το ακούσαμε καλά;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΜΠΑΜΠΗΣ) ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Κύριε Ζαχαριάδη, ούτε εσείς καταλάβατε. Το κατάλαβα, ναι.

Διότι αντιληφθήκατε ότι, όταν πηγαίνεις και βάζεις τους τραμπούκους στην πρώτη γραμμή των δικών σου μεθοδεύσεων, εκεί θα την πατήσεις πρώτος εσύ. Και κυριολεκτικά, αν δεν είχαμε –που δυστυχώς είχαμε έναν βαρύτατο τραυματισμό και άλλους τέσσερις τραυματισμένους αστυνομικούς-, ίσως θα μπορούσατε να πείτε ότι η αστυνομία πήγε να τρομάξει τους ανθρώπους που διαδήλωναν ειρηνικά. Αυτό που σας τρόμαξε εσάς ήταν ακριβώς ότι, ενώ το είχατε προβλέψει, δεν κάνατε τίποτε, για να το εμποδίσετε. Απόδειξη είναι ότι, ενώ βάζετε την παντιέρα μπροστά, ενώ βγάζετε ανακοινώσεις να πάει ο κόσμος, εσείς οι ίδιοι δεν πήγατε. Εσείς οι ίδιοι δεν πηγαίνετε σε αυτές τις συγκεντρώσεις, γιατί ξέρετε πολύ καλά την τεράστια ευθύνη που θα είχατε, αν το είχατε κάνει.

Και μιας και αναφερθήκαμε στους συναδέλφους του ΚΚΕ, οι οποίοι λείπουν, θέλω με μεγάλη μου λύπη να παρατηρήσω ότι σήμερα είχαμε ένα χαρακτηριστικό επεισόδιο που δείχνει πόσο κοντά έχετε έρθει, όταν πρόκειται να χτυπήσετε την κανονικότητα. Δυστυχώς, η κυρία Κανέλλη, που είναι εκλεκτή συνάδελφος και γνωριζόμαστε και πάρα πολλά χρόνια μεταξύ μας, όπως είναι έτσι, είπε και ως εκ τούτου αποτέλεσμα ήταν ότι δεν θα ξαναπάει να δει τον κ. Οικονόμου στην εκπομπή του. Αν είναι δυνατόν στην εποχή μας να έχουμε τέτοιου είδους επεισόδια και να υπάρχει τέτοιου είδους απομόνωση των κομμάτων από την επικαιρότητα και από τη δυνατότητά τους να εξηγούν τις θέσεις τους! Τώρα, αν πού και πού οι θέσεις πρέπει να εξηγηθούν με τη χρησιμοποίηση λέξεων –το είπατε κι εσείς, το υπονοήσατε ορισμένοι- οι οποίες δεν συνάδουν με τη σωστή τηλεοπτική δουλειά, τότε νομίζω ότι πολύ καλά έκανε ο συνάδελφός μου ο Δημήτρης Οικονόμου και πολύ κακά η συνάδελφός μου, Λιάνα Κανέλλη.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Παπαδημητρίου.

Τον λόγο έχει ο κ. Νεκτάριος Σαντορινιός από τον ΣΥΡΙΖΑ, ο Δωδεκανήσιος. Και σας θέλω ψύχραιμους από εδώ από τα δεξιά, έτσι;

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πάντα είμαι ψύχραιμος, κύριε Πρόεδρε. Μερικές φορές, εντάξει, ξεφεύγω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Είπα αυτούς από τα δεξιά.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο κατελθών συνάδελφος χρησιμοποίησε μία περίεργη έκφραση. Είπε, λοιπόν, ότι φοβηθήκαμε -για να μην πω κάτι άλλο- τις ευθύνες που έχουμε. Ποιες ευθύνες έχουμε, κύριε συνάδελφε; Ποιες ευθύνες έχουμε; Ποιος νομίζετε, πραγματικά, ότι κατέβασε όλο αυτόν τον κόσμο; Γιατί με το να αναφέρεστε μόνο στα επεισόδια, ουσιαστικά προσβάλλετε τις χιλιάδες κόσμου που βρέθηκαν εκεί, σε μια ειρηνική συνοικία της Αθήνας, για να καταδικάσουν την αστυνομική βία.

Και ξέρετε κάτι; Προφανώς και καταδικάζουμε απερίφραστα αυτή την επίθεση που δέχτηκε ένας εργαζόμενος, διότι οι αστυνομικοί είναι εργαζόμενοι και είναι εργαζόμενοι στην υπηρεσία

της ασφάλειας των πολιτών. Κάποιοι, όμως, θέλουν να τους κάνουν όργανά τους, όργανα επιβολής. Κι αυτό είναι το λάθος που κάνει η Κυβέρνηση και αυτό είναι απόλυτη ευθύνη της Κυβέρνησης.

Και σε αυτήν πρέπει να απευθυνθείτε, διότι η Κυβέρνηση και ο κ. Μητσοτάκης προσωπικά δεν είχε το σθένος να καταδικάσει τη βία από όπου κι αν προέρχεται. Καταδίκασε τη μία πλευρά της βίας. Την άλλη δεν την είδε, την άλλη βία που εκφράστηκε την Κυριακή, αλλά εκφράστηκε και χθες με ένα πογκρόμ επιθέσεων. Διότι δεν ξέρω αν έχετε δει τα σχετικά βίντεο αμέσως μετά. Υπήρξαν πογκρόμ επιθέσεων σε παιδιά, σε γυναίκες. Χωρίς κανέναν λόγο έγιναν αυτές οι επιθέσεις. Ε, τότε νομίζω ότι ο κ. Μητσοτάκης έχει κάνει λάθος. Γιατί, για να διασφαλίσει την ενότητα -και πολύ σωστά είπε ένας συνάδελφος ότι δεν διατάσσεται η ενότητα-, πρέπει να καταδικάσει τη βία από παντού. Και εμείς την καταδικάζουμε από παντού!

Και για να είμαστε ξεκάθαροι εδώ πέρα και για να ξέρουμε τι λέμε, εμείς δεν έχουμε καμμία σχέση με τρομοκρατία. Άκουσα το γελοίο επιχείρημα -και δεν μπορώ να το πω διαφορετικά- από ένα συνάδελφο της συμπολίτευσης ότι τα έχουμε βάλει με τον Χρυσοχοΐδη, λέει, γιατί έπιασε τη 17 Νοέμβρη!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα έχω να σας πω. Η Αριστερά η δικιά μας, η Αριστερά που εκφράζει ο ΣΥΡΙΖΑ, είναι η Αριστερά που επέλεξε να είναι απέναντι στην τρομοκρατία, απέναντι σε οποιαδήποτε τρομοκρατική ενέργεια. Γιατί η τρομοκρατία συκοφαντεί τους αγώνες του λαού, συκοφαντεί τους αγώνες της Αριστεράς και είναι κύρια δικός μας εχθρός και είμαστε απέναντί της από τότε που ιδρύθηκε το κόμμα μας μέχρι και σήμερα. Και δεν πρόκειται εσείς να μας συγχέετε και να μας καταλογίζετε σχέσεις με την τρομοκρατία.

Φυσικά, ακούσαμε και τα φοβερά επιχειρήματά του non paper για τη συνέντευξη του Τσίπρα. Ειλικρινά! Μια συνέντευξη που δόθηκε ένα μήνα πριν, έχετε το θράσος να τη χρησιμοποιείτε, για να λέτε ότι ο πρόεδρος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης δίνει κάλυψη στα χθεσινά επεισόδια; Δεν ντρέπεστε λιγάκι; Φτάνει πια με τη μονταζιέρα! Η μονταζιέρα του Μαξίμου και η μονταζιέρα της ΕΡΤ χθες, την οποία αναπαρήγαγε ο κ. Ρωμανός αμέσως μετά.

Και κλείνω με αυτό και κλείνω επαναλαμβάνοντας ότι καταδικάζουμε τη βία από παντού. Κι ευχόμαστε αυτός ο άνθρωπος, ο αστυνομικός να είναι καλά, γιατί είναι ένας απλός εργαζόμενος και εμείς είμαστε δίπλα στους εργαζόμενους.

Πάω στο νομοσχέδιο. Η κλιματική αλλαγή και η υπερσυγκέντρωση του πληθυσμού στα αστικά κέντρα οδήγησαν στην ανάγκη οργάνωσης του αστικού χώρου. Ήδη από τη δεκαετία του 1990 αλλά και κυρίως του 2000 φωτισμένοι άνθρωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης προχώρησαν σε πρώιμα σχέδια οργάνωσης του αστικού χώρου με ποδηλατόδρομους, με πεζόδρομους, με ήπια κυκλοφορία στα αστικά κέντρα.

Ως Κυβέρνηση το είπαμε και πριν νομοθετήσαμε και προσπαθήσαμε από νωρίς να συστηματοποιήσουμε την έννοια των ΣΒΑΚ και ήμασταν αυτοί οι οποίοι φέραμε και στη νομική τάξη της χώρας. Συστήσαμε διυπουργική επιτροπή για την υλοποίηση των ΣΒΑΚ, των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας το 2016. Χρηματοδοτήθηκαν εκατόν εξήντα δύο δήμοι, για να υλοποιήσουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας από το Πράσινο Ταμείο το 2016. Συστήθηκε στο Υπουργείο Μεταφορών το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και τελικά, ψηφίστηκε το άρθρο 22 του ν.4599/2019, που έφερε στην έννομη τάξη τα ΣΒΑΚ. Τι απέμενε; Απέμενε μια έκδοση ΚΥΑ για την υλοποίηση αυτού του άρθρου. Και αντί αυτού, ήρθε ένα νομοσχέδιο το οποίο θα μπορούσε να είναι ΚΥΑ.

Το είπα και στην επιτροπή, κύριε Υπουργέ. Εγώ καταλαβαίνω ότι θέλετε να βάλετε τη σφραγίδα σας και καλό είναι αυτό. Και χαίρομαι που είπατε ότι συνεχίζετε το έργο των προηγούμενων.

Τι απουσιάζει από τη νομοθετική παρέμβαση; Απουσιάζει η σύνδεση των ΣΒΑΚ με τις πολεοδομικές και χωροταξικές ρυθμίσεις και σχεδιασμούς. Δηλαδή, είναι αδύνατο να γίνει στρατηγικός σχεδιασμός οργάνωσης του χώρου, αν δεν διαλέγεται με τα αντίστοιχα υποχρεωτικά σχέδια οργάνωσης του χώρου, που είναι ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός.

Απουσιάζουν, επίσης, οι ρυθμίσεις υλοποίησης των ΣΒΑΚ. Δηλαδή, πώς θα γίνουν μελέτες εφαρμογής; Ποια χρηματοδοτικά πρωτόκολλα θα υπάρχουν; Από πού θα εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση; Πώς θα γίνει η χρηματοδότηση των έργων υλοποίησης; Και φυσικά, είναι και τα κίνητρα.

Το είπα και στην επιτροπή. Ξέρετε, έχω το παράδειγμα της Ρόδου το οποίο είναι ένα κακό παράδειγμα. Πήγαμε να κάνουμε δίκτυο ποδηλατοδρόμων, αλλά αυτό πείραζε τη στάθμευση. Ποιος κέρδισε, ξέρετε; Η στάθμευση. Η εξασφαλισμένη χρηματοδότηση δεν υλοποιήθηκε.

Κάναμε εμείς σαν κυβέρνηση μια πρόσκληση για τα «open malls». Τι είναι τα «open malls»; Να χρηματοδοτηθούν ταυτόχρονα και οι επιχειρήσεις γύρω από έναν πεζόδρομο, έναν ποδηλατόδρομο, για να αποδεχθούν την αλλαγή αυτή. Μαθαίνω ότι δεν προχωράει αυτό και θα ήθελα να ασχοληθείτε ιδιαίτερα.

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

Θέλω να πω δύο λόγια για την νησιωτικότητα, κύριε Πρόεδρε.

Λείπει η νησιωτικότητα. Αναφέρεται μέσα στο νομοσχέδιο, ναι. Αλλά τι αναφέρεται; Ότι στα σχέδια για νησιωτικούς δήμους θα συμμετέχουν και εκπρόσωποι της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Γνωρίζετε ποιο είναι το μέγεθος της Γενικής Γραμματείας; Είναι μια ικανότατη γραμματεία με πολύ λίγο προσωπικό και ιδιαίτερα τόσο εξειδικευμένο προσωπικό. Άρα δεν έχει καμμία λογική, τίποτα άλλο, καμμία άλλη αναφορά. Και ξέρετε, σχεδόν το σύνολο των νησιών της χώρας μας είναι κάτω από τριάντα χιλιάδες κατοίκους, άρα δεν τα αφορά. Δεν λαμβάνετε υπ' όψιν καθόλου επί της ουσίας τα νησιά.

Αλλά ακόμα και γι' αυτά τα οποία θα έπρεπε να ληφθεί υπ' όψιν, θα πρέπει να μπουν παράμετροι όπως η εποχικότητα, όπως η φέρουσα ικανότητα των νησιών. Δηλαδή, δεν μπορεί να αυξάνεται συνεχώς η κίνηση στα νησιά. Με κάποιο τρόπο πρέπει να το μαζέψουμε αυτό. Αλλά αυτό πρέπει να έχει συνδυασμό με την τουριστική κίνηση. Σας φέρνω παραδείγματα: Σαντορίνη -ξέρετε τι συμβαίνει εκεί-, Μύκονος και Ρόδος. Ταυτόχρονα υπάρχουν νησιά -μικρά μεν- στα οποία υπάρχουν οικισμοί που είναι κηρυγμένοι, όπως για παράδειγμα η Ύδρα, η Σύμη, το Καστελόριζο, η Πάτμος. Εκεί πέρα πρέπει να δώσουμε διεξόδους, ούτως ώστε και να εξυπηρετηθεί η κίνηση, αλλά ταυτόχρονα να διασφαλίσουμε και την εικόνα αυτών των οικισμών.

Και κάτι που εκφεύγει ίσως αυτού του σχεδίου είναι η διασύνδεση των νησιών με τα μητροπολιτικά νησιά. Πάρα πολλά νησιά, όπως για παράδειγμα είναι οι Λειψοί - Λέρος ή η Νίσυρος - Κως- πρέπει να εξυπηρετηθούν σχεδόν καθημερινά από ένα μεγαλύτερο νησί. Δίνω απλά παραδείγματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και ολοκληρώστε σιγά-σιγά σας παρακαλώ.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Εδώ, λοιπόν, εμείς κάναμε το πρώτο βήμα. Επιδοτήσαμε -και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε- την κίνηση με το μεταφορικό ισοδύναμο. Πρέπει, όμως, να αναπτυχθεί ένα δίκτυο ενδονησιωτικό, το οποίο θα είναι με πράσινη ενέργεια, δηλαδή με πράσινα πλοία. Υπάρχει σχετική μελέτη από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, την οποία είχαμε χρηματοδοτήσει σαν Υπουργείο Ναυτιλίας, που μπορούν να γίνουν χρηματοδοτήσεις και από το Ταμείο Συνοχής και από το ΣΕΦ και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων -δανειοδότηση- και από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων και ταυτόχρονα να αναπτυχθούν και οι αντίστοιχες λιμενικές υποδομές, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι μπορούν να λειτουργήσουν αυτά.

Επομένως, κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι είναι σε θετική κατεύθυνση το νομοσχέδιο -προσωπική μου άποψη- όμως, θεωρώ ότι θα πρέπει να δούμε πολύ περισσότερο τον νησιωτικό χώρο και, αν θέλετε, μπορούμε να συνεργαστούμε σε αυτό, γιατί έχουμε προτάσεις.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Κλείσαμε τον δεύτερο κύκλο ομιλητών με φυσική παρουσία. Μπαίνουμε στον τρίτο κύκλο με φυσική παρουσία. Το λέω αυτό κυρίως για να έχουν εικόνα οι συνάδελφοι που είναι μέσω Webex.

Την αυλαία του τρίτου κύκλου ανοίγει ο Ιωάννης - Μιχαήλ Λοβέρδος του Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας.

ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε σήμερα είναι μια ακόμα απόδειξη ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του Κυριάκου Μητσοτάκη κάνει ό,τι είναι δυνατόν για να διατηρήσει το μεταρρυθμιστικό έργο της ζωντανό μέσα σε συνθήκες πρωτοφανούς πανδημίας που όλους μάς έχουν τρομοκρατήσει, μας έχουν φέρει σε πολύ δύσκολη θέση, ολόκληρη την ανθρωπότητα.

Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Σενετάκης, σας εξήγησε αναλυτικά τι περιλαμβάνει αυτό το νομοσχέδιο. Είναι πάρα πολύ ενδιαφέρον το ότι οι ομιλητές είπαν ακριβώς τι περιλαμβάνεται σε αυτό το νομοσχέδιο.

Εγώ δεν θέλω να μπω σε αυτό. Θέλω να απαντήσω σε κάτι που άκουσα εδώ να γίνεται κατά κόρον από Βουλευτές της Αντιπολίτευσης, ότι δήθεν τα μέσα μεταφοράς είναι αυτά που μεταδίδουν τον ιό. Εγώ πάντα τα λέω τα πράγματα όπως τα νιώθω και έξω από τα δόντια. Προσωπικά δεν έχω ιδιαίτερες σχέσεις ούτε με τον Υπουργό τον κ. Κώστα Καραμανλή ούτε με τον Υφυπουργό τον κ. Ιωάννη Κεφαλογιάννη. Δεν είμαστε φίλοι, δεν κάνουμε παρέα, αλλά πρέπει να σας πω ότι την περίοδο αυτή την οποία κατέχουν τα αξιώματα αυτά που κατέχουν τους εκτίμησα. Γιατί; Γιατί κάνουν τη δουλειά τους σοβαρά. Όποτε έχεις να πεις κάτι στον Κώστα Καραμανλή σε ακούει και αυτό το θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό.

Είναι άδικο να τον κατηγορούμε για τα μέσα μεταφοράς. Παρέλαβε μια κατάσταση που ήταν ήδη ούτως η άλλως -ιδίως στον τομέα των λεωφορείων του Λεκανοπεδίου- εφιαλτική. Προσπάθησε να κάνει ό,τι μπορούσε με δεδομένα τα προβλήματα που υπήρχαν στο σύστημα. Η κατάσταση έχει κάπως βελτιωθεί, αλλά φυσικά δεν είναι ιδανική και πώς θα μπορούσε άλλωστε να είναι.

Ξέρετε, εκπροσωπώ μια περιφέρεια, την δυτική Αθήνα, που χάρη στο μετρό έχει αλλάξει το συγκοινωνιακό της έργο επί τα βελτίω. Αλλά δεν αρκεί. Υπάρχουν περιοχές, όπως το Ίλιον, η Πετρούπολη, το Καματερό που έχουν προβλήματα ακόμα. Ο Κώστας Καραμανλής τα άκουσε και προσπαθεί να κάνει τις δέουσες αλλαγές, αλλά ούτε τον χρόνο έχει ούτε τις δυνατότητες. Ξέρετε πόσο αργόσυρτες είναι οι διαδικασίες του ελληνικού δημοσίου. Γι' αυτό θεωρώ πως είναι άδικο να κατηγορούμε τα μέσα μεταφοράς και την Κυβέρνηση και το Υπουργείο Μεταφορών για το θέμα των μέσων μεταφοράς.

Κοιτάξτε, να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους. Φυσικά και μεταδίδεται ο ιός μέσα σε λεωφορεία. Εάν υπάρχει πολύ μεγάλος συνωστισμός και αν δεν φορούν οι επιβαίνοντες τη μάσκα τους φυσικά και θα μεταδοθεί, όπως μεταδίδεται παντού όπου υπάρχει συνωστισμός και στα μαγαζιά, και στα κέντρα, και στην εστίαση, και στα καφενεία, και φυσικά στις συγκεντρώσεις, στα συλλαλητήρια, όπως αυτό που έχουμε σήμερα, τώρα, εδώ έξω από τη Βουλή, το νέο συλλαλητήριο! Έχουμε φτάσει στο σημείο εν μέσω πανδημίας και lockdown να έχουμε περισσότερα συλλαλητήρια απ' ό,τι θυμάμαι ποτέ στα τριάντα πέντε χρόνια που είμαι επαγγελματίας δημοσιογράφος. Κάθε μέρα συλλαλητήριο, μα κάθε μέρα!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ: Δεν σας κάνει εντύπωση πόσο καλά τα πάτε;

ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Τώρα θα σας απαντήσω, κύριε Ζαχαριάδη, μη βιάζεστε.

Το θέμα είναι ότι δεδομένων των συνθηκών που επικρατούν σήμερα στη χώρα η Βουλή λειτουργεί. Δεν λειτουργεί όπως θα θέλαμε όλοι μας. Φυσικά θα ήθελα να βλέπω την Αίθουσα της Βουλής γεμάτη. Φυσικά και θα ήθελα να μπορούμε όλοι να είμαστε εδώ. Δεδομένης, όμως, της πανδημίας και χάρη στα νέα τεχνολογικά μέσα η Βουλή λειτουργεί και λειτουργεί εις όφελος της δημοκρατίας.

Ξέρετε, προσωπικά ο κ. Μητσοτάκης, τον οποίο γνωρίζω από τότε που ήταν ακόμη μαθητής, και η συντριπτική πλειοψηφία των στελεχών και των μελών της Νέας Δημοκρατίας θεωρούμε το Κοινοβούλιο και τους θεσμούς πολύ σημαντικούς. Θέλουμε την αναβάθμιση του Κοινοβουλίου. Θέλουμε την ενίσχυση της δημοκρατίας μας. Και γι' αυτό λειτουργεί και λειτουργεί σωστά εν μέσω πανδημίας η Βουλή. Εδώ μέσα υπάρχει δημοκρατία.

Αναρωτιέται πολλές φορές η Αντιπολίτευση αν εκεί έξω υπάρχει δημοκρατία. Ναι, υπάρχει δημοκρατία. Όχι μόνο υπάρχει δημοκρατία, υπάρχει η καλύτερη δημοκρατία που έχει διαμορφώσει ποτέ το ελληνικό κράτος στα διακόσια χρόνια της ύπαρξής του. Ποτέ άλλοτε από τη μεταπολίτευση και μετά δεν είχαμε τόσο ισχυρή και καλή δημοκρατία, με τα προβλήματά της. Φυσικά δε λειτουργούν όλα άψογα. Σε καμμία χώρα του κόσμου δεν λειτουργούν άψογα. Αλλά αυτό, από το να λέτε και να λένε -γιατί αυτό το λέτε, κύριε Γιαννούλη, κύριε Ζαχαριάδη- ότι δεν λειτουργεί η δημοκρατία είναι άλλο.

Η δική μου γνώμη είναι ότι αυτή την περίοδο υπάρχουν σοβαρά προβλήματα τα οποία προκαλούνται και από την πανδημία. Καταλαβαίνω την ψυχολογία του κόσμου. Είμαστε όλοι πάρα πολύ πιεσμένοι και πάρα πολύ προβληματισμένοι γι' αυτή την κατάσταση που έχει διαμορφωθεί. Ελπίζουμε ότι πολύ σύντομα θα είμαστε σε θέση να πούμε ότι ανακουφιστήκαμε, ότι η πανδημία τελείωσε και ότι μπορούμε να γυρίσουμε πάλι στην κανονικότητα χάρη στα εμβόλια και τον άψογο και υποδειγματικό τρόπο που διεξάγεται αυτή η προσπάθεια εμβολιασμού του ελληνικού πληθυσμού. Όμως, άλλο αυτό και άλλο αυτό που γίνεται σήμερα με τα φαινόμενα βίας και τρομοκρατίας που υπάρχουν στη χώρα μας.

Χαίρομαι πάρα πολύ που και οι εκπρόσωποι του ΣΥΡΙΖΑ και ο φίλος μου ο Νεκτάριος Σαντορινιός προηγουμένως αποδοκίμασαν τα γεγονότα που έγιναν χθες στη Νέα Σμύρνη και χαίρομαι που όλοι εξέφρασαν την υποστήριξή τους στους αστυνομικούς οι οποίοι σήμερα δίνουν πολύ μεγάλη μάχη, κάποιοι ακόμη και για την υγεία τους.

Τα φαινόμενα βίας απ' όπου κι αν προέρχονται είναι απαράδεκτα, είναι ντροπή για το δημοκρατικό μας σύστημα. Η Νέα Δημοκρατία και ο Κυριάκος Μητσοτάκης αποκηρύσσουμε τη βία απ' όπου κι αν προέρχεται και γι' αυτό όσον αφορά στο βίντεο που είδαμε προχθές, που ήταν μια κακή στιγμή ενός συγκεκριμένου αστυνομικού, διετάχθη αμέσως ΕΔΕ, ο συγκεκριμένος αστυνομικός τέθηκε σε διαθεσιμότητα και η Κυβέρνηση αποδοκίμασε αυτές τις εικόνες. Όμως, άλλο αυτό και άλλο να φτάνουμε στο άλλο άκρο που είδαμε χθες στη Νέα Σμύρνη.

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

Και οι αστυνομικοί είναι παιδιά του λαού και οι αστυνομικοί είναι εργαζόμενοι τους οποίους πρέπει να σεβόμαστε, όπως πρέπει να τους σεβόμαστε όλους σε μία ελεύθερη χώρα, σε μία δημοκρατία, όπως θέλουμε να είναι η Ελλάδα.

Και δεν θέλω να σας δώσω συμβουλές, κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά η λογική που βλέπω να εμφιλοχωρεί σε κάποιους -δεν λέω ότι ισχύει για όλους-, η λογική ότι με τις πλατείες των αγανακτισμένων και με τα συλλαλητήρια θα ξανάρθουμε στην εξουσία, φοβάμαι ότι είναι λανθασμένη. Το 2011, το 2012 και το 2015 έχουν τελειώσει. Σήμερα είναι μία νέα πραγματικότητα και οι Έλληνες πολίτες θέλουμε ασφάλεια, θέλουμε έννομη τάξη με σεβασμό στον νόμο και τη δημοκρατία, κάτι που η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη και της Νέας Δημοκρατίας θα διαφυλάξουν με κάθε δυνατό τρόπο. Η δημοκρατία είναι ισχυρή και θα γίνει ισχυρότερη και σε αυτό πρέπει να συναινέσουμε όλες οι πτέρυγες της Βουλής.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Λοβέρδο.

Και τώρα πάμε στον ΣΥΡΙΖΑ και πιο συγκεκριμένα στον κ. Μιλτιάδη Χατζηγιαννάκη από την όμορφη Εύβοια.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να σας πω την αλήθεια, εγώ σήμερα θα μπω στον πειρασμό να μην απαντήσω σε οποιονδήποτε από τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας, αν και καταλαβαίνετε ότι κάτι τέτοιο είναι δύσκολο μία μέρα μετά τα άσχημα επεισόδια που έγιναν και με πράγματα που ακούμε και στα οποία δεν μπορούμε να μην απαντήσουμε. Κα-

ταλαβαίνω τους συναδέλφους της παράταξής μου, αλλά και της υπόλοιπης Αντιπολίτευσης να ακούνε πράγματα στα οποία πρέπει να δίνουν απαντήσεις. Εγώ, λοιπόν, σήμερα θα πρωτοτυπήσω και θα μείνω μόνο στο νομοσχέδιο το οποίο συζητούμε σήμερα.

Ωστόσο, θα κάνω μία πολύ μικρή παρατήρηση για κάτι προσωπικό, γιατί άκουσα και τον κ. Παπαδόπουλο και τώρα τον κ. Λοβέρδο. Μάλιστα, ο κ. Παπαδόπουλος έδωσε και συγχαρητήρια για την ΕΔΕ του αστυνομικού. Θυμίζω ότι τον Οκτώβρη στη μεγάλη συγκέντρωση για το αποτέλεσμα της δίκης της Χρυσής Αυγής εγώ ο ίδιος είχα υποστεί επίθεση από αστυνομικό με ρίψη δακρυγόνου που με χτύπησε. Εκλήθην για ΕΔΕ, γιατί και τότε διατάχθηκε ΕΔΕ, αλλά όσο ξέρετε εσείς το αποτέλεσμα της ΕΔΕ -έχω καταθέσει και εγώ και οι δικοί μου άνθρωποι-, άλλο τόσο το ξέρω κι εγώ. Και αυτό το λέω για να βάζουμε τα πράγματα στη σωστή τους διάσταση, κάτι που θα προσπαθήσω να κάνω και σήμερα για το νομοσχέδιο που συζητάμε.

Πραγματικά δεν ήρθα σήμερα εδώ με διάθεση να αντιπολιτευτώ και δεν θα κάνω αντιπολιτευτικές παρατηρήσεις. Θα προσπαθήσω απλά να κάνω κάποιες παρατηρήσεις που θα συμβάλουν στη βελτίωση όλων των σχεδίων που αφορούν, για να σας πω την αλήθεια, στο πρώτο κομμάτι του νομοσχεδίου, τα ΣΒΑΚ. Ως αυτοδιοικητικός και ως άνθρωπος που ασχολείται και σήμερα με την αυτοδιοίκηση, θα επιμείνω μόνο σε αυτό το σκέλος.

Όπως σας είπαν και οι προηγούμενοι και γνωρίζετε και εσείς, ούτως η άλλως ο κ. Μπακογιάννης -και για να μη γίνει καμμία παρανόηση επί της τοποθέτησής μου, θέλω να διευκρινίσω ότι εννοώ φυσικά τον κ. Ευθύμη Μπακογιάννη- αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των δύο νομοθετικών διατάξεων που αφορούν στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Χθες το βράδυ, κατά τύχη, χωρίς να γνωρίζει καν ότι είμαι Βουλευτής και ότι θα συζητήσουμε σήμερα τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, δηλαδή τον νόμο που φέρνετε προς ψήφιση, με πήρε τηλέφωνο μία Ελληνίδα μηχανικός από τη Γερμανία, η οποία εργάζεται σε μία εταιρεία που παρέχει υπηρεσίες ψηφιακής συγκοινωνίας, οι οποίες πλέον στην Ευρώπη και τη Γερμανία είναι υπηρεσίες συνεπιβατισμού και συγκοινωνίες που ανταποκρίνονται στη ζήτηση.

Η Γερμανία και οι υπόλοιπες προηγμένες χώρες εκτελούν ήδη τέτοια μοντέλα έξυπνης ψηφιακής διαχείρισης των συγκοινωνιών. Και πολύ σωστά βάζετε στους άξονες του νομοσχεδίου, αλλά και όλων των παρατηρήσεων που έχω δει ότι τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχουν τρεις άξονες. Ο ένας προφανώς είναι ο περιβαλλοντικός, γιατί πρέπει να στοχεύσουμε στον περιβαλλοντικό παράγοντα. Ο δεύτερος είναι αυτός της κοινωνικής δικαιοσύνης, είναι σαφές αυτό -διότι μπήκα και έψαξα στο svak.gr και έκανα την μελέτη μου- και από τις εργασίες και φυσικά της δίκαιης ανάπτυξης που αυτές μπορούν να φέρουν.

Προσπαθούσε, λοιπόν, η συγκεκριμένη κυρία, η συγκεκριμένη μηχανικός, να με ρωτήσει -επαναλαμβάνω χωρίς να ξέρει την ιδιότητά μου, απλά είχαμε μία τηλεκόνφερανς- πού πρέπει να απευθυνθεί για να δει αν έχουν δυνατότητες εφαρμογής στην Ελλάδα, στους δήμους της Ελλάδας, τα συγκεκριμένα προγράμματα. Το ψάχνει αρκετό καιρό και με πληροφόρησε ότι οι Γερμανοί μέχρι πριν από λίγους μήνες θεωρούσαν χαμένη υπόθεση την Ελλάδα, γιατί πολύ απλά και για να μην κοροϊδευόμαστε μεταξύ μας από τότε που βγήκε το σχέδιο από το Πράσινο Ταμείο για την πραγματοποίηση των εκατόν εξήντα δύο Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ήρθε και το άρθρο 22 και ο τωρινός νόμος.

Κύριε Υφυπουργέ, στη σημερινή συζήτηση του νόμου δεν έχω βασικές ενστάσεις όσον αφορά το πώς αντιμετωπίζετε, πώς φέρνετε το νομοθετικό πλαίσιο και πώς το προσαρμόζουμε.

Όμως, ότι αυτό που με φοβίζει είναι ότι στην πραγματικότητα -κάτι που ξέρει πολύ καλά και ο εισηγητής σας, γιατί είναι μηχανικός, είναι νέος άνθρωπος και αντιλαμβάνεται τι συμβαίνει- αν αύριο ρωτήσουμε τους εκατόν εξήντα δύο δήμους που έχουν φτιάξει ήδη τα ΣΒΑΚ -είτε αυτά έχουν εγκριθεί είτε δεν έχουν εγκριθεί με τη διαδικασία και των δύο νόμων, και του τωρινού και του προηγούμενου- αν μπορούμε να προχωρήσουμε στην υλοποίησή τους, η απάντηση θα είναι «όχι». Και αυτή η ερώτηση είναι πολύ απλή και αφορά στις μελέτες που προβλέπονται, στις μελέτες εφαρμογής, στις συγκοινωνιακές μελέτες, στις μελέτες αστικής αναζωογόνησης και σε όλες αυτές τις μελέτες.

Επίσης, στην περίπτωση που ρωτήσουμε αν θα μπορέσουμε να το κάνουμε μετά την ψήφιση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, η απάντηση, δυστυχώς, θα είναι πάλι «όχι».

Θα υπάρχει το θεσμικό πλαίσιο πώς πρέπει να είναι τα ΣΒΑΚ. Μπορεί στο επόμενο διάστημα -και καλά κάνετε και το φέρνετε αν θέλετε και την άποψή μου το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα για να υποχρεωθούν οι δήμοι και οι φορείς μάλλον, γιατί δεν είναι μόνο οι δήμοι είναι και οι περιφέρειες, είναι και οι υπόλοιποι- να υλοποιήσουν όσοι δεν έχουν κάνει ή να προσαρμόσουν αυτά που έχουν κάνει, αλλά δυστυχώς απουσιάζει ο σχεδιασμός. Και πρέπει να καθίσετε, και να κάτσουμε και εμείς να βοηθήσουμε σε αυτή την κατεύθυνση, να κάνουμε ένα σχεδιασμό με ποιον τρόπο οι δράσεις, τόσο οι μελέτες που συνεπάγονται όλα αυτά τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας όσο κυρίως και τα έργα, πώς θα χρηματοδοτηθούν.

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

Δεν θα μακρηγορήσω, κύριε Πρόεδρε.

Παραδείγματος χάριν, τα Τοπικά Χωρικά, κατά την προσωπική μου άποψη, λανθασμένα τα πήρατε από τους δήμους και δώσατε την αρμοδιότητα κεντρικά στο Υπουργείο, γιατί δεν θα μπορέσει να τα υλοποιήσει εύκολα το Υπουργείο. Είναι αυτονόητο και δεν έχει καμμία σχέση με την επιτελικότητα που λέτε ότι υπηρετεί η Κυβέρνησή σας. Είχε βγει πρόγραμμα, εμείς είχαμε σχεδιάσει ένα πρόγραμμα «ΦΙΛΟΔΗΜΟ», το οποίο θα έφτιαχνε τα Τοπικά Χωρικά.

Δεν πρέπει να φτιαχτεί ένα παρόμοιο πρόγραμμα για όλους τους άξονες που θα βγουν από τις μελέτες αυτές, από τα σχέδια; Γιατί τα ΣΒΑΚ είναι σχέδια, είναι η απεικόνιση της υφιστάμενης κατάστασης και ο σχεδιασμός, το όραμα που θέλει να βάλει ο κάθε φορέας ο δήμος ή η περιφέρεια. Δεν πρέπει να το συζητήσουμε αυτό σοβαρά; Ή θα φτάσουμε πάλι σε τέσσερα, πέντε χρόνια που θα πρέπει να ανανεωθούν τα ΣΒΑΚ και τελικά ούτε ένα έργο δεν θα έχει γίνει και θα είναι πάλι ένα κενό γράμμα και θα συζητάμε πάλι με ποιον τρόπο θα πετύχουμε, θα ακολουθούμε την Ευρώπη πάλι ως ουραγοί;

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Να μεταφερθούμε στην όμορφη Κεφαλονιά στον κ. Παναγή Καππάτο της Νέας Δημοκρατίας.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΠΑΝΑΓΗΣ ΚΑΠΠΑΤΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αποτελεί κοινή παραδοχή το γεγονός πως η βιώσιμη ανάπτυξη ως στόχος δημόσιας πολιτικής αλλά και κατεύθυνση της ίδιας της κοινωνίας των πολιτών μάς απασχολεί όλο και πιο έντονα τα τελευταία χρόνια. Με τις προτεραιότητες της εθνικής, αλλά και ευρωπαϊκής διακυβέρνησης να συμπεριλαμβάνουν πολιτικές φιλικές προς το περιβάλλον καθίσταται προφανής ο λόγος για τον οποίο συζητούμε ένα τόσο σημαντικό ζήτημα σήμερα.

Τι, λοιπόν, κομίζει το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών; Ποιες αναγκαιότητες αντιμετωπίζουμε σήμερα ώστε να εγγυηθούμε αύριο ένα βιώσιμο, απλούστερο και πιο σύγχρονο τρόπο ζωής; Η απάντηση βρίσκεται στο δίπολο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της μικροκινητικότητας, όπως άλλωστε καταμαρτυρά και ο τίτλος τού υπό συζήτηση νομοσχεδίου.

Με το πρώτο μέρος να αφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας η νομοθετική μας παρέμβαση υπηρετεί σειρά κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών προτεραιοτήτων. Με τον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας υιοθετούμε κατευθύνσεις που αφορούν μεταξύ άλλων στις δημόσιες μεταφορές, στα μη μηχανοκίνητα μέσα και τα καινοτόμα ευφυή συστήματα μεταφορών.

Την ίδια στιγμή οι συνεργασίες μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διοίκησης και αυτοδιοίκησης διασφαλίζονται και η συμμετο-

χικότητα των πολιτών κατοχυρώνεται. Αποτελεί άλλωστε κανόνα μιας επιτυχούς δημόσιας πολιτικής οι κατευθύνσεις που νομοθετούνται να λαμβάνουν διευρυμένη αποδοχή από τους πολίτες.

Το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου αφορά στην μικροκινητικότητα στο πλαίσιο της οποίας για πρώτη φορά θεσπίζονται κανόνες κυκλοφορίας για τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτροκίνητα οχήματα. Με την παρέμβαση αυτή συμπληρώνουμε το θεσμικό κενό που έχει επισημανθεί και προβλέπουμε κανόνες οδικής ασφάλειας και προστασίας.

Με το νομοσχέδιο να περιλαμβάνει σειρά αναγκαίων, καινοτόμων και σύγχρονων ρυθμίσεων επιτρέψτε μου να επικεντρωθώ σε μία μόνο διάταξη εκείνη του άρθρου 62.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Ληξούρι και η Παλική μας βίωσε τα τελευταία χρόνια μια έντονη πολλαπλή κρίση ως αποτέλεσμα των σεισμών που έπληξαν τον τόπο μας το 2014. Με το Νομό Κεφαλληνίας να τίθεται σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης τα προβλήματα που κληθήκαμε να αντιμετωπίσουμε ήταν πρωτοφανή.

Πρωτοφανές, όμως, είναι και το γεγονός πως πολλά από αυτά εξακολουθούν να μας απασχολούν. Η νομοθετική επομένως ρύθμιση που ψηφίζουμε σήμερα απαντά σε αυτά τα προβλήματα. Με το άρθρο 62 για την ανακατασκευή των εργατικών κατοικιών του Δήμου Ληξουρίου ανοίγει επιτέλους ο δρόμος, ώστε οι συμπολίτες μας που επλήγησαν να δικαιωθούν, μία δικαίωση που έρχεται αρκετά χρόνια μετά τον καταστρεπτικό σεισμό, αλλά και την καταστροφική αδιαφορία της περιόδου 2015 - 2019. Αυτή την αδιαφορία πλήρωσαν οι πολίτες της Παλικής για τους οποίους παρεμβαίνουμε σήμερα ψηφίζοντας την εν λόγω ρύθμιση, μια ρύθμιση που αποτελεί προϋπόθεση για την ανακατασκευή των εργατικών κατοικιών και έρχεται σε συνέχεια αποφάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τη διαδικασία σύνταξης μελέτης και δημοπράτησης του έργου.

Νιώθω επομένως την υποχρέωση να ευχαριστήσω τον αρμόδιο Υφυπουργό, κ. Κεφαλογιάννη, τους συνεργάτες του, καθώς επίσης και τους υπηρεσιακούς παράγοντες εκείνους που ενεπλάκησαν στη διαδικασία.

Αξίζει δε να σημειωθεί με την ευκαιρία η ταχύτητα με την οποία δράσαμε στην περίπτωση του κυκλώνα «Ιανού» και την πορεία των αποζημιώσεων. Τούτη την ώρα έχουμε νωπή στη μνήμη μας την ολιγωρία και τις δραματικές καθυστερήσεις στην αποζημίωση των σεισμοπλήκτων από τους υπευθύνους της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ.

Στην περίπτωση αντιστρόφως του «Ιανού» τα αντανακλαστικά και η επιτάχυνση των γραφειοκρατικών διαδικασιών απάντησαν στις εκκλήσεις μας για αποτελεσματικότητα με απόφαση την επόμενη μέρα του ίδιου του Πρωθυπουργού. Είναι μια επιτυχία που πιστώνεται στην παρούσα Κυβέρνηση και την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η ρύθμιση που ψηφίζουμε επιτρέπει πλέον την επιτάχυνση των διαδικασιών επισκευής των κατοικιών του Δήμου Ληξουρίου.

Σας καλώ, κύριε Υπουργέ, να επιβεβαιώσουμε από κοινού ξανά την ετοιμότητά μας στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που ανακύπτουν μέχρι την ανοικοδόμηση. Οι πολίτες της Κεφαλλονιάς και της Ιθάκης βλέπουν, κρίνουν και αντιλαμβάνονται την ποιοτική μας διαφορά.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Καππάτο.

Τον λόγο έχει ο κ. Αναστάσιος Χατζηβασιλείου από την Νέα Δημοκρατία από τις Σέρρες.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου και εμένα ένα σύντομο σχόλιο για την επικαιρότητα. Πρώτα από όλα η βία είναι εντελώς απαράδεκτη. Τα γεγονότα που είδαμε την περασμένη Κυριακή ήταν αποτρόπαια, γι' αυτό και ο αστυνομικός τέθηκε σε διαθεσιμότητα και η Κυβέρνηση ζήτησε τη διερεύνηση της όλης υπόθεσης. Άλλο τόσο αποτρόπαια και ίσως και περισσότερο ήταν και τα χθεσινά γεγονότα στη Νέα Σμύρνη. Κινδύνευσε η ζωή ενός νέου αστυνομικού που έκανε απλώς τη δουλειά του. Τραυματίστηκαν άνθρωποι και καταστράφηκαν περιουσίες.

Ο Πρωθυπουργός κάλεσε από χθες τον κύριο Τσίπρα να αναλάβει τις ευθύνες του και να μην υποδαυλίζει την ένταση και την καταστρατήγηση των μέτρων κατά της πανδημίας, ιδιαίτερα τώρα που έχουμε μια δύσκολη φάση υγειονομικά.

Όλοι μας ζήσαμε την πάνω και την κάτω πλατεία και όλοι μας ξέρουμε τι συνέπειες είχε αυτό για τη δημοκρατία μας. Ας μην επιτρέψουμε, λοιπόν, να ξανασυμβεί κάτι ανάλογο. Η κοινωνία είναι ταλαιπωρημένη από την πανδημία και τις οικονομικές της επιπτώσεις. Καλούμε όλες τις δυνάμεις να σταθούν στο ύψος των περιστάσεων και να μην τροφοδοτούν ακραίες συμπεριφορές.

Προχωράω στο νομοσχέδιο τώρα. Κύριοι Υπουργοί, «κυβερνάν εστί προβλέπειν», δηλαδή σημαίνει να προνοείς για όσα θα έρθουν. Γι' αυτό σήμερα είμαι ιδιαίτερα χαρούμενος που συζητάμε ένα καινοτόμο και πρωτοποριακό νομοσχέδιο που δίνει λύσεις σε προβλήματα του παρόντος και δημιουργεί προοπτική για το μέλλον. Είναι ένα νομοσχέδιο με πολλαπλούς στόχους την καλύτερη ποιότητα ζωής των πολιτών, την καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος, την εξοικονόμηση πόρων και τη δημιουργία ενός πλαισίου για ανάπτυξη και αξιοποίηση του ικανότατου επιστημονικού δυναμικού της χώρας. Ναι, θέλουμε οι νέοι να μείνουν εδώ, να δημιουργήσουν νέα επιστημονική γνώση στην πατρίδα μας.

Το παρόν νομοσχέδιο έρχεται σε συνέχεια του χωροταξικού νόμου, που βελτιώνει τους όρους δόμησης στα χωριά και τις πόλεις μας. Σήμερα, λοιπόν, η Κυβέρνηση βελτιώνει και τους όρους κίνησης, κοιτάζοντας πάντα στο μέλλον.

Σκοπός είναι να δημιουργήσουμε ένα καλύτερο αστικό περιβάλλον, με λιγότερους ρύπους, λιγότερη ηχορύπανση, περισσότερους χώρους για τους πεζούς, διευκολύνσεις για τα άτομα με αναπηρία, καλύτερα οργανωμένες συγκοινωνίες και εξελιγμένα μέσα μεταφοράς.

Και όλα αυτά δεν γίνονται αποσπασματικά, αλλά αντίθετα εντάσσονται σε έναν ευρύτερο σχεδιασμό. Η τεχνολογία προσφέρει μοναδικές δυνατότητες, που σήμερα τις αξιοποιούμε όσο το δυνατόν περισσότερο, για να πετύχουμε καλύτερη διαβίωση και μεγαλύτερη, βέβαια, προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

Σε συνδυασμό με τον νόμο για την ηλεκτροκίνηση, το σημερινό νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αποδεικνύει ένα πράγμα, ότι η Κυβέρνηση διαθέτει ολοκληρωμένο και συνεκτικό σχέδιο για τη βελτίωση της καθημερινότητας των πολιτών και το εφαρμόζει απαρέγκλιτα, χωρίς καθυστερήσεις.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, που φέρνει το νομοσχέδιο αυτό, θα επιτρέψουν σε κάθε δήμο να προβλέψει, να σχεδιάσει και να υλοποιήσει το δικό του ξεχωριστό πρόγραμμα. Και αυτό δείχνει τη σημασία που δίνει η Κυβέρνηση στη συνεργασία με τις τοπικές αρχές και κυρίως, με τις τοπικές κοινωνίες.

Έτσι, λοιπόν, στην πράξη, ο κάθε δήμος θα κάνει έναν συνολικό σχεδιασμό για την κίνηση πεζών και οχημάτων, θα οριοθετεί τις θέσεις στάθμευσης, τις λωρίδες ήπιας κυκλοφορίας, την τροφοδοσία των καταστημάτων και την εξυπηρέτηση με λεωφορεία, με στόχο τη συνολική βελτίωση της κινητικότητας και την προώθηση βεβαίως της απαραίτητης πια ηλεκτροκίνησης.

Πλέον, η κεντρική διοίκηση απαντά στο πάγιο αίτημα των δήμων για στήριξη στον τομέα των συγκοινωνιακών ρυθμίσεων. Οι ενιαίοι κανόνες και οι συγκεκριμένες απαιτήσεις που τίθενται στην κατάρτιση αυτών των σχεδίων γίνονται, βέβαια, με τα υψηλότερα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Έτσι, λοιπόν, η αστική κινητικότητα εισέρχεται πια στον 21ο αιώνα και η Κυβέρνηση δίνει το ξεκάθαρο στίγμα ότι η χώρα δεν μένει θεατής στις εξελίξεις. Στην πράξη, η διαρκής αύξηση των διακινούμενων αγαθών επιβάλλει βεβαίως την εφαρμογή σχεδίων κινητικότητας, για να μη ζούμε πια σε αστικά κέντρα με μποτιλιαρίσματα, μόλυνση και ηχορύπανση.

Ένα από τα πολλά θέματα που, ευτυχώς, ρυθμίζεται είναι και αυτό των διαμετακομιστικών κέντρων, ώστε να μην επιβαρύνεται υπέρμετρα μια πόλη από τις μεταφορές προϊόντων. Και αυτό απασχολεί πολλές πόλεις στην περιφέρεια, όπως και τη δική μου, τις Σέρρες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να σταθώ σε δύο σημαν-

τικές ρυθμίσεις που ανοίγουν τον δρόμο για το μέλλον. Το πρώτο αφορά τη μικροκινητικότητα. Τα ηλεκτροκίνητα πατίνια και ποδήλατα και τα αντίστοιχα μέσα μεταφοράς μικρών ταχυτήτων έχουν μπει πια για τα καλά στη ζωή μας. Ναι, το νομικό πλαίσιο δεν τα είχε προβλέψει και συχνά βρεθήκαμε στο παρελθόν αντιμέτωποι με δυσάρεστες καταστάσεις, όμως σήμερα η Κυβέρνηση έρχεται και καλύπτει σιγά σιγά ένα μεγάλο και σημαντικό κενό.

Οι πόλεις μας δεν έχουν σχεδιαστεί για Cadillac ούτε και διαθέτουν λεωφόρους των πέντε λωρίδων. Έτσι, λοιπόν, αυτά τα μικρά τροχοφόρα, τα λεγόμενα ελαφρά προσωπικά ηλεκτροκίνητα οχήματα, είναι το μέλλον της κίνησης για τα στενά των πόλεων και τα ιστορικά κέντρα τους. Τώρα, λοιπόν, διαμορφώνεται σταδιακά ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για ασφαλή χρήση και εμείς ας τους δώσουμε μια ευκαιρία.

Το δεύτερο θέμα είναι η αυτόνομη οδήγηση. Με το παρόν νομοσχέδιο εισάγονται καινοτόμες διατάξεις για την αυτόνομη οδήγηση αστικών λεωφορείων. Για πολλούς, βέβαια, τέτοιες ρυθμίσεις ίσως ακούγονται ως σενάρια επιστημονικής φαντασίας, όμως είναι πια η πραγματικότητα.

Έχουμε όλοι ακούσει για την εξαιρετική ερευνητική δουλειά που έχει γίνει, για παράδειγμα, στην πόλη των Τρικάλων. Ακόμα και η Tesla, που πρωτοπορεί στο δικό της πεδίο, έχει ήδη ξεκινήσει μια σημαντική ερευνητική συνεργασία στη χώρα μας, πράγμα που αποτελεί μεγάλη ευκαιρία ανάπτυξης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση στέλνει σήμερα ένα ισχυρότατο μήνυμα στη διεθνή κοινότητα και τους επενδυτές, ότι η Ελλάδα είναι έτοιμη να δεχθεί και να προωθήσει την εφαρμογή πρωτοποριακής τεχνολογίας. Στέλνουμε το μήνυμα ότι δεν είμαστε ουραγοί, αλλά αντιθέτως διεκδικούμε να γίνουμε πρωτοπόροι.

Ως νέος άνθρωπος, αλλά και ως νέος Βουλευτής, χαίρομαι ιδιαίτερα που η Κυβέρνηση, παρά τις αντίξοες συνθήκες που επικρατούν, παραμένει σταθερή και προσηλωμένη στον σχεδιασμό της, χαράζει νέους δρόμους που οδηγούν στο μέλλον, όταν κάποιοι δυστυχώς παραμένουν κολλημένοι στο παρελθόν.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Χατζηβασιλείου.

Συνεχίζουμε με τον κ. Κωνσταντίνο Ζαχαριάδη από τον Β1' Βόρειο Τομέα Αθηνών του ΣΥΡΙΖΑ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ: Είναι πραγματικά απίστευτο το γεγονός ότι η Κυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη κατάφερε να μετατρέψει φιλήσυχες και φιλειρηνικές γειτονιές, που για δεκαετίες αποτελούσαν χώρο ήπιας αναψυχής για παιδάκια, για νέους ανθρώπους, για εργαζόμενες και εργαζόμενους, για συνταξιούχους, σε πεδίο μάχης, πεδίο μάχης όπου τίθεται σε κίνδυνο η σωματική ακεραιότητα, ακόμα και η ζωή αμέριμνων περιπατητών, αλλά και αστυνομικών. Και θέλω από αυτό το Βήμα να ευχηθώ περαστικά και ταχεία ανάρρωση στον αστυνομικό που τραυματίστηκε χθες.

Θέλω να είμαι απολύτως καθαρός, όπως ήμασταν πάντα καθαροί στον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία. Η βία δεν αντιμετωπίζεται με βία. Η βία γεννά και αναπαράγει βία, δημιουργεί έναν φαύλο κύκλο βίας, που πάντα ευνοεί τον πιο ισχυρό, που μπορεί να ασκεί κάθε μορφή βίας.

Η βία μαθαίνει την κοινωνία να ζει στον φόβο και την ένταση, διαπαιδαγωγεί τους πάντες, διαπαιδαγωγεί και αυτούς που την ασκούν και αυτούς που την υφίστανται και βεβαίως, διαπαιδαγωγεί αυτούς που τη νομιμοποιούν και αυτούς που την ανέχονται.

Η όξυνση, λοιπόν, που μεθοδικά οργανώνεται από την Κυβέρνηση, υπονομεύει την κοινωνική ειρήνη, την ομαλότητα, την ασφάλεια και την ισορροπία, που τόσο πολύ έχουμε ανάγκη μεσούσης της υγειονομικής και οικονομικής κρίσης.

Ισχυρίζομαι, λοιπόν και ισχυριζόμαστε ότι είναι στρατηγική της Κυβέρνησης η όξυνση, η βία, η καταστολή, ο διχασμός και η διαίρεση. Είναι επιλογή της, γιατί δεν ζήτησε ποτέ και δεν συζήτησε το πόρισμα της επιτροπής Αλιβιζάτου, ενώ έχει κατατεθεί από τον Μάιο του 2020 και έχουμε Μάρτη του 2021.

Είναι επιλογή της, γιατί στοχοποιεί τους ειρηνικούς μαζικούς δημοκρατικούς αγώνες και τους τσουβαλιάζει με συμπεριφορές βίας απολύτως κατακριτέες. Είναι επιλογή της, γιατί δηλητηριάζει τον δημόσιο λόγο με ύβρεις και συκοφαντίες. Είναι επιλογή της, διότι εξέδωσε non-paper που στοχοποιούσε δαρμένο πολίτη για τα πολιτικά του φρονήματα και παρανόμως δημοσίευσε το όνομά του. Είναι επιλογή της, γιατί είναι στο DNA της. Διότι αυτή ήταν πάντα η παράταξή σας, η Δεξιά: Βία, ψέματα, συκοφαντίες, υποκρισία και διαφθορά.

Και μια και μιλάω για διαφθορά, ο κ. Βορίδης έδωσε απευθείας ανάθεση 3 εκατομμυρίων ευρώ την καμπάνια ενημέρωσης των Ελλήνων του εξωτερικού σε εταιρεία με την οποία συνεργαζόταν η Νέα Δημοκρατία προεκλογικά για να της κάνει καμπάνια; Θυμάμαι ότι σε αυτά εδώ τα έδρανα, από αυτό εκεί το Βήμα, ο κ. Θεοδωρικάκος, ο προκάτοχός του -και από ό,τι μας είπε ο κ. Βορίδης και ο κ. Γεραπετρίτης, αυτή η Κυβέρνηση έχει συνέχεια- είχε δεσμευτεί ότι δεν θα φέρει λίστα Πέτσα στην ενημέρωση των Ελλήνων του εξωτερικού.

Εμείς, λοιπόν, καταγγέλλουμε αυτή την πρακτική. Σας ζητάμε να την πάρετε πίσω και σας λέμε ότι με τους αποδήμους δεν πρέπει και δεν μπορεί κανένας να παίζει μικροκομματικά και μικροπολιτικά παιγνίδια, κυρίως δεν μπορεί να χρησιμοποιεί τα χρήματα του ελληνικού λαού για να κάνει καμπάνιες και να χρηματοδοτεί εταιρείες που χρησιμοποιούσε το κόμμα του προεκλογικά. Διότι ο κόσμος δεν μπορεί να ξεχάσει ποιοι είστε, από πού προέρχεστε και τι κάνετε.

Θέλω να δηλώσω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, ως δύναμη δημοκρατικής σταθερότητας, ως δύναμη κοινωνικής συνοχής, ως δύναμη ειρήνης και ομαλότητας, θα είναι παρών και πάντα στην πλευρά της λύσης των προβλημάτων.

Έχετε όλοι την απορία γιατί ο κόσμος βγαίνει στον δρόμο και αν αυτά οργανώνονται από τον ΣΥΡΙΖΑ και αν αυτά τα υποκινεί ο Τσίπρας κ.λπ.. Κατ' αρχάς, δεν έχετε παράδοση στους κοινωνικούς αγώνες, αλλά θέλω να σας ενημερώσω -γιατί και κάποιοι από εσάς τα προηγούμενα χρόνια κατέβηκαν σε πορείες και σε διαμαρτυρίες- ότι έτσι λειτουργεί η δημοκρατία στη Δύση.

Πώς να το κάνουμε; Υπάρχει και αυτό το σκέλος της λειτουργίας στη Δύση και τον κοινοβουλευτισμό. Υπάρχει η κοινωνική διαμαρτυρία. Έτσι άλλαξε το αποτέλεσμα στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής με το μεγάλο κίνημα «Black Lives Matter». Πώς να το κάνουμε, δηλαδή;

Μπορεί κανένας να κατηγορήσει αυτούς οι οποίοι διαμαρτυρήθηκαν εκεί πέρα ότι το έκαναν επίτηδες για να αρρωστήσει ο ένας τον άλλο ή για να αρρωστήσει τον διπλανό του; Όταν κάποιος βγαίνει και διαμαρτύρεται, δεν βγαίνει ούτε για να κολλήσει κορωνοϊό ούτε για να κολλήσει τον διπλανό του.

Σκεφτείτε το. Μπορεί να διαφωνείτε, πολλές φορές και εγώ και σήμερα και τα προηγούμενα χρόνια είχα διαφωνίες. Όμως, προσπαθήστε να συνειδητοποιήσετε γιατί ένας κόσμος διαμαρτύρεται. Σκεφτείτε πώς λειτουργούν οι δημοκρατίες. Ακούστε τον κόσμο. Δεν μπορείτε να πιάσετε κανένα μήνυμα, ζείτε μακριά από τα θέματα τα οποία έχει η μεγάλη κοινωνική πλειοψηφία.

Ως προς το νομοσχέδιο, δεν έχετε αλλάξει ουσιαστικά τίποτα στην κυκλοφορία στους δρόμους. Επαναφέρετε τμήμα από παλιούς νόμους. Φέρνετε όλο αυτό μαζί ως κάτι νέο, υποτίθεται για να επιταχύνετε την κατάρτιση και την έγκριση των ΣΒΑΚ.

Αυτό δεν το βλέπουμε και αυτό που σας ενδιαφέρει τελικά -και είναι το αποτέλεσμα- είναι η αφαίρεση αρμοδιοτήτων από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τις οποίες μεταφέρετε αποκλειστικά στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών. Και εδώ πέρα έχουμε, λοιπόν, υποβάθμιση των ΟΤΑ.

Το χειρότερο είναι ότι διατηρείτε τους γνωστούς χρόνους έγκρισης των σχεδίων δράσης -δύο μήνες- και παράλληλα, αφαιρείτε το δικαίωμα έγκρισης και γνώμης από το αρμόδιο Υπουργείο, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, που είναι εντέλει και ο χρηματοδότης της εκπόνησης των ΣΒΑΚ μέσω του Πράσινου Ταμείου. Άρα, λοιπόν, δεν υπάρχει κανένας έλεγχος και από πουθενά.

Ο δε στόχος της προστασίας του περιβάλλοντος πάει «περίπατο». Στο μέρος του νομοσχεδίου για τα ΣΒΑΚ αναφέρεται μόνο μια φορά η λέξη «ποδήλατο». Δεν γίνεται καμμία αναφορά

στο περπάτημα. Αναφέρεστε στην πεζή μετακίνηση σε εισαγωγικά. Αυτό τι σημαίνει; Φυσικά, εννέα φορές αναφέρεστε στην οδική ασφάλεια, για την οποία το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει ήδη δράσεις.

Δεν φέρνετε τίποτα καινούργιο στον οδικό χάρτη των πόλεων. Δεν αναφέρεστε στους στόχους σε σχέση με τη μείωση της ρύπανσης και του θορύβου. Μεταφέρετε την ευθύνη της εκπόνησης σχεδίων στις περιφέρειες. Έτσι, κατακερματίζετε το έργο και τις αρμοδιότητες των δήμων.

Κάτι ακόμα και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε. Σε περίοδο πανδημίας το νομοσχέδιό σας αγνοεί πλήρως τις νέες κοινοτικές οδηγίες για τις πολιτικές μετακινήσεων που σχεδιάζονται για αποφυγή των υγειονομικών κινδύνων. Και εδώ η παράλειψη μάλλον θα είναι τυχαία.

Μάλλον, δεν σας συμφέρει να θέσετε εντός του νομοσχεδίου τις νέες κατευθύνσεις για τις αστικές συγκοινωνίες εν μέσω της πανδημίας. Τους ανθρώπους που στοιβάζονται κάθε μέρα στα μέσα μαζικής μεταφοράς για να πάνε στις δουλειές τους δεν τους έχετε δει. Βεβαίως! Διότι το πρωί, όταν γεμίζει η αποβάθρα στον συρμό του μετρό, αυτό είναι μια πορεία. Την πορεία που είναι σε εξωτερικό χώρο τη βλέπετε. Αυτούς που μπαίνουν μέσα στο μετρό δεν τους βλέπετε. Και έρχεται εδώ πέρα ο κ. Μητσοτάκης και μας λέει ότι «δεν κολλάει».

Άρα, λοιπόν, εμείς κάνουμε αυτή την κριτική. Υπερψηφίζουμε κάποια άρθρα και είμαστε εδώ -και από τον τομέα εσωτερικών και από τον τομέα υποδομών- για να συνεργαστούμε και να προτείνουμε λύσεις.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Ζαχαριάδη.

Τον λόγο έχει ο Καρδιτσιώτης κ. Γεώργιος Κωτσός από τη Νέα Δημοκρατία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, άκουσα τον προηγούμενο συνάδελφο στην αρχή να καταδικάζει τη βία από όπου και αν προέρχεται. Κατανάλωσε, όμως, το 60%-70% του χρόνου του με έναν άκρως διχαστικό λόγο και με οξείες εκφράσεις. Προσπάθησε να προσεταιριστεί το σύνολο των κοινωνικών αγώνων, της κοινωνικής διαμαρτυρίας.

Εγώ θα ήθελα να τον ρωτήσω εάν έχουν να κάνουν με κοινωνική διαμαρτυρία αυτά τα μπουκαλάκια που είναι γεμάτα με συγκεκριμένο υγρό και που συμμετείχαν στη συγκεκριμένη διαδήλωση προχθές. Και τα καταθέτω.

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

Έχουν να κάνουν αυτά, συνάδελφοι, με κοινωνική διαμαρτυρία, με αυθόρμητη συγκέντρωση; Εν πάση περιπτώσει, είναι αυτή η περίοδος κατάλληλη για να κάνουμε τέτοιου είδους διαδικασίες; Βεβαίως και είναι δημοκρατικό δικαίωμα του κάθε πολίτη να διαμαρτυρηθεί, όπως δικαίωμα είναι και η εργασία. Όμως, κάτω από τις ιδιαίτερα λεπτές συνθήκες που βιώνουμε το τελευταίο διάστημα, πρέπει όλοι μας να είμαστε προσεκτικοί.

Αν μη τι άλλο, δεν φτάνει μόνο λεκτικά να λέμε ότι καταδικάζουμε τη βία από όπου και αν προέρχεται, ενώ την ίδια στιγμή, όταν χρησιμοποιούμε τον δημόσιο λόγο, να προσφεύγουμε σε οξείες, έντονα αντιπαραθετικές εκφράσεις, που πυροδοτούν αυτού του είδους τις διαδικασίες.

Ναι, αν μη τι άλλο, ακούω με ενδιαφέρον τη συμπαράστασή σας στον αστυνομικό ο οποίος υπέστη τα τραύματα. Όμως, σε γενικές γραμμές, μέχρι τώρα έχετε αποδείξει ότι απέναντι στους αστυνομικούς έχετε μια δυσανεξία, λες και αυτοί δεν είναι σκληρά εργαζόμενοι, λες και δεν είναι παιδιά λαϊκών τάξεων, που προσπαθούν μέσα από τη συγκεκριμένη επαγγελματική τους δραστηριότητα να σταθούν στην κοινωνία, λες και δεν πρέπει να έχουν την αμέριστη στήριξη όλων μας. Βεβαίως, θα πρέπει να σταθούμε και απέναντι σε εκείνους που τους ασκείται υπέρμετρη βία αδικαιολόγητα.

Εκτιμώ ότι, αν μη τι άλλο, εκείνο που προέχει αυτή την περίοδο είναι όλες οι πολιτικές δυνάμεις, μέσα από τη συνέπεια, μέσα από έναν ήπιο λόγο, να συμβάλουμε στο να εκτονωθεί όλη αυτή η δυσαρέσκεια και η πίεση που υπάρχει στον ελληνικό λαό ένεκα της πανδημίας και ένεκα του lockdown, που πραγματικά λειτουργεί επιβαρυντικά πάνω στην ψυχολογία των συνανθρώπων μας.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο.

Τα τελευταία εξήντα χρόνια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αλήθεια ότι σημειώθηκε μια δραματική αύξηση του πληθυσμού των πόλεων. Σε αντίθεση με τη δεκαετία του 1950, όπου μόλις το 30% του πληθυσμού κατοικούσε σε πόλεις, σήμερα αυτό το ποσοστό ανέρχεται σε 55%. Σύμφωνα δε με τα στοιχεία του ΟΗΕ, το 2050 αυτό θα εκτιναχθεί στο 68%, ενώ όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, αυτό θα φτάσει στο 82%.

Άρα έχουμε μια μεγάλη διαφοροποίηση αναφορικά με το πού θα κατοικούν οι πολίτες από τούδε και στο εξής. Έχουμε μια πολύ μεγάλη υπερσυγκέντρωση των πολιτών στα αστικά κέντρα. Μάλιστα, βελτιώνοντας και το βιοτικό επίπεδο των συμπολιτών μας, είναι όλο και περισσότεροι εκείνοι οι συμπολίτες που χρησιμοποιούν οχήματα, προκειμένου να κάνουν τις μετακινήσεις τους.

Όλα αυτά, λοιπόν, θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν σοβαρά, προκειμένου να γίνει σοβαρός σχεδιασμός αναφορικά με τις πόλεις που θα ζούμε και που θέλουμε να ζούμε από τούδε και στο εξής.

Γι' αυτό, μια από τις μεγαλύτερες περιβαλλοντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει πλέον η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η κινητικότητα. Η βιώσιμη κινητικότητα, λοιπόν, αφορά την καθημερινή μετακίνηση, από το να πάμε στον φίλο, να πάμε στην οικογένειά μας, να πάμε στη δουλειά μας, να πάμε στη διασκέδαση, στον τουρισμό, έως και την εύρυθμη λειτουργία των εγχώριων και των διεθνών εφοδιαστικών αλυσίδων. Η κινητικότητα είναι ένας καταλύτης της οικονομικής και κοινωνικής ζωής μας.

Το παρόν σχέδιο νόμου, λοιπόν, είναι μια σοβαρή προσπάθεια που κάνει η Κυβέρνησή μας, σε συνεργασία πάντα με την τοπική αυτοδιοίκηση -γιατί αυτός θα είναι ο φορέας υλοποίησης όλων αυτών των δράσεων- προκειμένου να ενισχύσουμε τη βιώσιμη κινητικότητα στα αστικά κέντρα, που συγκεντρώνουν όλο και μεγαλύτερο πληθυσμό, προς όφελος του περιβάλλοντος, της ασφάλειας, αλλά και της υγείας των πολιτών.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελούν βασικά εργαλεία για την παροχή κατάλληλων και ασφαλών λύσεων κινητικότητας για όλους τους πολίτες, λαμβάνοντας υπ' όψιν μάλιστα και τις ιδιαίτερες ανάγκες που έχουν οι ευάλωτες ομάδες, όπως είναι τα άτομα με ειδικές ανάγκες, οι μητέρες κ.λπ..

Αυτές, λοιπόν, τις απαντήσεις έρχεται να δώσει το παρόν σχέδιο νόμου, προσεγγίζοντας το μέλλον και σχεδιάζοντας την κινητικότητα στις πόλεις, έχοντας υπ' όψιν του τις ανάγκες της σύγχρονης κοινωνίας.

Γι' αυτόν τον λόγο, πλέον ο τοπικός σχεδιασμός των πόλεων και η αστική κινητικότητα δεν είναι μόνο θέμα που αφορά την κεντρική διοίκηση του κράτους ή την τοπική αυτοδιοίκηση, αλλά αφορά το σύνολο της κοινωνίας των πολιτών. Και επιβάλλεται αυτός ο σχεδιασμός να γίνει σε συνομιλία, σε συνδιαλλαγή, με το σύνολο των πολιτών, αλλά και με εκείνους που εκφράζουν τους πολίτες.

Ξέρετε, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, η πόλη είναι αυτή που γέννησε τον πολίτη, που γέννησε την πολιτική, που γέννησε τον πολιτισμό.

Έτσι, λοιπόν, σε μια σύγχρονη πολιτισμένη κοινωνία η πολιτική επιβάλλεται, αν μη τι άλλο, να χαράξει δράσεις, ούτως ώστε η πόλη να είναι φιλική, να είναι ασφαλής, να είναι θετική απέναντι στον πολίτη και να βοηθάει τον πολίτη να βιώσει τις καλύτερες δυνατές συνθήκες μέσα σε ένα μεγάλο αστικό περιβάλλον.

Εδώ θα ήθελα να σας πω ότι στόχος μας είναι να πρωτοπορήσουμε και σε επίπεδο διεθνές, αλλά και ευρωπαϊκό και το έχουμε καταφέρει. Θα σας θυμίσω αυτό που έγινε στα Τρίκαλα με το λεωφορείο χωρίς οδηγό. Πραγματικά, ήταν ένα καινοτόμο σχέδιο, μια καινοτόμα δράση. Στην πόλη μου, την Καρδίτσα, έχουμε ένα εξαιρετικά μεγάλο, πυκνό δίκτυο ποδηλατοδρόμων και έχει αναπτυχθεί αυτό το φιλικό προς το περιβάλλον, αλλά και προς τον πολίτη μέσο.

Βεβαίως, άκουσα και συνάδελφο πιο πριν να λέει ότι αυτού του είδους οι δράσεις πολλές φορές εγείρουν και κοινωνικές αντιδράσεις. Διότι, όταν υπάρχει κεκτημένη ταχύτητα της χρήσης του αυτοκινήτου και περιορίζεις τη χρήση του αυτοκινήτου, που είναι θεμιτό -γιατί πρέπει να δώσουμε στον πολίτη πλέον περισσότερο χώρο, στον δημότη, στον πεζό, στον άνθρωπο που κινείται με τα πόδια του- εκεί υπάρχει η αντίδραση και η δύναμη της αδράνειας.

Θεωρώ, όμως, ότι μέσα από την πειθώ, μέσα από συγκεκριμένο σχεδιασμό και πάντα σε συνομιλία και σε διάλογο με την τοπική κοινωνία και με τους κοινωνικούς εταίρους, μπορούμε αυτά τα ζητήματα να τα ξεπεράσουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Εδώ θα ήθελα να επισημάνω το εξής, κύριε Υπουργέ. Επειδή τα ΣΒΑΚ αναφέρονται σε πόλεις άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων, για να περιορίσουμε την αστυφιλία -που, από ό,τι φαίνεται, θα επιδεινώνεται από τούδε και στο εξής- είναι σημαντικό να δημιουργήσουμε περιφερειακά κέντρα, μικρές πόλεις, μικρά κέντρα ανάσχεσης της αστυφιλίας, ενισχύοντας και εκεί αντίστοιχες δράσεις. Εννοώ τις πρωτεύουσες των δήμων, που μπορεί να μην έχουν πληθυσμό τριάντα χιλιάδων κατοίκων -να έχουν πέντε, να έχουν δέκα χιλιάδες κατοίκους- όμως, είναι περιφερειακά κέντρα που πραγματικά, μπορούν να κρατήσουν τον πληθυσμό, εφόσον διαθέτουν ένα ικανοποιητικό επίπεδο ποιότητας ζωής προς τους δημότες που παραμένουν εκεί.

Άρα θεωρώ ότι είναι σημαντικό να προχωρήσουμε και προς εκείνη την κατεύθυνση, δίνοντας τη δυνατότητα και σε μικρά αστικά κέντρα τύπου Γ' προκειμένου να αξιοποιήσουν αυτού του είδους τα χρηματοδοτικά εργαλεία, να αναπτύξουν χώρους πρασίνου, να αναπτύξουν ποδηλατοδρόμους, να αναπτύξουν χώρους όπου πραγματικά ο πολίτης θα νιώθει ότι ζει άνετα και ποιοτικά.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να επισημάνω ότι η ελληνική κοινωνία είναι έτοιμη να κάνει το μεγάλο άλμα των αλλαγών της συμπεριφοράς στη μετακίνηση, επειδή εμπιστεύεται την Κυβέρνησή μας και θέλει να διαμορφώσει έναν σύγχρονο πολιτισμό που της αξίζει, ένα σύγχρονο αστικό περιβάλλον στο οποίο θα θέλει να ζει.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Να είστε καλά.

Πριν δώσω τον λόγο στον Εβρίτη κ. Δημοσχάκη, θέλω να σας ανακοινώσω ότι ο Βουλευτής Θεσπρωτίας της Νέας Δημοκρατίας κ. Βασίλειος Γιόγιακας ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό από τις 13 έως τις 15 Μαρτίου.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια. Με το καλό να πάει και κυρίως, να επιστρέψει!

Τον λόγο έχει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Αναστάσιος Δημοσχάκης και μετά θα κλείσουμε τον κύκλο των ομιλητών με φυσική παρουσία με την κ. Νοτοπούλου.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελληνική Αστυνομία βρίσκεται διαχρονικά και αταλάντευτα στην υπηρεσία της πολιτείας και της κοινωνίας. Σε μια δημοκρατική κοινωνία, η απρόκλητη άσκηση βίας είναι καταδικαστέα από όπου και αν προέρχεται. Σε παρεκκλίνουσα συμπεριφορά το Σώμα με τις δομές του επιβάλλει την εφαρμογή των ποινικών και πειθαρχικών κανόνων του κράτους.

Είμαστε, όμως, όλοι και όλες οι πλευρές του Κοινοβουλίου έτοιμοι να καταδικάσουμε ουσιαστικά με ρυθμίσεις τη βία και κατά των αστυνομικών; Εδώ και δεκαετίες, οι νομοφύλακες στην Ελλάδα έχουμε καταστεί οι πλέον βολικοί στόχοι, στόχοι εύκολοι για όσους επιδίδονται στο σκληρό έγκλημα, στην τρομοκρατία, στην επαναστατική γυμναστική στις πλατείες και από την Κυριακή, στοχευμένα και στις γειτονιές.

Το Σώμα αυτό είναι πολύπαθο σε σχέση με τα ομοειδή λοιπών κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από το 1984 μετράει εκατόν τριάντα οκτώ νεκρούς, πενήντα περίπου ζωντανούς-νεκρούς, ήρωες ζωής, σακατεμένους σε αμαξίδια, με 92% αναπηρία από βίαια περιστατικά, δείχνοντας τη βαρβαρότητα.

Η σημερινή κατάσταση είναι εκρηκτική και κρίσιμη. Οι μέρες που έρχονται θα είναι ζοφερές για την ευνομία, ευταξία, ειρήνη και δημοκρατία, ενδεχομένως, της χώρας. Διότι διαχρονικά τις πανδημίες από αρχαιοτάτων χρόνων ακολούθησαν αναταραχές, συγκρούσεις. Εμείς, πριν φτάσουμε στο τέλος, τρωγόμαστε μεταξύ μας.

Έχω χρέος να καταθέσω την εμπειρία και τη γνώση. Υπηρέτησα την πατρίδα με σύνθημα «Αστυνομία με ανθρώπινο πρόσωπο και νόμιμη δράση». Έχω ιστορική ευθύνη να χτυπήσω ηχηρά την καμπάνα κινδύνου σε όλες τις παρατάξεις, κυρίως σε αυτές που αποτελούν τους εξ επαγγέλματος συνηγόρους υπεράσπισης σε αυτούς που ασκούνται στη βία και στο σκληρό έγκλημα.

Το ελληνικό κράτος από το 1975 απέκτησε τον πρώτο ρυθμιστικό νόμο το 2020 για τις συγκεντρώσεις και τις πορείες, σε εκτέλεση του σχετικού άρθρου 12 του μεταπολιτευτικού Συντάγματός μας. Με σχέδιο από κύκλους παραβιάζεται εν ψυχρώ, ενώ οι άλλες χώρες τους αντίστοιχους νόμους τούς τηρούν ως ιερά ευαγγέλια.

Επίσης παραβιάζεται και ο νόμος περί πανδημίας λόγω του επικινδύνου συγχρωτισμού, μολονότι η χώρα βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, ουσιαστικά όμως σε κατάσταση πολιορκίας. Η ενθάρρυνση, η ατιμωρησία, η στήριξη αυτών θα φέρουν συνέπειες οι οποίες θα είναι αποτέλεσμα των πολιτικών θωπείας. Άτομα που συμμετείχαν σε οργανώσεις της νεοτρομοκρατίας θα επανασυνταχτούν. Οι εντοπιστές που κινούνται στους αθέατους ομόκεντρους κύκλους της τρομοκρατίας θα βρουν τους πρόθυμους νεοφώτιστους. Τα χτυπήματα που θα δεχθούμε θα είναι σκληρά, σφοδρά και πρωτόγνωρα, όπως διαφαίνεται από το υπάρχον μίσος και την όλη σχεδίαση από τα λάθρα κέντρα της αντι-αστυνομίας και της αντι-δικαιοσύνης.

Καμμία άλλη επαγγελματική ομάδα δεν έχει δεχθεί με τόση ένταση προπηλακισμούς, ύβρεις και βία όσο οι νομοφύλακες της χώρας και των πολιτών αυτής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έφτασε η ώρα. Όλες οι πτέρυγες πρέπει να υπερασπιστούμε φωναχτά τη δημοκρατία μας, την πατρίδα, την ευνομία, την ευταξία που δοκιμάζονται. Οι εμμονικές πολιτικές παρέδωσαν το ιστορικό κέντρο στον αναρχισμό, στον ναζισμό, στο σκληρό έγκλημα. Είναι το μόνο κέντρο ευρωπαϊκής πρωτεύουσας που δεν λάμπει.

Όλοι μας, ως κοινοβουλευτικοί, θα πρέπει να καταδικάσουμε εμπράκτως τη βία, το έγκλημα, την τρομοκρατία, τον αναρχισμό και τον ναζισμό.

Μάλιστα, κύριε Υπουργέ, κατέχουμε την παγκόσμια πρωτοτυπία να έχουμε «αναρχική τρομοκρατία». Το δεχόμαστε; Δώστε δύναμη στους φορείς επιβολής του νόμου. Κάθε εγκληματική πράξη σε βάρος αυτών θα πρέπει να τιμωρείται και οι δράστες με τις αρχές περί ιδιωνύμου εγκλήματος και όχι μόνο, τόσο σε ό,τι αφορά την επιβολή της ποινής όσο και στην εκτέλεση αυτής.

Ας πολεμήσουμε και ας ξεπεράσουμε τον κακό μας εαυτό. Θα μείνουμε στην ιστορία, γιατί υπερασπιστήκαμε το κράτος δικαίου στα δύσκολα. Η συντριπτικότατη πλειοψηφία των αστυνομικών βρίσκονται με γενναιότητα και ανιδιοτέλεια στις υπηρεσίες του κράτους, βρίσκονται στα σύνορα, στον Έβρο, στην πατρίδα μου, βρίσκονται σε στιγμές κινδύνου των πολιτών, σε στιγμές κινδύνου της πατρίδας. Υπερασπιζόμενοι τη δημοκρατία μας, βρίσκονται στην πρώτη γραμμή της υγειονομικής κρίσης.

Θέλω να γνωρίζετε εσείς που κόπτεσθε ότι είστε οι υπερασπιστές της δημοκρατίας, ότι η τελευταία γραμμή αμύνης αυτής είναι τα ΜΑΤ, τα οποία έχουν δοκιμαστεί κατ' επανάληψη από την επιθετική και επαναστατική γυμναστική. Είναι το καταφύγιο του νομοταγούς πολίτη έναντι του εγκλήματος.

Με την ίδια αυστηρότητα που καταδικάζεται η αστυνομική βία εναντίον των πολιτών πρέπει να καταδικάζεται και η βία εναντίον των αστυνομικών. Τότε θα έχουμε κάνει το πρώτο βήμα για μια ευνομούμενη δημοκρατική κοινωνία, που αναγνωρίζει τους αστυνομικούς ως απαραίτητους λειτουργούς αυτής. Αυτό πρέπει να ξεκινήσει από αυτή την Αίθουσα.

Ως προς το θέμα μας, το παρόν σχέδιο νόμου επιχειρεί να διασφαλίσει μια καλύτερη ποιότητα ζωής στις ελληνικές πόλεις. Ρυθμίζεται με τρόπο ολιστικό η κίνηση στις πόλεις, δίνοντας έμφαση στον άνθρωπο και όχι στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία μόνο.

Επιτυγχάνεται η αποσυμφόρηση του κέντρου των πόλεων, καθώς πλέον οι πεζοί θα έχουν τον πρώτο λόγο. Βασικός στόχος είναι η προσβασιμότητα και η ποιότητα ζωής, εμπεδώνοντας στις πόλεις έναν νέο πολιτισμό. Ο παραδοσιακός αστικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός αντικαθίσταται από τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Σκοπός είναι να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα των αστικών μεταφορών στην περιοχή ευθύνης των ΟΤΑ υλοποιώντας έργα της οδικής ασφάλειας και στη διευκόλυνση της ηλεκτροκίνησης.

Εισάγεται ένα καινοτόμο και κατατοπιστικό ρυθμιστικό πλαίσιο αναφορικά με τον τρόπο κίνησης, μετακίνησης και χρήσης των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων.

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

Θεσπίζονται πλέον κανόνες κυκλοφορίας για τα εν λόγω οχήματα τα οποία τα τελευταία χρόνια έχουν κατακλύσει τις πόλεις. Στην κατηγορία αυτή υπάγονται τα ηλεκτρικά πατίνια, τροχοπέδιλα, τροχοσανίδες και τα αυτοεξισορροπούμενα οχήματα. Ρυθμίζονται ζητήματα προδιαγραφών και ασφαλούς χρήσης τους, με έμφαση στον υποχρεωτικό εξοπλισμό που πρέπει να φέρουν. Περιγράφονται οι υποχρεώσεις του χρήστη των οχημάτων, καθώς και θέματα αγοράς αυτών, όπως η κατασκευή, η διάθεση και η παροχή προς κοινόχρηστη χρήση τους.

Προβλέπεται, επίσης, η λήψη μέτρων από την τοπική αυτοδιοίκηση για τη ρύθμιση και τον περιορισμό της κυκλοφορίας των εν λόγω οχημάτων, καθώς και ο καθορισμός χώρων για την οργανωμένη στάθμευση τους.

Διασφαλίζονται έτσι καλύτερες συνθήκες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τη σημαντικότητα της οποίας είχα αναδείξει και υλοποιήσει επιτυχώς από τις θέσεις των παλιών αξιωμάτων μου σε υπηρεσίες της Ελληνικής Αστυνομίας μέχρι και της θέσης του Αρχηγού αυτής, όταν είχα την ευκαιρία, κύριε Υπουργέ, να προσφέρω χρήσιμο έργο τόσο στις υποδομές όσο και στη σύνταξη του ΚΟΚ, αλλά και νέων επιχειρησιακών σχεδίων αναφορικά με την πρόληψη των ατυχημάτων.

Πλέον οι οδηγοί θα είναι καλύτερα εκπαιδευμένοι. Το θεσμικό πλαίσιο για τα διπλώματα βελτιώνεται, επικαιροποιείται, απλουστεύεται και εκσυγχρονίζεται.

Με την πρόβλεψη περί μητρώου ελεγκτών ΚΤΕΟ εισάγεται ένα επιπλέον φίλτρο ελέγχου στην καταλληλότητα των αυτοκινήτων.

Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο απαραίτητο για τη βιώσιμη κίνηση στη χώρα μας. Θεσμοθετείται μία καινούργια πολιτική μετακίνησης, ένας νέος πολιτισμός. Αντιμετωπίζεται η άναρχη συνύπαρξη οχημάτων πάσης φύσεως και χωρίς όρους και όρια με κινδύνους για τους πολίτες.

Δηλώνω ότι υπερψηφίζω τον σημερινό νόμο.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας. Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ για την επιείκειά σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Να είστε καλά.

Τον λόγο έχει η κ. Αικατερίνη Νοτοπούλου από τον ΣΥΡΙΖΑ. Έτσι κλείνει ο τρίτος κύκλος ομιλητών με φυσική παρουσία. Να ετοιμάζονται με Webex ο κ. Καραούλου και η κ. Καφαντάρη και αμέσως μετά θα πάρει τον λόγο ο Υφυπουργός, ο κ. Κεφαλογιάννης.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΝΟΤΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, τα σύγχρονα αστικά κέντρα αντιμετωπίζουν μία σειρά προβλημάτων που σχετίζονται με την κινητικότητα, μεταξύ των οποίων είναι η έλλειψη μιας κοινής προσέγγισης πολιτικής μεταφορών, μαζί με τις πολιτικές του περιβάλλοντος, της αστικής ανάπτυξης, της πολεοδομίας της κοινωνικής πολιτικής, του δημόσιου χώρου, της υγείας.

Στα προβλήματα αυτά, λοιπόν, επιζητά, έρχεται να δώσει, θα θέλαμε να δώσει λύση η βιώσιμη αστική κινητικότητα. Ήταν η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ που από την πρώτη στιγμή αναγνωρίσαμε την ανάγκη αυτή, δρομολογήσαμε συστηματικά την εισαγωγή των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην ελληνική πραγματικότητα και μάλιστα με κορύφωση τις προβλέψεις του ν.4599/2019. Δεν μείναμε, όμως, μόνο σε αυτό. Φροντίσαμε να εξασφαλίσουμε τη χρηματοδότηση των σχεδίων αυτών μέσα από το Πράσινο Ταμείο.

Έχοντας, λοιπόν, μια τόσο σημαντική παρακαταθήκη, η Κυβέρνησή σας είχε την ευκαιρία να μας παρουσιάσει μια ολοκληρωμένη πια νομοθετική πρωτοβουλία που θα είχε και τη συναίνεση όλων μας. Δεν το κάνατε όμως. Επιλέξατε να μην το κάνετε. Αργήσατε πολύ και σήμερα φέρνετε ένα ημιτελές σχέδιο που καταλήγει στην πραγματικότητα να χάνει τον ίδιο του τον στρατηγικό στόχο εξαιτίας αυτής της μονοδιάστατης προσέγγισης. Σας τα εξήγησε με λεπτομέρεια, διεξοδικά, ο εισηγητής μας, ο κ. Γιαννούλης, ο οποίος κατέθεσε μάλιστα πολύ συγκεκριμένες βελτιωτικές προτάσεις και παρεμβάσεις στην κατεύθυνση αυτή. Ούτε αυτές τις ακούτε.

Έρχομαι, λοιπόν, με τη σειρά μου από το Βήμα αυτό να σας ρωτήσω, κύριε Υπουργέ: Για ποια καινοτομία μιλάτε; Ποια καινοτομία εισάγει το νομοσχέδιό σας για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας; Σε ποιο σημείο νομίζετε ότι πηγαίνετε μισό, ένα πίσω ένα βήμα παρακάτω και επιλύετε προβλήματα; Διότι σήμερα φέρνετε προς ψήφιση ένα νομοσχέδιο που υποτίθεται ότι επιταχύνει την κατάρτιση και την έγκριση των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ωστόσο, στην πραγματικότητα μας εγκλωβίζει, καθώς αφαιρεί πολλές αρμοδιότητες από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τις μεταφέρει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Υπερσυγκέντρωση σε ένα επιτελικό και άρα εξ ορισμού αποτυχημένο κράτος.

Από την άλλη, ξεχνάτε πολλές έννοιες. Οι έννοιες για παράδειγμα της ποδηλασίας και της πεζής μετακίνησης αντιμετωπίζονται επιδερμικά. Δεν έχουν την προσοχή που επιβάλλουν οι νέες συνθήκες. Αγνοείτε τη δημόσια υγεία σε σχέση με τις μετακινήσεις συγκεκριμένα, ενώ είναι βασικό στοιχείο των νέων οδηγιών της Ευρώπης στην εποχή της πανδημίας. Αγνοείτε την κλιματική αλλαγή. Άλλωστε, πάλι ξεχάσατε -ως Κυβέρνηση το συνηθίζετε- το Υπουργείο Περιβάλλοντος. Σχεδόν έχετε ξεχάσει το περπάτημα στο σχέδιο αυτό, ενώ ξεχάσατε και την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, που αν η πανδημία απέδειξε κάτι είναι το πόση ανάγκη τον έχουμε. Ξεχάσατε από την άλλη τη μείωση της ρύπανσης και του θορύβου. Όλα τα παραπάνω αποτελούν βασικούς στόχους των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας βάσει των ευρωπαϊκών οδηγιών. Εσείς, όμως, τα ξεχνάτε, όπως ξεχνάτε διαρκώς και τις ανάγκες των πολιτών.

Ούτε, από την άλλη μεριά, βάζετε βάσεις αναπτυξιακού χαρακτήρα προκειμένου να διαμορφώσετε σύγχρονες, βιώσιμες, κλιματικά ουδέτερες, έξυπνες πόλεις που θα μπορούσαν με τις υποδομές τους να αποτελέσουν τουριστικούς προορισμούς, οι οποίοι να καλύπτουν σύγχρονες νέες απαιτήσεις των ταξιδιωτών.

Ωστόσο, το πιο σημαντικό, κατά τη γνώμη μου, είναι η παράκαμψη της υποχρέωσης συντονισμού του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Δεν συνδέονται, δηλαδή, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με τα χωρικά και τα πολεοδομικά σχέδια. Σχεδιάζετε κυκλοφοριακά τις πόλεις χωρίς χωροταξικό σχέδιο. Δεν συνυπολογίζετε τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού της πόλης. Πώς, λοιπόν, τροποποιείται το σχέδιο πόλης; Ποιος σχεδιασμός είναι υπερκείμενος; Θα έρθετε και θα φέρετε ξανά και την τοπική αυτοδιοίκηση και όσους σχεδιάζουν και όσους υλοποιούν στο γνωστό αδιέξοδο.

Αυτά είναι στην πραγματικότητα τα κρίσιμα ερωτήματα που θα έπρεπε να απαντά η νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησής σας. Όμως, δεν απαντάτε, δεν ξεκαθαρίζετε ζητήματα αρμοδιοτήτων μεταξύ Α' και Β' βαθμού τοπικής αυτοδιοίκησης που μοιραία θα αποτελέσει και σημείο τριβής. Απουσιάζει δε, και σας το επισημάναμε με έμφαση, σας το προτείναμε, ένα παρατηρητήριο για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Επίσης, όσον αφορά την μικροκινητικότητα και τη χρήση των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων -και αναφέρομαι κυρίως στα ηλεκτρικά πατίνια, για παράδειγμα- είναι γεγονός ότι η αδυναμία να αντιμετωπίσουμε το κυκλοφοριακό πρόβλημα των αστικών κέντρων, σε συνδυασμό με την πανδημία, με τις υγειονομικές βόμβες που έχετε μετατρέψει τα μέσα μαζικής μεταφοράς και την αστοχία σας, έχει οδηγήσει πάρα πολλούς συμπο-

λίτες μας πάρα πολύ γρήγορα στη χρήση των μέσων αυτών, αυξάνοντας όμως σημαντικά την επικινδυνότητα αφού δεν υπάρχει πλαίσιο. Χρειαζόμαστε, λοιπόν, κανόνες.

Το νομοσχέδιό σας, όμως, δεν αντιμετωπίζει σωστά ούτε αυτό το ζήτημα. Δεν υπάρχουν σοβαρές προδιαγραφές για την ασφάλεια των χρηστών, ιδιαίτερα των ανηλίκων, ενώ το όριο ταχύτητας παραμένει αρκετά υψηλό.

Κλείνοντας -και το θεωρώ εξίσου σημαντικό- το νομοσχέδιο θα μπορούσε να συμπεριλάβει ρυθμίσεις που αφορούν στα σχέδια βιώσιμων αστικών διανομών, με έμφαση στις μηδενικές εκπομπές ρύπων. Η κατακόρυφη αύξηση της χρήσης ηλεκτρονικού εμπορίου στις συνθήκες της πανδημίας ήρθε για να μείνει. Άρα είναι υποχρέωσή σας να βάλετε τις προδιαγραφές και τους κανόνες.

Κύριε Υπουργέ, κλείνοντας, έχω μερικά ερωτήματα για σας. Μιλάτε σήμερα για βιώσιμη αστική κινητικότητα επανανομοθετώντας τα σχέδια. Όμως, αλήθεια, τι κάνετε στην πραγματικότητα προς όφελός της, όταν η βασική στόχευση πρέπει να είναι η ενίσχυση των καθαρών δημόσιων συγκοινωνιών έναντι της χρήσης του ΙΧ;

Εσείς κάνετε ακριβώς τα αντίθετα. Στη Θεσσαλονίκη για παράδειγμα, που την αγαπάτε ιδιαίτερα, οι τραγικοί σας χειρισμοί στο μετρό οδήγησαν σε μία άνευ προηγουμένου νέα καθυστέρηση στο πλέον βασικό και καθαρό μέσο μεταφοράς. Η Θεσσαλονίκη, κύριε Καραμανλή, θα είχε μετρό πριν την εκδήλωση της πανδημίας. Τώρα πότε; Θα μας δώσετε ένα χρονοδιάγραμμα; Έχετε πέσει ήδη έξω από τις ίδιες τις δικές σας προβλέψεις. Ούτε αρχαία ούτε μετρό, με υπογραφή Καραμανλή.

Την ίδια ώρα, λοιπόν, που επίσης η παγκόσμια κοινότητα ανησυχεί για την κλιματική αλλαγή και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, είστε εσείς που ακυρώσατε την προμήθεια τετρακοσίων πενήντα καινούργιων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας λεωφορείων για τη Θεσσαλονίκη. Και όχι μόνο αυτό. Βάλατε πλάτη και στον κ. Ζέρβα να σας φέρει με χρήματα των πολιτών πενήντα σαράβαλα και επικίνδυνα μεταχειρισμένα οχήματά.

Όταν, λοιπόν, συνειδητά δεν έχετε ενισχύσει τις δημόσιες συγκοινωνίες, αντιλαμβάνεται και ο πλέον καλόπιστος συμπολίτης μας γιατί επιμένετε ότι ο κορωνοϊός δεν κολλάει στα παστωμένα λεωφορεία. Είναι γνωστό, άλλωστε, ότι ο κορωνοϊός προτιμάει μόνο τις πλατείες.

Από την άλλη, θα αναφερθώ και στη Θεσσαλονίκη, όπου ο δήμαρχός σας ενώ έχει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε τελικό στάδιο και γνωρίζει τις βασικές κατευθύνσεις του, το αγνοεί, εκτελώντας αποσπασματικές παρεμβάσεις. Άλλοτε ακυρώνει έργα αναβάθμισης δημόσιου χώρου και άλλοτε φτιάχνει και αποσπασματικούς ποδηλατοδρόμους - κακέκτυπο του «μεγάλου περιπάτου», χωρίς προδιαγραφές και ακυρώνει εν τη γενέσει της μία πάρα πολύ σημαντική παρέμβαση.

Άρα για ποια, επί της ουσίας, βιώσιμη κινητικότητα μας μιλάτε;

Το μεγαλύτερο στοίχημα για ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας -και αυτή είναι στην πραγματικότητα η ειδοποιός διαφορά του από όλα τα υπόλοιπα εργαλεία σχεδιασμού- είναι ότι οι κατευθύνσεις αυτές όχι απλά θα πρέπει να γίνουν αποδεκτές, αλλά θα πρέπει να αγκαλιαστούν από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, από τον πολίτη έως το δήμαρχο και τον Υπουργό. Αλλιώς θα αποτύχει.

Ρωτώ όμως: Πώς θα πετύχουμε τους στόχους της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας όταν ο ίδιος ο Υπουργός, που τους θεσπίζει, τους αγνοεί με τις πράξεις του;

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία Νοτοπούλου.

Τον λόγο έχει ο κ. Θεόδωρος Καράογλου, Βουλευτής Θεσσαλονίκης της Νέας Δημοκρατίας, για επτά λεπτά.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οφείλω, ξεκινώντας, να καταδικάσω τις χθεσινές ακρότητες και τις πολύ άσχημες εικόνες αυτού του χάους που είδαμε στη Νέα Σμύρνη. Εύχομαι μέσα από την καρδιά μου, ολόψυχα -και ελπίζω να εκφράζω και όλο το Σώμα της Βουλής- ταχεία ανάρρωση στον ειδικό φρουρό της ομάδας «ΔΡΑΣΗ» που δέχτηκε δολοφονική επίθεση από τους γνωστούς-αγνώστους, καθώς και στους συναδέλφους του αστυνομικούς που νοσηλεύονται.

Οφείλουμε συντονισμένα σύσσωμο το πολιτικό προσωπικό να απομονώσουμε τα άκρα, από όπου κι αν προέρχονται, αποτρέποντας μια προσπάθεια, που βρίσκεται σε εξέλιξη από συγκεκριμένους κύκλους ανομίας, να μετατραπούν οι πλατείες σε πεδίο μάχης.

Απευθύνω, λοιπόν, μία έκκληση για ψυχραιμία και νηφαλιότητα, ένα μήνυμα διαφύλαξης της ενότητας του λαού μας, που στις δύσκολες ώρες που περνάει λόγω της πανδημίας, λόγω των προβλημάτων που έχουν ξεσπάσει από αυτή, οφείλει να ενωμένος.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καθήκον και υποχρέωση κάθε υπεύθυνης κυβέρνησης, που σέβεται την αποστολή που της ανέθεσαν οι πολίτες με την ψήφο και την εμπιστοσύνη τους, είναι να δημιουργεί ένα ασφαλές μέλλον για τη χώρα, να ασκεί αποτελεσματική διακυβέρνηση, διαθέτοντας στιβαρό πολιτικό λόγο, να αυξάνει και να βελτιώνει τις επιδόσεις της, να αφουγκράζεται τη δημόσια σφαίρα, να διαθέτει αντίληψη, να εκπροσωπεί τους πολλούς, να συμβάλλει στο μετασχηματισμό της κοινωνίας, να υπηρετεί, πραγματικά, προοδευτικές αρχές και να ενσαρκώνει το μέλλον, να έχει τη δυνατότητα να ανασυγκροτήσει την κρατική λειτουργία και, τέλος, να δίνει έμφαση στην καθημερινότητα, όχι μόνο στα μεγάλα και σημαντικά που πηγάζουν από μια συγκεκριμένη πολιτική φιλοσοφία και στόχευση, μα στα μικρά, κυρίως, στα οποία πολλές φορές κρύβεται η ουσία των πραγμάτων.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ**)

Σε ένα κράτος με έντονα στοιχεία συμμετοχικής δημοκρατίας, όπως είναι το δικό μας, οι διαφορετικές προσεγγίσεις δεν πρέπει να μετατρέπονται σε εμπόδιο, αλλά να αξιοποιούνται ως πηγή δημιουργίας, να αποτελούν, δηλαδή, ένα ερέθισμα διαλόγου, ένα όχημα επέκτασης της σκέψης και να καταλήγουν στην πρόοδο, δεδομένου ότι ο πλουραλισμός αποτελεί ένα ζωτικό στοιχείο της δημοκρατίας μας.

Στο πλαίσιο αυτό, λοιπόν, στη διαβούλευση με τους αρμόδιους κοινωνικούς φορείς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα θέτει, πραγματικά, την Ελλάδα σε κίνηση. Καλύπτει τις ανάγκες κινητικότητας των συμπατριωτών μας σήμερα και στο μέλλον, θέτοντας στέρεες βάσεις για μια καλύτερη ποιότητα ζωής και καλύτερες συνθήκες διαβίωσης.

Παράλληλα, εκσυγχρονίζει, απλουστεύει και ψηφιοποιεί διαδικασίες του συγκεκριμένου Υπουργείου, εξηγώντας με σαφήνεια το κυβερνητικό σχέδιο περί Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, αναδεικνύοντας, επίσης, τις ανάγκες κάθε περιοχής. Μέσω μιας ανθρωποκεντρικής προσέγγισης λαμβάνει σοβαρά υπ' όψιν κοινωνικά, περιβαλλοντικά αλλά και οικονομικά κριτήρια, θέτοντας ικανές βάσεις προκειμένου η Ελλάδα να βρίσκεται ψηλά στους ευρωπαϊκούς στόχους για βιώσιμη κινητικότητα.

Καλούμαστε, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να κερδίσουμε το στοίχημα για το μέλλον των πόλεων μας. Και πιστεύω ότι με το νομοσχέδιο, που συζητούμε σήμερα, κάνουμε ένα μεγάλο βήμα, ένα σημαντικό βήμα προς αυτή την κατεύθυνση, δίνοντας προτεραιότητα στον πεζό, στον ευάλωτο χρήστη, στον ποδηλάτη, στη δημόσια συγκοινωνία και, βεβαίως, στον περιορισμό της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Κατά την προσωπική μου άποψη -και πιστεύω ότι συμφωνούμε όλες και όλοι, όσοι πήραμε τον λόγο τουλάχιστον- τα Σχέδια Βιώσιμης Κινητικότητας αλλάζουν το μοντέλο ανάπτυξης που επιθυμούμε για τις χώρες μας. Είναι το εργαλείο μιας καθοριστικής αστικής παρέμβασης που θα μας βοηθήσει συνολικά να αλλάξουμε νοοτροπία όσον αφορά τις συνήθειες και τις προτιμήσεις μας. Ιδίως σήμερα, που οι λεγόμενες «έξυπνες πόλεις» αποτελούν πραγματικότητα, πρέπει να γίνει κτήμα μας ότι το μικροκλίμα της καθημερινής ζωής μας αποκτά και πολιτισμική διάσταση αφού καθορίζει τη ζωή μας και διαμορφώνει την κοινωνική μας συμπεριφορά.

Προφανώς και τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν είναι κάτι καινούργιο. Όμως, ο τρόπος με τον οποίο θα τα εκπο-

νήσουμε και θα τα υλοποιήσουμε, καλύπτουν τις ανάγκες της κάθε περιοχής και αποτυπώνουν το πολιτισμικό μας επίπεδο.

Επειδή ο χρόνος τρέχει πάντα αμείλικτα -δεν θα σας ταλαιπωρήσω, θα επιδιώξω να είμαι εντός του χρονικού πλαισίου που έχω για την ομιλία μου- δεν θα κάνω εκτενή αναφορά στα άρθρα του νομοσχεδίου ούτε θα αναλωθώ στην εξειδίκευσή τους. Εξυπακούεται ότι είναι άκρως θετικό το γεγονός, ότι με το σχέδιο νόμου θεσπίζονται για πρώτη φορά κανόνες κυκλοφορίας για την μικροκινητικότητα και ειδικότερα για τα ελαφρά προσωπικά οχήματα, όπως είναι τα πατίνια, όπως είναι τα ρόλερς, που έχουν κατακλύσει τις πόλεις. Θετικό είναι, επίσης, ότι εισάγονται απλοί και ενιαίοι κανόνες για την υλοποίηση έργων αστικών παρεμβάσεων από την τοπική αυτοδιοίκηση μέσω αυτών των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Το ίδιο, φυσικά, ισχύει και όσον αφορά στη διαμόρφωση ενός ευνοϊκού πλαισίου για τον αρμονικό εκσυγχρονισμό του τοπίου κινητικότητας στις πόλεις με καλύτερες συνθήκες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και με ηπιότερα μέσα ατομικής και μαζικής μεταφοράς, τα οποία θα είναι περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον .

Εξίσου σημαντικό είναι, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι εισάγονται σημαντικές ρυθμίσεις επιμέρους θεμάτων που άπτονται του τομέα των μεταφορών, με στόχο τον περιορισμό της γραφειοκρατίας, μέσω της απλούστευσης και της ψηφιοποίησης των διαδικασιών.

Παρ' όλα αυτά επιλέγω συνειδητά να σταθώ στην εμπέδωση μιας νέας κουλτούρας περί ασφαλούς κινητικότητας. Ως Υφυπουργός Εσωτερικών αρμόδιος για θέματα Μακεδονίας και Θράκης είχα τη δυνατότητα, συνεργαζόμενος με τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής και τον πρόεδρό του, τον κ. Άρη Ζωγράφο, να ξεκινήσουμε μια δράση με τίτλο: «Ο δρόμος είναι δάσκαλος».

Στόχος της δράσης αυτής ήταν η ευαισθητοποίηση των κατοίκων της βόρειας Ελλάδας, της Μακεδονίας και της Θράκης, σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής. Θέλαμε και θέλουμε κάθε πολίτης να ενημερωθεί για την ασφαλή κινητικότητα και για τους κανόνες σωστής οδικής συμπεριφοράς, μέσα από δράσεις, παρουσιάσεις και εξειδικευμένες ασκήσεις στον δρόμο, προκειμένου όλοι μας να καταστούμε συνειδητοποιημένοι πεζοί και οδηγοί. Σε μία από τις συναντήσεις των ομάδων εργασίας που είχαν συγκροτηθεί, παρουσίασα μία έρευνα της Τροχαίας, η οποία κατέληγε στο συμπέρασμα ότι τα κυριότερα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων στην πατρίδα μας είναι η υπερβολική ταχύτητα, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους, η χρήση κινητού τηλεφώνου εν ώρα οδήγησης και βεβαίως η παραβίαση της προτεραιότητας.

Επίσης, σύμφωνα με την ίδια έρευνα, τα οδικά δυστυχήματα είναι παγκοσμίως πρώτη αιτία θανάτου, δυστυχώς, δυστυχέστατα, στις ηλικίες κυρίως των νέων παιδιών, στις ηλικίες δεκαπέντε έως είκοσι εννέα χρονών και όγδοη αιτία θανάτου συνολικά, με αριθμό θυμάτων μεγαλύτερο από εκείνον που οφείλεται σε πόλεμο, σε ασθένειες, σε χρήση ναρκωτικών.

Δεδομένου, λοιπόν, ότι η Ελλάδα και για λόγους δημογραφικούς δεν αντέχει απώλειες σε όλες αυτές τις ηλικίες θεωρώ ότι η ασφαλής κινητικότητα πρέπει να γίνει συνείδηση όλων μας. Άρα για λόγους πρόληψης πρέπει να συντονίσουμε τις δράσεις μας, ώστε να μεταλαμπαδεύσουμε στους συμπατριώτες μας το πνεύμα της κυκλοφοριακής αγωγής.

Υπό αυτό το πρίσμα η βιώσιμη αστική κινητικότητα θα βοηθήσει στη διαμόρφωση ενός κυκλοφοριακού ήθους. Γι' αυτό, κύριε Πρόεδρε, κλείνοντας, επισημαίνω ότι η κυκλοφοριακή αγωγή είναι θέμα παιδείας. Δεν πρόκειται για άλλη μία υποχρέωση, αλλά για συλλογική ευθύνη και όλοι πρέπει να αναλογιστούν ότι ως μέρη μιας κυκλοφοριακής κοινωνίας -και ο οδηγός και ο πεζός- οφείλουν να δείχνουν τον απαιτούμενο σεβασμό. Ο σεβασμός είναι θέμα παιδείας. Διδάσκεται.

Συνοψίζοντας, λοιπόν, με το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών γινόμαστε κοινωνοί της νέας αντίληψης για την κινητικότητα. Πρόκειται για ένα ουσιαστικό, για ένα σημαντικό εργαλείο, το οποίο θα βελτιώσει τις πόλεις και τις ζωές μας και εξυπακούεται ότι η Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας το υπερψηφίζει, διότι βοηθά στη ριζική αλλαγή νοοτροπίας και στη διαμόρφωση ενός νέου περιβαλλοντικού ήθους. Με λίγα λόγια προσφέρει πολύτιμες υπηρεσίες που διασφαλίζουν την ομαλή ροή ανθρώπων, αγαθών και υπηρεσιών, αποτρέποντας την περιβαλλοντική απορρύθμιση. Η Ελλάδα αλλάζει. Η Ελλάδα εξελίσσεται. Η Ελλάδα πρωτοπορεί. Η Ελλάδα τίθεται ξανά σε δημιουργική κίνηση.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο τώρα έχει η κ. Χαρούλα Καφαντάρη από τον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριοι Υπουργοί, δεν μπορώ να μην ενώσω και εγώ τη φωνή μου στις ευχές για ταχεία ανάρρωση του εργαζόμενου στην Ελληνική Αστυνομία που χθες τραυματίστηκε. Θα πω δυο λόγια γιατί έχουν λεχθεί πάρα πολλά. Η βία γεννά πάντα βία. Απευθύνομαι προς όλους: Κανείς δεν βγήκε κερδισμένος από συνθήκες και περιβάλλον βίας.

Έρχομαι τώρα στο σχέδιο νόμου το οποίο συζητάμε σήμερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα ΣΒΑΚ, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένας στρατηγικός σχεδιασμός κινητικότητας και πρέπει να είναι πάντα σε σύνδεση με τον χωροταξικό και τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Τα ΣΒΑΚ, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν είναι απλές συγκοινωνιακές μελέτες. Οφείλουν πάντα να δίνουν ένα όραμα, ένα όραμα το οποίο να έχει ένα χρονοδιάγραμμα από την πενταετία μέχρι και την εικοσαετία, θα έλεγα εγώ, ένα όραμα για τις μεταφορές, την κινητικότητα στη συγκεκριμένη περιοχή μελέτης, με στόχους και αναλυτική περιγραφή πλαισίου μέτρων.

Για το σχέδιο νόμου το οποίο συζητάμε σήμερα στην Ολομέλεια της Βουλής θα ήθελα να πω τα εξής: Υπάρχει μία προεργασία, υπάρχει σχετικός νόμος ο οποίος ψηφίστηκε από την προηγούμενη Κυβέρνηση, υπάρχουν τα ευρωπαϊκά δεδομένα, υπάρχει εμπειρία από εκατοντάδες πόλεις σε όλη την Ευρώπη. Το ζητούμενο είναι να ακολουθούνται οι ευρωπαϊκές οδηγίες και να υπάρχει μία συνέχεια του κράτους. Δεν πρέπει να έρχεται μια κυβέρνηση και να αναιρεί όλα όσα έκανε η προηγούμενη. Θα έλεγα συγκεκριμένα ότι η ευρωπαϊκή πλατφόρμα ELTIS για την αστική κινητικότητα, η οποία είναι γνωστή, περιλαμβάνει σχέδιο βραχυπρόθεσμης υλοποίησης στρατηγικής, προσδιορίζει χρονικό ορίζοντα, κατανέμει αρμοδιότητες και δίνει κάποιες γενικότερες κατευθύνσεις.

Θα μιλήσω πιο συγκεκριμένα. Στο σχέδιο νόμου το οποίο συζητάμε υπάρχει ένα ζήτημα: Υπάρχουν περιφερειακά ΣΒΑΚ και ΣΒΑΚ δημοτικά, σε δήμους, στην αυτοδιοίκηση του πρώτου βαθμού. Πώς εξασφαλίζεται ο συντονισμός, ένα περιφερειακό ΣΒΑΚ να εναρμονίζεται με αυτό το οποίο γίνεται σε επιμέρους δήμους ή κοινότητες; Αφαιρούνται σημαντικές αρμοδιότητες από την τοπική αυτοδιοίκηση με το εν λόγω σχέδιο νόμου.

Επίσης, το πολύ σημαντικό, επιτρέψτε, μου κυρίες και κύριοι Βουλευτές, είναι και η απουσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος. Και το λέω αυτό γιατί όταν μιλάμε για βιώσιμη πόλη, όταν μιλάμε για βιώσιμη αστική κινητικότητα, δεν μπορούμε να μη λαμβάνουμε υπ' όψιν μας συγκεκριμένα θέματα και επιδράσεις που υπάρχουν από την ατμοσφαιρική ρύπανση και τους ρύπους τούς ατμοσφαιρικούς γενικότερα σε μία πόλη, που έχουν σχέση και με τις μεταφορές, δεν μπορούμε να ξεχνάμε τη βιοποικιλότητα, δεν μπορούμε επίσης να ξεχνάμε και έναν ρύπο ο οποίος είναι πολύ σημαντικός, τον θόρυβο, διότι πρόκειται για περιβαλλοντικό ρύπο. Προσωπικά έχω καταθέσει ερωτήσεις και στην Κυβέρνηση την νυν της Νέας Δημοκρατίας για την υλοποίηση των χαρτών θορύβου, για την υλοποίηση της συγκεκριμένης οδηγίας που έχει δώσει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι ένας ρύπος που δεν πρέπει να υποτιμάται.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, στόχος των ΣΒΑΚ, σύμφωνα με το Eltis, όπως είπαμε, της ευρωπαϊκής πλατφόρμας, είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας, η έμφαση στο περπάτημα, στο ποδήλατο, στη δημόσια συγκοινωνία και γενικότερα η εστίαση στις ανάγκες μιας λειτουργικής πόλης. Υψηλού επιπέδου δημόσιες συγκοινωνίες, λέει η ευρωπαϊκή πλατφόρμα.

Εδώ υπάρχουν όμως κάποια ζητήματα. Υπάρχουν τα ζητήματα της δημόσιας υγείας και οι μετακινήσεις. Και εγώ εδώ πέρα θα πω ότι δυστυχώς κατάφερε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας του κ. Μητσοτάκη να χωρίσει τους Έλληνες σε δύο κατηγορίες: σε αυτούς που μπορούν να κάνουν τα κορωνοπάρτι τους σε δημόσια κτήρια -το είδαμε πρόσφατα στη «HELEXPO»- ακολουθώντας το παράδειγμα του Πρωθυπουργού είτε στην Πάρνηθα είτε στην Ικαρία -είναι γνωστά τα πράγματα αυτά, δεν επαναλαμβάνω- αλλά υπάρχουν και οι άνθρωποι του μόχθου, της καθημερινής εργασίας, οι οποίοι στοιβάζονται στα λεωφορεία σε μία απόσταση μηδαμινή. Όλα αυτά δεν βοηθούν καθόλου. Ίσα ίσα δημιουργούν επιμέρους προβλήματα και με την πανδημία που είναι ένας σοβαρός παράγοντας και ένας κίνδυνος τον οποίο προσπαθούμε να ξεπεράσουμε. Είναι παγκόσμιο ζήτημα, αλλά μιλάμε τώρα για την Ελλάδα.

Επίσης, υπάρχουν θέματα για τα όρια ταχύτητας στις αστικές περιοχές: τριάντα χιλιόμετρα την ώρα. Εδώ όμως θα πούμε ότι είναι κάτι το οποίο μπαίνει με έμφαση και από την ευρωπαϊκή πλατφόρμα και από την εμπειρία των ευρωπαϊκών πόλεων και από το Σύμφωνο της Στοκχόλμης και το ζήτησαν και στη διαβούλευση, είτε στη Βουλή είτε στη δημόσια, που έγινε για το νομοσχέδιο, και εκπρόσωποι ΑΜΕΑ και πάρα πολλοί φορείς και βέβαια οι ποδηλάτες.

Κύριοι της Κυβέρνησης, εκατόν εξήντα δύο ΣΒΑΚ έχουν εκπονηθεί από δήμους. Υπάρχει, όμως, ένα θέμα στη χρηματοδότηση και αυτό δεν λύνεται μέσα στο νομοσχέδιο. Η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ είχε εξασφαλίσει από το Πράσινο Ταμείο πόρους, για να μπορέσουν να ολοκληρωθούν. Όταν λέμε ότι για τριάντα χιλιάδες πληθυσμό και πάνω μία πόλη πρέπει να εκπονήσει ΣΒΑΚ, πρέπει πραγματικά να δούμε με τι πόρους θα γίνει αυτό το πράγμα. Οι δήμοι, όπως γνωρίζουμε, και από τεχνικό προσωπικό είναι υποστελεχωμένοι και τα προβλήματα είναι μεγάλα.

Επίσης, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στη διαβούλευση, στο πώς θα γίνει διαβούλευση με την τοπική κοινωνία.

Κλείνοντας, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σημαίνουν πρώτα απ' όλα σχεδιασμό με τον άνθρωπο στο επίκεντρο. Αυτό είναι το πιο σημαντικό, το οποίο δεν νομίζω ότι υπηρετείται από το εν λόγω σχέδιο νόμου. Όλα τα συστήματα αστικής βιώσιμης κινητικότητας πρέπει να έχουν στο επίκεντρο τον άνθρωπο, αλλά και την ασφάλεια του ανθρώπου στον πυρήνα τους. Διότι η ασφάλεια του ανθρώπου είναι απαραίτητη και πρέπει τα ΣΒΑΚ να υπηρετούν τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης, την παγκόσμια στρατηγική για την υγεία των παιδιών και των εφήβων, αυτό που είπα πριν, το Σύμφωνο της Στοκχόλμης, όπως αναφερθήκαμε, το οποίο είναι κι ένα αίτημα. Και για αυτόν τον λόγο και η μείωση μέσα στις πόλεις του ορίου ταχύτητας στα τριάντα χιλιόμετρα την ώρα είναι κάτι σημαντικό και απαραίτητο, όπως έχει γίνει και σε άλλες πόλεις. Αλλά αν αυτό δεν γίνει, πρέπει να υπάρχουν ξεχωριστές λωρίδες, διακριτές λωρίδες για μικρά μηχανοκίνητα, για ποδηλάτες, για ελαφρά οχήματα.

Κλείνοντας, ο σχεδιασμός της αστικής βιωσιμότητας πρέπει να είναι εμπνευσμένος και να αποτελέσει έναν μοχλό, θα έλεγα, μετατροπής της κοινωνίας για την αλλαγή καθιερωμένων παραγωγικών αλλά και καταναλωτικών προτύπων. Μεταξύ των άλλων, πρέπει να ενισχύει την ανάπτυξη και την παραγωγή εγχώριων αγαθών -μιλάμε και για παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας- και τη λογική αντικατάστασης των ορυκτών καυσίμων πλέον με ανανεώσιμη κατεύθυνση.

Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει τώρα ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Γιάννης Κεφαλογιάννης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν εισέλθω στα του νομοσχεδίου, οφείλω να απαντήσω σε κάποια σχόλια που άκουσα από τους συναδέλφους και δη, από τον εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης σχετικά με την κατάσταση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Κύριε συνάδελφε, και εγώ και ο Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, σάς έχουμε δώσει κατ' επανάληψη την εικόνα την οποία παραλάβαμε τόσο στην Αθήνα όσο και στη Θεσσαλονίκη και αυτήν η οποία υπάρχει τώρα. Και νομίζω ότι οι πολίτες και στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα μπορούν να συγκρίνουν. Ήταν οκτακόσια πενήντα λεωφορεία και τρόλεϊ τον Ιούλιο του 2019 στο Λεκανοπέδιο, χίλια διακόσια πενήντα σε καθημερινή βάση σήμερα, μια αύξηση άνω του 50%. Ήταν διακόσια πενήντα πέντε αντίστοιχα λεωφορεία στη Θεσσαλονίκη, στην πόλη σας, και τετρακόσια σαράντα με τετρακόσια πενήντα αυτή τη στιγμή, μία αύξηση 80%. Επίσης, πρώτη φορά έγιναν προσλήψεις σε κρίσιμες ειδικότητες, δηλαδή σε οδηγούς, σε τεχνίτες εξακοσίων ατόμων, τόσο στη ΣΤΑΣΥ, όσο και στην ΟΣΥ ύστερα από δώδεκα χρόνια.

Αυτές είναι οι προσπάθειες που κάνουμε στην Κυβέρνηση για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Η ερώτηση είναι: Είναι αρκετές; Προφανώς, και είμαστε στη μέση του δρόμου και βεβαίως, θα ενισχυθούν έτι περαιτέρω τόσο η Θεσσαλονίκη όσο και η Αθήνα με μέσα, αλλά τουλάχιστον, όταν κάνουμε τις συγκρίσεις, νομίζω ότι ο κόσμος πολύ εύκολα μπορεί να καταλάβει τι ίσχυσε κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, τι ισχύει σήμερα και το τιτάνιο έργο, το οποίο κάνουμε. Και μάλιστα, είναι ενισχύσεις οι οποίες θα έπρεπε να είχαν γίνει ανεξαρτήτως του COVID, πόσω δε μάλλον όταν η κατάσταση η οποία επικρατεί τον τελευταίο χρόνο έχει κάνει ακόμα μεγαλύτερη την ανάγκη να ενισχυθούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Αναρωτηθήκατε, κύριε συνάδελφε, πώς νομοθετούμε. Και μάλιστα, δεν κατάλαβα τη φράση σας, ότι ο τρόπος που νομοθετεί η Κυβέρνηση είναι μια σπίθα. Ίσως να το εξηγήσετε στη δευτερολογία σας. Εγώ, όμως, θα σας πω πώς νομοθετούσε η Κυβέρνησή σας και ειδικά στον τομέα των μεταφορών.

Σας θυμίζω, κύριε συνάδελφε, το νομοσχέδιο για τα διπλώματα, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα εκατόν πέντε χιλιάδες συμπολίτες μας να περιμένουν να δώσουν εξετάσεις το δίπλωμα. Είναι κάτι το οποίο λύσαμε τον Αύγουστο του 2019 και μπόρεσε και ξεμπλόκαρε η διαδικασία.

Σας θυμίζω, κύριοι συνάδελφοι, το πώς νομοθέτησε η κυβέρνησή σας για τα υδατοδρόμια. Φέρατε ένα νόμο, ο οποίος έπρεπε να έχει μία πληθώρα κοινών υπουργικών αποφάσεων και στην ουσία κατέστη ανενεργός. Δυστυχώς ένα τόσο αναπτυξιακό εργαλείο για τη χώρα μας επί χρόνια, με δική σας ευθύνη, δεν κατέστη ενεργό.

Νομοθετήσατε για το Θριάσιο Πεδίο -θυμάμαι μάλιστα στη Βουλή ότι ο οικείος Υπουργός ήταν τότε τομεάρχης και εγώ ήμουν Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος- με έναν σκανδαλώδη, θα έλεγα, τρόπο. Έρχεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μετά από χρόνια και σας λέει ότι έπρεπε να έχετε διπλάσιο τίμημα και να είναι για λιγότερο χρόνο παραχώρησης.

Δεν νομοθετήσατε για το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο. Τρεις οδηγίες έπρεπε να είχαν ενσωματωθεί στην ελληνική νομοθεσία. Δυστυχώς η Κυβέρνηση έλαβε πάρα πολλές επιστολές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την καθυστέρηση αυτή και πάλι καθυστερούσατε. Αυτός ήταν ο τρόπος νομοθέτησής σας και εμείς σήμερα ερχόμαστε με ένα νομοθέτημα, σε συνέχεια πολλών άλλων, εάν θέλετε, που έχουμε φέρει ως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και βάζουμε διατάξεις οι οποίες αφορούν τόσο τις υποδομές όσο και τις μεταφορές. Δεν φέρνουμε άσχετες τροπολογίες, όπως κάνατε κατ' επανάληψη και κυρίως δεν φέρνουμε εκπρόθεσμες τροπολογίες, όπως κάνατε επίσης κατ' επανάληψη ως κυβέρνηση.

Έρχομαι τώρα στα του νομοσχεδίου. Εγώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να ευχαριστήσω όλους όσους με τις παρατηρήσεις και τα σχόλιά τους επί βασικών ζητημάτων που επιχειρεί να ρυθμίσει το σχέδιο νόμου μπόρεσαν και είχαν έναν γόνιμο διάλογο και μάλιστα, πολλές από τις παρατηρήσεις τις κάναμε δεκτές. Νομίζω ότι θα πρέπει να αντιληφθούμε ότι το παρόν σχέδιο νόμου μάς καλεί όλους να απαντήσουμε σε ένα βασικό ερώτημα: Αν μπορούσαμε από τώρα να φανταστούμε τις πόλεις μας μετά από δέκα χρόνια, πώς θα θέλαμε να είναι; Θα θέλαμε να είναι πόλεις όπου τα παιδιά μας θα μπορούν να παίζουν ασφαλή; Θα θέλαμε να είναι ένα μέρος όπου οι ήπιοι τρόποι μετακίνησης, όπως αυτοί της μικροκινητικότητας και της χρήσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς, θα ήταν οι κυρίαρχοι; Θα θέλαμε να είναι ένα μέρος όπου θα εξασφαλίζονται η προσβασιμότητα, η ασφάλεια

και η προστασία στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες; Θα θέλαμε να είναι ένα μέρος όπου κυριαρχεί η οργανωμένη στάθμευση και που θα αξιοποιούνται οι τεχνολογίες για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου;

Νομίζω ότι σε αυτό το θεμελιώδες ερώτημα επιχειρεί να απαντήσει η θεσμική παρέμβαση που συζητούμε σήμερα και μια παρέμβαση, η οποία έχει γεννηθεί από την ίδια την κοινωνική πραγματικότητα και που σε τελική ανάλυση επιθυμεί να εκφράσει μια πάρα πολύ βασική κοινωνική ανάγκη: την ανάγκη για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στις ελληνικές πόλεις στον βαθμό που αυτή εξαρτάται από την ποιότητα της κινητικότητας όλων μας.

Ο τρόπος που επιχειρείται αυτό το πράγμα να συμβεί έχει ένα όνομα: Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Πρόκειται για μία δομημένη διαδικασία που περιλαμβάνει την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τη διαμόρφωση ενός κοινού οράματος, τους στόχους και τους σκοπούς, αλλά και την επιλογή των μέτρων και των πολιτικών, αλλά και την ενεργή επικοινωνία, την παρακολούθηση, την αξιολόγηση και την αναγνώριση των βασικών διδαγμάτων απ' αυτή τη διδασκαλία.

Σε ποια εργαλεία στηριχτήκαμε είναι ξεκάθαρο. Στις ευρωπαϊκές οδηγίες και στις επικρατούσες τάσεις που διαμορφώνονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στα κράτη-μέλη. Η ύπαρξη ΣΒΑΚ σε μία αστική ή μητροπολιτική περιοχή, αλλά και σε μία περιφέρεια θα είναι τα επόμενα χρόνια η απαραίτητη προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση παρεμβάσεων και έργων από τη Ευρωπαϊκή Ένωση. Η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ θα καταστεί στα αμέσως επόμενα χρόνια υποχρεωτική αλλά και αναγκαία, προκειμένου οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης να μπορούν να απορροφούν κοινοτικούς πόρους για την υλοποίηση του οικονομικού τους προγράμματος. Θα απαιτείται, επίσης, η ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου και εγκεκριμένου σχεδίου που θα αντιμετωπίζει κατά έναν συνεκτικό και ενιαίο τρόπο όλα τα ζητήματα που αφορούν την κινητικότητα των προσώπων, την αλληλεπίδραση με τις χρήσεις γης και τον αστικό χώρο και τις επιπτώσεις στην οικονομία και την κοινωνία, αλλά και την απασχόληση. Και με αυτό το σκεπτικό, η Κυβέρνηση προχώρησε ένα βήμα πιο μπροστά από πολλά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν το θεσμοθετεί απλώς, το κάνει υποχρεωτικό και ειδικά για τις ελληνικές πόλεις και δήμους με πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων.

Υπάρχει, όμως, μια μεγάλη διαφορά. Δεν έρχεται εδώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το κεντρικό κράτος να πει σε ελληνικές πόλεις τι δράσεις και τι μέτρα θα λάβουν. Το ελληνικό κράτος έρχεται απλώς να θέσει το πλαίσιο.

Η μεγάλη, λοιπόν, διαφορά με το παρελθόν είναι ότι οι πόλεις θα αποφασίζουν για τον εαυτό τους. Πραγματικά, απορώ που ακούω πολλούς συναδέλφους -το έθεσαν και στην Επιτροπή και στην Ολομέλεια- που λένε ότι το νομοσχέδιο αυτό έρχεται να πάρει αρμοδιότητες από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Πείτε μου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μία διάταξη που να υπονοεί κάτι τέτοιο, ότι έρχεται δηλαδή το κεντρικό κράτος να πάρει αρμοδιότητες από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Η προηγούμενη εμπειρία έχει δείξει ότι τα μέτρα και οι δράσεις που αποφασίζονται σε γραφεία Υπουργών και υπηρεσιών της κεντρικής δημόσιας διοίκησης συχνά δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της περιφέρειας και της κοινωνίας.

Εφεξής οι εντολείς θα είναι οι ίδιοι οι πολίτες και οι εντολές δεν θα δίδονται από τους αιρετούς ή από την κεντρική διοίκηση, αλλά ούτε θα σχεδιάζονται από ειδικούς. Όλοι οι εμπλεκόμενοι δημόσιοι-κοινωνικοί φορείς και οι πολίτες θα σχεδιάζουν από κοινού. Αυτή είναι μία καινοτομία που φέρνει το συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο. Η εμπειρία έχει δείξει ότι μόνο έτσι ένας στρατηγικός σχεδιασμός μπορεί να καταστεί βιώσιμος.

Επίσης, μου προκαλεί εντύπωση γιατί το επισπεύδον Υπουργείο, δηλαδή το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, έχει επιφυλάξει για τον εαυτό του έναν πολύ μετριοπαθή ρόλο για την όλη διαδικασία, αυτού του χαρακτηρισμού των ΣΒΑΚ και όχι βέβαια της έγκρισής του, όπως λανθασμένα αναφέρθηκε. Ο ρόλος τον οποίο επιζητεί το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για τον εαυτό του δεν είναι άλλος από εκείνον που στην ουσία θα πιστοποιεί αν τηρήθηκε ή όχι μία συγκεκριμένη θεσμική διαδικασία, στην οποία τον κυρίαρχο ρόλο θα έχουν οι τοπικές κοινωνίες.

Αυτό σημαίνει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι η κεντρική διοίκηση δεν θα έχει κάποιον λόγο και ρόλο; Προφανώς και θα έχει. Προκειμένου να εγκριθεί ένα ΣΒΑΚ, έχουν προηγηθεί στάδια, όπου η γνώμη της κεντρικής διοίκησης έχει εξέχουσα σημασία. Αναφέρθηκε, για παράδειγμα, το ζήτημα του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού. Εντός της διαδικασίας του ΣΒΑΚ, πολλές επιμέρους διευθύνσεις του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας θα κληθούν να γνωμοδοτήσουν για τις προτεινόμενες από τις τοπικές κοινωνίες δράσεις. Και βεβαίως, η γνώμη τους θα είναι καθοριστικής σημασίας.

Άρα σε καμμία περίπτωση δεν ισχύει αυτό που ακούστηκε στην Αίθουσα, ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας δεν θα έχει κάποιον ρόλο ή δεν θα γίνεται σεβαστός ο υπερκείμενος σχεδιασμός, που είναι ο χωροταξικός ή ο πολεοδομικός.

Αντίστοιχο ρόλο, όμως, θα έχουν οι υπηρεσίες και οι φορείς των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, του Υπουργείου Εσωτερικών, του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σημαίνει ότι ο χαρακτηρισμός ενός ΣΒΑΚ δεν χρειάζεται απαραιτήτως να υπογραφεί από όλους αυτούς. Αυτό το οποίο σημαίνει είναι ότι με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου κάνουμε πιο ευέλικτη όλη αυτή τη διαδικασία και βεβαίως, ότι ο ρόλος των τοπικών κοινωνιών, της κοινωνίας των πολιτών ενισχύεται και όχι αυτό που ακούστηκε, ότι είναι απούσα από όλη αυτή τη διαδικασία.

Αυτό το οποίο δεν έχει γίνει, όμως, αντιληπτό είναι ο συντονισμός αυτός γίνεται πλέον σε ένα χαμηλό διοικητικό επίπεδο για τον τομέα της δημόσιας διοίκησης, αλλά πολύ υψηλό για τα δεδομένα της τοπικής κοινωνίας.

Σε κάθε περίπτωση, έχουμε προχωρήσει και σε κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις, όπως κατέθεσε ο Υπουργός πριν από λίγο, οι οποίες ήταν πρόταση της επιτροπής και των Βουλευτών, όπως για παράδειγμα, η προαιρετική ένταξη στην ομάδα εργασίας χωροτακτών και πολεοδόμων μηχανικών. Εμείς κρίνουμε ότι είναι αναγκαίο, εφόσον αυτό κριθεί, βεβαίως, αντίστοιχα αναγκαίο και από τις τοπικές κοινωνίες.

Αυτό που σε κάθε περίπτωση θέλω να καταγραφεί από την πλευρά μας είναι η βασική αντίθεση των παραδοσιακών προσεγγίσεων σχεδιασμού στις μεταφορές, σε σχέση με ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Αυτό αφορά τη συμμετοχή των πολιτών και των φορέων, τον συντονισμό πολιτικών μεταξύ των διαφόρων τομέων, ιδίως των μεταφορών, της προστασίας του περιβάλλοντος, των χρήσεων γης, της οικονομικής ανάπτυξης, της κοινωνικής πολιτικής, της υγείας, της ασφάλειας και της ενέργειας, και κυρίως την ευρεία συνεργασία στα διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης με φορείς και ιδιώτες. Αυτή, λοιπόν, την προσπάθεια ζητούμε από όλες τις πτέρυγες της Βουλής να στηρίξουν ως τον μόνο δρόμο που έχουμε διαθέσιμο, για να έχουμε βιώσιμες πόλεις στο μέλλον.

Έγινε ευρεία αναφορά και στη χρηματοδότηση των ΣΒΑΚ. Μάλιστα, αν θυμάμαι καλά, ο κ. Σαντορινιός μίλησε για κίνητρα και αντικίνητρα προς τους φορείς αυτοδιοίκησης, προκειμένου να υλοποιήσουν δράσεις που εντάσσονται στα ΣΒΑΚ.

Πρέπει να αναρωτηθούμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ποιοι είναι οι βασικοί μηχανισμοί χρηματοδότησης ενός Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Είναι είτε ίδιοι πόροι είτε το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων της περιφέρειας που μπορούν να υποβάλλουν προτάσεις σε ετήσια βάση, το τομεακό πρόγραμμα του Υπουργείου Εσωτερικών, το τομεακό πρόγραμμα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και βεβαίως, όλα τα ευρωπαϊκά προγράμματα, είτε αυτά είναι τομεακά είτε είναι περιφερειακά.

Αρχίζω από το τελευταίο. Θα πρέπει να αντιληφθούμε ότι στην επόμενη προγραμματική περίοδο έργα αστικής κινητικότητας που δεν εντάσσονται σε έναν στρατηγικό σχεδιασμό, όπως είναι το ΣΒΑΚ, πολύ δύσκολα θα μπορούν να τύχουν χρηματοδότησης. Αυτός είναι και ο κύριος λόγος που κάνουμε υποχρεωτικό το ΣΒΑΚ για Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης με πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων και για τις περιφέρειες, ακριβώς για να μην χάσουν τη δυνατότητα χρηματοδότησης από ευ-

ρωπαϊκούς πόρους της επόμενης προγραμματικής περιόδου. Κοινώς, όσοι δήμοι κάτω των τριάντα χιλιάδων δεν μπορούν να ανταποκριθούν, προφανώς και δεν θα έχουν τις ίδιες ευκαιρίες με εκείνες που διαθέτουν ΣΒΑΚ.

Πάμε τώρα στις δυνατότητες που δίνει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, είτε αυτό εντάσσεται στις περιφέρειες είτε στα τομεακά του Υπουργείου Εσωτερικών και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Μου κάνει, πραγματικά, εντύπωση πώς διέλαθε της προσοχής ορισμένων το άρθρο 8 και συγκριμένα η παράγραφος 4, που εκεί ρητά αναφέρεται ότι η χρηματοδότηση της υλοποίησης μέτρων του ΣΒΑΚ εμπίπτει στους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Κοινώς, εξετάζεται κατά προτεραιότητα αρμοδίως από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατά την έγκριση του Ετήσιου Προγράμματος Έργων που προτείνονται για ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Αυτό σημαίνει πρακτικά, κύριοι συνάδελφοι, ότι η συγκεκριμένη διάταξη στην ουσία δεσμεύει την ηγεσία και τις υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών να χρηματοδοτήσουν κατά προτεραιότητα αυτές τις δράσεις, όταν κάνουν τον ετήσιο προγραμματισμό τους.

Δυστυχώς, όμως, διέλαθε της προσοχής ορισμένων και η παράγραφος 5 του άρθρου 12, του εξουσιοδοτικών διατάξεων. Εκεί προβλέπεται, κατά τη γνώμη μου, κάτι ιδιαίτερα καινοτόμο, που δεν είναι άλλο από το εργαλείο του Ειδικού Αναπτυξιακού Προγράμματος.

Με τον τρόπο αυτό και με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων, μπορούν να καταρτίζονται οδηγοί εφαρμογής για τη χρηματοδότηση των μέτρων αυτών, όπως για παράδειγμα οι ποδηλατόδρομοι. Και βεβαίως, όσοι ασχολούνται με έργα της τοπικής αυτοδιοίκησης, γνωρίζουν ότι το μεγάλο πρόβλημα διαχρονικά δεν ήταν η χρηματοδότηση τόσο των έργων, αλλά η ωρίμανση των μελετών και των αδειών, όπου εκεί δυστυχώς πολλές φορές είδαμε να υπάρχει μια ανεπάρκεια.

Αυτό, λοιπόν, το οποίο επιχειρούμε αυτή τη στιγμή εδώ, στο κομμάτι της αστικής κινητικότητας, είναι να δώσουμε ένα τέλος στην έλλειψη συντονισμού και ασυνέχειας, που θα επιτρέψει με μια γρήγορη ωρίμανση των μελετών αυτών, να προχωρήσουμε άμεσα στη χρηματοδότησή τους.

Βεβαίως, εντός αυτής της θεωρητικής προσέγγισης για την αστική κινητικότητα εντάσσονται και οι προβλέψεις του δεύτερου μέρους για τη μικροκινητικότητα. Για να το πω πιο παραστατικά, νομίζω δεν νοείται βιώσιμη αστική κινητικότητα χωρίς την μικροκινητικότητα. Η μικροκινητικότητα συνιστά ήδη μια κοινωνική πραγματικότητα στη χώρα μας, η οποία και αυτή θα πρέπει να ενταχθεί στον μελλοντικό σχεδιασμό των πόλεών μας.

Όμως, θα πρέπει να γίνει με συγκεκριμένους κανόνες. Κανόνες που θα αφορούν τόσο την κυκλοφορία των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων, των ΕΠΗΟ, όσο και τον τρόπο κατασκευής, διάθεσης στην αγορά και παροχής τους προς κοινόχρηστη χρήση. Η έλλειψη των κανόνων κυκλοφορίας κινδυνεύει να απονομιμοποιήσει αυτά τα οχήματα στη συνείδηση των πολιτών, όχι βεβαίως άδικα, καθώς τίθενται ζητήματα οδικής ασφάλειας και προστασίας των χρηστών του οδικού δικτύου.

Εδώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν ανακαλύψαμε την πυρίτιδα. Το είπα και στην επιτροπή. Μελετήσαμε τις καλές πρακτικές άλλων χωρών και υιοθετήσαμε αυτές ως ένα βασικό κριτήριο, αφ' ενός της προαγωγής οδικής ασφάλειας και αφ' ετέρου της απρόσκοπτης ανάπτυξης και χρήσης αυτών των οχημάτων με τέτοιον τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται και η προστασία του Έλληνα καταναλωτή. Νομίζω είναι προφανές ότι η μη εφαρμογή των μέτρων δεν θα καταστήσει απλώς δυσχερές το έργο για την προαγωγή ασφαλούς μετακίνησης, αλλά θα υπονομεύσει και την προώθηση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς εντός του αστικού ιστού.

Με τις ρυθμίσεις αυτές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα αναμένεται να γίνει μία από τις πρώτες χώρες στον κόσμο με μια ολοκληρωμένη σειρά κανόνων για τα οχήματα μικροκινητικότητας.

Στο πλαίσιο των προτάσεων των κομμάτων της Αντιπολίτευσης και των φορέων προχωρήσαμε σε μία, επίσης, σημαντική αλλαγή, η οποία κατατέθηκε με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις, δηλαδή την υποχρέωση χρήσης κράνους και όχι την απλή σύσταση όσον αφορά τους οδηγούς των συγκεκριμένων οχημάτων, βεβαίως με την εξαίρεση των οδηγών ηλεκτροκίνητων αμαξιδίων για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, όπως μας το έθεσε και η ΕΣΑΜΕΑ.

Στο θέμα των ισοδυναμιών των αδειών οδήγησης είπα και στην επιτροπή ότι η ισοδυναμία μεταξύ αυτοκινήτου και ελαφρύ δικύκλου είναι μία δυνατότητα την οποία παρέχει η Ευρωπαϊκή Ένωση στα κράτη-μέλη, μέσω μιας οδηγίας ήδη από το 2016 και στα οποία αφήνει τη διακριτική ευχέρεια για τα κριτήρια τα οποία θα υιοθετήσουν, προκειμένου αυτή να ισχύσει.

Επομένως, όταν επιχειρηματολογούμε υπέρ ή κατά της μίας άποψης, καλό είναι να έχουμε τεκμηριώσει προηγουμένως. Νομίζω ότι στην επιτροπή σας έθεσα μία σειρά από επιχειρήματα, για ποιον λόγο είναι αναγκαία αυτή η ρύθμιση.

Βεβαίως, τέθηκε ένα εύλογο ζήτημα -νομίζω- από τον εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης για την πιστοποίηση της ικανότητας με δίπλωμα Β' κατηγορίας να οδηγεί ελαφρό δίκυκλο. Βέβαια, αυτό, κύριε συνάδελφε, πρακτικά σημαίνει εξέταση. Αντιλαμβάνεστε ότι αυτό είναι δύσκολο, γιατί στην ουσία εάν πηγαίναμε σε μια διαδικασία εξέτασης, δεν θα υπήρχε λόγος να πάμε σε ισοδυναμία. Είναι -αν θέλετε- δύο έννοιες, οι οποίες στην ουσία είναι ασύνδετες.

Βεβαίως, δεν πρέπει να μας προκαλεί εντύπωση ότι καμμία χώρα, η οποία έχει ενσωματώσει αυτήν την οδηγία -νομίζω το είπαν οι φορείς στην επιτροπή- δεν έχει βάλει μέσα εξετάσεις. Αντιθέτως, αυτό το οποίο τόνισα και το τονίζω και στην Ολομέλεια είναι ότι εμείς θεσπίζουμε το πιο αυστηρό πλαίσιο που ισχύει μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το συγκεκριμένο ζήτημα, γιατί έχουμε και υποχρεωτικά μαθήματα και ελάχιστο όριο ηλικίας και ελάχιστη εμπειρία.

Παρ' όλα αυτά, ο Υπουργός έκανε δεκτή κάποια από τις παρατηρήσεις των συναδέλφων και αυξάνουμε τα μαθήματα από τρία σε πέντε, για να περάσουμε κι ένα μήνυμα, ότι βεβαίως προσπαθούμε να κάνουμε ακόμα πιο δύσκολο και πιο αυστηρό το πλαίσιο, όσον αφορά την ισοδυναμία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Σας είπα πιστοποίηση, όχι εξετάσεις.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Η πιστοποίηση, όμως, κύριε συνάδελφε, στην ουσία εξετάσεις είναι.

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

Τελειώνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε.

Όσον αφορά την πρόταση των φορέων για την προσθήκη της δυνατότητας να υπαχθούν στο άρθρο 55 και όσοι εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών έχουν υποβάλει ήδη αίτημα συνταξιοδότησης, θεωρούμε ότι είναι εύλογο το ερώτημα. Επομένως εξισώνουμε με αυτούς, οι οποίοι θα συνταξιοδοτηθούν. Νομίζω ο κ. Γκόκας είχε θέσει αυτό το ζήτημα. Άρα, κύριοι συνάδελφοι, αυτό εντάσσεται μέσα στις νομοθετικές τροποποιήσεις που κάναμε.

Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, με ζητήματα οδικής ασφάλειας.

Πριν από περίπου ένα μήνα, με τον Υπουργό, τον κ. Καραμανλή και τον Πρωθυπουργό, τον κ. Μητσοτάκη, παρουσιάσαμε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για το ζήτημα της οδικής ασφάλειας. Ήδη ερχόμαστε με το πρώτο νομοσχέδιο και εντάσσουμε μία σειρά από τις εξαγγελίες τότε, έτσι ώστε πραγματικά να κάνουμε ένα πολύ σημαντικό βήμα για το ζήτημα της οδικής ασφάλειας που νομίζω όλοι θα συμφωνήσουμε στην Αίθουσα ότι αποτελεί εθνικό ζήτημα.

Η μικροκινητικότητα μπαίνει πλέον σε συγκεκριμένους κανόνες. Η σύσταση του μητρώου των εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων επιτέλους βάζει μία τάξη σε έναν άναρχο τρόπο με τον οποίο γινόταν εισαγωγές. Με το μητρώο εποπτών ΚΤΕΟ, στην ουσία, μπαίνει ένα παραπάνω φίλτρο, όσον αφορά τη λειτουργία των ΚΤΕΟ στη χώρα μας. Μάλιστα, στην επιτροπή έθεσα πολύ συγκεκριμένα παραδείγματα και νούμερα, όσον αφορά το τι συμβαίνει στη χώρα μας.

Όλα αυτά αποτελούν μια δεσμίδα μέτρων που πλέον νομοθετούνται. Θα ακολουθήσουν και άλλα νομοθετικά κείμενα, τα οποία στην ουσία θα κατατείνουν στην ολοκλήρωση αυτού του σχεδίου για την εθνική οδική ασφάλεια. Πιστεύω στα επόμενα βήματα. Και κάνω μία έκκληση προς όλες τις πτέρυγες της Βουλής να το αγκαλιάσουν, γιατί πραγματικά είναι ένας εθνικός σκοπός που πρέπει να τύχει μιας ευρείας αποδοχής.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Μέχρι να ετοιμαστεί το Βήμα υγειονομικά, για να πάρει τον λόγο ο κ. Καραθανασόπουλος, θέλει, κύριε Υφυπουργέ, να σας κάνει μία ερώτηση ο κ. Γιαννούλης.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι ερώτηση-διευκρίνηση.

Κατ' αρχάς, να ενημερώσω τον κύριο Υφυπουργό ότι ακριβώς αυτό που ανέδειξα και στην εισήγησή μου, η συνεργασία και η συνεννόηση που είχαμε έχει ως αποτέλεσμα να γίνεται υπέρ του θετικού, θετικότερη η στάση μας για τα πρώτα δεκατέσσερα άρθρα του νομοσχεδίου ή επί της αρχής. Από την αρχή είπα ότι φαίνεται να έχετε δουλέψει στα ΣΒΑΚ.

Στο θέμα, όμως, των λεωφορείων και των μέσων μαζικής μεταφοράς θέλω να σας προτείνω να κρατήσετε μια επιφύλαξη. Ο συνωστισμός και ο συγχρωτισμός και η σαρδελοποίηση υπάρχουν. Με ψέξατε για την αναφορά μου στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Προσλήψεις εννοείτε στην Αθήνα αυτές που το ΑΣΕΠ γύρισε πίσω, γιατί υπήρχε και περίπτωση υποψήφιου οδηγού λεωφορείου μόνο με δίπλωμα οδήγησης για μηχανάκι; Αναφέρεστε στα λεωφορεία, αυτά που το Ελεγκτικό Συνέδριο έκρινε ακατάλληλα, τα τριακόσια για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, ενώ τα ίδια σχεδόν κυκλοφορούν με τους ίδιους κινδύνους για τη Θεσσαλονίκη; Σας ξαναρώτησα και πριν. Οι Θεσσαλονικείς είμαστε πιο ανθεκτικοί στον κορωνοϊό;

Όταν μιλάτε για προσλήψεις αναφέρεστε στο ότι εμείς δεν μπορούσαμε να προσλάβουμε, γιατί η χώρα χρεοκόπησε το 2009 και μέχρι το 2018 ήταν στο μνημόνιο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κλείστε, κύριε Γιαννούλη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κλείνω.

Θέλω να σας ρωτήσω το εξής και τον κ. Καραμανλή. Μήπως έχει ν' απαντήσει κάτι για δύο πράγματα, για τους διακόσιους πενήντα οδηγούς του ΟΑΣΘ που έχουν αποσπαστεί σε άλλες θέσεις...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Γιαννούλη, μην προχωράτε άλλο, σας παρακαλώ. Δεν θα κάνουμε κοινοβουλευτικό έλεγχο. Είναι νομοθετική εργασία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Αναφέρθηκε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Σας παρακαλώ, κύριε Γιαννούλη, σας σεβάστηκα και σας έδωσα τον λόγο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο, για να τοποθετηθείτε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, θα σας πω αυτό που λέει ο θυμόσοφος λαός: Νομίζω ότι ξύνεστε στη γκλίτσα του τσοπάνη. Σας παρέθεσα συγκεκριμένα νούμερα, τα οποία η δική σας Κυβέρνηση μας άφησε ως παρακαταθήκη στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Χαίρομαι που αυτά δεν τα αμφισβητείτε. Θα το πω για άλλη μία φορά, για να καταγραφεί στα Πρακτικά: οκτακόσια πενήντα λεωφορεία και τρόλεϊ τον Ιούλιο του 2019, χίλια διακόσια πενήντα σε καθημερινή βάση σήμερα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Είναι σας τις χίλιες διακόσιες ΜΕΘ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας άκουσα χωρίς να σας διακόψω, κύριε συνάδελφε.

Στην πόλη σας, στη Θεσσαλονίκη υπήρχαν διακόσια τριάντα πέντε λεωφορεία και αυτά, μάλιστα, παλιά. Σήμερα, είναι τετρακόσια σαράντα σε καθημερινή βάση και σκοπεύουμε τις επόμενες ημέρες και εβδομάδες αυτά να τα αυξήσουμε έτι περαιτέρω.

Είπατε για προσλήψεις. Θα περίμενα να είστε λίγο πιο προσεκτικός, γιατί έγινε μία εκτεταμένη συζήτηση και στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Νομίζω την παρακολουθήσατε. Δόθηκαν οι κατάλληλες απαντήσεις και δεν επανήλθε το ζήτημα.

Έγινε μία διαδικασία με ΑΣΕΠ. Το ΑΣΕΠ διόρθωσε τις διαδικασίες και μάλιστα, εκεί που υπήρχαν λάθη ήταν σε ποσοστό μικρότερο των διαδικασιών που η δική σας Κυβέρνηση έκανε αντίστοιχους διαγωνισμούς. Δηλαδή, όταν η διόρθωση είναι στο 14,5%, όταν σε αντίστοιχους διαγωνισμούς δικούς σας είναι στο 60% και στο 70%, νομίζω, κύριε συνάδελφε, ότι εδώ δεν χρειάζεται να κάνω καν περαιτέρω αναφορά. Έγιναν, λοιπόν, πρώτη φορά προσλήψεις στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Είπατε ότι δεν μπορούσατε να κάνετε προσλήψεις. Ωραία. Σύμφωνα με τα δικά σας λεγόμενα, το μνημόνιο τελείωσε το 2018. Κάνω λάθος; Το 2018, κάνατε καμμία πρόσληψη; Όχι. Το 2019, κάνατε καμμία πρόσληψη; Όχι. Επί δεκαοκτώ μήνες, σύμφωνα πάλι με τη δική σας επιχειρηματολογία, που βγήκαμε από το μνημόνιο δεν κάνατε καμμία πρόσληψη. Άρα η δικαιολογία των μνημονίων δεν μπορεί να υπάρχει.

Εμείς μέσα σε δεκαοκτώ μήνες καταφέραμε, ο κύριος Υπουργός και βέβαια σε συντονισμό με όλη την Κυβέρνηση, και κάναμε εξακόσιες προσλήψεις σε κρίσιμες -αν θέλετε- αρμοδιότητες.

Αναφερθήκατε στο Ελεγκτικό Συνέδριο. Σας το είπα και στην επιτροπή και ευτυχώς ανακαλέσατε, γιατί μιλήσατε για επικίνδυνα λεωφορεία. Ανακαλέστε την έννοια, γιατί μας ακούει ο κόσμος. Δεν είναι επικίνδυνα τα λεωφορεία. Είναι με βάση συγκεκριμένες προδιαγραφές. Ας αφήσουμε το Ελεγκτικό Συνέδριο να κάνει τη δουλειά του. Δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία. Φοβούμαι ότι κι εκεί, πολιτικά θα εκτεθείτε.

Από εκεί και πέρα, εμείς θα συνεχίσουμε την προσπάθειά μας να ενισχύουμε τα μέσα μαζικής μεταφοράς και σε καμμία περίπτωση δεν θα βρούμε ούτε δικαιολογία τον κορωνοϊό ούτε τα μνημόνια, γιατί ξέρει πολύ καλά ο ελληνικός λαός τι παραλάβαμε από εσάς και τι παραδίδουμε τώρα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο κ. Καραθανασόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Και σήμερα έγινε συζήτηση αρκετά εκτεταμένη για τις λαϊκές κινητοποιήσεις ενάντια στην αστυνομοκρατία. Μάλιστα, ένας ομιλητής της Νέας Δημοκρατίας αναφέρθηκε και αναρωτήθηκε, πώς είναι δυνατόν εν μέσω πανδημίας κάθε μέρα να γίνονται κινητοποιήσεις που στο παρελθόν δεν γίνονταν, σε συνθήκες μη πανδημίας.

Εδώ, μπαίνει το βασικό ερώτημα: Ποιος είναι ο υποκινητής των διαδηλώσεων, των λαϊκών κινητοποιήσεων; Εμείς το λέμε καθαρά, είναι η Κυβέρνηση ο υποκινητής των διαδηλώσεων. Είναι η αντιλαϊκή πολιτική της Κυβέρνησης. Αυτή φταίει που καθημερινά οι εργαζόμενοι και οι νεολαίοι βρίσκονται στον δρόμο. Είναι η επικίνδυνη πολιτική διαχείριση της πανδημίας, όπου έχει αφήσει ένα αθωράκιστο δημόσιο σύστημα υγείας, δεν προχωρά σε μόνιμες προσλήψεις υγειονομικού προσωπικού, δεν προχωρά στην επαναλειτουργία νοσοκομείων που είχαν κλείσει από τις προηγούμενες κυβερνήσεις, στη δημιουργία των απαραίτητων υποδομών, σε πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας που θα λειτουργεί σε εικοσιτετράωρη βάση και στην επίταξη χωρίς αποζημίωση του ιδιωτικού τομέα της υγείας.

Αυτά τα ζητήματα βάζουν στην πρώτη γραμμή της πάλης τους οι υγειονομικοί. Αυτά τα ζητήματα βγάζουν στον δρόμο τους υγειονομικούς.

Είναι ο συνωστισμός στα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπου είναι στοιβαγμένοι στους σταθμούς, στα βαγόνια και στα λεωφορεία. Η κατάσταση αυτή είναι που οδηγεί τους εργαζόμενους και τη νεολαία να κινητοποιούνται για αποσυμφόρηση της κατάστασης στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Είναι η ανυπαρξία των μέτρων υγιεινής και ασφάλειας στους μεγάλους εργασιακούς χώρους που αποτελούν τους πυρήνες υπερμετάδοσης της νόσου. Αυτή ακριβώς η κατάσταση έλλειψης

μέτρων υγιεινής και ασφάλειας είναι που κινητοποιεί τους εργαζόμενους για μέτρα προστασίας από την πανδημία.

Δεύτερον, είναι η κλιμάκωση της ίδιας της αντιλαϊκής πολιτικής που ασκεί η Κυβέρνηση εν μέσω πανδημίας, που επιτίθεται με βίαιο τρόπο στα εναπομείναντα εργασιακά δικαιώματα, που επιτίθεται με βίαιο τρόπο στα δικαιώματα της νέας γενιάς, η οποία παλεύει για ανοιχτά πανεπιστήμια, για ανοιχτά σχολεία με όλα τα μέτρα προστασίας. Αυτή ακριβώς η πολιτική είναι που κινητοποιεί τους εργαζόμενους, που βγάζει στους δρόμους καθημερινά τους φοιτητές και τη νεολαία.

Αρχικά, η Κυβέρνηση προσπάθησε με πρόσχημα την πανδημία να βάλει στον γύψο τις λαϊκές αντιδράσεις. Απέτυχε, όμως, από την οργανωμένη απειθαρχία του λαϊκού παράγοντα. Στη συνέχεια, προχώρησε στη συκοφάντηση των κινητοποιήσεων, λέγοντας ότι αποτελούν αιτία μετάδοσης της νόσου. Και, τέλος, κατέφυγε στην ωμή βία, στην αστυνομοκρατία και στον αυταρχισμό.

Αυτό, άλλωστε, αποτελεί και προσφιλή πρακτική όλων των Κυβερνήσεων ανεξαιρέτως και στη χώρα μας και τα προηγούμενα χρόνια. Με ΜΑΤ και βία αντιμετώπιζαν όλους αυτούς οι οποίοι διαδήλωναν. Το κάνετε και εσείς σήμερα.

Όμως, και στο εξωτερικό αυτό ακριβώς είναι που ενώνει σήμερα τις κυβερνήσεις διαφορετικού προσανατολισμού, του Μητσοτάκη στην Ελλάδα, του Μακρόν στη Γαλλία, του Σάντσεθ στην Ισπανία. Απαντούν σε αυτούς που διαδηλώνουν με τη βία, την καταστολή και την αστυνομοκρατία.

Η λαϊκή πάλη δεν μπορεί να αμαυρωθεί από τα γνωστά επεισόδια που έστησε η Κυβέρνηση με διάφορους ύποπτους μηχανισμούς που έγιναν χτες στη Νέα Σμύρνη για να συκοφαντήσει την αντίδραση των κατοίκων της περιοχής απέναντι στην αστυνομοκρατία.

Και επιβεβαιώνεται από δημοσιεύματα που βγαίνουν τώρα στο φως της δημοσιότητας. Αυτοί που συνελήφθησαν είναι γνωστοί χουλιγκάνοι. Αξιοποιήσατε και τέτοιους τύπους, φαίνεται, για να προχωρήσετε ακριβώς και να συκοφαντήσετε τη λαϊκή πάλη, να δημιουργήσετε ένα κλίμα τρομοκρατίας στον κόσμο.

Και, βεβαίως, αυτή ακριβώς η κατάσταση οδήγησε και στον αποτρόπαιο τραυματισμό του αστυνομικού. Είναι ένα γεγονός, το οποίο, δεν αθωώνει, όμως, την αστυνομοκρατία. Και πλανάται πλάνην οικτρά η Κυβέρνηση αν νομίζει ότι με αυτόν τον τρόπο, με αυτά τα επεισόδια που έγιναν εχθές, θα νομιμοποιήσει το κλίμα αστυνομοκρατίας που θέλει να επιβάλλει στις γειτονιές, αλλά και παντού.

Αυτό δεν πρόκειται να γίνει. Γιατί; Είναι πολύ απλό. Οι λαϊκοί αγώνες δεν μπαίνουν στον γύψο και η οργανωμένη λαϊκή πειθαρχία θα είναι η απάντηση στην αστυνομοκρατία και στην αντιλαϊκή πολιτική.

Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου εδώ μια παρένθεση εδώ να κάνω σε κάτι το οποίο αναφέρθηκε ο κ. Παπαδημητρίου, ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, που επί της ουσίας προσπάθησε να αθωώσει την τακτική λογοκρισίας, την οποία επέβαλε παρουσιαστής πρωινής εκπομπής του ΣΚΑΪ απέναντι σε Βουλευτή του ΚΚΕ, απέναντι στη Λιάνα Κανέλλη. Ήταν μία ακόμη προσπάθεια του συγκεκριμένου παρουσιαστή της πρωινής εκπομπής να εμποδίσει τους εκπροσώπους του ΚΚΕ να εκφράσουν συνολικά την άποψή τους. Είναι ένα ακόμη επαναλαμβανόμενο περιστατικό.

Και γι' αυτό, κύριε Παπαδημητρίου, όχι η Λιάνα η Κανέλλη, αλλά το ΚΚΕ συνολικά διά μέσου του γραφείου Τύπου του ξεκαθάρισε ότι μετά τα επαναλαμβανόμενα κρούσματα λογοκρισίας σε καλεσμένους του ΚΚΕ στις εκπομπές του πρωινού άτυπου κυβερνητικού εκπροσώπου κ. Δημήτρη Οικονόμου του «ΣΚΑΪ» είναι προφανές ότι το ΚΚΕ δεν πρόκειται από εδώ και στο εξής να νομιμοποιήσει με την ούτως ή άλλως σπάνια παρουσία του αυτές τις πρακτικές στη συγκεκριμένη εκπομπή.

Κυρίες και κύριοι, και σήμερα παρακολουθούμε, όπως και το τελευταίο διάστημα, μια βολική αντιπαράθεση ανάμεσα στη Νέα Δημοκρατία και τον ΣΥΡΙΖΑ. Για παράδειγμα, ποιος φταίει για την κατάντια που έχουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς; Η σημερινή ή η προηγούμενη Κυβέρνηση; Ποιος φταίει για τις κινητοποιήσεις και τα γεγονότα που διαδραματίζονται;

Και είναι βολική αυτή η αντιπαράθεση γιατί έχει σκοπό να διαμορφώσει ένα νέο δίπολο εγκλωβισμού της λαϊκής δυσαρέσκειας, ένα δίπολο ανάμεσα σε δύο εταίρους επί της ουσίας -τη Νέα Δημοκρατία και τον ΣΥΡΙΖΑ, δύο εταίρους που τους ενώνει η στρατηγική επιλογή εξυπηρέτησης των αναγκών των μονοπωλίων και υλοποίησης της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανάμεσά σε δύο εταίρους, τη Νέα Δημοκρατία και τον ΣΥΡΙΖΑ, που τους ενώνει το νομοθετικό οπλοστάσιο απέναντι στον εσωτερικό εχθρό λαό.

Οι «τρομονόμοι» δικά σας δημιουργήματα είναι. Ο περιορισμός του απεργιακού δικαιώματος, το ιδιώνυμο για λαϊκές αντιδράσεις ενάντια στους πλειστηριασμούς ή για συμμετοχή σε λαϊκές διαμαρτυρίες είναι δικά σας νομοθετικά παιδιά.

Και σήμερα συζητάμε ένα ακόμη νομοσχέδιο που αποκαλύπτεται επί της ουσίας η συμφωνία Νέας Δημοκρατίας – ΣΥΡΙΖΑ - ΚΙΝΑΛ και όχι μόνο για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Οι διαφορές σας είναι σε πολύ επιμέρους ζητήματα και, μάλιστα, πολλά από αυτά είναι τεχνικού χαρακτήρα.

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα είναι τμήμα μιας επίσημης πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, στην οποία συμπυκνώνονται οι στρατηγικές επιλογές της άρχουσας τάξης για τις πόλεις, για τα αστικά κέντρα. Και, βεβαίως, είναι μια πολιτική η οποία εντάσσεται, αλλά και υπηρετεί τους σχεδιασμούς του κεφαλαίου για πράσινη μετάβαση και ψηφιακό μετασχηματισμό, δημιουργίας, δηλαδή, αστικών κέντρων βιτρίνας, που πίσω από αυτή θα προσπαθείτε να κρατήσετε και να κρύψετε τις υποβαθμισμένες λαϊκές γειτονιές και τα προβλήματα τα οποία έχουν οι λαϊκές οικογένειες, δημιουργίας, δηλαδή, αποστειρωμένων ζωνών στα αστικά κέντρα για την ανάπτυξη ιδίως της τουριστικής δραστηριότητας, χώροι προσέλκυσης μεγάλων εμπορικών αλυσίδων, συγκέντρωσης της οικονομικής δραστηριότητας, συγκέντρωσης της γης και χρήσης της που θα εξυπηρετεί τα συμφέροντα των μεγάλων επενδυτών και όχι των λαϊκών αναγκών.

Το αποτέλεσμα αυτών των σχεδιασμών είναι καθαρό, κύριε Υπουργέ. Δεν θα είναι άλλο παρά η αύξηση της ταξικής διαστρωμάτωσης στα αστικά κέντρα. Ακούστηκε από διάφορους Βουλευτές ότι στο πλαίσιο αυτού του νομοσχεδίου στόχος είναι να βελτιωθεί -λέει- η ζωή του λαού.

Αλήθεια λέτε; Αυτό το ψέμα είναι τόσο μεγάλο που έκανε ακόμα και το ίδιο το ψέμα να κοκκινήσει από τη ντροπή του. Σοβαρολογείτε τώρα ότι με αυτό τον τρόπο θα βελτιώσετε την ποιότητα ζωής του λαού; Δηλαδή, στις συνθήκες εντατικοποίησης της εργασίας, της εκ περιτροπής εργασίας, της έλλειψης μέτρων υγιεινής και ασφάλειας για τους εργαζόμενους -στην Πάτρα είχαμε σε ένα εικοσιτετράωρο δύο θανατηφόρα εργατικά ατυχήματα- της ανεργίας που μαστίζει τη νεολαία και τα πλατιά εργατικά στρώματα, στη νέα γενιά που έχει μέλλον με τσακισμένα τα φτερά, με 350 ευρώ να επιβιώσουν, αν έχουν, περιστασιακή εργασία και αν δεν είναι άνεργοι, με αυξημένους τους ταξικούς φραγμούς στη μόρφωση;

Σε αυτούς μιλάτε με αυτόν τον τρόπο; Μιλάτε με συνταξιούχους, οι οποίοι επί της ουσίας το σύνολο της σύνταξής τους πηγαίνει για να καλύψει τα φάρμακα και την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη; Με λαϊκές οικογένειες που ζουν με βοηθήματα φιλανθρωπίας μιλάτε;

Μιλάτε για λαϊκές οικογένειες στοιβαγμένες σε ανήλιαγα διαμερίσματα, χωρίς θέρμανση λόγω της ενεργειακής φτώχειας, σε υποβαθμισμένες λαϊκές γειτονιές, χωρίς ελεύθερους χώρους, χωρίς χώρους άθλησης, αναψυχής και πολιτισμού, σε ανθρώπους που κυκλοφορούν στοιβαγμένοι σε υποβαθμισμένα μέσα μαζικής μεταφοράς σαν σαρδέλες;

Και τι απαντάτε σε όλα αυτά; Λέτε για μικροκινητικότητα και αξιοποίηση των ελαφριών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων, ΕΠΗΟ το λέτε. Δηλαδή σε κάποιους που δεν μπορούν να γεμίσουν το τσουκάλι, τους λέτε «πάρτε ραπανάκι για την όρεξη». Αυτό τους λέτε, κύριε Υπουργέ.

Τι θα βελτιώσετε, αλήθεια, από όλα αυτά, που βιώνει η λαϊκή οικογένεια; Απλά αυτό το οποίο θα κάνετε είναι ότι θα μετατρέψετε αστικές περιοχές, αποστειρωμένες από αυτά τα φαινόμενα, σε ελκυστικές για την προσέλκυση επενδύσεων αλλά και τουριστών, όπως για παράδειγμα στην Αττική το σχέδιο «ΑΘΗΝΑ 2021».

Ο αστικός σχεδιασμός της Αττικής, η ενίσχυση του ρόλου τους ως κόμβου διαμετακομιστικού εμπορίου αλλά και τουριστικού προορισμού είναι διαχρονικοί στόχοι της αστικής τάξης που υπηρετήθηκαν διαχρονικά απ' όλες τις κυβερνήσεις το προηγούμενο διάστημα.

Και οι σημερινοί σχεδιασμοί του «Μεγάλου Περίπατου» του Δήμου Αθηναίων ακριβώς τον ίδιο στόχο και προσανατολισμό υπηρετούν. Ο «Μεγάλος Περίπατος» του Δήμου Αθηναίων φωτογραφίζει τον αντιδραστικό σχεδιασμό του κεφαλαίου για το μέλλον της Αθήνας καθώς και άλλων περιοχών ως περιοχών με τουριστικές, εμπορικές και επιχειρηματικές χρήσεις υψηλού επιπέδου, αλλά απαγορευμένος για την πλειονότητα του λαού.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας όχι απλά δεν θα αντιμετωπίσουν τις διευρυμένες λαϊκές ανάγκες, αλλά τις αντιστρατεύονται επί της ουσίας, γιατί ο αστικός σχεδιασμός για τις πόλεις έχει αντιλαϊκά χαρακτηριστικά, αφού βασίζεται στις αλλαγές των χρήσεων γης προς όφελος του μεγάλου κεφαλαίου, στον αποκλεισμό του λαού από τους ελεύθερους χώρους, στον αποκλεισμό από τη δυνατότητα μετακίνησης.

Επί της ουσίας, η ανάγκη για ποιοτική κατοικία, για χωροθέτηση με ορθολογικά κριτήρια, για μείωση του χρόνου εργασίας και για αύξηση του ελεύθερου χρόνου, για φθηνή και αξιόπιστη μαζική μεταφορά που να υπηρετεί αυτές τις ανάγκες βρίσκεται στον αντίποδα της πολιτικής του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, το οποίο χαράσσει τις μετακινήσεις με κριτήριο απλά και μόνο τις προτεραιότητες και την κερδοφορία του κεφαλαίου.

Η βιώσιμη κινητικότητα ουσιαστικά αποκλείει τις μεγάλες πόλεις από τμήματα των εργαζομένων. Το δικαίωμα για μετακίνηση περιορίζεται απλά και μόνο στη μετακίνηση από τον τόπο διαμονής στον τόπο δουλειάς και άλλωστε χρήσιμη γι' αυτό το σκοπό είναι η πείρα από την καραντίνα. Η μεγάλη πλειοψηφία των εργαζομένων βλέπει τα ίδια μεταφορικά μέσα που έχει, να απαξιώνονται και να μην μπορεί να τα χρησιμοποιήσει για να έχει πρόσβαση στα αστικά κέντρα. Γιατί; Διότι δεν θα έχει ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα. Έτσι, λοιπόν, περιορίζεται η δυνατότητα πρόσβασης στις πόλεις, για να μπορέσουν αυτές να γίνουν βιώσιμες για τη μετακίνηση του κεφαλαίου.

Από τα παραπάνω, κύριε Πρόεδρε –και τελειώνω με αυτό- είναι φανερό ότι ένας σχεδιασμός για αστική πόλη αλλά και για μεταφορές που να ικανοποιούν το σύνολο των διευρυμένων και σύγχρονων αναγκών του λαού και της νεολαίας προϋποθέτει μια εντελώς διαφορετική, ολοκληρωμένη θεώρηση τόσο του τόπου κατοικίας και των χαρακτηριστικών της, του τόπου και των χαρακτηριστικών της εργασίας, όσο και του τόπου και των χρήσεων γης για αναψυχή και για άλλες δραστηριότητες. Και αυτό είναι ένα πολιτικό πρόβλημα και όχι τεχνικό.

Το ΚΚΕ τονίζει ότι η επίλυσή του αποτελεί έναν ριζικά διαφορετικό δρόμο ανάπτυξης, με κοινωνικοποίηση των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής, με επιστημονικό κεντρικό σχεδιασμό της παραγωγής και εργατικό έλεγχο, με ανατροπή της εξουσίας του κεφαλαίου. Γιατί μόνο μέσα σε αυτό το πλαίσιο μπορεί να σχεδιαστεί, για να κατασκευαστεί μια πόλη που να υπηρετεί τις λαϊκές ανάγκες. Μόνο μέσα σε ένα τέτοιο πλαίσιο μπορεί να διαμορφωθεί ένα σύστημα μεταφοράς που να συνδυάζει και να ικανοποιεί συνδυασμένα τα κριτήρια για γρήγορες, φθηνές και αξιόπιστες μεταφορές, που επί της ουσίας θα τις εξυπηρετεί ένα κοινωνικοποιημένο σύστημα μέσων μαζικής μεταφοράς, το οποίο θα δρα συμπληρωματικά και το οποίο βεβαίως θα αξιοποιεί το σύνολο των μέσων σταθερής τροχιάς και ευέλικτα και επικουρικά θα στηρίζεται αυτό από ένα πυκνό δίκτυο ηλεκτροκινούμενων άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς.

Έτσι λοιπόν, μέσα σε αυτό το πλαίσιο, μπορεί να υπάρξει ένας τέτοιος σχεδιασμός χρήσεων γης, που να υπηρετεί την ανάγκη για οικιστική ανάπτυξη, για μεταφορές, αλλά και για ελεύθερους χώρους, με κριτήριο τις λαϊκές ανάγκες. Αυτό αποτελεί και την πρόταση διεξόδου του ΚΚΕ, η οποία βρίσκεται στον αντίποδα της δικής της πολιτικής και λογικής.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Καραθανασόπουλε.

Τον λόγο έχει, από του Βήματος με φυσική παρουσία, ο Βουλευτής του Κινήματος Αλλαγής κ. Απόστολος Πάνας. Όταν ήταν η σειρά του κ. Πάνα, ήταν σε επιτροπή και έπρεπε να μείνει στην επιτροπή.

Ορίστε, κύριε Πάνα, έχετε το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου, προτού τοποθετηθώ επί του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών, να κάνω μία μικρή αναφορά στα γεγονότα των ημερών και περισσότερο στον αντίκτυπο που αυτά έχουν στους πολίτες, αλλά και στη χάραξη της μετέπειτα πορείας μας. Για τώρα, περισσότερο από κάθε φορά, πρέπει να διαφυλάξουμε την ενότητα του ελληνικού λαού και δεν μπορούμε να παίζουμε με τη φωτιά και να τροφοδοτούμε εντάσεις που πολώνουν.

Πηγαίνοντας στο νομοσχέδιο, η βιώσιμη αστική κινητικότητα που προωθεί το παρόν νομοσχέδιο βασίζεται στις αρχές της βιώσιμης συνεχούς ανάπτυξης που σχετίζονται με την οικονομία, το περιβάλλον και την κοινωνία. Η μικροκινητικότητα είναι μια κατηγορία τρόπων μεταφοράς που παρέχονται από ελαφριά οχήματα. Η βιώσιμη κινητικότητα, σε συνδυασμό με την μικροκινητικότητα, δημιουργούν ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών που επιτρέπει τις βασικές ανάγκες πρόσβασης και ανάπτυξης των ατόμων, των επιχειρήσεων και της κοινωνίας.

Επιπλέον, είναι οικονομικά προσιτό, περιορίζει τις εκπομπές ρύπων και τα απόβλητα στα όρια των δυνατοτήτων του πλανήτη. Χρησιμοποιεί ανανεώσιμες πόρους και ελαχιστοποιεί τις επιπτώσεις της χρήσης γης και την παραγωγή θορύβου.

Συμπερασματικά, η βιώσιμη ανάπτυξη βοηθάει στη διαμόρφωση ανάλογης κουλτούρας αστικής κινητικότητας, λαμβάνοντας υπ' όψιν κριτήρια περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, αυτό κινούνται και τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η οργάνωση της αστικής κινητικότητας και η ένταξη της μικροκινητικότητας με συγκεκριμένες υποδομές στους χώρους στάθμευσης στις συνθήκες κυκλοφορίας αφορούν την περιβαλλοντική και την κλιματική αλλαγή. Τα ΣΒΑΚ, μάλιστα, είχαν εισαχθεί με το ν.4599/2019, άρθρο 22 «σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας», το οποίο ως Δημοκρατική Συμπαράταξη τότε είχαμε ψηφίσει, ενώ η παρούσα Κυβέρνηση όχι.

Το παρόν νομοσχέδιο, λοιπόν, εμπεριέχει ρυθμίσεις που ναι μεν κινούνται σε θετική κατεύθυνση, όμως υπάρχουν και ελλείψεις που πρέπει να συμπεριληφθούν μέσω των σχετικών διατάξεων. Ζητήματα τα οποία επισημάναμε και χρήζουν προσοχής είναι η ανάγκη θεσμοθέτησης ενός ολοκληρωμένου νομοθετικού πλαισίου, χωρίς αποσπασματικές ρυθμίσεις, τα προβλήματα που δημιουργούνται είτε στο σχεδιασμό είτε σε επιμέρους διατάξεις είτε στην υλοποίηση και την εφαρμογή όπως οι αλληλοεπικαλύψεις μεταξύ δήμων και περιφερειών, η έλλειψη συντονιστή μεταξύ των τομέων πολιτικής των Υπουργείων και φυσικά θα πρέπει να θεσμοθετηθεί πλαίσιο ελέγχου προς τους φορείς υλοποίησης των ΣΒΑΚ.

Συγχρόνως, πρέπει να προστεθεί η πρόβλεψη ευρύτερης προβολής και δημοσιοποίησης που θα γνωστοποιεί και θα διευκολύνει τη συμμετοχή όσο γίνεται περισσότερων τοπικών φορέων στο προβλεπόμενο δίκτυο φορέων.

Οι επιμέρους δράσεις θα πρέπει να συνδέονται με αύξηση του πρασίνου και ανάγκη αναγνώρισης των ιδιωτικών ΙΧ, ιδίως από συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού, όπως οι ηλικιωμένοι και οι ευπαθείς ομάδες.

Απαραίτητο, επίσης, είναι να προωθηθούν πρωτοβουλίες για περιορισμούς στη χρήση του αυτοκινήτου, για μαθήματα κυκλοφοριακής αγωγής από μικρή ηλικία και υιοθέτηση επιλογής ήπιων τρόπων μετακίνησης.

Στις διατάξεις του πρώτου μέρους του παρόντος νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών βλέπουμε ότι εναρμονίζονται προσεγγίσεις στον πολεοδομικό σχεδιασμό διεθνώς που εστιάζουν στην ενθάρρυνση των κατοίκων και επισκεπτών να χρησιμοποιήσουν στην καθημερινή μετακίνησή τους πεζή κίνηση και κίνηση με ποδήλατο.

Αυτές, λοιπόν, οι σύγχρονες αστικές πολιτικές στοχεύουν στις υγιείς πόλεις, όπου τα δίκτυα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων ενθαρρύνουν τις μετακινήσεις, δημιουργούν συνθήκες λανθά-

νουσας φυσικής κατάστασης των πολιτών και γενικότερα καλύτερη υγεία.

Όσον αφορά τώρα το δεύτερο μέρος που αφορά τη μικροκινητικότητα, θεσπίζοντας κανόνες κυκλοφορίας για τα οχήματα μικροκινητικότητας ή αλλιώς για «τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρονικά οχήματα», ρυθμίζονται ζητήματα προδιαγραφών και ασφαλούς χρήσης αυτών των οχημάτων.

Στο τρίτο μέρος τώρα εισάγονται διατάξεις που αποτελούν ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της οδηγίας 2018/645 για θέματα επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης επαγγελματιών οδηγών και για την παροχή πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας.

Στο τέταρτο μέρος στα άρθρα 42, 64 ρυθμίζονται επιμέρους θέματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κυρίως στον τομέα μεταφορών, με χαρακτηριστικές τις διατάξεις για τη θέση, κυκλοφορία λεωφορείου αστικού τύπου χωρίς οδηγό. Εδώ μπορεί κάποιος να επισημάνει τη σχετική ρύθμιση που αφορά την αυτοδίκαιη άρση-παρακράτηση κυριότητας -άρθρο 50- για οχήματα συγκεκριμένων κατηγοριών. Πρόκειται για μία διάταξη συγκεκριμένη που φυσικά διευκολύνει τη διαδικασία μετάβασης του οχήματος.

Τέλος, έχουμε τον καθορισμό των ισοδυναμιών μεταξύ των κατηγοριών των αδειών οδήγησης και είναι αλήθεια πως αυτό το συγκεκριμένο ζήτημα μονοπώλησε το ενδιαφέρον στην ακρόαση των φορέων.

Εν κατακλείδι, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο έχει εκσυγχρονιστικό χαρακτήρα και υπάρχουν ρυθμίσεις σε θετική κατεύθυνση. Γι' αυτό μας βρίσκει σύμφωνους επί της αρχής. Έχει, ωστόσο και διατάξεις που μας βρίσκουν αντίθετους, οι οποίες χρήζουν αλλαγών που θα πρέπει να στοχεύουν σε όσο το δυνατόν ουσιαστικές και βιώσιμες λύσεις για τα σύγχρονα θέματα της κυκλοφορίας των αστικών περιοχών, αλλά και τις υπηρεσίες που σχετίζονται με τη συμμετοχή και τη λειτουργία του πολίτη για τις σύγχρονες ανάγκες κίνησης με όσο το δυνατόν λιγότερη ή και καθόλου περιβαλλοντική επιβάρυνση.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Πάνα και για την οικονομία του χρόνου.

Τώρα δίνω τον λόγο...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ναι, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα λίγο χρόνο, προκειμένου να υποστηρίξω τις τροπολογίες του Υπουργείου μας που έχουν διανεμηθεί, νομίζω. Έχουν γενικό αριθμό 790 και ειδικό 20 και γενικό αριθμό 795 και ειδικό 22 και αντιμετωπίζουν συγκεκριμένα και σοβαρά ζητήματα.

Πρώτον, παρατείνεται για ένα έτος, δηλαδή μέχρι τις 31-12-2021, η ισχύς σύμβασης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, οι λεγόμενες ΥΔΥ, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η οποία έληξε στις 30 Δεκεμβρίου. Ο λόγος που γίνεται αυτό είναι ότι εξαιτίας των έκτακτων συνθηκών που έχει δημιουργήσει η πανδημία δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμα οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των μερών, δηλαδή του ελληνικού δημοσίου και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»», ως τις 31-12-2020. Έτσι, υπήρχε κίνδυνος διακοπής των υπηρεσιών παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η συγκεκριμένη διαδικασία -να τονίσουμε εδώ- ότι είναι σύμφωνη με την πρόβλεψη του άρθρου 5 παράγραφος 5 του Κανονισμού 1370/2007 και συνεχίζουν τις διαπραγματεύσεις οι οποίες ευελπιστούμε ότι θα ολοκληρωθούν στους επόμενους μήνες.

Όσον αφορά τη δεύτερη τώρα, αναθέτουμε στο Ίδρυμα «Ευγενίδου» την αρμοδιότητα να εκδίδει όλα τα βιβλία θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών όλων των κατηγοριών οχημάτων. Με τον τρόπο αυτό αξιοποιούμε και την τεχνογνωσία του και το εγνωσμένο κύρος του και τη διαχρονική υψηλή συμβολή του κοινωφελούς αυτού ιδρύματος στην επιστημονική και επαγγελματική εκπαίδευση.

Τρίτον, είναι δύο ρυθμίσεις αναφορικά με τα μισθώματα του Υπουργείου, αλλά και με την κάλυψη της αποζημίωσης των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της Επιτροπής Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων.

Και τέλος, τέταρτον, προχωράμε σε άλλη μία ενέργεια για την ενίσχυση και την υγειονομική θωράκιση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Συγκεκριμένα, προβλέπουμε να παρέχεται η δυνατότητα στις εταιρείες που προσφέρουν συγκοινωνιακό έργο να προσφύγουν στη διαδικασία του άρθρου 269 του ν.4412/2016, προκειμένου να προμηθευτούν συσκευές διασφάλισης συνεχούς απολύμανσης του εσωτερικού ατμοσφαιρικού αέρα των μέσων μαζικής μεταφοράς για την αντιμετώπιση του κινδύνου διάδοσης του κορωνοϊού, με ταχύτατες, κύριε Πρόεδρε, αλλά με απόλυτα διαφανείς και αξιοκρατικές διαδικασίες διαπραγμάτευσης και πάντα με την έγκριση των ειδικών επιστημόνων.

Και επίσης, κλείνοντας, ενημερώνω ότι γίνονται δεκτές οι εξής υπουργικές τροπολογίες, η με γενικό αριθμό 788 και ειδικό 18 του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και η με γενικό αριθμό 789 και ειδικό 19 του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ο κ. Γιαννούλης, από ό,τι κατάλαβα, θέλει κάτι να ρωτήσει επί της τροπολογίας.

Ορίστε, έχετε τον λόγο, κύριε Γιαννούλη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, κύριε Καραμανλή, καταλαβαίνω ορισμένες φορές τη δυσανεξία σας να συνομιλήσετε μαζί μου ή μαζί μας, αλλά ήθελα να σας ρωτήσω το εξής. Αυτό είναι δικαίωμά σας, δεν το κρίνω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δηλαδή, πραγματικά! Ελέγξτε τα συμπλέγματά σας!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Δεν έχω σύμπλεγμα!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μα, προφανώς, έχετε, είναι εμφανές! Ξεκινάτε έτσι την ομιλία σας;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Εμφανές! Στο έδρανο θα μου κάνετε μάθημα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εμφανές και κωμικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Γιαννούλη, επί των ερωτημάτων, χωρίς σχολιασμό σε προσωπικό επίπεδο!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, διακόπτομαι από έναν Υπουργό που μας κάνει μαθήματα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Παράκληση θερμή: Τι ακριβώς θέλετε να ρωτήσετε επί των όσων είπε ο Υπουργός για την τροπολογία;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Καταγράφεται η αλαζονεία και η έπαρσή σας ακόμα και στον τρόπο συνομιλίας, αλλά το ερώτημά μου παραμένει κοινοβουλευτικό και όχι θεατρινίστικο, όπως πολλές φορές είναι οι συμπεριφορές κάποιων: Γιατί ήταν αναγκαία μία εκπρόθεσμη τροπολογία για κάτι που έχει μαλλιάσει η γλώσσα μας να το λέμε εδώ και πάρα πολλούς μήνες, ότι υπάρχει ζήτημα με τον επαρκή αερισμό των λεωφορείων που επιλέγετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας πω τώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Μη βιάζεστε, να ολοκληρώσω, κύριε Καραμανλή. Μη βιάζεστε! Μην είστε εκνευρισμένος!

Γιατί χρειάζεται όλη αυτή η διαδικασία, ενώ ξέρετε ότι είμαστε διατεθειμένοι να συμβάλουμε στην προστασία των επιβατών;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είμαι σίγουρος!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Αμφισβητήστε το, αλλά βγείτε να το κρίνετε και στον κόσμο έξω, στα λεωφορεία, όχι από καθ' έδρας!

Και το τελευταίο που θέλω να ρωτήσω σε μια πρώτη διαγώνια ανάγνωση αυτής της εκπρόθεσμης τροπολογίας, που η στοιχειοθέτησή της στις πίσω σελίδες μάλλον σας βάζει σε ένα ζήτημα, είναι το εξής: Δεν μπορούσατε να περιγράψετε με λίγες περισσότερες λεπτομέρειες ποια νέα απευθείας ανάθεση-μαμούθ ετοιμάζετε; Γιατί μάλλον περί αυτού πρόκειται.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας καλούσα να είστε πολύ πιο προσεκτικός σε αυτά που λέτε, διότι κάθε φορά που έρχεστε στο Κοινοβούλιο εσείς και οι συνάδελφοί σας εκτίθεστε, πρώτον, διότι είστε αδιάβαστοι και δεύτερον, διότι είναι εμφανές ότι είστε εμπαθείς. Αυτό, όμως, είναι δικό σας θέμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Σας το επιστρέφω με χαρά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πάμε τώρα στα της τροπολογίας.

Πρώτον, αυτή τη στιγμή που μιλάμε -και θέλω να ενημερώσω το Σώμα- δεν υπάρχουν μηχανήματα καθαρισμού αέρα πουθενά στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Πήρατε λεωφορεία χωρίς παράθυρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν σας διέκοψα, μη με διακόπτετε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Με διακόψατε πριν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Γιαννούλη, μη διακόπτετε τον Υπουργό! Θα εξηγήσει ο Υπουργός.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εμείς, λοιπόν, τι κάνουμε; Κάνουμε το προφανές, κύριε Πρόεδρε.

Καταλαβαίνω τον εκνευρισμό του κ. Γιαννούλη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Δεν είναι εκνευρισμός. Εσείς απαντήστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Προφανώς αυτά τα έχει μάθει όταν ήταν στην «ΕΡΤ 3» και μετά βγήκε Βουλευτής. Αυτά σας μαθαίνανε ως δημοσιογράφο. Μπράβο σας!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ακούστε, κύριε Υπουργέ, εγώ δεν διορίστηκα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ακούστε, λοιπόν, για να μαθαίνετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Γιαννούλη!

Παρακαλώ, να μην καταγράφονται στα Πρακτικά όσα λέει ο κ. Γιαννούλης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τώρα έχω εγώ τον λόγο. Μη μου κουνάτε το δάχτυλο και βάλτε τη μάσκα σας σωστά! Μην εκνευρίζεστε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Γιαννούλη, μη με αναγκάσετε να σας ανακαλέσω! Μη με δυσκολεύετε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μην κουνάτε το δάχτυλο! Πού νομίζετε ότι είστε; Στην «ΕΡΤ 3» είστε; Στο ελληνικό Κοινοβούλιο είστε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Γιαννούλη, δεν έχετε τον λόγο! Καθίστε κάτω, κύριε Γιαννούλη!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τη μάσκα, κύριε Γιαννούλη! Έχουμε κορωνοϊό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Γιαννούλη, μη διακόπτετε! Δεν καταλαβαίνω. Εδώ είναι Βουλή!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μετά από αυτό, λοιπόν, το σόου, να απαντήσουμε επί της ουσίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Παράκληση θερμή. Είπατε, ό,τι είχατε να πείτε. Ο Υπουργός θα απαντήσει όπως θέλει και όπως νομίζει ο ίδιος.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Γιαννούλη, τελειώσατε; Μπορούμε να μιλήσουμε; Μπορούμε; Μας δίνετε τον λόγο; Μπορούμε; Εσείς κουνάτε το δάχτυλο. Εμείς θέλουμε να μιλήσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, συνεχίστε.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μας επιτρέπει η Αριστερά να μιλήσουμε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Γιαννούλη, σας παρακαλώ!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όταν τελειώσει, κύριε Πρόεδρε. Εγώ έχω όλο τον χρόνο και τη διάθεση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τα μηχανήματα αυτά λοιπόν, αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν πουθενά στην Ευρώπη. Ήρθαμε σε επαφή με τον ΕΟΔΥ και είπαμε ότι πρέπει να είμαστε έτοιμοι, όταν και εφόσον υπάρχει δυνατότητα προμήθειας, να κινηθούμε με αποτελεσματικότητα και με διαφάνεια. Δεν μιλάμε εδώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι για καμμία απευθείας διαπραγμάτευση, για καμμία απευθείας ανάθεση. Μιλάμε για διαπραγμάτευση με συγκεκριμένη διαδικασία, που υπάρχει στον ν.4412 που έχει θεσπιστεί από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Και αυτό πρέπει να κάνουμε. Πρέπει, κύριε Πρόεδρε, να είμαστε έτοιμοι διότι η πανδημία μάς έχει φέρει προ τετελεσμένων γεγονότων. Όταν αυτά τα μηχανήματα είναι πιστοποιημένα και είναι στην αγορά και τα χρησιμοποιήσουν και άλλες χώρες της Ευρώπης, πρέπει να είμαστε έτοιμοι με ταχύτητα και με διαφάνεια να τα πάρουμε. Όλα τα άλλα που λέγονται από την πλευρά της Αντιπολίτευσης είναι μία προσπάθεια να φύγουν από τα πολιτικά τους αδιέξοδα και από τα αδιέξοδα που οδήγησαν τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης στα διακόσια τριάντα λεωφορεία και της Αθήνας στα οχτακόσια πενήντα.

Επομένως, ας αφήσουμε τις πολιτικές αντιπαραθέσεις και ας προσπαθήσουμε όλοι να βάλουμε πλάτη σε μια στιγμή που χρειαζόμαστε πραγματικά να συνεννοηθούμε σε αυτή την Αίθουσα και όχι να κάνουμε θεατρινισμούς. Αρκετά με τους θεατρινισμούς. Ας επικρατήσει ο ορθός λόγος.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Όχι, κύριε Γιαννούλη. Δεν θα μετατρέψω εγώ τη διαδικασία σε κοινοβουλευτικό έλεγχο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Επί προσωπικού, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Κατρίνη, θέλετε τον λόγο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Δεν άκουσα εγώ κανένα προσωπικό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω να το αναπτύξω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Σας παρακαλώ! Το προσωπικό το κρίνω εγώ.

Κύριε Κατρίνη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Μα, δεν ακούσατε να λέει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Δεν κρίνω ότι υπάρχει προσωπικό. Υπήρχε μια οξύτητα και τίποτα παραπέρα.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Κατρίνη, έχετε τον λόγο ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω υποχρέωση να το αναπτύξω.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Κύριε συνάδελφε, μου έχει δώσει τον λόγο. Θα το λύσετε μετά.

Κύριε Πρόεδρε, βλέπω στην αιτιολογική έκθεση και στο άρθρο της τροπολογίας ότι γίνεται αναφορά στο άρθρο 269 του ν.4412/2016. Αυτό, κύριε Υπουργέ, όπως καταλαβαίνετε είναι λίγο οξύμωρο. Μία εβδομάδα μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου, αλλάζει το πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων και όπως λέτε

εσείς πάμε σε διαδικασίες με μεγαλύτερη διαφάνεια, διαγωνιστικές. Είναι ένα ζήτημα που κι εσείς ξέρετε ότι δεν είναι της παρούσης. Υπήρχε ο κίνδυνος του COVID και της διάδοσης στα μέσα μαζικής μεταφοράς και έπρεπε να έχουν ληφθεί εδώ και καιρό μέτρα προστασίας και απολύμανσης. Λέω ότι είναι λίγο οξύμωρο λίγες μέρες μετά την αλλαγή του πλαισίου, που η Κυβέρνηση λέει ότι είναι προς την κατεύθυνση μεγαλύτερης διαφάνειας, να ερχόμαστε πάλι με διαδικασίες της πρότερης νομοθεσίας, που μπορεί να είναι σε ισχύ μεν αλλά είναι εντελώς διαφορετικού πνεύματος από αυτό που θέλετε να περάσετε εσείς. Αυτή είναι η ένστασή μας, κύριε Υπουργέ.

Ευχαριστώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να απαντήσω;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το «προλαμβάνειν εστί του θεραπεύειν». Τι κάνουμε, κύριε Κατρίνη; Καταλαβαίνω αυτό που λέτε. Κατ' αρχάς να πω ότι αυτό το άρθρο δεν έχει αλλάξει. Είναι μέρος ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Χρησιμοποιούμε δηλαδή, τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που είναι απόλυτα διαφανείς. Τι λέμε εδώ πέρα; Λέμε το εξής. Επειδή δεν ξέρουμε τι θα μας ξημερώσει αύριο το πρωί, αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν τέτοια μηχανήματα καθαρισμού του αέρα σε καμμία χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τη δική σας πληροφόρηση σας λέω ότι υπάρχουν σε κάποιες πολιτείες των Ηνωμένων Πολιτειών. Στην Ευρώπη αυτή τη στιγμή δεν έχουν μπει τέτοια μηχανήματα, διότι δεν είναι ακόμα πιστοποιημένα. Η πιστοποίηση, όμως, κάποιων από αυτά τα μηχανήματα είναι θέμα κάποιων εβδομάδων ή κάποιων μηνών. Εκεί λοιπόν, πρέπει να είμαστε έτοιμοι και για ασφάλεια δικαίου και να έχουμε νομοθετήσει για να μην τρέχουμε τελευταία στιγμή.

Επομένως δεν νομίζω ότι υπάρχει κάτι οξύμωρο. Νομίζω ότι συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο. Εμείς είμαστε έτοιμοι και νομοθετούμε, έτσι ώστε να είμαστε προετοιμασμένοι, όταν και εφόσον υπάρχουν αυτές οι τεχνολογίες, να μπορέσουμε να τις προμηθευτούμε άμεσα. Διότι, δεν έχει κανένα νόημα, κύριε Κατρίνη, και θα συμφωνήσετε μαζί μου, να προμηθευτούμε κάτι και να έρθει μετά από έξι μήνες. Θα πρέπει να έρθει γρήγορα. Οι διαδικασίες αυτές θα είναι απολύτως διαφανείς και θα ενημερώσουμε το ελληνικό Κοινοβούλιο και όποιον Βουλευτή θέλει για τις διαδικασίες αυτές.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν γίνεται να μην απαντήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Γιαννούλη, πρέπει να πω ότι δεν υπάρχει κανένα προσωπικό. Απεναντίας δεν αφήνατε τον Υπουργό να μιλήσει, διακόπτατε και εδώ δεν θα συνεχίσω αυτή τη διαδικασία διότι έχουμε πορεία ακόμα. Περιμένουν οι συνάδελφοι μας να μιλήσουν. Δεν υπάρχει κανένα προσωπικό.

Πάμε στον κ. Δημήτριο Κωνσταντόπουλο, Βουλευτή του Κινήματος Αλλαγής.

Έχετε τον λόγο, κύριε συνάδελφε, για επτά λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να αναφερθώ κατ' αρχάς στα όσα έλαβαν χώρα χθες και προχθές στη Νέα Σμύρνη. Ένα έχω να πω: Ντροπή! Δεν υπάρχουν νικητές και ηττημένοι. Ηττημένη είναι η δημοκρατία μας. Δεν ταιριάζουν τέτοιες εικόνες σε μια δημοκρατική χώρα, δεν ταιριάζουν σε κράτος δικαίου και σε μια ευνομούμενη κοινωνία. Ίσως, εδώ, κύριε Πρόεδρε, να ταιριάζει η σιωπή, γιατί πολλές φορές η σιωπή είναι η αξιοπρέπεια της σκέψης. Ωστόσο θα έλεγα πως η ουσία είναι μία. Η βία γεννά βία. Αυτό ας κρατηθεί.

Έρχομαι, κύριε Πρόεδρε, στο σημερινό νομοσχέδιο. Συζητάμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου το οποίο αφορά το νέο πλαίσιο για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και μικροκινητικότητα εντός του αστικού και περιαστικού ιστού. Είναι ένα νομοσχέδιο που προσπαθεί να φέρει λύσεις για τις νέες απαιτήσεις της κυκλοφορίας εντός των αστικών περιοχών, σύμφωνα με τις προκλήσεις που θέτει η ανάγκη για μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης.

Εκ πρώτης όψεως, αγαπητοί συνάδελφοι, θα έλεγα είναι θετικό και μάλιστα απευθυνόμαστε στον κύριο Υπουργό, ότι δημιουργείται ένα νομικό πλαίσιο για τα σχέδια της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Και τούτο, διότι συνδέονται με την ποιότητα ζωής των πολιτών, την οδική ασφάλεια, καθώς και την κλιματική αλλαγή. Φορείς υλοποίησης οι ΟΤΑ, Ά και Β' βαθμού καθώς και οι διαδημοτικοί σύνδεσμοι, χωρίς ωστόσο να προβλέπεται σχέδιο, με τη γραφειοκρατία να παραμένει με όλα τα παράγωγά της.

Ωστόσο, ιδιαίτερα σημαντικό θα έλεγα πως είναι το ζήτημα της χρηματοδότησης που προβλέπεται από το Υπουργείο Υποδομών και μάλιστα χρηματοδότηση μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων. Ωστόσο, αγαπητοί συνάδελφοι, εδώ μπαίνουν τα ερωτήματα: αρκεί η χρηματοδότηση αυτή; Υπάρχει κάποια εναλλακτική πρόταση;

Ενδεικτικά θα αναφέρω ότι στους εκατόν πενήντα δήμους προχωρούν εκπονήσεις σχεδίων αστικής κινητικότητας με πόρους από το πράσινο ταμείο. Εδώ, εμείς το ΚΙΝΑΛ - ΠΑΣΟΚ προτείνουμε να μπει ένα πλαίσιο ελέγχου για τους ΟΤΑ, ενώ στους φορείς που θεσμοθετήθηκαν να έχουν λόγο όσοι επηρεάζονται από το σχέδιο ή ενδιαφέρονται γι' αυτό. Γι' αυτό και τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρέπει να προβάλλονται και να δημοσιοποιούνται. Άλλωστε όλοι οι κάτοικοι μιας πόλης επηρεάζονται από ένα τέτοιο σχέδιο. Γι' αυτό και πρέπει να είναι όλοι ενεργοί.

Προτείνουμε επίσης να μπει πρόβλεψη για την αύξηση του πρασίνου και ειδική πρόβλεψη για τη χρήση ΙΧ από συγκεκριμένες ομάδες που το έχουν ανάγκη, όπως οι ηλικιωμένοι, καθώς και οι ευπαθείς ομάδες. Να αναδειχθούν πρωτοβουλίες για τον περιορισμό χρήσης αυτοκινήτου και τέλος, η κυκλοφοριακή αγωγή να γίνει βίωμα σε κάθε παιδί μέσα από το σχολείο. Τα δε πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, όπου υφίστανται, να αξιοποιηθούν.

Αγαπητοί συνάδελφοι, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρέπει να έχουν ως σκοπό μια άλλη κουλτούρα χρήσης των δρόμων της πόλης, ενθαρρύνοντας το περπάτημα, το ποδήλατο, καθώς και τη χρήση οχημάτων μικροκινητικότητας με ασφάλεια.

Να θυμίσω ότι από το 2013, στόχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι να ενθαρρυνθούν οι βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης στην πόλη, δηλαδή λιγότερα αυτοκίνητα, περισσότερη άθληση, λιγότεροι ρύποι, δηλαδή ανθρώπινες πόλεις.

Τώρα, στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου υπάρχουν ρυθμίσεις για τα ηλεκτροκίνητα οχήματα, τα οποία αναφέρονται ως «Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα». Εδώ να τονιστεί ότι στις ήπιες αυτές μορφές μετακίνησης το ζήτημα της ασφάλειας έρχεται πρώτο. Και τούτο διότι το νομοσχέδιο δίνει τη δυνατότητα σε δωδεκάχρονους και δεκαπεντάχρονους να οδηγούν ποδήλατο, ηλεκτροκίνητα οχήματα, πατίνι και τροχοσανίδες και ουσιαστικά, όπως βλέπουμε, χωρίς πιστοποίηση και χωρίς κάποια ιδιαίτερη εκπαίδευση.

Επίσης, θα πρέπει να διευκρινιστούν κάποια ζητήματα, όπως η έλλειψη και η αδυναμία διαμόρφωσης ποδηλατοδρόμων ή η έλλειψη λωρίδων κυκλοφορίας για ηλεκτροκίνητα ή μηχανοκίνητα οχήματα. Επίσης, απάντηση χρήζει ο όριο ταχύτητας στις κατοικημένες περιοχές, διότι παραμένει πενήντα χιλιόμετρα ανά ώρα, ενώ ταυτόχρονα θα κινούνται με τα νέα δεδομένα οχήματα με διαφορετικά όρια ταχύτητας.

Γι' αυτό, λοιπόν, προτείνουμε να μειωθεί η επιτρεπόμενη ταχύτητα κυκλοφορίας των οχημάτων εντός των κατοικημένων περιοχών στα τριάντα χιλιόμετρα ανά ώρα. Επίσης, για την ασφαλή μετακίνηση, να προβλεφθεί η υποχρεωτική χρήση κράνους για όλους και η απαγόρευση φυσικά του κινητού κατά τη χρήση του ηλεκτρικού οχήματος.

Τώρα στο μεγάλο ζήτημα που αφορά τη μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία, η έλλειψη θέσεων στάθμευσης, κύριε Πρόεδρε, για την προσβασιμότητα των αμαξιδίων και λοιπών τύπων οχημάτων, θα πρέπει να αντιμετωπιστεί άμεσα. Η θέση μας είναι μία, να υιοθετηθούν οι προτάσεις της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία, όπως αυτές εκφράστηκαν στην ακρόαση

φορέων.

Τώρα, ως προς το τρίτο μέρος του νομοσχεδίου, το άρθρο 55 έχει θέμα τη συνταξιοδότηση των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών. Μέχρι και σήμερα, για τη συνταξιοδότηση των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών, ο ΕΦΚΑ απαιτούσε την κατάθεση της επαγγελματικής άδειας οδήγησης και τούτο, παρά τη διευκρινιστική εγκύκλιο του 2019.

Ωστόσο, σήμερα, κύριε Πρόεδρε, με το άρθρο 55 πρέπει να διευκρινιστεί ότι για τους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών δεν απαιτείται κατάθεση της άδειας οδήγησης για τη συνταξιοδότηση. Πρέπει, για λόγους ισότητας, να υπάρξει μέριμνα για την αναδρομικότητα. Και τούτο για όσους έχουν ήδη καταθέσει δικαιολογητικά για σύνταξη. Πρέπει όλοι, δηλαδή, να διέπονται από το ίδιο καθεστώς.

Ολοκληρώνοντας, θα αναφερθώ στο άρθρο 54 για τις ισοδυναμίες αδειών οδήγησης.

Αγαπητοί συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, η ασφάλεια για όλους αποτελεί προτεραιότητα. Γι' αυτό και προτείνουμε, λοιπόν, όπως αναφέρθηκε και από τον εισηγητή μας κ. Γκόκα, για τις ηλικίες άνω των δεκαπέντε ετών που προβλέπεται να οδηγούν, να υπάρξει αντίστοιχη πιστοποίηση, καθώς επίσης γνώσεις ΚΟΚ και βασική εκπαίδευση για το αντίστοιχο όχημα. Πιστεύω ότι η ασφάλεια για όλους μας απαιτεί την αποδοχή, ότι θα πρέπει δηλαδή με ένα κριτήριο να εφαρμόζεται. Χρειάζεται, λοιπόν, όπως τόνισε και ο εισηγητής μας κ. Γκόκας, τρία πρακτικά μαθήματα για όχημα με ταχύτητα έως είκοσι πέντε χιλιόμετρα και τουλάχιστον έξι πρακτικά μαθήματα για την κατηγορία Α1. Και τούτο, με μειώσεις στα χρονικά όρια ηλικίας και κτήσης διπλώματος, όπως αναφέρεται από το νομοσχέδιο.

Εν κατακλείδι, κύριε Υπουργέ, χρειάζεται πιστοποίηση από τον φορέα του πρακτικού μαθήματος, χωρίς φυσικά επιβάρυνση των Υπηρεσιών ή άλλη οικονομική επιβάρυνση του υποψηφίου οδηγού.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, το νομοσχέδιο πρέπει να αξιοποιηθεί ώστε να γίνουν περισσότερο βιώσιμες οι πόλεις μας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κωνσταντόπουλο και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Καλώ τώρα στο Βήμα τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα Αρσένη.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Βουλεύτρια, Βουλευτές, κύριοι της Κυβέρνησης, θα έπρεπε να μιλάμε πάντοτε έχοντας το μυαλό μας στο ευρύτερο πλαίσιο, στη μεγάλη εικόνα. Αλλιώς χάνουν το νόημά τους τα νομοσχέδια που συζητάμε.

Ζούμε στον αιώνα της οικολογικής κρίσης. Συζητάμε –και με αυτό το νομοσχέδιο, φαντάζομαι- το πώς θα αντιμετωπίσουμε αυτή την οικολογική και κλιματική κρίση. Επειδή ακριβώς συνίσταται στην καταστροφή της φύσης, να θυμίσω ότι πάνω από τη μισή φύση, είτε είναι τόποι είτε είναι είδη ζωής, έχουμε καταφέρει να την καταστρέψουμε. Αυτή είναι η οικολογική κρίση, αυτή είναι η κλιματική κρίση.

Αυτό που συζητάμε, πρώτα απ' όλα, είναι ότι πρέπει ό,τι έχει απομείνει να το κρατήσουμε, να το προστατεύσουμε –αυτό είναι το αυτονόητο και χαίρομαι που συμφωνείτε κιόλας, κύριε Υπουργέ- και μετά να μειώσουμε προφανώς την κατανάλωση, γιατί είναι μη βιώσιμο το μοντέλο στο οποίο ζούμε και να αλλάξουμε τον τρόπο παραγωγής ενέργειας.

Όμως, δεν τηρούμε αυτές τις προτεραιότητες. Βάζουμε τα αιολικά στις πιο παρθένες, τις πιο ανέγγιχτες περιοχές. Πλέον, ακόμα και τα ελάχιστα όρια που είχαν μπει το 2008 με το χωροταξικό των ΑΠΕ καταστρατηγούνται. Έχουμε υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας.

Για παράδειγμα, στην Εύβοια των εξακοσίων ενός ανεμογεννητριών θα μπουν άλλες εκατόν οκτώ, με βάση την απόφαση της πρόσφατης Διυπουργικής Επιτροπής Στρατηγικών Επενδύσεων. Μάλιστα, προκειμένου να μπορούν να εγκριθούν ως στρατηγικές επενδύσεις, ενώ οι εξακόσιες μία ανεμογεννήτριες με βάση την ΕΛΠΕ δεν έχουν παραγάγει πάνω από εξήντα οκτώ θέσεις εργασίας, ξαφνικά παρουσιάστηκε ότι οι εκατόν οκτώ ανεμογεννήτριες θα παραγάγουν πάνω από εκατόν πενήντα. Το όριο για νέες στρατηγικές επενδύσεις είναι εκατόν είκοσι. Έπρεπε τεχνηέντως να το υπερβεί.

Τις βάζουμε, μάλιστα, εκεί πέρα που κάνουν τη μεγαλύτερη ζημιά, στις προστατευόμενες περιοχές. Δεν θα μπορέσω να αναφέρω όλα τα βουνά της Εύβοιας που είναι προστατευόμενες περιοχές και αυτή τη στιγμή θα μπουν ανεμογεννήτριες. Θα αναφέρω τα Άγραφα, την Άνδρο στην καρδιά του Σπιζαετού, στην Τήνο, στο Ζαγόρι, στα Ζαγοροχώρια, στα Τζουμέρκα, στο Μέτσοβο, στη Σαμοθράκη, στο Μαίναλο και σε τόσες ακόμα περιοχές.

Η κατάσταση αυτή υπάρχει την ίδια στιγμή που έχουμε καταδικαστεί για την προστασία των προστατευόμενων περιοχών. Είναι αυτό που είπαμε όλοι μας και συμφωνήσαμε ότι θα πρέπει να ήταν ο πρώτος μας στόχος. Αυτό είναι που δεν κάνουμε και γι' αυτό έχουμε καταδικαστεί.

Στη συνέχεια, επίσης, μας περιμένει και νέα καταδίκη, καθώς εκκρεμεί –είναι στο στάδιο της αιτιολογημένης γνώμης- η προσφυγή εναντίον μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη χωροθέτηση αιολικών στις προστατευόμενες περιοχές και με τη μη εφαρμογή της δέουσας εκτίμησης που θα μας οδηγούσε στο να τις απορρίπτουμε.

Οπότε, θα έπρεπε αυτή τη στιγμή να σταματήσουμε κάθε εγκατάσταση αιολικού, κάθε εγκατάσταση ανεμογεννήτριας. Τι θα κάναμε; Μας το έχει πει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη μελέτη της του 2019. Η Ελλάδα μπορεί, χρησιμοποιώντας τα χρήματα του Ταμείου Ανάκαμψης, να μπει στην παγκόσμια πρωτοπορία της κλιματικής δράσης, βάζοντας φωτοβολταϊκά στις ταράτσες και τις στέγες, μέσα από ένα πρόγραμμα «Εξοικονομώ κατ' οίκον» που θα αγγίξει όλα τα νοικοκυριά και θα συμπεριλαμβάνει την εγκατάσταση φωτοβολταϊκών στις στέγες τους.

Μπορούμε να παράγουμε πάνω από το 30% της ενέργειας που καταναλώνουμε. Απλώς θα δώσω ένα παράδειγμα, για να συγκρίνουμε τα μεγέθη. Το 13% της ενέργειας που παράγουμε παράγεται με τα αιολικά σήμερα, με όλη την καταστροφή που έχει γίνει. Και τα έσοδα πηγαίνουν σε λίγες εταιρείες.

Με τα φωτοβολταϊκά στις στέγες θα μπορούσαμε να φθάσουμε πολύ γρήγορα πάνω από το 50% της ενέργειάς μας συνολικά να παράγεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Θα μπορούσαμε να υπερκεράσουμε πάρα πολύ τον στόχο για το 2030, να είμαστε χώρα πρότυπο. Την ίδια στιγμή τα χρήματα θα πήγαιναν στα νοικοκυριά, θα συμπλήρωναν τα εισοδήματά τους που καταρρέουν. Την ίδια στιγμή θα είχαμε ασφάλεια δικτύου, γιατί ένα μεγάλο κομμάτι της ενέργειας θα καταναλωνόταν τοπικά, εκεί που παραγόταν, στα σπίτια. Την ίδια στιγμή θα ήταν πολύ πιο εύκολη η διαχείριση του δικτύου για το υπερβάλλον ποσό της ενέργειας που παράγεται και θα πήγαινε πάλι τοπικά. Θα είχαμε με αυτόν τον τρόπο ένα οικονομικό «μπουμ»!

Θα είχαμε την ενεργοποίηση με το διευρυμένο «Εξοικονομώ κατ' οίκον», που θα κάλυπτε όλα τα νοικοκυριά, εκατοντάδων επαγγελμάτων, τα οποία πραγματικά θα έφερναν μια άνοιξη στην οικονομία. Όμως, είναι σαφής η δέσμευση της Κυβέρνησης προς τον εαυτό της να προχωρήσει με την αξιοποίηση του Ταμείο Ανάκαμψης μέσω ΣΔΙΤ, δίνοντάς το στις μεγάλες επιχειρήσεις.

Θα μπορούσαμε στην ίδια λογική να δούμε και τα ποδήλατα. Είναι η ίδια λογική, και η μικροκινητικότητα και η μικρή ηλεκτροκίνηση. Σε αυτή τη μεγάλη εικόνα είναι που μπαίνει αυτό το κομμάτι του παζλ.

Θα έπρεπε να ενισχύσουμε τα ποδήλατα, αλλά αυτό το νομοσχέδιο αποτελεί νομοσχέδιο δίωξης απέναντι στη βιώσιμη κινητικότητα. Απαγορεύει τα ποδήλατα από τους δρόμους όπου το όριο ταχύτητας είναι άνω των πενήντα χιλιομέτρων. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι σκέφτεται την ασφάλεια των ποδηλατών. Κι όμως, άλλες χώρες έχουν αντιμετωπίσει, έχουν λύσει αυτό το ζήτημα, ορίζοντας στον κώδικα οδικής κυκλοφορίας υποχρεωτική απόσταση ενάμιση μέτρου του αυτοκινήτου από τον ποδηλάτη όταν γίνεται προσπέραση.

Θα μπορούσαμε να μιμηθούμε τις άλλες χώρες, οι οποίες δεν αποκλείουν τα ποδήλατα, αλλά βρίσκουν τρόπους να τα εντάξουν. Νομίζουμε δηλαδή ότι για εσάς το ποδήλατο είναι ένα μέσο

της ξεγνοιασιάς, που οδηγεί στα φαινόμενα της Πάρνηθας και της εκεί πέρα μηχανοκίνητης άθλησης της πρωθυπουργικής οικογένειας. Δεν είναι, όμως, έτσι. Είναι ένα μέσο το οποίο μπορεί να είναι ένα μέσο καθημερινής μετακίνησης για πάρα πολλούς πολίτες, γιατί είναι φθηνό και προσβάσιμο, και μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στον αγώνα απέναντι στην κλιματική κρίση.

Οπότε θα μπορούσατε κάλλιστα να είχατε, πάλι μέσα από το Ταμείο Ανάκαμψης, μια χρηματοδότηση των δικτύων αυτών ποδηλατοδρόμων και στη συνέχεια, να έμπαιναν και ρήτρες για τη διαδημοτική μετακίνηση, που να υποχρέωναν την ανάπτυξη των ποδηλατοδρόμων στη συνέχεια, με την επαρκή χρηματοδότηση πάντοτε όμως από τους δήμους.

Όμως, εσείς κάνετε κάτι άλλο. Θεωρητικά μας λέτε ότι θέλετε πάρα πολύ να προχωρήσετε τη βιώσιμη κινητικότητα και τη βγάζετε εκτός χωροταξικού και πολεοδομικού πλαισίου. Θα επαναλάβετε τα λάθη που είδαμε στον «Μεγάλο Περίπατο».

Το πρόβλημα είναι ότι εσείς θέλετε να κάνετε απορρύθμιση για να μπορέσετε να προχωρήσετε και να κάνετε δώρο αυτά τα έργα στους ιδιώτες μέσω ΣΔΙΤ. Αυτή είναι η πρώτη σας έννοια, αυτό είναι το πρώτο σας ενδιαφέρον. Θα ήταν μια μεγάλη ευκαιρία το Ταμείο Ανάκαμψης, με την πενιχρή χρηματοδότηση, αν χρησιμοποιούταν στρατηγικά. Αυτή τη στιγμή, έτσι όπως το χρησιμοποιείτε θα υπάρξει η γνωστή διασπάθιση που βλέπουμε να γίνεται κατά κόρον και μέσα από το ΕΣΠΑ.

Την ίδια στιγμή οδηγείτε τη χώρα σε φτωχοποίηση, τους πολίτες σε φτωχοποίηση. Και θέλω να αναφερθώ εδώ πέρα στις εκατό και πλέον καθαρίστριες των υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών, που σε λίγες μέρες θα βρεθούν απολυμένες, άνεργες.

Είναι γυναίκες οι οποίες, κατά κύριο λόγο, βρίσκονται κοντά στο όριο συνταξιοδότησης. Τις πετάτε στον δρόμο, αφού έχουν δουλέψει για πάνω από είκοσι χρόνια, με συμβάσεις που ανανεώνονταν σε δεκαοκτάμηνα. Έχουμε πλέον την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τις 11-2-2021, αλλά και προηγούμενες αποφάσεις, που ζητάνε να γίνουν αορίστου οι συμβάσεις όλων των εργαζομένων που καλύπτουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες. Επίσης, σε περίπτωση που έχουν επανειλημμένα γίνει ορισμένου χρόνου συμβάσεις, αυτές οι θέσεις, αυτές οι γυναίκες και οι άντρες, ζητάνε να μετατρέπονται οι συμβάσεις τους σε αορίστου χρόνου.

Γι' αυτό καταθέσαμε τροπολογία ως ΜέΡΑ25 και ζητάμε, για την κάλυψη των αναγκών καθαριότητας και φύλαξης των Υπουργείων, των εποπτευόμενων από αυτά φορέων και των ανεξάρτητων αρχών, να επιτρέπεται η πρόσληψη προσωπικού με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, όλες οι υπάρχουσες συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου διάρκειας έως δεκαοκτώ μηνών να μετατρέπονται αυτομάτως σε συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, εφόσον έχουν ανανεωθεί τουλάχιστον δύο φορές ή ο εργαζόμενος απασχολείται στην ίδια θέση εργασίας για τουλάχιστον είκοσι τέσσερις μήνες. Ζητάμε τα αυτονόητα και ζητάμε να γίνει αποδεκτή η τροπολογία, η οποία είναι και εμπρόθεσμη.

Δεν θα αναφερθώ στο θέμα της αστυνομικής βίας, τα είπαμε το πρωί. Απλά κρατήστε υπ' όψιν ότι όσο και αν θεωρείτε ότι η στρατηγική του εκφοβισμού των πολιτών θα μειώσει τις αντιδράσεις, το μόνο που θα μειώσει τις αντιδράσεις απέναντι στην Κυβέρνησή σας είναι να σταματήσετε να φέρνετε αυτά τα κοινωνικά ακραία και προκλητικά μέτρα, τα οποία νομοθετείτε το ένα μετά το άλλο, κατά συρροή.

Πρέπει να βάλετε ένα «στοπ» σε αυτή την ασέλγεια απέναντι στα δικαιώματα. Αυτό είναι που θα μειώσει την κοινωνική κατακραυγή. Η καταστολή και η εργαλειοποίηση της αστυνομικής βίας, που κάνετε σε κεντρικό επίπεδο, από την κορυφή της πολιτικής ηγεσίας, δεν θα καταφέρουν τίποτα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Αρσένη.

Τον λόγο τώρα έχει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανάσιος Καββαδάς για επτά λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η βία, η καλλιέργεια εμφυλιοπολεμικού κλίματος, η ρητορική διχασμού και μίσους δεν έχουν θέση στην Ελλάδα.

Όσοι θέλουν να επιβάλουν τον νόμο της ζούγκλας, την ώρα που η κοινωνία και όλοι μας δίνουμε τη μάχη για να ελέγξουμε την πανδημία και να επιστρέψουμε στην κανονικότητα, θα βρουν απέναντί τους τους θεσμούς, τους νόμους της δημοκρατίας, θα απομονωθούν.

Κάνω λοιπόν έκκληση σε όλες τις πολιτικές δυνάμεις να δείξουν υπευθυνότητα και να αντιληφθούν τις ευθύνες που έχουν απέναντι στην κοινωνία και τη χώρα. Πληρώσαμε πολύ ακριβά στην ιστορία μας τον διχασμό, το μίσος και τη βία. Σε αυτές τις πρακτικές πρέπει να μπει ένα τέλος. Με την ευκαιρία, να ευχηθώ ταχεία ανάρρωση στον αστυνομικό που δέχθηκε χθες τη βάναυση επίθεση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση ανέλαβε μια καίρια νομοθετική πρωτοβουλία για το πλαίσιο διαμόρφωσης, εκπόνησης και κύρωσης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Δυστυχώς και σε αυτή την περίπτωση κυριαρχεί ο μηδενισμός από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Διατυπώνει επιχειρήματα που κινούνται από το «Δεν χρειαζόταν νομοσχέδιο γιατί το είχαμε κάνει εμείς» έως το γνωστό «Κάποια από αυτά θα τα κάναμε κι εμείς, αλλά δεν προλάβαμε».

Οι κινήσεις που έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ήταν ανεπαρκείς έως ημιτελείς. Δεν υπήρχαν τεχνικές προδιαγραφές για την εκπόνηση και κατάρτισή τους. Η σύνταξη των σχεδίων από τους δήμους εντασσόταν στις γενικές υπηρεσίες, ενώ είναι φανερό ότι έπρεπε να ενταχθούν (Δεν ακούστηκε λόγω κακής σύνδεσης). Μόνο και μόνο αυτό γεννούσε ζητήματα αμφισβήτησης της νομιμότητας των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το σχέδιο της Κυβέρνησης για την κινητικότητα έχουμε μια βαθιά και ουσιαστική αλλαγή. Στην κορυφή των προτεραιοτήτων περνάει το ανθρώπινο στοιχείο. Στο κέντρο του ενδιαφέροντος είναι ο άνθρωπος, η προσβασιμότητα, η ποιότητα ζωής, η οδική ασφάλεια.

Τίθενται συγκεκριμένοι κανόνες και προδιαγραφές για την κατάρτιση και εκπόνηση των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Το πιο σημαντικό είναι ότι τα σχέδια αυτά είναι πλέον υποχρεωτικά για δήμους με πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων, αλλά και για όλες τις περιφέρειες της χώρας.

Μέσα σε αυτά τα σχέδια εντάσσονται έργα και παρεμβάσεις για την οδική ασφάλεια, για την μικροκινητικότητα, τη διευκόλυνση της ηλεκτροκίνησης, την ενίσχυση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία, την ανάπτυξη συστημάτων ευφυών μεταφορών.

Υπάρχουν δυνατότητες έργων και παρεμβάσεων προς αυτή την κατεύθυνση μέσα από το Πράσινο Ταμείο, το Ταμείο Ανάκαμψης, αλλά και από εθνικούς πόρους. Θεωρώ, λοιπόν, πολύ σημαντικό το γεγονός ότι αντιμετωπίζονται ως ξεχωριστά κεφάλαια με ρυθμίσεις του νομοσχεδίου το θέμα της μικροκινητικότητας που συνδέεται με το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής και το θέμα της οδικής ασφάλειας που συνδέεται με την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Η λεγόμενη μικροκινητικότητα είναι μέρος της βιώσιμης αστικής κινητικότητας που κερδίζει διαρκώς έδαφος. Σε πολλές πόλεις κυκλοφορούν ηλεκτροκίνητα πατίνια, ηλεκτροκίνητα ή συμβατικά ποδήλατα, σκέιτμπορντ, και αποτελούν εναλλακτικά μέσα μετακίνησης και μεταφοράς φιλικά προς το περιβάλλον. Είναι, λοιπόν, πολύ σημαντικό ότι θεσπίζονται πλέον κανόνες κυκλοφορίας γι' αυτά τα οχήματα μικροκινητικότητας με βάση τη βέλτιστη εμπειρία που υπάρχει από άλλες χώρες.

Τα οχήματα που αναπτύσσουν μικρή ταχύτητα έως έξι χιλιόμετρα την ώρα, όπως είναι η μέση ταχύτητα κυκλοφορίας ενός πεζού, θα κινούνται εκεί όπου κινούνται και οι πεζοί. Οχήματα που αναπτύσσουν ταχύτητα έως είκοσι πέντε χιλιόμετρα την ώρα θα λογίζονται ως ποδήλατα και θα επιτρέπεται να κυκλοφορούν εκεί που κυκλοφορούν και τα ποδήλατα με τους ίδιους όρους. Δεν θα μπορούν να κυκλοφορούν σε δρόμους που χρησιμοποιούνται υψηλές ταχύτητες.

Επιπρόσθετα, τίθενται συγκεκριμένες προδιαγραφές για την

ασφαλή κυκλοφορία αυτών των οχημάτων που είναι υποχρεωμένοι να τηρούν οι χρήστες τους. Υποχρεούνται, λοιπόν, να έχουν φρένα, φώτα, ηχητική προειδοποίηση και οι χρήστες να φορούν προστατευτικό κράνος.

Στο πλαίσιο της ευταξίας και του σωστά οργανωμένου δημόσιου χώρου προβλέπεται και ο καθορισμός χώρων για τη στάθμευση αυτών των οχημάτων. Η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας με τα οχήματα μικροκινητικότητας ενισχύεται και από τη ρύθμιση, σύμφωνα με την οποία οι οδηγοί των ποδηλάτων που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δώδεκα ετών και κινούνται σε οδικό δίκτυο που προορίζεται για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων θα πρέπει να συνοδεύονται από άτομα που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαέξι ετών.

Στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στοχεύει και η ρύθμιση για τη δημιουργία μητρώου ελεγκτών των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων. Το μητρώο θα είναι πιστοποιημένοι ελεγκτές μηχανικοί που θα ασκούν εποπτεία στα ΚΤΕΟ, ενώ θα έχουν τη δυνατότητα να διενεργούν και ελέγχους σε οχήματα που εξέρχονται από τα ΚΤΕΟ.

Στο νομοσχέδιο υπάρχουν και άλλες ρυθμίσεις και διατάξεις με θετικό πρόσημο. Συγκεκριμένα, πρώτον, δίνεται η δυνατότητα να οδηγεί κάποιος δίκυκλο μόλις εκατόν είκοσι πέντε κυβικά, εφόσον έχει δίπλωμα αυτοκινήτου και κάτω από τρεις προϋποθέσεις, να έχει στην κατοχή του το δίπλωμα για πάνω από έξι χρόνια, να έχει συμπληρώσει το εικοστό έβδομο έτος της ηλικίας του και να περάσει από υποχρεωτική πρακτική εκπαίδευση διάρκειας τριών μαθημάτων.

Δεύτερον, απλοποιείται η διαδικασία μετάβασης οχημάτων η οποία θα μπορεί να γίνεται ψηφιακά. Καταργείται η παρακράτηση κυριότητας μετά την παρέλευση επτά ετών από την ημερομηνία αδείας κυκλοφορίας, ενώ δεν χρειάζεται πλέον η αυτοπρόσωπη παρουσία του πολίτη στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών για να ρυθμιστεί το ζήτημα.

Τρίτον, δημιουργείται μητρώο εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων για τη διασφάλιση της προστασίας των πολιτών και των καταναλωτών. Στο μητρώο κάθε εισαγωγέας είναι υποχρεωμένος να καταχωρεί τον αριθμό πλαισίου, την κατηγορία, τον κατασκευαστή, τον τύπο και το μοντέλο, την παραλλαγή και την έκδοσή του, τον κυβισμό, τη αντιρρυπαντική του τεχνολογία, τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας σε χώρα του εξωτερικού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυσκολεύομαι να δεχτώ ότι μπορεί να υπάρξουν πολιτικές δυνάμεις ή συνάδελφοι που δεν μπορούν να αναγνωρίσουν τη σημασία να υλοποιηθεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας στη χώρα. Είναι δεδομένη η στήριξη της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας σε αυτή την πρωτοβουλία. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε με τον κ. Ευστράτιο Σιμόπουλο Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα, κύριε Πρόεδρε, η «Εφημερίδα των Συντακτών» με ανέφερε ως σκληρό και ως αντι-ΣΥΡΙΖΑ. Θέλω να κάνω σαφές ότι δεν υπάρχει τίποτε σε προσωπικό επίπεδο με κανέναν από τον ΣΥΡΙΖΑ, ίσα ίσα. Είναι γεγονός, όμως, ότι βρίσκομαι απέναντι από τη συντριπτική πλειοψηφία των θέσεων που εκφράζεται από την ηγεσία, τους Βουλευτές και τα στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ, όπως και από τις πρακτικές της.

Χθες σε μια συζήτηση σε ένα κανάλι είχα τη χαρά να έχω απέναντί μου -δεν θα το προσωποποιήσω- έναν Βουλευτή αρσενικού ή θηλυκού γένους, δεν παίζει ρόλο, από τη Θεσσαλονίκη του ΣΥΡΙΖΑ και τον προειδοποίησα ότι ο τρόπος με τον οποίο κλιμακώνει η Αξιωματική Αντιπολίτευση την αντιπαράθεση με την Κυβέρνηση με αφορμή την επίδειξη υπέρμετρης βίας εκ μέρους ενός αστυνομικού στη Νέα Σμύρνη μπορεί να έχει ολέθρια αποτελέσματα.

Πριν αλέκτωρ φωνήσαι τρεις, δικαιώθηκα. Τα χθεσινά γεγονότα είναι βέβαια καταδικαστέα από το σύνολο του πολιτικού κόσμου, ειδικά όσον αφορά τον τραυματισμό του αστυνομικού, αλλά δεν μπορούμε να συμψηφίζουμε σε καμμία περίπτωση τη δολοφονική απόπειρα μιας ομάδος κουκουλοφόρων εναντίον ενός παιδιού τον οποίο εμείς οι ίδιοι τον εξουσιοδοτήσαμε να τηρεί εκ μέρους μας την ασφάλεια και την τάξη σε μια περιοχή. Αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό. Είναι άλλο η επίδειξη υπέρμετρης βίας από κάποιο αστυνομικό όργανο σε μια κατάσταση η οποία διερευνάται τόσο από τη διοίκηση όσο και από την ... (Δεν ακούστηκε λόγω κακής σύνδεσης) και άλλο η δολοφονική απόπειρα.

Άρα η βία δεν γεννά βία, έτσι όπως ορισμένοι στην Αξιωματική Αντιπολίτευση και ειδικά στον ΣΥΡΙΖΑ θέλουν να παρουσιάσουν ότι «είναι αργά για δάκρυα Στέλλα», ενθυμούμενος αυτό το παλαιό γνωστό τραγούδι. Ήδη ο ελληνικός λαός ξέρει ... (δεν ακούστηκε λόγω κακής σύνδεσης) και πιστεύω ότι μετά από τη Δευτέρα, από σήμερα, από αύριο, ειδικά μετά από την αυριανή συζήτηση στη Βουλή με πρωτοβουλία του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη να δείξουμε ένα καλύτερο πνεύμα και να μην αναφέρονται συνεχώς σε δημοκρατικές εκτροπές ή όπως κάποιοι που τους στηρίζουν στα μέσα μαζικής ενημέρωσης ή στο διαδίκτυο οι οποίοι έφτασαν να μιλούν ακόμη και για Άουσβιτς.

Ο δεύτερος τομέας στον οποίον θέλω να αναφερθώ είναι οι κυβερνητικές πρωτοβουλίες μέσα από το Υπουργείο Υποδομών οι οποίες έχουν λύσει προβλήματα πολλών ετών. Συγκεκριμένα θα αναφερθώ στην τροπολογία στην οποία δεν αναφερθήκαμε ιδιαίτερα, που αφορά τις εργατικές κατοικίες στο Ληξούρι.

Είναι ένα θέμα που το ξέρω γιατί είχα τη χαρά τότε -ή όπως θέλετε πείτε το- να είμαι πρόσωπο της ελληνικής κυβέρνησης επί τόπου τον πρώτο μήνα, τις πρώτες εβδομάδες μετά από τους σεισμούς. Το θέμα αυτό ξεκίνησε δειλά δειλά να λύνεται τότε.

Πέρασαν από τότε, από τις αρχές του 2014, προσέξτε, επτά χρόνια και ήρθε αυτή η Κυβέρνηση και αυτός ο Υπουργός να δώσει λύση. Το ίδιο θα αναφέρω και για το πρόγραμμα της οδικής ασφάλειας. Και αυτό το βρήκα αρκετά ώριμο, το βρήκαμε τότε στην κυβέρνηση, το προωθήσαμε και πάλι επί έξι χρόνια ήταν στάσιμο, δεν υπήρχε χρηματοδότηση. Και πάλι η σημερινή Κυβέρνηση και ο παρών Υπουργός βρήκε λύση και το πρόγραμμα της οδικής ασφάλειας που αφορά μικροπαρεμβάσεις σε όλη την Ελλάδα ξεκινάει να πάρει σάρκα και οστά.

Στελέχη της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης από τη Θεσσαλονίκη αναφέρθηκαν στο μετρό. Επιμένω -και το πιστεύω απόλυτα αυτό- ότι η ηγεσία του ΣΥΡΙΖΑ και οι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ έχουν παρασυρθεί από την προηγούμενη διοίκηση της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ». Δεν υπήρχε λύση για τον σταθμό «Βενιζέλου». Παρουσιάστηκε μία μη λύση και πάλι η σημερινή Κυβέρνηση και πάλι ο παρών Υπουργός έδωσε λύση και περιμένουμε την απόφαση από το Συμβούλιο Επικρατείας, ώστε στον σταθμό «Βενιζέλου» να έχουμε και μετρό και αρχαία.

Όσον αφορά στον ΟΑΣΘ, το έχω πει. Αν συνεχίζαμε την πολιτική της προηγούμενης διοίκησης του ΟΑΣΘ, σήμερα οι πολίτες θα μετακινούντο με ΡΕΟ.

Για το παρόν νομοσχέδιο ευτυχώς υπάρχει μια διακομματική συναίνεση και φυσικά η Αντιπολίτευση δεν ζητά να αποσυρθεί, γιατί συναινεί. Ζητά να αποσυρθούν διάφορα άλλα νομοσχέδια, με τα οποία διαφωνεί. Η δημοκρατία όμως συνεχίζεται. Δεν μπορεί μια κυβέρνηση επί έναν-ενάμιση χρόνο να μένει στάσιμη. Και βέβαια έχει μεγάλη ευθύνη η Αντιπολίτευση με τον τρόπο με τον οποίο αντιδρά με τις απίστευτες πορείες, με πορείες οι οποίες δημιουργούν, όχι συνθήκες μόνο ανωμαλίας, αλλά συνθήκες υπερμετάδοσης του ιού.

Για το νομοσχέδιο το συγκεκριμένο έχουν αναφερθεί οι προηγούμενοι συνάδελφοι από όλα τα κόμματα. Θεωρώ ότι ήρθε η ώρα να προγραμματίσουμε πώς θα μειώσουμε την κινητικότητα μέσω του αυτοκινήτου. Έχουμε παραδείγματα, όπως είναι η Ολλανδία, όπου χαίρεσαι να μετακινείσαι με ποδήλατο. Στην Ελλάδα δεν έχουμε καταφέρει ακόμη να φτάσουμε σε αυτό το επίπεδο και δεν είναι θέμα ούτε χρηματοδότησης ούτε προγραμματισμού. Δεν είναι ακόμη μέσα στην κουλτούρα μας και κάποιες προσπάθειες αρκετές που έγιναν σε μικρούς ή σε μεγάλους δήμους απέτυχαν. Ίσως στον τομέα αυτό πρέπει να προχωρήσουμε σε μια ευρύτερη εκπαίδευση. Είναι κάτι το οποίο το θεωρώ πάρα-πάρα πολύ δύσκολο.

Όσον αφορά στην μικροκινητικότητα, συμφωνώ απολύτως ότι μπαίνει το πλαίσιο, αλλά αυτός ο οποίος θα έχει ουσιαστικά την ευθύνη, ώστε η μικροκινητικότητα να αρχίσει να εφαρμόζεται και στην Ελλάδα θα είναι κατά κανόνα η τοπική αυτοδιοίκηση.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε και για την τήρηση του χρόνου.

Τον λόγο έχει ο κ. Κοτρωνιάς από τη Νέα Δημοκρατία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΤΡΩΝΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ένα μπράβο, κατ' αρχάς, στο Υπουργείο και τον Υπουργό και τον Υφυπουργό των Υποδομών και των Μεταφορών για την άμεση και ουσιαστική παρέμβαση στον πρόσφατο σεισμό της Θεσσαλίας. Απέδειξαν ότι υπάρχει κράτος που νοιάζεται για τους πολίτες του.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που απόψε εγκρίνουμε είναι το ίδιο πράγμα, αλλά κάτω βέβαια από ομαλές συνθήκες. Ποιο δηλαδή ίδιο πράγμα; Είναι η έκφραση αυτής της σημασίας, το νοιάξιμο που έχει το κράτος για τους πολίτες του.

Είχα την τιμή πριν από πέντε περίπου χρόνια, εκπροσωπώντας την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος, να είμαι μέλος της συντακτικής επιτροπής του πρώτου ΣΒΑΚ, που φέρει και τη δική μου υπογραφή, το οποίο όμως δυστυχώς δεν εφαρμόστηκε ολοκληρωτικά για να δούμε τα ευεργετικά του αποτελέσματα στις πόλεις μας. Αλλά επειδή ουδέν κακόν αμιγές καλού, μάλλον ευτυχώς που δεν εφαρμόστηκε, γιατί σήμερα μας δίνεται η δυνατότητα να καταθέσουμε ένα νομοσχέδιο απαλλαγμένο από δυσλειτουργίες, ένα νομοσχέδιο που ενσωματώνει την εν τω μεταξύ αποκτηθείσα ελληνική και ευρωπαϊκή εμπειρία.

Το σημερινό νομοσχέδιο έρχεται να μας δώσει ένα οργανωμένο και σύγχρονο σχέδιο σχεδιασμού των πόλεων. Επειδή έχω διατελέσει για πολλά χρόνια δήμαρχος, η πρακτική την οποία βρήκα όταν για πρώτη φορά ανέλαβα ήταν η διαμόρφωση των πόλεών μας, έτσι ώστε να διευκολύνουμε την κίνηση του αυτοκινήτου. Βλέποντας όμως στον χρόνο ότι αυτές οι παρεμβάσεις τελικά ήταν σε βάρος της ποιότητας ζωής και τις περισσότερες φορές είχαν το αντίθετο αποτέλεσμα στο κυκλοφοριακό, προσπαθήσαμε να το αλλάξουμε. Αλλά και πάλι ο δρόμος που ακολουθούσαμε ήταν η ανάθεση πολλών επιμέρους ή και πιο ολοκληρωμένων μελετών αστικής ανάπλασης ή κυκλοφοριακών μελετών με βάση τις οποίες αναπλάθαμε την πόλη και οργανώναμε την κυκλοφορία μέσα σε αυτήν.

Η διαφορά του ΣΒΑΚ από τις παλαιότερες προσεγγίσεις και μελέτες είναι ότι μια δομημένη διαδικασία είναι αυτή που ακολουθείται τώρα και για να συνταχθεί, περιλαμβάνει όλες τις τεχνικοκοινωνικές παραμέτρους. Είναι μια ολιστική μελέτη που λαμβάνει υπ' όψιν τις ανάγκες ολόκληρης της κοινωνίας και δίνει πλέον προτεραιότητα στον άνθρωπο, στο περιβάλλον, στο μικροκλίμα της πόλης, στην ποιότητα ζωής και όχι βέβαια στο αυτοκίνητο. Δίνει διεξόδους μετακίνησης με τον συντομότερο, τον ασφαλέστερο και τον λιγότερο ενεργειακά επιβαρυντικό τρόπο.

Με βάση το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, πρέπει να αναθεωρηθούν και να προσαρμοστούν όλοι οι σχεδιασμοί των πόλεων, έτσι ώστε και η χωροθέτηση των δημόσιων υπηρεσιών, των αθλητικών υποδομών, των κοινωνικών δομών και των χώρων πολιτισμού που εξυπηρετούν τους πολίτες να γίνεται με τρόπο συμβατό με τις οδηγίες και τη φιλοσοφία του ΣΒΑΚ.

Προφανώς υπήρχαν στην Ευρώπη χώρες οι οποίες είχαν προχωρήσει σε αυτή την φιλοσοφία της κινητικότητας στα αστικά τους κέντρα, όμως με το σημερινό νομοσχέδιο η Ελλάδα κάνει ένα πρωτοποριακό βήμα, αφού είναι η μόνη χώρα που καθιστά υποχρεωτική για τους δήμους άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και μάλιστα δίδει στους ΟΤΑ χρονικό περιθώριο έναρξης ενός έτους από τη δημοσίευση του παρόντος νομοσχεδίου, που συνεπάγεται, πρώτον, ότι από εδώ και πέρα όλες οι δράσεις της πόλης θα βασίζονται σε έναν ομοιόμορφο και συνεκτικό σχεδιασμό και, δεύτερον, ότι ο σχεδιασμός αυτός θα αποτελεί πλέον προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση των δήμων για όλες αυτές τις δράσεις. Μάλιστα, προκειμένου το νομοσχέδιο να επισπεύσει τις διαδικασίες εκκίνησης, διαμορφώνει έναν ενιαίο τρόπο σχεδιασμού της βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης Α' και Β' βαθμού, καθώς και της διεκδίκησης της χρηματοδότησης, ενώ τυποποιεί και τη διαδικασία εξέτασης και έγκρισης των ΣΒΑΚ από τις κεντρικές υπηρεσίες του Υπουργείου.

Για να κατανοήσουμε την κουλτούρα που θέλει να δημιουργήσει το νομοσχέδιο, ας δούμε το άρθρο 3 του νομοσχεδίου, όπου καθορίζεται ο σκοπός των ΣΒΑΚ για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας των αστικών μεταφορών μέσα από την ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς, την προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης, όπως πεζοί, ποδήλατα κ.λπ., την εξασφάλιση της προσβασιμότητας μέσα από ειδικά δίκτυα μεταφορών κυρίως για τα άτομα με αναπηρία, την προαγωγή της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών των δρόμων, τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων κυρίως ιδιωτικής χρήσης, την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, τη βελτίωση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής, την οργάνωση της στάθμευσης, την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών σε όλους τους τομείς σχεδιασμού των αστικών μεταφορών.

Όπως ανέφερα και παραπάνω, περιμένουμε η εφαρμογή των ΣΒΑΚ να έχει μεγάλη συμβολή στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, στη μείωση των αέριων ρύπων, στην εξοικονόμηση ενέργειας κατά τις μετακινήσεις, στην προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και στην αξιοποίηση των ευφυών συστημάτων μεταφοράς.

Επιπλέον, το παρόν νομοσχέδιο, προβλέποντας ορίζοντα διάρκειας ισχύος των ΣΒΑΚ τουλάχιστον μιας δεκαετίας, σταματάει τους πρόχειρους και βραχυπρόθεσμους σχεδιασμούς, τους οποίους ασφαλώς έχουμε πληρώσει ακριβά μέσα στις πόλεις μας, γιατί πλέον μπορεί να αναθεωρείται μετά από πέντε χρόνια εφαρμογής του μέσα στο πλαίσιο της δεκαετούς διάρκειάς του. Γι' αυτόν τον λόγο προβλέπεται και η δημιουργία της ηλεκτρονικής πλατφόρμας Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ώστε να διευκολύνεται η εξέταση και η παρακολούθηση των ΣΒΑΚ, τα οποία θα βρίσκονται αποτυπωμένα σε μια εθνική κεντρική βάση δεδομένων, προσβάσιμη από όλους, έτσι ώστε μέσα από την ενημέρωση να επιλέγονται οι βέλτιστες πρακτικές υλοποίησης.

Σε ό,τι αφορά το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, αξίζει να σημειώσω ότι κατά τις πρώτες συνεδριάσεις της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, ο τρόπος με τον οποίο τα οχήματα μικροκινητικότητας μπήκαν στη ζωή μας, αλλά και τα προβλήματα και οι κίνδυνοι που εγκυμονούσε η αυθαίρετη χρήση τους, μονοπώλησαν τις συζητήσεις μας. Έρχεται, λοιπόν, το νομοσχέδιο το οποίο τα ομαδοποιεί. Τα βάζει να υπακούουν σε ένα πλαίσιο κανόνων κυκλοφορίας με βάση τις ταχύτητες που αναπτύσσουν. Βάζει σε τάξη ένα νεοφυές πρόβλημα της εποχής μας.

Κλείνοντας, αξίζει να αναφερθώ σε μια σειρά από καινοτόμες διατάξεις που προβλέπονται στο τρίτο και το τέταρτο μέρος του νομοσχεδίου, όπως τη βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης των επαγγελματιών οδηγών, τη μη απαίτηση αδείας οδήγησης για τα μοτοποδήλατα με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είκοσι πέντε χιλιομέτρων την ώρα, τη δυνατότητα οδήγησης δικύκλου από κατόχους διπλώματος Β' κατηγορίας και την κατάρτιση του μητρώου των εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ασφαλής και η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί προτεραιότητα της Κυβέρνησής μας, η οποία μαζί με μια σειρά από άλλες καινοτομίες, προωθεί έναν σύγχρονο σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων, με τελικό στόχο την καλύτερη ποιότητα ζωής των κατοίκων τους.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Κοτρωνιά, για την τήρηση του χρόνου.

Προχωράμε στον Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνο Μαραβέγια.

Έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυστυχώς υπάρχουν περίοδοι στην πολιτική όπου η συγκυρία επισκιάζει την ουσία. Και όταν χάνουμε την αίσθηση του τι είναι σημαντικό και ασχολούμαστε

μόνο με αυτό που είναι επίκαιρο, όπως τον τελευταίο μήνα, ζούμε μέρες υποκατάστασης της πολιτικής. Για παράδειγμα, σήμερα θα έπρεπε κανονικά η συζήτηση στη Βουλή να εστιάζεται στο σημαντικό νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών, ένα νομοσχέδιο που προδιαγράφει το μέλλον των αστικών μετακινήσεων, εισάγοντας κανόνες πρωτοποριακούς για την ανάπτυξη και στη χώρα μας καινοτόμων εφαρμογών, όπως η μικροκινητικότητα και η αυτόνομη οδήγηση, ιδέες και εργαλεία που θα αλλάξουν τη ζωή όλων και σε κάποιες πόλεις, όπως στα Τρίκαλα, έχουν ήδη δοκιμαστεί με μεγάλη επιτυχία.

Δυστυχώς, όμως, σήμερα το επίκεντρο της δημόσιας συζήτησης δεν είναι στη Θεσσαλία και στις επιτυχίες της, όσο και αν θα ήθελα ως Βουλευτής προερχόμενος από τη Θεσσαλία να ακουστούν πράγματα για το μέλλον των μεταφορών που γεννιέται σήμερα στην Κεντρική Ελλάδα. Αντί να συζητούμε για αυτό το ελπιδοφόρο μέλλον της χώρας, ξαναζούμε το πιο κακό παρελθόν της.

Ξαφνικά μέσα σε έναν μήνα όλα άλλαξαν και είδαμε να βρικολακιάζουν οι υποστηρικτές των τρομοκρατών και να βγαίνει στο προσκήνιο ό,τι χειρότερο έχει να επιδείξει η ελληνική κοινωνία, έναν εσμό από αγκιτάτορες και ανθρώπους του περιθωρίου, από δήθεν αγωνιστές ως υπερασπιστές δολοφόνων. Εμφανίζονται διαμαρτυρόμενοι στους δρόμους για οτιδήποτε μπορεί να φανταστεί κανείς, από τη μη μεταφορά του Κουφοντίνα στον Κορυδαλλό, μέχρι την παρέμβαση της αστυνομίας στη Νέα Σμύρνη και από τη δήθεν παραβίαση προσωπικών δεδομένων ενός ημιπιτσιρικά ακτιβιστή ως τον πραγματικό και πολύ σοβαρό τραυματισμό ενός νέου ανθρώπου. Μιλώ, φυσικά, για τον εικοσιτετράχρονο αστυνομικό της «ΔΡΑΣΗΣ» που βρέθηκε χθες το βράδυ στο νοσοκομείο, μετά από αυτή την άνανδρη επίθεση δεκάδων ατόμων την ώρα που έκανε το καθήκον του. Θέλω να του ευχηθώ περαστικά και δύναμη στην οικογένειά του.

Θέλω, επίσης, να υπενθυμίσω ότι όλοι εμείς που είμαστε δίπλα στην αστυνομία, θα παραμείνουμε κοντά στους ανθρώπους της. Είναι η ώρα να προσφέρουμε κάθε δυνατή στήριξη στα νέα αυτά παιδιά της ΕΛΑΣ. Και αν δεν μπορούμε να το κάνουμε, τουλάχιστον να μην τα πετροβολούμε.

Είδα, για παράδειγμα, συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ που έσπευσαν με κάθε ευκαιρία να βρεθούν τον τελευταίο μήνα απέναντι στις δυνάμεις του νόμου και της τάξης, αμφισβήτησαν τη νομιμότητα των αποφάσεων για τη μη μεταγωγή του Κουφοντίνα και μίλησαν για όργιο αστυνομικής βίας, χωρίς να υπάρχει κανένα επεισόδιο που να τεκμηριώνει κάτι τέτοιο. Βλέπουμε, με άλλα λόγια, τον ΣΥΡΙΖΑ να έχει μετατραπεί σε αυτόκλητο εισαγγελέα, που νομίζει ότι μπορεί να κρίνει τι είναι νόμιμο και ποιος είναι ένοχος.

Ο δε κ. Τσίπρας με τις ακραίες δηλώσεις του εμφανίζεται πλέον σαν λαϊκός δικαστής που έχει δικαίωμα να βγάζει ετυμηγορία για κάθε θέμα στο όνομα της λαοκρατίας. Και όλα αυτά τα απίστευτα συμβαίνουν, δυστυχώς, στην Ελλάδα του 2021, σαν να βρισκόμαστε στη Βενεζουέλα, που τόσο θαυμάζουν εκεί στον ΣΥΡΙΖΑ. Σαν να μην υπάρχει τακτική δικαιοσύνη. Σαν να μην υπάρχει δημοκρατικά εκλεγμένη και νόμιμη κυβέρνηση. Και σαν να μπορεί να αντισταθεί η Βουλή από το πεζοδρόμιο και τις κομματικές κινητοποιήσεις ορισμένων μειοψηφιών.

Μπορεί κάποιοι να θεωρούν πως η σημερινή αναταραχή είναι προς όφελός τους. Μπορεί να πιστεύουν ότι το κράτος θα φοβηθεί από αυτές τις προβοκάτσιες ελάχιστων ακτιβιστών, ότι θα υποχωρήσει δίνοντας χώρο στα αντικοινωνικά στοιχεία.

Υπάρχουν, όμως, νέα, κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, που μιλήσατε για αναβίωση του χουντοδεξιού κράτους. Αν νομίζετε πως έτσι υποσκάπτετε τη Νέα Δημοκρατία και τον Κυριάκο Μητσοτάκη, κάνετε ένα πολύ μεγάλο λάθος. Απλώς σκάβετε έναν λάκκο που έχει πολλή λάσπη γύρω του. Και πάνω σε αυτή ακριβώς τη λάσπη εκείνος που την παράγει, ενίοτε γλιστράει και πέφτει ο ίδιος μέσα στον λάκκο που έσκαβε.

Μιλώντας για λάσπη, κύριε Πρόεδρε, θέλω να αναφερθώ και στη φιλοξενία που προσωπικά επεφύλαξε σε εμένα προχθές το «DOCUMENTO» του κ. Βαξεβάνη. Την ώρα που η Νέα Δημοκρατία οριστικοποιούσε την πρότασή της για σύσταση προανακριτικής επιτροπής σε σχέση με τα περίφημα 3 εκατομμύρια που χάθηκαν στον δρόμο για το κανάλι του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Βαξεβάνης δεν είχε να πει κάτι. Ένιωσε, όμως, την ανάγκη να ασχοληθεί με μια κοινοβουλευτική αναφορά του υποφαινομένου, προφανώς γνωρίζοντας ότι τα 3 εκατομμύρια ευρώ δεν πήγαν σε λάθος τσέπη. Προτίμησε να ασχοληθεί με κάτι άλλο. Και αυτό το άλλο ήταν μία αναφορά που κατέθεσα για τον εμβολιασμό των σπουδαστών παραγωγικών σχολών των Σωμάτων Ασφαλείας και των Ενόπλων Δυνάμεων. Αναρωτήθηκε, λοιπόν, το «DOCUMENTO» πώς είναι δυνατόν να προτείνω τον κατ' εξαίρεση εμβολιασμό των νέων ενστόλων. Απορούν και εξανίστανται.

Ας δώσω, λοιπόν, στον κ. Βαξεβάνη και μία είδηση. Οι ένστολοι που υπηρετούν, όπως ξέρουμε, στην πρώτη γραμμή εμβολιάζονται ήδη κατ' εξαίρεση. Είμαι σίγουρος ότι το «DOCUMENTO», κάνοντας την ερευνητική δημοσιογραφία στην οποία διακρίνεται, θα ανακαλύψει πως οι ένστολοι εδώ και σχεδόν δύο μήνες εμβολιάζονται όχι με καινούργια, αλλά με αδιάθετα εμβόλια, χωρίς ραντεβού, όταν μένουν εμβόλια αναξιοποίητα. Άνθρακες, λοιπόν, ο θησαυρός για τον κ. Βαξεβάνη που έψαχνε να αποδείξει ότι η Νέα Δημοκρατία επιδιώκει σκανδαλώδη εξαίρεση των συνταξιούχων από τους εμβολιασμούς.

Ίσως, βέβαια, ο θησαυρός τελικά να μην είναι και τόσο άνθρακες για το «DOCUMENTO», που σύμφωνα με την πρόταση για σύσταση προανακριτικής επιτροπής θα πρέπει να ερευνηθεί για την εισροή μαύρου χρήματος μέσω του κ. Παππά, δεξιού χεριού του κ. Τσίπρα. Αυτό θα φανεί πολύ σύντομα, καθώς η Βουλή πιθανότατα θα διενεργήσει προκαταρκτική εξέταση για την υπόγεια αυτή σχέση. Θα έχουμε την ευκαιρία να δούμε όλοι μας πού πήγαν αυτά τα 3 εκατομμύρια ευρώ.

Το μόνο βέβαιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αυτό που είπε χθες το βράδυ ο Κυριάκος Μητσοτάκης: Η Κυβέρνηση δεν πρόκειται να υποχωρήσει, αφήνοντας χώρο στην ανομία. Όποιοι και αν την επιδιώκουν, όποιοι και αν κρύβονται από πίσω, δεν πρόκειται να αναγκάσουν τη Νέα Δημοκρατία να εγκαταλείψει τη μεταρρυθμιστική της προσπάθεια, όπως και το σημερινό νομοσχέδιο.

Αν ο ΣΥΡΙΖΑ περιμένει κατάρρευση της Κυβέρνησης, όπως ανέφερε σε χθεσινή του ανακοίνωση, θα μείνει με αυτό το απατηλό όνειρο. Αν οι περιθωριακοί συνοδοιπόροι του φαντασιώνονται αντάρτες να μπαίνουν στην Αθήνα, θα συνειδητοποιήσουν άμεσα πως δεν θα υπάρξει επόμενος γύρος, ούτε δεύτερος ούτε τρίτος.

Η Ελλάδα είναι ευρωπαϊκή χώρα. Είναι ευνομούμενο κράτος και συντεταγμένη πολιτεία. Γι' αυτό πολύ απλά θα ακολουθήσουμε τη γραμμή του «DOCUMENTO», όπως τη διατύπωσε ανώνυμος συντάκτης της χθεσινής του απολογίας. Θα κάνουμε τα πάντα, για να μη γίνει η χώρα τσιφλίκι διαταραγμένων ανθρώπων και πολιτικών.

Νομίζω πως αυτή η προτροπή συνοψίζει με τον καλύτερο τρόπο το σχέδιο της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Εμείς θα κάνουμε, όντως, τα πάντα για να μη γίνει η χώρα τσιφλίκι διαταραγμένων ανθρώπων και πολιτικών, χωρίς συμψηφισμούς και εκπτώσεις στην εφαρμογή της νομιμότητας. Κυρίως όμως χωρίς να αποδεχόμαστε πολιτικούς εκβιασμούς, από όπου και αν προέρχονται.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανάσιος Λιούτας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΙΟΥΤΑΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχικά θα ήθελα να εκφράσω τις θερμότερες ευχές μου για ταχεία ανάρρωση στον νεαρό αστυνομικό μας, που τραυματίστηκε χθες στα επεισόδια που σημειώθηκαν στη Νέα Σμύρνη. Εύχομαι να επιστρέψει γρήγορα γερός στην οικογένειά του και στην υπηρεσία του. Ας εκφράσουμε όλοι μαζί ένα μεγάλο «όχι» στη βία και στον διχασμό που τραυματίζουν πάντα βαριά και βαθιά την κοινωνία μας. Όχι, λοιπόν, στη βία, όχι στον διχασμό, από όπου και αν προέρχονται.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα καλούμαστε να συζητήσουμε και να ψηφίσουμε ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο του

Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Προτού εισέλθω, όμως, στην τοποθέτησή μου επί του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, θα ήθελα να συγχαρώ τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, όλα τα αρμόδια Υπουργεία και κυρίως τον Πρωθυπουργό για την άμεση βοήθεια και στήριξη στους σεισμοπαθείς πολίτες του τόπου μου, του Νομού Τρικάλων καθώς και των σεισμόπληκτων περιοχών της Θεσσαλίας.

Ο μεγάλος σεισμός της περασμένης Τετάρτης προκάλεσε μεγάλες και εκτεταμένες ζημιές. Η Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός μας στάθηκαν άμεσα δίπλα στους πληττόμενους συμπολίτες μας, επιβεβαιώνοντας για μία ακόμα φορά στην πράξη ότι βρίσκονται πολύ κοντά στους πολίτες που έχουν πραγματική ανάγκη, μια παρακαταθήκη με την οποία επιτυγχάνεται το εξής: Η πολιτεία συναντάει πάντα τις ανάγκες της κοινωνίας, ώστε να δίνεται ουσιαστικά βοήθεια και να δημιουργείται κοινωνικό όφελος.

Κυρίες και κύριοι, εισερχόμενος τώρα στο περιεχόμενο του παρόντος νομοσχεδίου θα ήθελα αρχικά να αναφέρω ότι ο τίτλος του: «η Ελλάδα σε κίνηση» αναδεικνύει γλαφυρά και εύστοχα το εξής γεγονός, ότι με τις πολιτικές που θεσπίζουμε, η χώρα μας βρίσκεται σε κίνηση και μεταβαίνει προς μία καλύτερη εποχή.

Με το παρόν νομοσχέδιο δημιουργούνται οι συνθήκες για την αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής και της μετακίνησης στις πόλεις μας. Αρχικά, το νομοσχέδιο αναφέρεται στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Πρόκειται για σχέδια που βασικό σκοπό έχουν τις αποδοτικότερες δημόσιες μεταφορές, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις, την προώθηση της ενεργητικής κινητικότητας, καθώς και την εξασφάλιση της προσβασιμότητας.

Οι πόλεις τού σήμερα είναι πολύ διαφορετικές από τις πόλεις του χθες. Νέες συνήθειες έχουν διαμορφωθεί και οι νέες αυτές συνήθειες δημιουργούν πάντα νέες ανάγκες.

Όπως πολύ εύστοχα περιέγραψε και ο αρμόδιος Υφυπουργός, ο κ. Κεφαλογιάννης κατά τη συνεδρίαση των επιτροπών, το παλαιότερο μοντέλο είχε ως βασικό πυρήνα τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Όμως, σήμερα το ζητούμενο είναι η προσβασιμότητα και η αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής, πάντα σύμφωνα με τους όρους της περιβαλλοντικής προστασίας. Η μείωση των ρύπων καθίσταται σήμερα επιτακτική ανάγκη για την υγεία των πολιτών και την προστασία του περιβάλλοντος.

Θεσμικά και στοχευμένα, λοιπόν, διαμορφώνεται ένας νέος τρόπος σχεδιασμού της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο επίπεδο της τοπικής αυτοδιοίκησης Α' και Β' βαθμού. Είναι ένα μοντέλο στο οποίο συναντιούνται οι ανάγκες που πρέπει να ικανοποιηθούν, οι στόχοι και οι σκοποί κάθε σχεδίου, η ενεργή επικοινωνία με την ελληνική κοινωνία και η αξιολόγηση των σχεδίων.

Με το παρόν νομοσχέδιο η χώρα μας πάνω στο συγκεκριμένο ζήτημα επιτυγχάνει και μία μεγάλη καινοτομία. Συγκεκριμένα, τα σχέδια αυτά θα είναι υποχρεωτικά σε δήμους με πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων. Παράλληλα, εισέρχονται και πολύ σημαντικές ρυθμίσεις αναφορικά με την μικροκινητικότητα, η οποία συνιστά μια νέα πραγματικότητα για τις σύγχρονες πόλεις. Πραγματοποιείται με τη χρήση ηλεκτρικών πατινιών, ρόλερς, σκέιτμπορντ και άλλων τέτοιων μικρών οχημάτων, μια καθημερινή και πολύ οικεία πλέον εικόνα πολλών παιδιών, αλλά και όχι μόνο, να κυκλοφορούν με τέτοιου είδους τρόπο. Πολλές φορές βέβαια η κίνηση αυτή οδήγησε, δυστυχώς, και σε ατυχήματα. Συνεπώς είναι πολύ σημαντικό που το παρόν νομοσχέδιο έρχεται και θεσπίζει και κανόνες ενίσχυσης της ασφάλειας.

Ειδικότερα, τα οχήματα αυτά ομαδοποιούνται σε μία κατηγορία οχημάτων που θα ονομάζεται «ελαφρά προσωπικά ηλεκτροκίνητα οχήματα». Όσα από τα οχήματα αυτά έχουν μικρή ταχύτητα έως και έξι χιλιόμετρα την ώρα θα κυκλοφορούν όπως και οι πεζοί. Από την άλλη, όσα αναπτύσσουν ταχύτητα πάνω από είκοσι πέντε χιλιόμετρα την ώρα θα κυκλοφορούν όπου επιτρέπονται τα ποδήλατα. Ωστόσο, θα απαγορεύεται η κυκλοφορία αυτών των οχημάτων σε δρόμους που αναπτύσσονται ταχύτητες άνω των πενήντα χιλιομέτρων την ώρα.

Επιπρόσθετα, θα ήθελα να σταθώ στις διατάξεις πάνω στην αυτόνομη οδήγηση. Εμείς εδώ στα Τρίκαλα, στην πόλη που πρωτοπόρησε με το πρώτο λεωφορείο χωρίς οδηγό, είχαμε την ευκαιρία να δούμε από κοντά την καινοτόμο αυτή τεχνολογία. Ήταν η τομή η οποία αποκάλυψε και σε τοπικό επίπεδο την υψηλή σημασία της επιστημονικής έρευνας και του μεγάλου οφέλους της επιστήμης πάνω στον τομέα της αστικής κινητικότητας.

Πάνω, λοιπόν, στην αυτόνομη οδήγηση, με το παρόν νομοσχέδιο εισάγονται διατάξεις, ώστε να ενισχυθεί η πρωτοπορία της χώρας μας στην επιστημονική έρευνα στον συγκεκριμένο τομέα, πάντα όμως με κανόνες προσοχής και ασφάλειας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σταθώ επίσης και στην πολύ μεγάλη σημασία που έχουν οι διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου αναφορικά με το μητρώο εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων, καθώς και το μητρώο ελεγκτών ΚΤΕΟ.

Τέλος, ιδιαίτερα σημαντική και ωφέλιμη είναι και η διάταξη με την οποία οι συνταξιούχοι αυτοκινητιστές θα μπορούν πλέον να διατηρούν προς εκμετάλλευση δύο αυτοκίνητα δημοσίας χρήσης, φορτηγό ή λεωφορείο, για να μην διαταράσσεται η οικονομική τους ισορροπία.

Ολοκληρώνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να τονίσω δύο πράγματα. Πρώτον, με το παρόν νομοσχέδιο αναγνωρίζεται η σύγχρονη κοινωνική πραγματικότητα που όλοι βιώνουμε. Η πολιτεία συμπορεύεται δυναμικά, δημιουργεί κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο και ικανοποιεί τις νέες ανάγκες που γεννιούνται.

Δεύτερον και συμπληρωματικά με το πρώτο, με το παρόν νομοσχέδιο διαμορφώνεται ένα πλαίσιο αστικής κινητικότητας περισσότερο ανθρωποκεντρικό και περισσότερο φιλικά περιβαλλοντικό.

Με τα παραπάνω βελτιώνεται η ζωή των πολιτών και δίνεται η ώθηση για μια ζωή και λειτουργία μέσα στις πόλεις χωρίς αχρείαστα εμπόδια και με ελαχιστοποίηση των κινδύνων. Πρόκειται για μια πολιτική που σημαίνει ταυτόχρονα και την προοπτική της μεγάλης και δυναμικής ανάπτυξης των πόλεων και των περιοχών της ελληνικής μας περιφέρειας, δυναμική ανάπτυξη που συνάδει τόσο με οικονομικούς όρους, όσο και με όρους κοινωνικής ανάπτυξης και ευημερίας των Ελλήνων πολιτών κάθε ηλικίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Λιούτα.

Τον λόγο έχει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Βασίλειος Βασιλειάδης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, από την εποχή της πρώτης οργάνωσης των ανθρώπινων κοινωνιών, η διάρθρωση των οικισμών βασιζόταν στο κυρίαρχο μέσο μετακίνησης των πολιτών. Αρχικά πεζοί, στη συνέχεια με άλογα, αργότερα με άμαξες και έπειτα με αυτοκίνητα.

Το σύγχρονο αστικό περιβάλλον, όμως, εξελίσσεται μαζί με τις νέες τεχνολογίες, την εμφάνιση των νέων μέσων ατομικής μεταφοράς και τις εξελίξεις στην εφοδιαστική αλυσίδα. Δεν γίνεται, λοιπόν, να διατηρούμε συστήματα αστικής οργάνωσης τα οποία βασίζονται αποκλειστικά σε οχήματα. Χρειαζόμαστε πόλεις για ανθρώπους και όχι για αυτοκίνητα.

Το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που συζητείται σήμερα αφορά στη βιώσιμη αστική κινητικότητα και μικροκινητικότητα και φιλοδοξεί να αποτελέσει το αναγκαίο πλαίσιο, ώστε να αναβαθμιστεί η κινητικότητα με επίκεντρο τον άνθρωπο, τον πολίτη.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να τονίσω και να χαιρετίσω την κοινή αντίληψη που εκφράστηκε από όλες τις πτέρυγες του Κοινοβουλίου, αναφορικά με τη σημασία της κινητικότητας στην ποιότητα ζωής των πολιτών. Είμαι βέβαιος ότι από τις συζητήσεις στις συνεδριάσεις της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, αλλά και σήμερα στην Ολομέλεια φάνηκε ότι μία ευρεία συναίνεση είναι τόσο εφικτή, όσο και θεμιτή.

Το σημαντικότερο κατά την άποψή μου σημείο του νομοθετήματος εντοπίζεται στο πρώτο μέρος, με την εισαγωγή του θεσμού των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα οποία υποχρεούνται να καταρτίζουν όλοι οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων. Θεσπίζονται ενιαίοι κανόνες και συγκεκριμένες απαιτήσεις για την κατάρτιση των ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας υπ' όψιν ισορροπημένα και ολιστικά

όλους τους τρόπους και τα μέσα μετακίνησης.

Αυτή η αποκεντρωμένη φιλοσοφία του σχεδίου νόμου έχει ιδιαίτερη αξία, καθώς δίνει τη δυνατότητα στις τοπικές κοινωνίες που γνωρίζουν καλύτερα από τον καθένα τις ιδιομορφίες του τόπου τους να καταρτίζουν εκείνες τα κατά τόπους ΣΒΑΚ.

Η Ελλάδα σήμερα καινοτομεί. Γίνεται μία από τις πρώτες χώρες που υιοθετεί ΣΒΑΚ και μάλιστα υποχρεωτικά.

Την ίδια στιγμή, το πλαίσιο που εισάγεται διασφαλίζει τη συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών και όλων των εμπλεκομένων φορέων, ενώ προτρέπει την από κοινού συνεργασία των ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού.

Κύριε Υπουργέ, η πρόταση της Κυβέρνησης δημιουργεί τις συνθήκες εκείνες ώστε να μπορούμε να μιλάμε για ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον κινητικότητα στις πόλεις. Ο θεσμός των ΣΒΑΚ πρέπει να στηριχθεί. Χρειάζεται εξασφάλιση της χρηματοδότησής τους, αλλά και της πρόσβασης των δήμων στο αναγκαίο εξειδικευμένο προσωπικό για την εκπόνησή τους. Ήδη ανακοινώσατε στην επιτροπή την ένταξή τους στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου, αλλά και στο Πράσινο Ταμείο. Θεωρώ ότι και οι περιφέρειες μπορούν να συνδράμουν σ' έναν βαθμό.

Αναφορικά με το δεύτερο μέρος του σχεδίου νόμου, η Κυβέρνηση αποδεικνύει για μια ακόμη φορά ότι έχει το βλέμμα της στραμμένο στο μέλλον θέλοντας να αξιοποιήσει τις νέες τεχνολογίες, όπως η αυτόνομη οδήγηση και να καταστήσει την Ελλάδα πρωτοπόρο στον τομέα.

Θεσπίζονται για πρώτη φορά κανόνες κυκλοφορίας για την μικροκινητικότητα και ειδικότερα τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτροκίνητα οχήματα. Ήδη παρατηρούμε προβλήματα με τα ηλεκτρικά πατίνια στις μεγάλες πόλεις. Η πολιτεία κινείται γρήγορα και ρυθμίζει τα ζητήματα αυτά, ώστε να εξαλειφθεί η όποια σύγχυση υπάρχει σήμερα.

Επιπλέον, προβλέπονται ευφυή συστήματα μετακίνησης, ειδικότερα μάλιστα για τα άτομα με αναπηρία. Οφείλουμε να κάνουμε τις πόλεις μας πιο προσβάσιμες. Γνωρίζω, επίσης, ότι ήδη εξετάζετε την ενσωμάτωση παρατηρήσεων και προτάσεων που εκφράστηκαν από τους εκπροσώπους του ΕΣΑΜΕΑ στην επιτροπή.

Στο τρίτο μέρος έχουμε την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 645/2018 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, θεσπίζοντας μάλιστα το πιο αυστηρό πλαίσιο σε σχέση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ**).

Αναφορικά με τις λοιπές διατάξεις, ξεχωρίζω τη δημιουργία μητρώου ελεγκτών ΚΤΕΟ και μητρώου εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων για τη διευκόλυνση των υπηρεσιών προς τον πολίτη και τη μείωση του απαιτούμενου χρόνου ολοκλήρωσής τους.

Σημαντικές είναι, επίσης, οι διατάξεις που αφορούν τις αναγκαίες πολεοδομικές ρυθμίσεις για την επισκευή και ανακατασκευή των εργατικών κατοικιών του οικισμού Ληξούρι στην Κεφαλλονιά.

Με αυτή την ευκαιρία, λοιπόν, θα ήθελα να σας θέσω, κύριε Υπουργέ, το ζήτημα των εργατικών κατοικιών σε όλη τη χώρα και όχι μόνο σε σεισμόπληκτες περιοχές. Στις περισσότερες περιπτώσεις χρειάζεται συντήρηση και ανακατασκευή. Στην Πέλλα έχουμε χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων περιπτώσεων.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, κρατώ από την τοποθέτηση του κυρίου Υφυπουργού τη δέσμευση να ακολουθήσει σειρά νομοθετημάτων για τον εκσυγχρονισμό του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η υιοθέτηση τού υπό συζήτηση σχεδίου νόμου βάζει τα θεμέλια για πόλεις με λιγότερα αυτοκίνητα, περισσότερο προσβάσιμες και πιο φιλικές για το περιβάλλον και τους πολίτες. Σας καλώ να το υπερψηφίσουμε όλες και όλοι.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Έχουμε ακόμα δύο ομιλητές, μετά τον Υπουργό και ολοκληρώνεται η διαδικασία.

Η κ. Παρασκευή Βρυζίδου από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΒΡΥΖΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχάς θα ήθελα να εκφράσω τη συμπαράστασή μου στον βαριά τραυματισμένο αστυνομικό και να ευχηθώ γρήγορη ανάρρωση.

Το παρόν νομοσχέδιο κινείται αναμφίβολα στη σωστή κατεύθυνση. Θέτει συγκεκριμένο πλαίσιο και επιλύει με οργανωμένο τρόπο ζητήματα που σχετίζονται με την κίνηση στις πόλεις. Δημιουργεί συνθήκες για τη βελτίωση της κινητικότητας στον αστικό ιστό. Εισάγει κανόνες και προωθεί εναλλακτικές και βιώσιμες λύσεις. Παράλληλα, εμπεδώνει μια νέα κουλτούρα κίνησης και κυκλοφορίας στις πόλεις μας.

Όπως συμβαίνει σε πολλές χώρες της Ευρώπης, έτσι και στη δική μας οφείλουμε να δούμε την αλλαγή των τρόπων μετακίνησης ως μια ευκαιρία για την αλλαγή του αστικού τοπίου, κάνοντάς το πιο φιλικό για τους πολίτες.

Μέχρι σήμερα, όταν μιλούσαμε για κινητικότητα στις πόλεις, εννοούσαμε μόνο την κινητικότητα των οχημάτων. Με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αυτό αλλάζει.

Παράλληλα, με τη στήριξη των υφιστάμενων πρακτικών πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού γίνεται ένα σημαντικό βήμα για ένα ασφαλές και φιλικό προς το περιβάλλον πλαίσιο κινητικότητας των πολιτών. Αυτό θα συντελεστεί μέσω της πραγματοποίησης έργων σε όλες τις περιφέρειες και τους δήμους με πληθυσμό πάνω από τριάντα χιλιάδες κατοίκους. Τα έργα αυτά αφορούν τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την προώθηση της μικροκινητικότητας, τη διευκόλυνση της ηλεκτροκίνησης, την ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μετακίνησης, την ενίσχυση των δημόσιων συστημάτων μεταφοράς και βεβαίως τη μέριμνα για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία.

Τα ΣΒΑΚ σχετίζονται με την ποιότητα ζωής και την ασφάλεια των πολιτών, αλλά συνδέονται και με το περιβάλλον, την αειφορία και την κλιματική αλλαγή. Τα σχέδια αυτά είναι σημαντικό να τονιστεί ότι δεν εκπονούνται αυτοτελώς. Λαμβάνονται υπ' όψιν και άλλες παράμετροι, όπως ο πολεοδομικός και χωροταξικός σχεδιασμός. Αποτελούν δε μιας πρώτης τάξης ευκαιρία για τους ΟΤΑ να επιδιώξουν είτε μόνοι τους είτε με διαδημοτικές δράσεις τη βελτίωση της εικόνας τους. Δίνεται έτσι η δυνατότητα να εκπονήσουν σχέδια και να λάβουν χρηματοδότηση και να επιτύχουν τον εκσυγχρονισμό του αστικού ιστού.

Έχουμε ανάγκη από σύγχρονες πόλεις, σχεδιασμένες με επίκεντρο τον άνθρωπο και όχι το αυτοκίνητο.

Εξίσου σημαντική είναι και η μικροκινητικότητα, η οποία αποτελεί κομμάτι της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Μέσω των διατάξεων του νομοσχεδίου που ψηφίζουμε σήμερα εισάγονται κανόνες κυκλοφορίας για τα ηλεκτρικά πατίνια και τα τροχοπέδιλα. Όλα αυτά τα οχήματα τα εντάσσουμε πλέον στην κατηγορία που ονομάζεται «ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα». Τα οχήματα αυτά είναι κατάλληλα για μετακίνηση εντός του αστικού ιστού, με δημοφιλέστερα εξ αυτών τα ηλεκτρικά πατίνια. Τα τελευταία τα συναντούμε περίπου εδώ και μια διετία ολοένα και συχνότερα στις ελληνικές πόλεις. Είναι ιδιαίτερα διαδεδομένα στις εφηβικές ηλικίες.

Για τον λόγο αυτό είναι ιδιαίτερα πολύτιμη η ομαδοποίηση που επιτυγχάνεται με το παρόν νομοσχέδιο για τα οχήματα αυτά. Θα επιτρέπεται, δηλαδή, η κυκλοφορία τους σε δύο ζώνες ανάλογα με την ταχύτητα που κινούνται. Μέχρι έξι χιλιόμετρα κυκλοφορούν όπου και οι πεζοί, ενώ με ταχύτητα μέχρι εικοσιπέντε χιλιόμετρα θα επιτρέπεται να κυκλοφορούν όπου κυκλοφορούν τα ποδήλατα.

Πολύ σημαντικό, επίσης, είναι ότι απαγορεύεται αυτά τα ηλεκτροκίνητα οχήματα και τα μικρά οχήματα να κινούνται σε δρόμους όπου αναπτύσσουν ταχύτητες πάνω από πενήντα χιλιόμετρα.

Για πρώτη φορά βλέπουμε ότι μπαίνουν κανόνες. Εισάγεται ένα ρυθμιστικό πλαίσιο για την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών, τα οποία μέχρι σήμερα κινούνται δίχως να είναι σαφές τι προβλέπεται για αυτά.

Έτσι σε συνδυασμό και με τις προβλέψεις για τα διακριτικά των οδηγών και τον εξοπλισμό των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, δημιουργείται ένα αίσθημα ασφάλειας στους πολίτες, στους οδηγούς και στους γονείς που θέλουν να ξέρουν ότι τα παιδιά τους δεν κινδυνεύουν.

Το αίσθημα ασφάλειας, όμως, ενισχύεται και από άλλους παράγοντες. Ρυθμίζονται θέματα αγοράς για τα οχήματα αυτά, όπως η κατασκευή, η διάθεση και η παροχή προς κοινόχρηστη χρήση τους.

Παράλληλα, προβλέπεται η λήψη μέτρων από την τοπική αυτοδιοίκηση για τη ρύθμιση ή τον περιορισμό της κυκλοφορίας και ο καθορισμός χώρων για την οργανωμένη στάθμευση των οχημάτων αυτών.

Βλέπουμε ότι η στόχευση για την κυκλοφορία τέτοιων οχημάτων γίνεται βάσει σχεδίου και όχι στην τύχη. Άλλωστε, είναι σαφές ότι τα πλεονεκτήματά τους είναι πολλά. Δεν έχουν εκπομπές ρύπων και θορύβων, δεν καταναλώνουν μεγάλη ενέργεια και είναι εύκολα στη χρήση. Ο κάθε πολίτης μπορεί να μετακινείται στην πόλη του με αυτά, χωρίς να χρειάζεται να χρησιμοποιεί αυτοκίνητο. Ειδικά σε πιο μικρές πόλεις, που οι αποστάσεις είναι πιο μικρές, τα οχήματα αυτά μπορούν να γίνουν το πιο διαδεδομένο μέσο μεταφοράς, αρκεί βέβαια να υπάρχει ένα κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο, όπως αυτό που εισάγει με το παρόν νομοσχέδιο η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Η βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών συνδέεται άμεσα με το ζήτημα της μικροκινητικότητας και θεωρώ ότι ήλθε η ώρα να προχωρήσουμε σε μια νέα εποχή.

Επίσης, θα ήθελα να τονίσω ότι στην κατηγορία των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων εντάσσονται τα ηλεκτροκίνητα αναπηρικά αμαξίδια. Καταδεικνύεται έτσι για μια ακόμη φορά η στόχευση της Κυβέρνησης για την υποβοήθηση των συνανθρώπων μας με κινητικά προβλήματα. Και αυτό δεν γίνεται μόνο στο παρόν νομοσχέδιο, αλλά συνολικά.

Όσον αφορά τα λοιπά ζητήματα του νομοσχεδίου, θα ήθελα να αναφερθώ στο μητρώο ελεγκτών ΚΤΕΟ. Ακούσαμε τον Υπουργό στην αρμόδια επιτροπή που ανέφερε ότι στην Ελλάδα το ποσοστό απόρριψης των οχημάτων στα ΚΤΕΟ είναι μόλις 4,5%. Το αντίστοιχο ποσοστό απόρριψης στη Γερμανία είναι 35,5%. Το παρόν νομοσχέδιο φέρνει έναν ισχυρό μηχανισμό ελέγχου για να εξασφαλιστεί η ορθή λειτουργία των ΚΤΕΟ.

Επίσης, είναι πολύ σημαντικό ότι και με το άρθρο 51 μπαίνει τάξη στην αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Στη χώρα μας υπάρχουν αυτή τη στιγμή χιλιάδες εισαγόμενα αυτοκίνητα, τα οποία δεν είναι καταχωρημένα πουθενά. Το μητρώο εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων υποχρεώνει τους εισαγωγείς να καταχωρούν τα εισαγόμενα αυτοκίνητα, τον αριθμό πλαισίου, μοντέλου και άλλα στοιχεία. Με βάση αυτά, ο καταναλωτής που θα επιθυμεί να αγοράσει ένα εισαγόμενο αυτοκίνητο νιώθει ασφαλής και δεν θα κινδυνεύει να πέσει θύμα εξαπάτησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εκσυγχρονιζόμαστε, συμπληρώνουμε κενά της νομοθεσίας, προστατεύουμε το περιβάλλον και υλοποιούμε το αναγκαίο βήμα στο μέλλον, όπως οφείλουμε σαν σύγχρονο ευρωπαϊκό κράτος.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Έχει ζητήσει το λόγο για μια μικρή παρέμβαση ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Ζαχαριάδης.

Ορίστε, κύριε Ζαχαριάδη, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ.

Κάνω χρήση συνοπτικά του δικαιώματος της δεύτερης και της τρίτης τοποθέτησης. Θέλω να αναφερθώ μόνο στο ένα σκέλος, όχι στο νομοσχέδιο. Αυτό αναφέρθηκε συνοπτικά. Μπήκε σε όλες τις τοποθετήσεις. Το είπε ο εισηγητής μας, το είπαν οι ομιλητές. Ωστόσο, έμπαινε με ένταση στο πρώτο μέρος της ομιλίας όλων των ομιλητών το ζήτημα της επικαιρότητας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι έχουμε μπροστά μας μια μεγάλη κρίση δημόσιας υγείας και μια μεγάλη οικονομική κρίση, μια μεγάλη κατάρρευση. Το τελευταίο το οποίο χρειάζεται αυτή τη στιγμή η χώρα είναι ο διχασμός. Χρειάζεται ενότητα, χρειάζεται δυνατότητα πολιτικής επικοινωνίας. Περισσεύει ένα κλίμα διχασμού, πόλωσης, ακροτήτων.

Εμείς, από την πλευρά μας, πάντα θα τοποθετούμαστε σε μια λογική της λύσης των προβλημάτων.

Δυστυχώς η Κυβέρνηση έχει αποτύχει στη διαχείριση των μεγάλων κρίσεων είτε αυτή είναι η κρίση της δημόσιας υγείας, όπου φαίνεται ότι για άλλη μια φορά είμαστε σε αδιέξοδο είτε είναι η μεγάλη οικονομική κρίση, που μόνο που δεν πανηγυρίζουν στο οικονομικό επιτελείο που η ύφεση είναι στο 8,2% με τα προσωρινά στοιχεία.

Πρέπει να μπει εδώ ένα τέλος σε αυτό το παραλήρημα της βίας, της καταστολής και του προκλητικού, δηλητηριασμένου δημόσιου λόγου. Η μεγάλη ευθύνη, για να μπορέσει να γίνει αυτό, είναι στην πολιτική ηγεσία της χώρας, είναι στην πλειοψηφία, είναι στον Πρωθυπουργό. Χρειάζεται ψυχραιμία, χρειάζεται κατανόηση από όλους της δυσκολίας των στιγμών.

Είναι έξω από κάθε λογική η διαρκής στοχοποίηση της νέας γενιάς μέσα από μηνύματα της πολιτικής ηγεσίας της χώρας από το καλοκαίρι μέχρι και σήμερα. Είναι λάθος η αντιπολίτευση στην αντιπολίτευση και η σκιαμαχία με ανύπαρκτους εχθρούς.

Εμείς λέμε ένα καθαρό «όχι» στην αστυνομική αυθαιρεσία και αυτό πρέπει να εκμαιευθεί από όλους. Ταυτόχρονα λέμε και ένα μεγάλο «όχι» στην απάντηση στην αστυνομική βία και την αυθαιρεσία με βία. Διότι αυτό είναι καταστροφή, είναι τραγικό. Γεννά φαύλο κύκλο βίας. Βάζει την κοινωνία σε μία λογική συνεχούς φόβου.

Η χώρα χρειάζεται δημοκρατική σταθερότητα, χρειάζεται κοινωνική ειρήνη, χρειάζεται ομαλότητα και υγιή πολιτική αντιπαράθεση. Όποιος καταφύγει στον σκοτεινό δρόμο του διχασμού και της πόλωσης, να αναλάβει και την πολιτική ευθύνη για την επόμενη μέρα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Πριν ολοκληρωθεί ο κατάλογος των ομιλητών με τον κ. Κόνσολα, να σας ενημερώσω ότι έχουν ζητήσει τον λόγο εκ των εισηγητών ο κ. Γιαννούλης, ο κ. Γκόκας, ο κ. Χήτας –αλλά εισηγητής είναι ο κ. Βιλιάρδος- ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Έχει γίνει αντικατάσταση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ωραία, κανένα πρόβλημα, προς Θεού.

Τον λόγο έχει τώρα μέσω Webex ο κ. Εμμανουήλ Κόνσολας.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Καλησπέρα σας, κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές.

Κύριε Πρόεδρε, είμαι πολύ χαρούμενος σήμερα που συμμετέχω σε μία σημαντική συζήτηση. Είχα την τύχη για πάνω από πέντε χρόνια να συμμετέχω στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Εθνικής Αντιπροσωπείας και εκεί συζητούσαμε θέματα που σχετίζονται με την βιώσιμη αστική κινητικότητα, αλλά και τον ψηφιακό μετασχηματισμό που χρειάζεται το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, προκειμένου να είναι σύγχρονο και σύστοιχο με τις ανάγκες της κοινωνίας.

Είμαι πολύ χαρούμενος σήμερα που τόσο ο Υπουργός όσο και ο Υφυπουργός ανέδειξαν τις βασικές αρχές αυτού του νομοσχεδίου, που είναι σύστοιχο με την απαίτηση τόσων χρόνων από συναδέλφους όλων των παρατάξεων της Βουλής, που ζητούσαν αυτήν ακριβώς την προοπτική που δίνει το νομοσχέδιο: η Ελλάδα να τεθεί σε κίνηση.

Θέλω να συγχαρώ και τον Υπουργό και τον Υφυπουργό γι' αυτή την πρωτοβουλία που πήραν, να φέρουν στη Βουλή το νομοσχέδιο, όπως επίσης και τον κ. Σενετάκη, που πολύ εύστοχα έχει αναδείξει τις βασικές προτεραιότητες του νομοσχεδίου, καθώς και την κ. Σούκουλη που ήταν εξαιρετική στην τοποθέτησή της για την παρουσία του νομοσχεδίου.

Έρχεται, λοιπόν, σήμερα στην Ολομέλεια της Βουλής, κύριε Πρόεδρε, προς συζήτηση και ψήφιση μια σημαντική νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης. Για πρώτη φορά συστήνεται ένα ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο για τη διαμόρφωση και κατάρτιση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, που έχουν ως στόχο να διασφαλίσουν την ασφαλή μετακίνηση των πολιτών και την τήρηση των περιβαλλοντικών όρων.

Είναι σαφές ότι τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συνδέονται με την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και αυτό το ξεκαθάρισε και ο κ. Κεφαλογιάννης στην τοποθέτησή του. Οι δήμοι άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων αλλά και οι περιφέρειες υποχρεούνται πλέον να καταρτίσουν Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Μέσα σε αυτό το σχέδιο για κάθε δήμο και για κάθε περιφέρεια θα εντάσσονται έργα και δράσεις που στοχεύουν αφ' ενός στην ενίσχυση και βελτίωση της οδικής ασφάλειας και αφ' ετέρου στη διαμόρφωση των προϋποθέσεων για την παροχή υποδομών και διευκολύνσεων για την ηλεκτροκίνηση.

Παράλληλα, στοχεύει στη βελτίωση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία, κάτι το οποίο είδαμε πρόσφατα και στην Εθνική Αντιπροσωπεία στο πλαίσιο της συζήτησης του νομοσχεδίου σχετικά με την Ανεξάρτητη Αρχή της Προσβασιμότητας που συζητήθηκε και στις Επιτροπές και στην Ολομέλεια, ενώ πρόσθετα στοχεύει επίσης στην ενίσχυση των δημόσιων συστημάτων μεταφοράς.

Ακούσαμε όλοι με προσοχή πριν από λίγο και συναδέλφους από την Αντιπολίτευση, τις αιτιάσεις και την κριτική της Αντιπολίτευσης, η οποία είναι –κατά την ταπεινή μου άποψη- άδικη και ατεκμηρίωτη. Υπήρχε πράγματι -αυτή είναι η αλήθεια- η δυνατότητα διαμόρφωσης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ωστόσο, για πρώτη φορά αυτό καθίσταται υποχρεωτικό για τους δήμους με πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων, για τις περιφέρειες και για τους δήμους των μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων, όπως είναι η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη. Άρα αυτό από μόνο του κάνει πολύ σημαντικό το σχέδιο και είναι εξαιρετικά καινοτόμο και επίκαιρο.

Για πρώτη φορά τα σχέδια αυτά θα καταρτίζονται στη βάση ενός συγκεκριμένου μοντέλου με ενιαίους κανόνες και με βάση τις οδηγίες του παρατηρητηρίου ELTIS για την αξιολόγηση και έγκριση των έργων που θα περιλαμβάνονται σε κάθε σχέδιο –για πρώτη φορά, επαναλαμβάνω- και παράλληλα παρακάμπτονται και οι γραφειοκρατικές αγκυλώσεις και οι καθυστερήσεις στην έγκριση και τροποποίηση των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Είναι, κύριε Πρόεδρε, άδικη η κριτική που ασκείται σε ένα ζήτημα το οποίο πρέπει να αποτελεί πεδίο σύγκλισης και όχι κομματικής αντιπαράθεσης. Την επίκληση αυτή την ακούσαμε από πολλούς συναδέλφους σήμερα, όπως και από την ηγεσία του Υπουργείου.

Το μεγάλο στοίχημα είναι πλέον η επαρκής χρηματοδότηση για την υλοποίηση των έργων και των δράσεων που θα συμπεριληφθούν στα σχέδια που θα καταρτιστούν το επόμενο διάστημα, σχέδια τα οποία θα είναι εξαιρετικά σημαντικά και αναγκαία για τη βελτίωση της ποιότητας όχι μόνο της διαβίωσης των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών που θα έρχονται στην Ελλάδα, αφού προσδοκούμε να συνεχίσουμε να αποκαλούμαστε μεγάλο τουριστικό brand name.

΄Ενα από τα βασικά πεδία εφαρμογής των σχεδίων αυτής της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι η δημιουργία των προϋποθέσεων για τη διευκόλυνση και την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης.

Κύριε Υπουργέ, όπως πολύ καλά γνωρίζετε –το γνωρίζετε γιατί είστε γνώστης του νησιωτικού χώρου, πέρα από τον κ. Κεφαλογιάννη που είναι κι αυτός νησιώτης-, έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια για να αναπτυχθεί πιλοτικά η ηλεκτροκίνηση. Ξέρω την ευαισθησία σας γι' αυτό. Η εφαρμογή της ηλεκτροκίνησης σε ό,τι αφορά τα νησιά ξεκίνησε από ένα δικό μας νησί, από το νησί της Αστυπάλαιας, που ωστόσο θα πρέπει να συνεχιστεί και σε άλλα νησιά.

Επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, να καταθέσω την πρόταση ότι θα πρέπει να υπάρξει μια ευρεία διυπουργική συνεργασία που θα έχει στόχους αφ' ενός τη δημιουργία ενός πλαισίου για την ανάδειξη υποδομών στα νησιά και αφ' ετέρου τη διαμόρφωση χρηματοδοτικών εργαλείων και κινήτρων για την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης.

Αναφέρομαι ουσιαστικά σε κίνητρα στις νησιωτικές περιοχές που θα περιλαμβάνουν επιδότηση για την προμήθεια ηλεκτρονικών αυτοκινήτων από τις τουριστικές επιχειρήσεις, έναν κλάδο που περιλαμβάνει ταξί, μίνι βαν, ξενοδοχεία, επαγγελματικά οχήματα και τις επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων και άλλα. Πέρα από τη μείωση των τελών, τα κίνητρα πρέπει να επεκταθούν στη μείωση φόρων, στην επιδότηση αγοράς και στη δωρεάν στάθμευση.

Πολλά από αυτά που ανέφερα δεν είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Μεταφορών, γι' αυτό κάνω την έκκληση να υπάρχει μια διυπουργική συνεργασία και να προχωρήσουν αυτά τα ζητήματα.

Θα πρέπει, επίσης, να δημιουργηθούν κίνητρα και χρηματοδοτικά προγράμματα για την ανάπτυξη δικτύου σημείων φόρτισης στον αστικό ιστό των νησιών και στο οδικό δίκτυο, καθώς και για την εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης σε ξενοδοχεία και σημεία ενδιαφέροντος.

Μέσα από το Ταμείο Ανάκαμψης μπορούν να αντληθούν πόροι για να καταστούν τα νησιά μας σημείο αναφοράς για την ηλεκτροκίνηση, ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα, που ξέρετε ότι παγκοσμίως αυτή η συζήτηση είναι σε πρώτη γραμμή.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, όπως επεσήμανα, το ζήτημα της οδικής ασφάλειας είναι ζήτημα άμεσης προτεραιότητας, κάτι που τονίσατε και εσείς στις τοποθετήσεις σας. Οι τεχνολογικές εξελίξεις και τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς επιβάλλουν τη θέσπιση κανόνων κυκλοφορίας για τα οχήματα μικροκινητικότητας που χρησιμοποιούνται κατά κανόνα από νέους. Αναφέρομαι στα ηλεκτρικά πατίνια, στα ρόλερς, στα σκέιτμπορντ και στα αυτοεξισορροπούμενα οχήματα. Υπάρχουν στον αστικό ιστό, κυρίως ηλεκτρικά πατίνια που κινούνται με ταχύτητα μέχρι εικοσιπέντε χιλιόμετρα περίπου την ώρα, και τα οποία θα λογίζονται ως ποδήλατα και θα κυκλοφορούν όπου επιτρέπονται τα ποδήλατα. Αυτό σημαίνει ότι δεν θα επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτών των οχημάτων σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας, όπου αναπτύσσονται ταχύτητες άνω των πενήντα χιλιομέτρων την ώρα και θα αποφευχθούν έτσι τα ατυχήματα για τα οποία γινόμαστε κοινωνοί όλοι από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

Με αυτές τις ρυθμίσεις ενισχύεται η οδική ασφάλεια, ενώ επιπρόσθετα τίθενται συγκεκριμένες προδιαγραφές που οφείλουν να τηρούν οι χρήστες αυτών των οχημάτων και με συγκεκριμένους κανόνες.

Στην κατεύθυνση της ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας κινείται και η ρύθμιση για τη θέσπιση μητρώου ελεγκτών που θα εποπτεύουν τόσο τη λειτουργία των προϋποθέσεων με βάση τις οποίες δόθηκε η άδεια λειτουργίας κάθε κέντρου τεχνικού ελέγχου οχημάτων, αλλά και επίσης οι ελεγκτές θα είναι αρμόδιοι και θα μπορούν να διενεργούν ελέγχους σε κάθε όχημα που ολοκληρώνει τη διαδικασία του ΚΤΕΟ. Παράλληλα θα μπορούν να διενεργούν ελέγχους για την ορθή λειτουργία και την ποιότητα των μηχανημάτων που διαθέτουν τα ΚΤΕΟ.

Τέλος, επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε, να αναφερθώ σε ένα θετικό γεγονός, που είναι η διαδικασία μεταβίβασης ενός οχήματος, η οποία διευκολύνεται στον μέγιστο βαθμό, αφού μπορεί να γίνει πλέον ψηφιακά, κάτι το οποίο τονίσαμε και τονίστηκε και στις επιτροπές σε σχέση με τον ψηφιακό μετασχηματισμό του Υπουργείου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητάμε αποτελεί μια ανατροπή στις κυρίαρχες μέχρι σήμερα αντιλήψεις για την κινητικότητα. Δεν αποτελεί πλέον προτεραιότητα η μηχανοκίνητη κυκλοφορία, αλλά αποτελεί προτεραιότητα η διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής, η οδική ασφάλεια, η ποιότητα ζωής και η προσβασιμότητα και γι' αυτό θεωρώ ότι πρέπει να υπάρξει ευρεία συναίνεση που θα πρέπει να εκφραστεί έμπρακτα με την ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου από όλες τις πολιτικές δυνάμεις.

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Βουλευτές, ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Και εμείς ευχαριστούμε.

Έχει ζητήσει τον λόγο για μια μικρή παρέμβαση η κ. Σούκουλη, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας και συνεχίζουμε με τους εισηγητές.

Ορίστε, κυρία Σούκουλη, έχετε τον λόγο.

ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ: Ευχα-

ριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Δημοκρατία δεν σημαίνει ασυδοσία και γι' αυτό οφείλουμε να μην κάνουμε το χατίρι σε λίγους και περιθωριακούς να επιβάλουν το χάος και την οργή ως συλλογική συμπεριφορά. Το είπα και στην πρωτολογία μου -θέλω να το ξαναπώ- ότι η τήρηση της νομιμότητας αποτελεί βασική δημοκρατική αρχή και για την πολιτεία και για τους πολίτες και όρο ειρηνικής συνύπαρξης των πολιτών, χωρίς εξωραϊσμούς. Χρειάζεται πραγματικά υπευθυνότητα και σοβαρότητα και εμείς οφείλουμε να την προκρίνουμε ιδιαίτερα τώρα που είμαστε σχεδόν στο ξέφωτο, ενδεχομένως στο τελευταίο μίλι, όπως έχει ακουστεί, της υγειονομικής κρίσης.

Η Ελλάδα θα προχωρήσει μπροστά και ο Πρωθυπουργός εγγυάται το μέλλον πραγματικά και την πορεία στην ευημερία και στην πρόοδο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Λογιάδης για τρία λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Μεγάλη συζήτηση σήμερα. Θα είμαι σύντομος.

Το πρώτο θέμα είναι το θέμα της σωστής νομοθέτησης, όπως το αναδείξαμε σήμερα, ο ν.4622/2019, ο νόμος Γεραπετρίτη, τον οποίο εσείς ψηφίσατε. Σήμερα το νομοσχέδιο αυτό έχει εξήντα πέντε άρθρα. Στη διαβούλευση ήταν σαράντα πέντε. Δεν έγινε σωστή διαβούλευση.

Ξέρετε, για την επιτυχία των ΣΒΑΚ είναι απαραίτητη η συμμετοχή των πολιτών. Όταν, όμως, οι πολίτες βλέπουν ότι σε κάθε νομοσχέδιο δεν μπαίνουν όλα τα άρθρα στη διαβούλευση, όπως και στο σημερινό, πώς θα σκέφτονται οι άνθρωποι αυτοί; Ακόμη και ο καλύτερος νόμος δεν θα πετύχει, εάν δεν υπάρχει η κοινωνική συναίνεση.

Το δεύτερο θέμα είναι η εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες. Όσον αφορά την εναρμόνιση, εμείς εδώ πέρα έχουμε πενήντα χιλιόμετρα μέσα στις κατοικημένες περιοχές, στην Ευρώπη είναι τριάντα χιλιόμετρα. Κράνη παντού και όχι κατά περίπτωση, όπως λέει το νομοσχέδιό σας και επίσης παρακολούθηση και αυστηρές ποινές. Δεν μπορεί η αστυνομία να τρέχει μόνο σε διαδηλώσεις και να μην παρακολουθεί την κυκλοφορία παντού. Στη Σουηδία με ένα όριο ταχύτητος τριάντα πέντε χιλιόμετρα την ώρα, εάν πιαστεί ο οδηγός με τριάντα οκτώ χιλιόμετρα, χάνει για έξι μήνες το δίπλωμά του, ξαναδίνει εξετάσεις που είναι ακριβές και είναι μετά στο στόχαστρο.

Συντονισμός για τον καθορισμό ΣΒΑΚ μεταξύ περιφερειών και δήμων: Πώς θα γίνει; Δεν μας το λέει το νομοσχέδιο. Δεν υπάρχει, βέβαια, κατάλληλο και επαρκές προσωπικό ούτε στις περιφέρειες ούτε στους δήμους. Και θα μιλήσει ο κύριος Βουλευτής-μέλος της Επιτροπής Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών και θα πει ότι σε αυτούς τους δήμους οι εργαζόμενοι εκεί πέρα θέλουν να φύγουν.

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

Θα διαβάσω στο συγκεκριμένο σημείο κάτι –τελειώνω, κύριε Πρόεδρε- από έναν πρωτοποριακό δήμο, τον Δήμο Τρικκαίων. Λέει ο δήμαρχος στην επιτροπή ως φορέας: «Η μεγάλη ανατροπή που επιφέρουν τα ΣΒΑΚ στις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες, οι οποίες μετά από αυτά στερούνται λόγο ύπαρξης, είναι ότι η αφετηρία τους είναι η απάντηση στο ερώτημα τι ταυτότητα και τι μορφή επιθυμούν οι κάτοικοι για την αυριανή πόλη».

Πρόκειται για ένα καθαρά πολεοδομικό ερώτημα. Με όσα προβλέπει το σχέδιο νόμου τέτοιο ερώτημα δεν τίθεται. Η Πολεοδομία υποτιμάται, τα ΣΒΑΚ ακρωτηριάζονται σε βαθμό που να οδηγούνται σε λάθος κατευθύνσεις. Άρα, λοιπόν, θεωρούμε ότι όλα αυτά είναι δύσκολα και ατελέσφορα.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ο κ. Χήτας έχει τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι Υπουργοί, κύριοι συνάδελφοι, από το πρωί σήμερα ασχοληθήκαμε αρκετά έντονα με την επικαιρότητα και θα μου επιτρέψετε και ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, αλλά και ως τελευταίος πριν ψηφιστεί το νομοσχέδιο, να κάνω μια αναφορά στα θέματα της επικαιρότητας.

Νιώθουμε πραγματικά, κύριε Πρόεδρε, πάρα πολύ χαρούμενοι και περήφανοι που από νωρίς το πρωί σήμερα η Ελληνική Λύση ήταν η μοναδική πολιτική παράταξη που προσπάθησε μέσα από την ομιλία του Προέδρου της να ρίξει τους τόνους, να θέσει τα κόμματα προ των ευθυνών τους και να ζητήσει ενότητα και από τα κόμματα και από τους Έλληνες πολίτες.

Ήταν πρωί, βράδιασε, νύχτωσε έξω και βλέπουμε μια πολιτική ευλυγισία του ΣΥΡΙΖΑ τώρα στο τέλος της συνεδρίασης, έστω λίγα λεπτά πριν λήξει αυτή η συνεδρίαση. Από το πουθενά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος πήρε τον λόγο. Προφανώς έπρεπε να το κάνει αυτό, για να ρίξει τους τόνους.

Βέβαια, όλοι, κύριε Πρόεδρε, κρινόμαστε στην πράξη, δηλαδή τα λόγια είναι φτωχά. Η πράξη κρίνει το ποιοι είμαστε και το τι κάνουμε.

Τι ζήτησε, λοιπόν, ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης σήμερα; Ζήτησε από τον Αλέξη Τσίπρα να πάρει πίσω το αίτημα, την ερώτηση που έχει καταθέσει στον κ. Μητσοτάκη την Παρασκευή, ακριβώς για να πέσουν οι τόνοι.

Άρα, λοιπόν, ο ΣΥΡΙΖΑ τώρα εμφανίζεται να θέλει να ρίξει τους τόνους, που εμείς τον καλωσορίζουμε ως πολιτικά όντα λογικής εδώ. Μπράβο που θέλετε να ρίξετε τους τόνους! Βέβαια, αφού δυο-τρεις μέρες, μια εβδομάδα πυροδοτήσατε την κατάσταση και βάλατε «φουρνέλα», τώρα θέλετε να πέσουν οι τόνοι. Θα πάω και στη Νέα Δημοκρατία σε λιγάκι, αλλά αν θέλετε να το δείξετε στην πράξη, πρέπει να αποσύρετε την ερώτηση της ερχόμενης Παρασκευής.

Επίσης, να μας πείτε ποιον ΣΥΡΙΖΑ εκφράζετε, τον ΣΥΡΙΖΑ της λογικής που ακούστηκε πριν από λίγο από τον κ. Ζαχαριάδη ή άλλες πιο δυναμικές φωνές και αναφέρομαι ακόμα-ακόμα και στον σημερινό εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, στον εισηγητή του νομοσχεδίου; Δηλαδή, να εννοούμε ό,τι λέμε.

Και από την άλλη, ενώ πυροδότησε το κλίμα όλες αυτές τις μέρες ο ΣΥΡΙΖΑ, σήμερα είδε -να πω απλά, κύριε Πρόεδρε- ότι δεν τον παίρνει άλλο, γιατί η κατακραυγή του κόσμου είναι τέτοια που δεν τους σώζει τίποτα.

Θα πάμε στη Νέα Δημοκρατία, η οποία έχει τεράστιες ευθύνες για τη μη εφαρμογή του νόμου. Απλά ψηφίζει νομοσχέδια, δεν εφαρμόζει τον νόμο και έξω επικρατεί μπάχαλο και ανομία και φυσικά το άγριο, σκληρό πρόσωπο που δείχνει πάρα πολλές φορές η αστυνομία στο πρόσωπο των Ελλήνων πολιτών, τους οποίους Έλληνες πολίτες -και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε-, μάλλον τα μεγάλα –τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τα ποσοστά- αυτά κόμματα, η Νέα Δημοκρατία και ο ΣΥΡΙΖΑ, δεν τους σέβονται.

Ξεχνούν, λησμονούν ποιον κόσμο, ποιους πολίτες έχουν απέναντί τους, τους Έλληνες πολίτες της ανεργίας, του εγκλεισμού και την ίδια ώρα κάθε μέρα –και πριν από λίγο- γίνονται συλλαλητήρια στο Σύνταγμα. Δεν γίνεται αυτό το πράγμα κάθε μέρα. Δεν γίνεται! Πρέπει να αισθανθούμε την σοβαρότητα της κατάστασης και να σταθούμε στο ύψος των περιστάσεων.

Κλείνω με μια φράση του Κυριάκου Βελόπουλου που πραγματικά με χάραξε σήμερα. Για εμάς, για την Ελληνική Λύση οι πλατείες ενώνουν και θα πρέπει να μας ενώνουν. Η μεγάλη διαφορά είναι ότι για εσάς οι πλατείες ματώνουν.

Σας ευχαριστώ πολύ και καλά μυαλά σε όλους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σε σχέση με τα θέματα της επικαιρότητας, τα είπαμε το πρωί. Θα πρέπει και η Κυβέρνηση και η Αξιωματική Αντιπολίτευση να αναλάβουν τις ευθύνες τους και αντί για τον διχασμό και την πόλωση, να ανταποκριθούν στις ευθύνες που προκύπτουν από τον θεσμικό τους ρόλο, για την ομαλή πορεία και την αντιμετώπιση των μεγάλων προκλήσεων και των μεγάλων προβλημάτων της ελληνικής κοινωνίας με την πανδημία και την οικονομική κρίση, που είναι συνεπακόλουθο της.

Θα ξεκινήσω με τις τροπολογίες. Κατ' αρχάς, σε σχέση με την τροπολογία που αφορά στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», προφανώς επειδή υπάρχει το πρακτικό θέμα της υπηρεσίας δημοσίων υπηρεσιών, θα πρέπει να δοθεί αυτή η παράταση. Όμως έχουμε κάνει μια ερώτηση και έχουμε πάρει μια απάντηση πριν από ένα χρόνο περίπου, ότι είναι σε εξέλιξη η νέα συμφωνία. Η νέα συμφωνία θα

είναι για δέκα ή για δεκαπέντε χρόνια; Δεν το ξέρουμε. Και γιατί να μην είναι για πέντε χρόνια, ούτως ώστε να μην μπορεί να αποκλειστεί -και δεν πρέπει να αποκλειστεί- ο ανταγωνισμός;

Θυμίζω ότι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» πουλήθηκε με 45 εκατομμύρια, όταν 400 εκατομμύρια θεωρούνταν ξεπούλημα, το 2014. Ο ΣΥΡΙΖΑ μετά την πούλησε με 45 εκατομμύρια ευρώ. Και με την ευκαιρία, κύριε Υπουργέ, να μας δώσετε αν μπορείτε κάποια στοιχεία για το πόσο στοιχίζει τον χρόνο. Είναι 50 εκατομμύρια το ανώτερο. Πόσο πραγματικά πληρώνουμε αυτά τα χρόνια; Αυτά ως παρατηρήσεις σε σχέση με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Σχετικά με την άλλη τροπολογία, η οποία ήρθε τελευταία στιγμή. Απ' ό,τι κατάλαβα αφορά την προμήθεια συσκευών απολύμανσης του αέρα σε σχέση με τα συγκοινωνιακά μέσα. Αυτές οι συσκευές δεν ξέρω πώς αντιμετωπίζουν τον κορωνοϊό. Αυτό που ξέρω και που προφανώς υπήρχε ως προδιαγραφή για την αγορά των νέων λεωφορείων είναι ότι θα πρέπει να υπάρχει ανανέωση του αέρα, με νωπό αέρα, που σημαίνει 100% ανανέωση του νωπού αέρα με συγκεκριμένο ποσοστό ανοιγμάτων. Σε αυτές τις προδιαγραφές δεν ανταποκρίνονται οι τεχνικές προσφορές όπως πήγαν στο Ελεγκτικό Συνέδριο και γι' αυτό δεν εγκρίθηκαν οι συμβάσεις. Εκεί, λοιπόν, υπάρχει μια αποτυχία στον διαγωνισμό. Δεν ξέρουμε την εξέλιξή του. Πάντως, αυτή η τροπολογία θα μπορούσε να μην είναι της τελευταίας στιγμής, αλλά να έλθει μία, δυο μέρες νωρίτερα για να μπορέσουμε να προετοιμαστούμε όλοι καλύτερα πάνω σε αυτό το θέμα.

Σε σχέση με τα ζητήματα του νομοσχεδίου, στο κεφάλαιο των ΣΒΑΚ έγιναν κάποιες βελτιώσεις και για τις ομάδες εργασίας των δικτύων φορέων και για την συμμετοχή των πολεοδόμων χωροτακτών. Επίσης, έγιναν κάποιες άλλες βελτιώσεις στα άλλα άρθρα για την υποχρεωτική χρήση του κράνους και όχι τη σύσταση και κάποιες βελτιώσεις που μειώνουν τις εξαιρέσεις για το πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας. Έχουμε τοποθετηθεί θετικά επί της αρχής για το νομοσχέδιο, λόγω της σημασίας που έχει η θεσμοθέτηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και της μικροκινητικότητας σε ένα νομοθετικό πλαίσιο.

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

Υπάρχουν, όμως, κάποια σημεία -και θα ήθελα την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε, για δύο λεπτά- στα οποία θα αναφερθώ πολύ συγκεκριμένα και επιγραμματικά. Παρέμειναν οι ταχύτητες που δεν μειώθηκαν για τα οχήματα ΕΠΗΟ που θεωρούνται ότι κυκλοφορούν ως πεζοί στα έξι χιλιόμετρα. Δεν υπάρχει πρόβλεψη για πιστοποίηση δυνατότητας να οδηγούν δεκαπεντάχρονοι τα ΕΠΗΟ και παραμένει η δυνατότητα δωδεκάχρονοι να κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο. Παραμένει η ταχύτητα των πενήντα χιλιομέτρων αντί για τριάντα σε κατοικημένες περιοχές. Δίνεται η δυνατότητα εκπαίδευσης και εξέτασης για πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας σε ιδιωτικό όχημα στο άρθρο 35. Το θέμα της ασφάλειας με την παρουσία χειριστή στα αυτοματοποιημένα οχήματα είναι ένα πρόβλημα. Για τους ελεγκτές ΚΤΕΟ έχουμε προτείνει δυνατότητα πιστοποίησης και μηχανικών από αντίστοιχες δημόσιες υπηρεσίες γι' αυτούς τους ελέγχους.

Στο άρθρο 58 είχα ζητήσει, κύριε Υπουργέ και κύριε Υφυπουργέ, διευκρινίσεις για τις προγραμματικές συμβάσεις που θα συνάπτει το Υπουργείο. Εκείνο που μας προβληματίζει είναι ότι προβλέπεται για συμβάσεις με νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, όταν ξέρουμε ότι οι δύο φορείς τουλάχιστον, πρέπει να είναι ή δημόσιο ή νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, του δημοσίου όμως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, ολοκληρώστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Αν προστεθούν εκεί νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου του δημοσίου θα μπορεί να ισχύσει. Διαφορετικά δεν μπορεί να ισχύσει.

Όσον αφορά στις ισοδυναμίες, επειδή η πρότασή μας ήταν διαφορετική, παρά την κάποια βελτίωση, για την πιστοποίηση δεν προτείναμε εξετάσεις ή πιστοποίηση από τις υπηρεσίες για να μην επιβαρυνθούν ούτε οι υπηρεσίες ούτε και ο πολίτης με κάποια παράβολα, αλλά βεβαίωση από τον εκπαιδευτή που θα κάνει τα πρακτικά μαθήματα, ο οποίος θα είναι πιστοποιημένος για να χορηγεί αυτή τη βεβαίωση ότι υπάρχει ικανότητα οδήγησης του δίκυκλου.

Ευχαριστώ πολύ και για την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κύριε Γιαννούλη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχάς, θέλω να δηλώσω στον Υφυπουργό κ. Κεφαλογιάννη ότι κλείνοντας αυτές τις τρεις μέρες κοινοβουλευτικού διαλόγου η απόφασή μας είναι να υπερψηφίσουμε τα δεκατρία πρώτα άρθρα που αφορούν τα ΣΒΑΚ και να δηλώσουμε την ικανοποίηση για την αποδοχή προτάσεων που έγιναν από την Αντιπολίτευση.

Τώρα, σε ό,τι αφορά την τροπολογία που κατατέθηκε εκπρόθεσμα από τον κύριο Υπουργό, η αιτιολογική έκθεση είναι ο πυρήνας των ερωτημάτων που έχουμε θέσει για το αν αποσκοπεί σε μια σταθερή, παρελκυστική κοινοβουλευτική πρακτική, την οποία έχει εγκαινιάσει η κ. Κεραμέως και την ακολουθούν και άλλοι Υπουργοί, να αιφνιδιάζεται το Σώμα και να μη δίνεται η δυνατότητα ενδελεχούς ανάλυσης και γνώσης. Και βέβαια, ευτυχώς προσφέρετε και μια ειδησεογραφική αποκάλυψη, ότι ο ιός κολλάει και στα μέσα μαζικής μεταφοράς, κολλάει και στα λεωφορεία. Χρειάστηκε να περάσουν οκτώ μήνες. Πριν από δύο βδομάδες ο κ. Μητσοτάκης από το Βήμα διερρήγνυε τα ιμάτιά του ότι βάσει μελετών δεν μεταδίδεται τόσο-όσο. Τελικά έρχεται αυτή η τροπολογία για να μάθουμε ότι κολλάει και στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Κολλάει βέβαια, κυρίως στα λεωφορεία που προμηθευτήκατε χωρίς παράθυρα και κολλάει κυρίως στα λεωφορεία που προμηθευτήκατε χωρίς παράθυρα, όταν υπήρχαν φωνές εργαζομένων και ειδικών. Μόλις σήμερα η κ. Λινού δήλωσε -και μπορείτε να πείτε ό,τι θέλετε για τις πολιτικές της απόψεις, όμως η επιστημονικότητά της δεν αμφισβητείται- ότι δυστυχώς μεταδίδεται πολύ περισσότερο σε μία ώρα συνωστισμού στο λεωφορείο, παρά σε πέντε ώρες διαδηλώσεων.

Τώρα, κλείνοντας, θεωρώ ότι κριτήριο για να γίνει κάποιος Αντιπρόεδρος στη Νέα Δημοκρατία είναι το μέγεθος της αντι-ΣΥΡΙΖΑ υστερίας του κι αν βάλω σε επανάληψη τοποθετήσεις του κ. Καραμανλή σε αυτή την Αίθουσα, θα διαπιστώσω ότι λέξεις και φράσεις όπως «αδιάβαστοι», «αντι-ΣΥΡΙΖΑ», «για όλα φταίτε εσείς» σίγουρα επαναλαμβάνονται με μεγάλη ακρίβεια.

Κύριε Καραμανλή, θα σας πω κάτι για τελευταία φορά σε ό,τι αφορά τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Μη βρεθείτε στη θέση –και κλείνω με αυτό- του κ. Καράογλου, ο οποίος ως Υπουργός της Κυβέρνησης ενώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης αναγκάστηκε και υποχρεώθηκε να πει τα εξής, συγκεκριμένα: «Ανακαλώ τα περί κακοδιαχείρισης και διαφθοράς στον ΟΑΣΘ κατά το διάστημα που οι ως άνω μετείχαν στη διοίκησή του, κατά την περίοδο που ο ΟΑΣΘ περιήλθε στο ελληνικό δημόσιο και τέθηκε σε εκκαθάριση εν λειτουργία. Η παρούσα δήλωσή μου θα μπορούσε να δημοσιοποιηθεί». Υφυπουργός της Κυβέρνησής σας ενώπιον δικαστηρίου αναιρεί όλα όσα μας λέτε δύο χρόνια τώρα!

Έθεσα, επίσης και κάποιες ερωτήσεις το πρωί, αλλά δεν ξέρω αν σας τις μετέφεραν, που έχουν σχέση –για να μην καταντήσει και το θέμα του ΟΑΣΘ σαν τις χίλιες διακόσιες ΜΕΘ- με τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία επιλέχθηκαν τα λεωφορεία χωρίς παράθυρα.

Ήθελα, λοιπόν, να σας ρωτήσω το εξής: Γιατί, αλήθεια, δυόμισι χιλιάδες εργαζόμενοι στις συγκοινωνίες, που μόνο ΣΥΡΙΖΑ δεν είναι –και κλείνω, κύριε Πρόεδρε- αυτή τη στιγμή βρίσκονται απέναντί σας και καταγγέλλουν ότι η διοίκηση που απολαμβάνει της εμπιστοσύνης σας, σχεδόν της ανοχής σας, βρίσκεται σε διαρκή σύγκρουση με τους δυόμισι χιλιάδες εργαζόμενους και όχι τα στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ;

Τέλος, ήθελα να πω κάτι για την επικαιρότητα. Θα κλείσω με αυτό που ξεκίνησα στην αρχή το πρωί. Ξέρετε, πραγματικά, η ενότητα δεν διατάσσεται. Η ενότητα εμπνέεται. Όταν υπάρχουν δηλώσεις από το –ίσως- πολιτικό πρότυπό σας, τον κ. Άδωνι Γεωργιάδη, που λέει «Να ζήσει το παλικάρι και δεν θα κάνουμε το χατίρι του ΣΥΡΙΖΑ να αφήσουμε την Ελλάδα να καταστραφεί σε νέο εμφύλιο, όπως ονειρεύονται μερικοί. Ντροπή τους!», αυτή

είναι η συμβολή σας στην ενότητα;

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ο κ. Μάξιμος Σενετάκης από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Κλείνοντας, θέλω κι εγώ να δώσω λίγο το κλίμα των τριών ημερών που είχαμε τη συζήτηση.

Θα ήθελα να συγχαρώ την ηγεσία του Υπουργείου, τον κ. Καραμανλή και τον κ. Κεφαλογιάννη, για το νομοθέτημα και για τον τρόπο με τον οποίον διαβουλεύθηκε. Θα ήθελα να συγχαρώ και τους συναδέλφους, γιατί νομίζω ότι έγινε μία συζήτηση η οποία βελτίωσε κι άλλο το νομοσχέδιο. Έγιναν αποδεκτές κάποιες προτάσεις. Κρατάω ότι μία μεγάλη αντίρρηση, ας πούμε, από την Αντιπολίτευση ήταν τα υποχρεωτικά κράνη στα ΑΡΟ, τα οποία έγιναν δεκτά από την Κυβέρνηση.

Είχαμε διαφωνίες για την ισοτιμία των διπλωμάτων. Όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, διαπιστώσαμε και από την ακρόαση των φορέων ότι αυτό γίνεται. Μάλιστα, με μελέτες αποδεικνύεται ότι είναι μία πρακτική η οποία δίνει καλούς οδηγούς στην κυκλοφορία. Οπότε, αντιλαμβάνομαι και τις διαφωνίες σε αυτό το σημείο, αλλά νομίζω ότι και επιστημονικά αποδείχθηκε ότι πράττουμε σωστά. Μάλιστα, όπως είπε και ο Υπουργός, εφαρμόζουμε τις αυστηρότερες από τις μεθόδους που υπάρχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κλείνοντας, θα αναφερθώ στα ΣΒΑΚ. Πραγματικά είναι ένα νομοθέτημα το οποίο αφορά τη ζωή μας, την καθημερινότητα του πολίτη και την κίνησή του μέσα στο αστικό περιβάλλον. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να βάλουμε ένα πλαίσιο στη δημιουργία και στην υλοποίηση των ΣΒΑΚ. Υπήρξαν διαφωνίες για το πώς αυτά θα χρηματοδοτηθούν, αφού όμως ολοκληρωθούν. Εδώ είναι αυτό που είπε και ο Υπουργός, ότι δηλαδή το πρόβλημα δεν είναι να βρεθεί η χρηματοδότηση. Το πρόβλημα είναι να ωριμάσουν οι μελέτες, ώστε ο δήμαρχος να μπορεί να πάει σε όλα αυτά τα προγράμματα τα τομεακά ή στην περιφέρεια και να διεκδικήσει χρηματοδότηση. Αυτό απαιτεί μία σωστή δημιουργία μελέτης και αυτό το πλαίσιο το οποίο φέρνουμε εμείς βοηθά προς αυτή την κατεύθυνση, ώστε να μπορούμε να αξιολογήσουμε το επίπεδο ετοιμότητας του κάθε δήμου.

Εδώ σημαντικό είναι να πούμε ότι δεν παίρνει τις ευθύνες από την τοπική αυτοδιοίκηση. Δίνει εργαλείο στην τοπική αυτοδιοίκηση, ώστε να ρυθμίσει στον δήμο του με διαβούλευση με τους πολίτες τον τρόπο με τον οποίο οι πολίτες θέλουν να κινηθούν. Αυτό είναι σημαντικό και απορώ πώς κάποιοι θέλουν να βάλουν περιορισμούς σε αυτή την ελευθερία της τοπικής αυτοδιοίκησης. Το ανάποδο θέλουμε να κάνουμε. Θέλουμε, δηλαδή, να μεταβιβάσουμε την ευθύνη και άλλο στην τοπική αυτοδιοίκηση, όπως κάνουμε και σε άλλα νομοθετήματα.

Έγιναν δεκτές, επίσης, πολλές παρατηρήσεις, όπως η διεύρυνση στην ομάδα εργασίας των ειδικοτήτων με τους πολεοδόμους και τους χωροτάκτες. Και ναι, το περιβάλλον μάς ενδιαφέρει και είναι αντικείμενο σχεδιασμού των ΣΒΑΚ. Θεωρείται αυταπόδεικτο ότι καταλήγουμε στον σχεδιασμό με προοπτική να ζούμε σε ένα πιο καθαρό περιβάλλον. Άλλωστε, αυτό λέμε, να είμαστε πολιτισμένοι. Επομένως είναι αντικείμενο του σχεδιασμού η σωστή περιβαλλοντική διαχείριση των μέσων με τα οποία κινούμαστε.

Αυτά ήθελα να πω, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστώ.

Ο κύριος Υπουργός έχει τον λόγο για δεκαοκτώ λεπτά.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Να μου επιτρέψτε και εμένα να ξεκινήσω πριν από οτιδήποτε άλλο, κάνοντας και εγώ μία σύντομη αναφορά στα τραγικά γεγονότα της Νέας Σμύρνης. Θα απευθυνθώ σε όσους πιστεύουμε στον ορθό λόγο και νομίζω ότι είναι πολλοί σε αυτή την Αίθουσα. Ακόμα και από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ ακούσαμε τον κ. Ζαχαριάδη να κάνει μία τοποθέτηση πραγματικά προς τη σωστή κατεύθυνση. Εύχομαι να τον ακολουθήσουν και οι υπόλοιποι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ. Νομίζω ότι όλοι θα συμφωνήσουμε ότι η πατρίδα μας έχει υποφέρει πολύ στη σύγχρονη ιστορία από διχασμούς και από εσωτερικές έριδες. Αν ανατρέξουμε στο παρελθόν, νομίζω ότι όλοι θα δούμε ποιες ήταν οι συνέπειες αυτών των πολιτικών.

Ας μην επαναλαμβάνουμε, λοιπόν, τα ίδια λάθη, διότι νομίζω ότι η εικόνα του αιμόφυρτου αστυνομικού, ενός νεαρού που τυγχάνει να είναι και από τον Νομό Σερρών –γιος αστυνομικού κιόλας- ήταν μία σκηνή που σόκαρε τους πάντες, σε όποια παράταξη κι αν ανήκουν, είτε είναι Δεξιοί είτε είναι Αριστεροί. Νομίζω ότι του αξίζουν –πέρα από τις ευχές για ταχεία ανάρρωση- και συγχαρητήρια για την ψυχραιμία και για τη λεβεντιά που επέδειξε. Μίλησα το πρωί με τον ίδιο και θα σας πω ότι εντυπωσιάστηκα απ' αυτό ακριβώς το πράγμα, δηλαδή από την ψυχραιμία του, τη γενναιότητά του και από την αίσθηση του καθήκοντος. Νομίζω ότι αυτό είναι κάτι πολύ σημαντικό.

Ας πάρουμε, λοιπόν, το παράδειγμα αυτού του νεαρού αστυνομικού και ας διατηρήσουμε κι εμείς σε αυτή την Αίθουσα την ψυχραιμία. Ας μην επιτρέψουμε άλλο να τραυματιστεί η ελληνική κοινωνία. Ας πούμε, λοιπόν, τα πράγματα ξεκάθαρα και με το όνομά τους. Η άσκηση αχρείαστης βίας από κάποιους αστυνομικούς την Κυριακή ήταν ανεπίτρεπτη. Αυτό το είπε πρώτη η Κυβέρνηση και γι' αυτό έχει διαταχθεί ΕΔΕ. Νομίζω ότι πρέπει να είμαστε σίγουροι ότι οι όποιες ευθύνες θα αποδοθούν.

Όμως, αυτό που είδαμε εχθές ήταν κάτι άλλο. Ήταν μία απόπειρα δολοφονίας. Προς Θεού, εμείς δεν ισχυριζόμαστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι όσοι συμμετείχαν εχθές στη διαδήλωση εξισώνονται με αυτές τις δολοφονικές πράξεις! Όμως, ειδικά στην Αριστερά, ένα κομμάτι της, δυστυχώς, ακόμα και σήμερα κλείνει το μάτι στη βία.

Κανείς, λοιπόν, δεν έχει δικαίωμα να ρίχνει λάδι στη φωτιά. Μην επαναλάβετε τα λάθη του παρελθόντος, του ριζοσπαστικού ακτιβισμού σας και της αντιμνημονιακής σας τρέλας. Ακολουθήστε το παράδειγμα νέων πολιτικών σαν τον κ. Ζαχαριάδη, προχωρήστε μπροστά και τραβήξετε μία γραμμή με αυτό το παρελθόν. Είναι καιρός να τα λύσετε αυτά τα προβλήματα στον ΣΥΡΙΖΑ.

Αυτά τα έχει λύσει και η δική μας παράταξη και η ιστορική παράταξη της Κεντροαριστεράς, και με το Σύνταγμα του 1975 και με την ευρωπαϊκή πορεία της χώρας. Γιορτάζουμε τα σαράντα χρόνια από την είσοδό μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ας το αποδεχτούμε λοιπόν αυτό, ότι είμαστε μια ευρωπαϊκή χώρα, κι ας αφήσουμε τους διχασμούς πίσω.

Σήμερα, όμως, μιλάμε για ένα πολύ σημαντικό και επίκαιρο νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αυτό των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, των λεγόμενων ΣΒΑΚ. Σας παρουσίασε ήδη ο Υφυπουργός κ. Κεφαλογιάννης, τον οποίο θέλω να ευχαριστήσω για την εξαιρετική του δουλειά, τα βασικά του σημεία.

Ως Κυβέρνηση, από την πρώτη μέρα της θητείας μας, θέσαμε πολύ ψηλά στις προτεραιότητές μας τον πολίτη και τη βελτίωση της καθημερινότητας. Διότι αν καταφέρουμε να βελτιώσουμε την ποιότητα των μετακινήσεων και των μεταφορών μέσα στις μεγαλουπόλεις, αυτό θα σημαίνει καλύτερη ποιότητα αστικού περιβάλλοντος, θα σημαίνει περισσότερη οδική ασφάλεια, θα σημαίνει καλύτερη ποιότητα ζωής για τους πολίτες. Μέσα μαζικής μεταφοράς, υποδομές για πεζή μετακίνηση και ποδηλασία μέσα στην πόλη, ορθολογική διαχείριση των ΙΧ, σύγχρονες, εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, με σεβασμό και μέριμνα για το περιβάλλον, συνθέτουν το παζλ της αστικής κινητικότητας. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελούν ακριβώς αυτό, τον τρόπο με τον οποίον συναρμολογούμε αυτό το σύνθετο παζλ.

Προκειμένου να το πράξουμε αυτό έπρεπε να τροποποιήσουμε το υπάρχον, προβληματικό πλαίσιο, που όμως ήταν στη σωστή κατεύθυνση και το οποίο το είχε θεσπίσει ο ΣΥΡΙΖΑ, και να απλοποιήσουμε τις διαδικασίες. Υιοθετούμε, λοιπόν, τη φιλοσοφία των ΣΒΑΚ και μάλιστα τα καθιστούμε υποχρεωτικά για τους δήμους άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων. Διότι ο σχεδιασμός για την αστική κινητικότητα πρέπει να είναι κατ' αρχάς συνεκτικός.

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, βοηθάει στο να υπάρχουν κοινοί κανό-

νες προδιαγραφών αλλά και τα εργαλεία για να υλοποιούνται δράσεις σε τοπικό, σε περιφερειακό, σε εθνικό επίπεδο. Έτσι, ενθαρρύνουμε εμπράκτως, μέσα από τις διατάξεις του νομοσχεδίου, την τοπική αυτοδιοίκηση να αποκτήσει πρόσβαση σε χρηματοδοτικά εργαλεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία πραγματικά είναι εκεί και μπορούμε να τα εκμεταλλευτούμε, με συγκεκριμένους στόχους: βελτίωση της οδικής ασφάλειας, προώθηση της μικροκινητικότητας, διευκόλυνση της ηλεκτροκίνησης, ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μετακίνησης και αποτελεσματικά δημόσια συστήματα μεταφορών. Για πρώτη φορά θεσπίζονται, λοιπόν, ενιαίοι κανόνες. Επιπλέον, η εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων είναι άμεση και δεν απαιτείται -κι αυτό είναι βασικό- έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας.

Το νομοσχέδιο, όμως, δεν περιορίζεται μόνο σε αυτά. Στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου βάζουμε ένα τέλος σε μια απόλυτη αναρχία που υπήρχε και βάζουμε κανόνες στην κυκλοφορία των οχημάτων μικροκινητικότητας. Και το πράττουμε με οργανωμένο τρόπο, κάνουμε δηλαδή το αυτονόητο, αξιοποιώντας τη διεθνή εμπειρία.

Συγκεκριμένα, πρώτα απ' όλα, ομαδοποιούμε σε μια κατηγορία οχημάτων τα ελαφρά, προσωπικά, ηλεκτροκίνητα οχήματα. Εισάγουμε ρυθμίσεις για την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών, στη βάση αξιολόγησης και με συγκριτικές μελέτες με ό,τι ισχύει σε άλλες χώρες. Επίσης, υποχρεώνονται πλέον οι ΟΤΑ να λάβουν μέτρα ρύθμισης ή περιορισμού της κυκλοφορίας τους και να καθορίσουν χώρους για την οργανωμένη στάθμευσή τους.

Επιπλέον, βάζουμε συγκεκριμένους κανόνες. Πρώτον, ρυθμίζουμε ζητήματα προδιαγραφών και ασφαλούς χρήσης, με έμφαση στον υποχρεωτικό εξοπλισμό που πρέπει να φέρουν, όπως τα φρένα, τα φώτα, η ηχητική προειδοποίηση.

Δεύτερον, όταν εκτελούν εργασίες σε νυχτερινές ώρες υποχρεούνται όλοι όσοι οδηγούν αυτά τα οχήματα να φέρουν τον κατάλληλο ρουχισμό, ώστε να είναι ορατοί.

Τρίτον, υποχρεούνται όλοι οι οδηγοί αυτών των οχημάτων να φορούν εγκεκριμένου τύπου προστατευτικό κράνος. Προβλέπουμε, λοιπόν, τη λήψη μιας σειράς μέτρων, που κεντρικό στοιχείο τους είναι η οδική ασφάλεια. Διότι η Κυβέρνηση αυτή έχει αποδείξει ότι τα ζητήματα οδικής ασφάλειας τα έχει σε προτεραιότητα.

Πέρα από αυτό, όμως, προχωρούμε σε μια σειρά από ενέργειες που έχουν επίσης στόχο να διευκολύνουν την καθημερινότητα των πολιτών. Έτσι εκσυγχρονίζεται και απλοποιείται η διαδικασία αντικατάστασης των αδειών για λόγους φθοράς, κλοπής και ανανέωσης. Και επιτρέπουμε το πρωτοφανές που γίνεται στην Ελλάδα και το προφανές σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή επιτρέπουμε στον πολίτη να διεκπεραιώνει μόνος του αυτή τη διαδικασία μέσω του υπολογιστή του ή του κινητού του. Το ξεκινήσαμε αυτό με το προσωρινό δίπλωμα οδήγησης και το συνεχίζουμε σε άλλες περιπτώσεις. Γι' αυτόν τον λόγο εντάσσουμε σταδιακά στην ψηφιακή βάση δεδομένων τις περιφέρειες όλης της χώρας και ευελπιστούμε πως πολύ σύντομα η διαδικασία αυτή θα μπορεί να γίνεται ηλεκτρονικά.

Μπαίνουμε, λοιπόν, και στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών στην ψηφιακή εποχή και κάνουμε πράξη αυτά που ήταν αδιανόητα στην εποχή του ΣΥΡΙΖΑ. Να σας θυμίσω απλώς τη διαλειτουργικότητα των διοδίων, κάτι το οποίο ήταν συμβατική υποχρέωση των παραχωρησιούχων, αλλά δεν είχε γίνει πράξη.

Στο σημείο αυτό θα επισημάνω και κάτι ακόμα. Όλα όσα συζητάμε σήμερα για τα ΣΒΑΚ και τη μικροκινητικότητα δεν είναι αποσπασματικές ιδέες, δεν είναι μια έκθεση ιδεών, δεν είναι σκόρπιες πρωτοβουλίες. Είναι μέρος ενός συνεκτικού, ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τη ζωή και τη μετακίνηση και μέρος αυτού του σχεδίου είναι και η ηλεκτροκίνηση, μέρος αυτού του σχεδίου είναι και η οδική ασφάλεια, και βέβαια κεντρική θέση σ' αυτό το σχέδιο έχει η ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Επειδή έχουν ακουστεί απίστευτα ψεύδη σε αυτή την Αίθουσα για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, επιτρέψτε μου στον χρόνο που έχω να αναφερθώ σε αυτό. Το 2020 τριπλασιάσαμε τις δαπάνες συντήρησης του στόλου. Στην Αθήνα, σε σχέση με τον περασμένο Σεπτέμβριο, έχουμε τρεις χιλιάδες περισσότερα δρομολόγια από ό,τι είχαμε. Παραλάβαμε οκτακόσια πενήντα λεωφορεία, όπως σας είπε ο κ. Κεφαλογιάννης, και έχουμε σήμερα στον δρόμο χίλια τριακόσια. Είχαμε να δούμε τόσα από το 2015. Και σύντομα θα φτάσουμε στα χίλια τετρακόσια. Ολοκληρώνουμε τις προσλήψεις, εξακόσιες εννιά προσλήψεις, που δεν είχαν γίνει εδώ και πολλά χρόνια. Στο μετρό οι χρονοαποστάσεις έχουν πέσει αισθητά, οι συρμοί έχουν αυξηθεί κατά 20%, όταν είχαμε παραλάβει το ένα τρίτο των συρμών ακινητοποιημένο. Στο τραμ, μιας που μιλάμε για ΣΒΑΚ, άρχισε ξανά η κυκλοφορία στο Σύνταγμα και στο Φάληρο.

Προσέξτε, δεν λέμε ότι δεν υπάρχουν προβλήματα. Δεν ωραιοποιούμε την κατάσταση. Όμως, βήμα προς βήμα βλέπουμε τα πράγματα να βελτιώνονται αισθητά. Δεν μπορούν λοιπόν, ειδικά οι κύριοι στον ΣΥΡΙΖΑ, να μας εγκαλούν, εμάς που βήμα-βήμα εφαρμόζουμε αυτό το σχέδιο, με προσλήψεις, με συνεργασία με τα ΚΤΕΛ, με συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, πάντα, όμως, σεβόμενοι τον δημόσιο χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών και με πρωτοποριακές πολιτικές, που για πρώτη φορά εφαρμόζονται στο δημόσιο, όπως είναι η εκμίσθωση οχημάτων.

Ας μη μας κουνάνε το δάχτυλο, γιατί, ξέρετε, κουνώντας το δάχτυλο στο τέλος δείχνετε τον εαυτό σας, κουνώντας το δάχτυλο δείχνετε τον εαυτό σας. Διότι εσείς δεν πήρατε ούτε ένα λεωφορείο, είχατε μειώσει και τις προμήθειες ανταλλακτικών και όλα αυτά τώρα αλλάζουν. Γίνονται προσλήψεις.

Το μόνο που είχατε αυξήσει, κυρίες και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, ήταν ένα, η τιμή του εισιτηρίου. Το μειώσαμε κι αυτό. Και το κυριότερο, επενδύουμε στο μέλλον, με την προμήθεια νέων, φιλικών προς το περιβάλλον λεωφορείων. Σε πολύ λίγες μέρες θα είναι στη διαβούλευση ο μεγάλος διαγωνισμός, για τον οποίον ο ΣΥΡΙΖΑ δεν είχε καν την απαραίτητη χρηματοδότηση. Διότι κάποτε σε αυτή τη χώρα θα πρέπει να καταλάβουμε ότι όταν πάμε να κάνουμε έναν μεγάλο διαγωνισμό, μια προμήθεια, το να μην έχουμε εξασφαλισμένη χρηματοδότηση είναι μια πολιτική απάτη και τέτοιες πολιτικές απάτες εμείς, κυρίες και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, δεν κάνουμε. Στην πολιτική εξαπάτηση εσείς έχετε πάρει Όσκαρ.

Επέκταση του μετρό: Ξεμπλοκάρουμε το τεράστιο έργο της γραμμής 4 που και αυτό ήταν μπλοκαρισμένο. Σε τέσσερις μήνες θα έχουμε τα πρώτα εργοτάξια, ενώ προετοιμάζουμε και την επέκταση κατά μήκος της Κηφισίας, την επέκταση της γραμμής 2 στη δυτική Αττική, ενώ εργαζόμαστε και για τις επεκτάσεις στη Γλυφάδα και στην Καλλιθέα.

Τα ίδια συνέβαιναν και στη Θεσσαλονίκη. Παραλάβαμε -ακούστε- διακόσια τριάντα πέντε λεωφορεία για τον ΟΑΣΘ. Έχουμε φτάσει σήμερα στα τετρακόσια πενήντα τέσσερα, δηλαδή σχεδόν τα διπλάσια, σε δεκαοκτώ μήνες. Δώσαμε λύση στο μετρό της Θεσσαλονίκης. Η πόλη προχωράει επιτέλους ενωμένη. Και αν σε αυτά προσθέσουμε τα οδικά έργα στη Θεσσαλονίκη, το Flyover, που θα ξεκινήσει και γι' αυτό η δημοπράτηση μέσα στο 2021, αντιλαμβάνεστε ότι με την υλοποίηση όλου αυτού του σχεδιασμού που σας αναφέρω σε λίγα χρόνια οι μεγάλες πόλεις μας δεν θα έχουν καμμία σχέση με την εικόνα που παρουσιάζουν σήμερα. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς, η οδική ασφάλεια, η ηλεκτροκίνηση, τα οδικά έργα, τα ΣΒΑΚ και η κινητικότητα, όλα αυτά που σας ανέφερα αποτελούν ένα ενιαίο σχέδιο για την καλύτερη ποιότητα ζωής.

Κλείνοντας να αναφερθώ στην τροπολογία για την οποία και το Κίνημα Αλλαγής είχε κάποιες ερωτήσεις, όσο και οι αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ. Να σας πω το εξής πολύ απλό. Για να σας αποδείξουμε πόσο διαφανείς θέλουμε να είναι οι διαδικασίες, φέραμε αυτή τη ρύθμιση στη Βουλή. Θα μπορούσαμε να μην τη φέρουμε στη Βουλή. Όμως, αυτό κάνουμε και με ανοιχτά τα χαρτιά σας λέμε το εξής: Όταν και εφόσον θα υπάρξουν πιστοποιημένα μηχανήματα για τον καθαρισμό του αέρα, τότε θα είμαστε έτοιμοι με διαφάνεια, με αποτελεσματικότητα και με πολύ ταχείς ρυθμούς να τους προμηθευτούμε.

Μην προσπαθούμε να δημιουργήσουμε εντυπώσεις εκεί που δεν υπάρχουν, διότι, κυρίες και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, το πολιτικό ψεύδος έχει και τα όριά του.

Χαίρομαι που υπερψηφίζετε αυτό το νομοσχέδιο. Τουλάχιστον σε αυτή τη δύσκολη στιγμή για τη χώρα -σε μια στιγμή που φαίνεται να διχαζόμαστε σ' ένα νομοσχέδιο στο οποίο υπήρξαν κάποιες ενστάσεις τις οποίες όμως ενσωματώσαμε- ερχόμαστε ως

πολιτικός κόσμος και δείχνουμε τουλάχιστον ότι είμαστε ενωμένοι. Νομίζω ότι αυτό θέλει ο λαός από εμάς και αυτό πρέπει να κάνει ο πολιτικός κόσμος σήμερα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Εθνικής Άμυνας, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Τουρισμού, οι Υπουργοί Επικρατείας, οι Αναπληρωτές Υπουργοί Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Εσωτερικών, καθώς και ο Υφυπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού κατέθεσαν στις 10-3-2021 σχέδιο νόμου: «Κύρωση Σύμβασης Διανομής Ακινήτου - Σύστασης Δικαιώματος Επιφανείας Ακινήτου Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά και ρύθμιση συναφών θεμάτων».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Εισερχόμαστε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Σας επισημαίνουμε ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, εξήντα τέσσερα άρθρα, τέσσερις υπουργικές τροπολογίες, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Βεβαιωθείτε ότι έχετε ψηφίσει όλα τα άρθρα, τις τροπολογίες, καθώς και το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Εφόσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 2 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 3 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ

Άρθρο 4 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 5 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 6 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 7 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 8 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 9 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 10 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ

Άρθρο 11 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ

Άρθρο 12 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ

Άρθρο 13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ

Άρθρο 14 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 15 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 16 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 17 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 18 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 19 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 20 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 21 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 22 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 23 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 24 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 25 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 26 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 27 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 28 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 29 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 30 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 31 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 32 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 33 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 34 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 35 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 36 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 37 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 38 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 39 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 40 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 41 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 42 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 43 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 44 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 45 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 46 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 47 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 48 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 49 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 50 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 51 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 52 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 53 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 54 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 55 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 56 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 57 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 58 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 59 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 60 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 61 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 62 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 63 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 64 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Υπ. τροπ. 788/18 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Υπ. τροπ. 789/19 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΝΑΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Υπ. Τροπ. 790 /20 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Υπ. Τροπ. 795 /22 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

(Στο σημείο αυτό καταχωρίζεται έγγραφο με διευκρίνιση ψήφου από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, το οποίο έχει ως εξής:

ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΗ ΨΗΦΟΥ

Αθήνα 10/3/2021.

Βουλευτής ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ
Περιφέρεια Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
Κόμμα ΚΚΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 72Α του Κανονισμού της Βουλής επιθυμώ να διευκρινίσω ότι η ψήφος μου στο άρθρο 62 του Σχεδίου Νόμου "Η Ελλάδα σε μίνημη: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για την εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι ...ΝΑΙ..... και ότι εκ παραδρομής εψήφισα ~~το αντίθετο~~. ΠΑΡΩΝ Γ

Για άλλες διατάξεις

Μετά τιμής
Ο Βουλευτής

ΚΑΙ Ο ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ

ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α'
ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (Σ.Β.Α.Κ.)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ Σ.Β.Α.Κ.
Άρθρο 1 Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής
Άρθρο 2 Ορισμοί
Άρθρο 3 Σκοπός και αρχές κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Άρθρο 4 Αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης
Άρθρο 5 Σύσταση ομάδας εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.
Άρθρο 6 Λειτουργία του δικτύου φορέων - Σύμφωνο συμμετοχής
Άρθρο 7 Κύκλος Σ.Β.Α.Κ.
Άρθρο 8 Διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού Σ.Β.Α.Κ.
Άρθρο 9 Επικαιροποίηση σχεδίου δράσης - Αναθεώρηση Σ.Β.Α.Κ.
Άρθρο 10 Εποπτεία Σ.Β.Α.Κ.
Άρθρο 11 Ηλεκτρονική πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.)
Άρθρο 12 Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α'
Άρθρο 13 Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α'
Άρθρο 14 Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Α'
ΜΕΡΟΣ Β'
ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Ε.Π.Η.Ο.) - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ Ν. 2696/1999 [ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Κ.Ο.Κ.)]
Άρθρο 15 Ορισμοί - Τροποποίηση του άρθρου 2 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 16 Όρια Ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 20 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 17 Στάση και Στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 34 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 18 Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 40 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 19 Τροχοπέδηση Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 59 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 20 Φώτα Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 76 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 21 Μηχανισμοί, εξαρτήματα και συσκευές Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 81 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 22 Ειδικές διατάξεις για τα Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 82 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 23 Άδειες οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών - Τροποποίηση του άρθρου 94 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 24 Έγγραφα ταυτοποίησης του οδηγού - Τροποποίηση του άρθρου 100 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 25 Επιβολή διοικητικών μέτρων - Τροποποίηση του άρθρου 103 του Κ.Ο.Κ.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Ε.Π.Η.Ο.)
Άρθρο 26 Προϋποθέσεις κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο.
Άρθρο 27 Εποπτική αρχή - Οικονομικός φορέας
Άρθρο 28 Υποχρεώσεις παρόχων και εκμισθωτών Ε.Π.Η.Ο.
Άρθρο 29 Κυκλοφορία ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση
Άρθρο 30 Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Β'
Άρθρο 31 Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Β'
ΜΕΡΟΣ Γ'
ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2018/645 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 18ΗΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΕΔΡΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΩΝ 74/2008 και 51/2012
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΟΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Π.Δ. 74/2008
Άρθρο 32 Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 74/2008
Άρθρο 33 Πεδίο εφαρμογής του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) -Τροποποίηση του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 (παρ. 1 και 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)
Άρθρο 34 Χορήγηση Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης - τόπος περιοδικής κατάρτισης - Τροποποίηση του άρθρου 7 του π.δ. 74/2008 (παρ. 3 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)
Άρθρο 35 Χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης - Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 74/2008 (παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)
Άρθρο 36 Ενωσιακός κωδικός - Αντικατάσταση του άρθρου 8 του π.δ. 74/2008 (παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)
Άρθρο 37 Βάση δεδομένων εφαρμογής - Προσθήκη νέου άρθρου 8Α στο π.δ. 74/2008 (παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)
Άρθρο 38 Αντικατάσταση και προσθήκη Παραρτημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 14 του π.δ. 74/2008 (παρ. 7 του άρθρου 1 και Παραρτήματα της Οδηγίας 2018/645)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2006/126/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 20ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2006, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ 2008/65/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 27ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2008, 2009/113/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 25ΗΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2009 ΚΑΙ 2011/94/ΕΕ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 28ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2011 - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Π.Δ. 51/2012 (Α' 101)
Άρθρο 39 Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 51/2012
Άρθρο 40 Χορήγηση άδειας οδήγησης - Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 51/2012 (παρ. 1 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645)
Άρθρο 41 Αμοιβαία συνδρομή - Αντικατάσταση του άρθρου 21Α του π.δ. 51/2012 (παρ. 3 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645)
ΜΕΡΟΣ Δ'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ, ΤΗΝ ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΨΗΦΙΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Άρθρο 42 Ρυθμίσεις θεμάτων κυκλοφορίας αυτοματοποιημένων οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 13 του ν. 2696/1999
Άρθρο 43 Εκδηλώσεις παλαιών οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 49 του ν. 2696/1999
Άρθρο 44 Ταξινόμηση οχημάτων - Αντικατάσταση του άρθρου 9 του ν. 2465/1997 (Α' 28)
Άρθρο 45 Χορήγηση αδειών Κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης
Άρθρο 46 Ρύθμιση θεμάτων χορήγησης αδειών κυκλοφορίας φορτηγών ιδιωτικής χρήσης - Τροποποίηση του άρθρου 2 του β.δ. 281/1973
Άρθρο 47 Χορήγηση δυνατότητας συνέχισης εκμετάλλευσης φορτηγού ή λεωφορείου δημόσιας χρήσης μετά τη συνταξιοδότηση
Άρθρο 48 Επαναχορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. - Τροποποίηση του άρθρου 95 του ν. 4070/2012
Άρθρο 49 Ρύθμιση κοινωνικών διατάξεων στις οδικές μεταφο-

ρές - Τροποποίηση εξουσιοδοτικών διατάξεων του άρθρου 14 του ν. 3534/2007
Άρθρο 50 Αυτοδίκαιη άρση παρακράτησης κυριότητας για οχήματα ιδιωτικής χρήσης
Άρθρο 51 Σύσταση Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων
Άρθρο 52 Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.) - Αντικατάσταση του άρθρου 4 του ν. 4302/2014
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΆΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ - ΣΧΟΛΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ
Άρθρο 53 Ρυθμίσεις θεμάτων δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς
Άρθρο 54 Κατηγορίες αδειών οδήγησης και ισοδυναμίες - Τροποποίηση των άρθρων 3 και 4 του π.δ. 51/2012
Άρθρο 55 Αίτηση συνταξιοδότησης από εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Άρθρο 56 Διεύρυνση ειδικοτήτων των ιατρών που δύνανται να ενταχθούν στο Μητρώο Ιατρών του άρθρου 56 του ν. 4663/2020 - Τροποποίηση του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012
Άρθρο 57 Αρμοδιότητα εποπτείας και παρακολούθησης της συμβατικής συμφωνίας Ελληνικού Δημοσίου και Διαχειριστή Υποδομής και απαλλαγή της χρηματοδότησης του τελευταίου από τον Φ.Π.Α. - Τροποποίηση του άρθρου 30 του ν. 4408/2016
Άρθρο 58 Σύναψη προγραμματικών συμβάσεων
Άρθρο 59 Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων – Τροποποίηση του άρθρου 50 του ν. 4530/2018
Άρθρο 60 Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) –Τροποποίηση του πίνακα 1 του άρθρου 38 του ν. 4710/2020
Άρθρο 61 Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο.
Άρθρο 62 Ανακατασκευή οικοδομών στον Δήμο Ληξουρίου - Τροποποίηση του άρθρου 43 του ν. 4305/2014
Άρθρο 63 Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Γ'
Άρθρο 64 Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Γ'
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'
ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Άρθρο 65 Παράταση διάρκειας ισχύος σύμβασης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)-Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 3891/2010
Άρθρο 66 'Εκδοση βιβλίων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών
Άρθρο 67 Θέματα συμβάσεων προμήθειας εταιρειών Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών και Θεσσαλονίκης, λόγω κορωνοϊού COVID-19
Άρθρο 68 Ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις μισθωμάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
Άρθρο 69 Καταβολή αποδοχών Προέδρου και μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων
ΜΕΡΟΣ Ε'
ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
Άρθρο 70 Αναστολή ισχύος για τα νοσοκομεία και τις δομές πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας της παρ.2 του άρθρου 5 του ν. 4736/2020
Άρθρο 71 Παράταση συμβάσεων καθαριότητας Πανεπιστημίου Πατρών
ΜΕΡΟΣ ΣΤ'
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ
Άρθρο 72 Έναρξη ισχύος
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Α'
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Γ'
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΜΕΡΟΥΣ Δ'

ΜΕΡΟΣ Α'
ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (Σ.Β.Α.Κ.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 1
Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Με τον παρόντα θεσπίζεται πλαίσιο κατάρτισης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και καθορίζονται διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ. με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

2. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται από τους φορείς εκπόνησης και από τις αρμόδιες υπηρεσίες εξέτασης και αναθεώρησης των σχεδίων.

3. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) α' βαθμού με μόνιμο πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων (30.000) κατοίκων, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη γενική απογραφή πληθυσμού, οι ΟΤΑ α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και το σύνολο των ΟΤΑ β' βαθμού υποχρεούνται στην έναρξη κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ. εντός ενός (1) έτους από τη δημοσίευση του παρόντος. Η απόφαση του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 5 συνιστά την έναρξη της κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ..

Άρθρο 2
Ορισμοί

Για την εφαρμογή του νόμου ορίζονται ως:

1. «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)», το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

2. «Περιοχή παρέμβασης», η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ. εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του. Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του Σ.Β.Α.Κ. και μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α' ή β' βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας. Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο Σ.Β.Α.Κ. από τους ΟΤΑ α' βαθμού ή τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού με χωρική αρμοδιότητα στην περιοχή παρέμβασης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2.

3. «Φορέας εκπόνησης», ο αρμόδιος για την περιοχή παρέμβασης ΟΤΑ α' ή β' βαθμού. Για την κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ. σε περιοχή παρέμβασης εντός των διοικητικών ορίων περισσότερων του ενός ΟΤΑ, ως φορέας εκπόνησης ορίζεται κατά περίπτωση είτε ο διαδημοτικός ή ο διαβαθμιδικός υφιστάμενος ή νέος σύνδεσμος που συστήνεται κατά το άρθρο 245 του ν. 3463/2006 (Α' 114) και το άρθρο 105 του ν. 3852/2010 (Α' 87), είτε μέσω σύναψης σύμβασης διαδημοτικής ή διαβαθμιδικής συνεργασίας κατά το άρθρο 99 του ν. 3852/2010.

4. «Ομάδα εργασίας», η ομάδα που συγκροτείται με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ..

5. «Δίκτυο φορέων», οι ΟΤΑ α' και β' βαθμού, αποκεντρωμένες διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, εκπρόσωποι υπηρεσιών τροχαίας αστυνόμευσης, επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις, εκπρόσωποι της εκπαιδευτικής κοινότητας που επηρεάζονται από την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. ή ενδιαφέρονται για αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής. Στο δίκτυο φορέων δύναται να συμμετέχουν σωματεία, αστικές εταιρείες, σύλλογοι και οργανώσεις ή άλλοι φορείς με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, καθώς και φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία.

6. «Κύκλος Σ.Β.Α.Κ.», οι φάσεις και τα στάδια που αποτυπώ-

νουν την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ..

7. «Σύμφωνο συμμετοχής», το σύμφωνο που καταρτίζεται από τον φορέα εκπόνησης και αποτυπώνει τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων για την εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ..

8. «Σχέδιο δράσης», το κείμενο το οποίο περιλαμβάνει κατάλογο με τα επιλεγέντα μέτρα, τα σχέδια αποτύπωσης και τους χάρτες των επιλεγέντων μέτρων παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ., όπου κρίνει η ομάδα εργασίας ότι απαιτούνται για την καλύτερη αποτύπωση αυτών, τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους φορείς υλοποίησης και έγκρισης τη συσχέτιση των μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια, καθώς και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

9. «Μέτρο Σ.Β.Α.Κ.», η δράση που συμβάλλει στην επίτευξη ενός ή περισσότερων στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων του Σ.Β.Α.Κ. ή στην αντιμετώπιση ενός ή περισσότερων προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί στην περιοχή παρέμβασης.

10. «Πακέτο μέτρων», ο συνδυασμός συμπληρωματικών μέτρων, η υλοποίηση των οποίων γίνεται συντονισμένα.

11. «Έκθεση προόδου», η έκθεση που συντάσσεται και περιλαμβάνει την πορεία εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους, με βάση τους δείκτες παρακολούθησης και σύμφωνα με τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης.

12. «Στόχοι», οι μετρήσιμοι στόχοι, οι οποίοι συνδέονται με τους σκοπούς της παρ. 1 του άρθρου 3 και με τις προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ.. Οι στόχοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

13. «Προτεραιότητες», τα θεματικά πεδία στα οποία εστιάζει το υπό κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ.. Οι προτεραιότητες ιεραρχούν τις κατευθύνσεις βελτίωσης για την περιοχή παρέμβασης, ώστε να καταστεί το σύστημα μεταφορών βιώσιμο σύμφωνα με τους σκοπούς της παρ. 1 του άρθρου 3.

14. «Δείκτες παρακολούθησης», οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 και στις εκθέσεις προόδου.

15. «Αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ.», η έκθεση που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας με βάση το Παράρτημα Ι και η οποία υποβάλλεται από τον φορέα εκπόνησης προς εξέταση.

Άρθρο 3
Σκοπός και αρχές κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

1. Σκοπός των Σ.Β.Α.Κ. είναι η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών μέσω:

α) της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς,

β) της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης και ιδιαίτερα των μη μηχανοκίνητων όπως πεζή, του ποδηλάτου και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.),

γ) της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,

δ) της προαγωγής της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού, περιλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων,

ε) της μείωσης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης,

στ) της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,

ζ) της καλύτερης διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,

η) της οργάνωσης της στάθμευσης,

θ) της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς και τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών.

2. Το Σ.Β.Α.Κ. καταρτίζεται με ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας εξισορροπώντας τις ανάγκες κοινωνικής ισότητας, οικονομικής βιωσιμότητας και περιβαλλοντικής ποιότητας, στο πλαίσιο ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου.

Ειδικότερα:

α) βασίζεται στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, της συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων θεσμικών αρχών, της συμμετοχής των πολιτών και όλων των ενδιαφερόμενων μερών,

β) εμπεριέχει αξιολόγηση των επιδόσεων, μακροπρόθεσμους στόχους και σαφές σχέδιο δράσης για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη συστήματος μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των μέσων μεταφοράς και τρόπων μετακίνησης,

γ) περιλαμβάνει μηχανισμό παρακολούθησης και αξιολόγησης, διασφαλίζοντας την ποιότητα του σχεδίου,

δ) συνεκτιμά στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν στον σχεδιασμό των μεταφορών σύμφωνα και με τις κατευθύνσεις του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών (Ε.Σ.Σ.Μ.) λαμβάνοντας υπόψη τον χωρικό σχεδιασμό, την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και την υλοποίηση δράσεων και έργων του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, καθώς και την προαγωγή της οδικής ασφάλειας,

ε) συμβάλλει στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, τη μείωση των αερίων ρύπων στα αστικά κέντρα, την εξοικονόμηση ενέργειας στις μετακινήσεις, την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και την αξιοποίηση ευφυών συστημάτων μεταφορών,

στ) εμπεριέχει αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή παρέμβασης και προτείνει μέτρα για τη βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη το ισχύον Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια,

ζ) λαμβάνει υπόψη τον υφιστάμενο στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό των ΟΑΣΑ Α.Ε., ΟΣΕΘ Α.Ε. και της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» κατά την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. από τους φορείς εκπόνησης των οποίων η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στις περιοχές αρμοδιότητας των ανωτέρω φορέων.

Άρθρο 4
Αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης

Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών, ο φορέας εκπόνησης είναι αρμόδιος για την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. και ειδικότερα για:

α) τη συγκρότηση της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,

β).τη δημόσια πρόσκληση, εγγράφως και μέσω της ιστοσελίδας του, των ενδιαφερόμενων για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων,

γ) τη σύνθεση του δικτύου φορέων,

δ) την κατάρτιση και την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,

ε) τη δημιουργία ιστοσελίδας για το υπό κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ., στην οποία και υποβάλλονται οι απόψεις των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών,

στ) την υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. με τα απαιτούμενα ηλεκτρονικά αρχεία της στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς εξέτασή της,

ζ) την υλοποίηση των μέτρων αρμοδιότητάς του και την παρακολούθηση εφαρμογής του συνόλου των μέτρων που προτείνονται στο Σ.Β.Α.Κ.,

η) την περιοδική αξιολόγηση των μέτρων παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ., τη σύνταξη της διετούς έκθεσης προόδου και την ανάρτηση αυτής στην ιστοσελίδα του,

θ) την κατάρτιση και επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης,

ι) την αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ.,

ια) την υποβολή των σχεδίων δράσης και των εκθέσεων προόδου, στους αναφερόμενους στο στάδιο 5 του άρθρου 7 φορείς και στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,

ιβ) τη γραμματειακή υποστήριξη της ομάδας εργασίας και την παροχή του υλικοτεχνικού εξοπλισμού σε αυτήν,

ιγ) την ανάθεση και εκτέλεση δημόσιων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ..

Άρθρο 5
Σύσταση ομάδας εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.

1. Με απόφαση του φορέα εκπόνησης συστήνεται ομάδα εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.. Η ομάδα εργασίας αποτελείται από υπηρεσιακά στελέχη τμημάτων και υπηρεσιών του φορέα εκπόνησης. Σε αυτήν δύναται να συμμετέχουν αιρετά στελέχη των ΟΤΑ α' ή β' βαθμού. Η ομάδα εργασίας δύναται να επικουρείται στο έργο της από στελέχη του δικτύου φορέων ή εξωτερικούς συνεργάτες, ιδίως συγκοινωνιολόγους μηχανικούς και πολεοδόμους - χωροτάκτες μηχανικούς, εάν ο φορέας εκπόνησης με την απόφασή του διαπιστώνει ότι είναι αναγκαίο. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο επικεφαλής της ομάδας εργασίας, ο οποίος είναι και υπεύθυνος για τον συντονισμό του έργου της.

2. Σε περιοχές παρέμβασης νησιωτικών περιοχών, ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση για συμμετοχή στελεχών στην ομάδα εργασίας, προς τη Διεύθυνση Νησιωτικής Πολιτικής της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και την κατά τόπον αρμόδια λιμενική αρχή. Στις περιοχές παρέμβασης, οι οποίες περιλαμβάνουν ζώνες λιμένα ή γειτνιάζουν με αυτές, ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση για συμμετοχή στελεχών στην ομάδα εργασίας προς τη Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα.

3. Στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης που αφορούν στις περιοχές αρμοδιότητας των ΟΑΣΑ Α.Ε., ΟΣΕΘ Α.Ε. και της «Αττικό Μετρό Α.Ε.», ο φορέας εκπόνησης απευθύνει προς τις διοικήσεις των φορέων πρόσκληση για συμμετοχή και ορισμό εκπροσώπων τους στην ομάδα εργασίας. Η συμμετοχή εκπροσώπων των φορέων του πρώτου εδαφίου στην ομάδα εργασίας είναι υποχρεωτική.

4. Οι υπηρεσίες και οι οργανισμοί των παρ. 2 και 3, στις οποίες ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση συμμετοχής στην ομάδα εργασίας, ορίζουν την εκπροσώπησή τους εντός εύλογης προθεσμίας που προβλέπει ο φορέας εκπόνησης. Σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας, η ομάδα εργασίας στελεχώνεται χωρίς τη συμμετοχή εκπροσώπων, από τις υπηρεσίες και τους οργανισμούς της παρ. 2.

5. Στις περιοχές παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 1, στην ομάδα εργασίας υποχρεωτικά μετέχει υπηρεσιακό στέλεχος ή στέλεχος του δικτύου φορέων ή εμπειρογνώμονας με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας.

6. Έργο της ομάδας εργασίας είναι:

α) η εισήγηση προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων και η διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,

β) η συλλογή των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και η εισήγηση για συμπλήρωσή τους,

γ) η συνεργασία με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,

δ) η συνεργασία με το δίκτυο φορέων στα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ.,

ε) η επεξεργασία των δεδομένων των ανοιχτών διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη,

στ) η κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.,

ζ) η σύνταξη της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,

η) η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ..

Άρθρο 6
Λειτουργία του δικτύου φορέων - Σύμφωνο συμμετοχής

1. Ο φορέας εκπόνησης, πλέον της δημόσιας πρόσκλησης της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 7 απευθύνει και έγγραφη πρόσκληση για τη συμμετοχή εκπροσώπων στο δίκτυο φορέων στους παρακάτω φορείς και υπηρεσίες:

α) στους όμορους ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και σε όσους έχουν χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής και οι οποίοι δεν συμμετέχουν στον φορέα εκπόνησης για την κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ.,

β) στην Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης της οικείας αστυνομικής διεύθυνσης της Ελληνικής Αστυνομίας, για τη συνδρομή της, κατά λόγο αρμοδιότητας.

2. Ο ρόλος του δικτύου φορέων είναι συμβουλευτικός. Ειδικότερα, το δίκτυο φορέων:

α) παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή παρέμβασης,

β) συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. του άρθρου 7 με έναν εκπρόσωπο ή τον αναπληρωτή του ανά εμπλεκόμενο μέρος,

γ) υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του Σ.Β.Α.Κ., υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ..

3. Το σύμφωνο συμμετοχής καταρτίζεται με ευθύνη του φορέα εκπόνησης σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων και συνυπογράφεται από τους εκπροσώπους των μερών, στη φάση της προετοιμασίας, εντός προθεσμίας που ορίζεται από τον φορέα εκπόνησης. Τροποποιήσεις ως προς τη σύνθεση του δικτύου φορέων λαμβάνουν χώρα έως το πέρας της ολοκλήρωσης του σταδίου 3 της φάσης Β' του άρθρου 7. Τα εμπλεκόμενα μέρη του δικτύου φορέων υποβάλλουν απόψεις για το στάδιο του κύκλου Σ.Β.Α.Κ. κατά το οποίο εγγράφονται στο δίκτυο φορέων και για τα επόμενα στάδια αυτού.

4. Στο σύμφωνο συμμετοχής προβλέπονται η δυνατότητα προσχώρησης νέων ή αποχώρησης εγγεγραμμένων εμπλεκόμενων μερών στο δίκτυο φορέων και κάθε θέμα σχετικό με τη λειτουργία του.

5. Μετά την παρέλευση της προθεσμίας της παρ. 3, εφόσον το σύμφωνο συμμετοχής δεν έχει συνυπογραφεί από κανέναν ενδιαφερόμενο, ο φορέας εκπόνησης καταρτίζει το Σ.Β.Α.Κ. χωρίς τη συγκρότηση του δικτύου φορέων. Τα εμπλεκόμενα μέρη συμμετέχουν στην κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. μέσω των διαβουλεύσεων της φάσης Β'.

Άρθρο 7
Κύκλος Σ.Β.Α.Κ.

Κατά την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ., ακολουθούνται, ανά φάση, τα εξής:

1. Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (φάση Α'): Ο φορέας εκπόνησης και η ομάδα εργασίας προβαίνουν στις εξής ενέργειες:

α. ο φορέας εκπόνησης, με απόφασή του, συγκροτεί την ομάδα εργασίας,

β. ο φορέας εκπόνησης δημιουργεί και θέτει σε λειτουργία την ιστοσελίδα για την ανάρτηση του καταρτιζόμενου Σ.Β.Α.Κ., των απόψεων των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών και απευθύνει δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων. Η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον v. 4727/2020 (Α' 184),

γ. ο φορέας εκπόνησης συνθέτει το δίκτυο φορέων. Το σύμφωνο συμμετοχής υπογράφεται από τα μέλη του δικτύου φορέων και τον φορέα εκπόνησης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 6. Ο φορέας εκπόνησης αναρτά το υπογεγραμμένο σύμφωνο συμμετοχής στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.,

δ. η ομάδα εργασίας μετά τη συγκρότησή της, συλλέγει τα σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ. κείμενα και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την πε-

ριοχή παρέμβασης. Λαμβάνει υποχρεωτικά υπόψη τα Σ.Β.Α.Κ. των όμορων ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής, τα οποία έχουν ήδη χαρακτηριστεί με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8. Εξετάζει την πληρότητα των στοιχείων και δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης και εισηγείται στον φορέα εκπόνησης τη συμπλήρωσή τους.

2. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (φάση Β'): Στη φάση αυτή περιλαμβάνονται τα εξής στάδια:

α. Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ..

Στο στάδιο αυτό, η ομάδα εργασίας καθορίζει:

αα. το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. και των επόμενων σταδίων και εργασιών του, και

αβ. το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ..

Το χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο συμμετοχής περιλαμβάνονται σε παραδοτέο που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας, υποβάλλεται στον φορέα εκπόνησης και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

β. Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων.

Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, πραγματοποιείται η πρώτη διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη. Για την ολοκλήρωση του σταδίου αυτού, η ομάδα εργασίας συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο το οποίο περιλαμβάνει:

βα. τα πορίσματα της πρώτης διαβούλευσης, κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας από την ομάδα εργασίας,

ββ. την έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας εξετάζοντας κατ' ελάχιστον τα προβλήματα και τις ευκαιρίες για τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, και

βγ. τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών.

Το παραδοτέο του σταδίου 2 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

γ. Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων.

Το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του φορέα εκπόνησης προς διαβούλευση. Η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του δικτύου φορέων εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων, περιλαμβανομένων και όσων έχουν υποβληθεί κατά το στάδιο 2, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης για το επικρατέστερο σενάριο, παραδοτέο στο οποίο:

γα. ορίζονται σαφώς το τελικό κοινό όραμα, οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και τα προβλήματα τα οποία επιδιώκει να επιλύσει, σε διάστημα, τουλάχιστον, δεκαετίας, και

γβ. προσδιορίζονται οι επιμέρους στόχοι, οι οποίοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 3 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

δ. Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων.

Συγκεντρώνονται και προσδιορίζονται τεκμηριωμένα τα καταλληλότερα μέτρα που εξυπηρετούν τον σκοπό του Σ.Β.Α.Κ.. Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων πραγματοποιείται η διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, κατά την οποία παρουσιάζονται τα μέτρα που έχουν προσδιορισθεί, για την υποβολή των σχολίων τους. Το δίκτυο φορέων συνεργάζεται με την ομάδα εργασίας και υποβάλλει τις απόψεις του. Για την ολοκλήρωση του σταδίου, η ομάδα εργασίας εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων για την επιλογή των πλέον πρόσφορων μέτρων. Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω εξέτασης, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο κείμενο που περιλαμβάνει:

δα. τα πορίσματα της δεύτερης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας των συλλεγέντων σχολίων και,

δβ. τα επιλεγέντα μέτρα παρέμβασης, πακέτα μέτρων, τη σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και τους σχετικούς δείκτες παρακολούθησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 4 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

ε. Στάδιο 5: Κατάρτιση - υποβολή σχεδίου δράσης.

Για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:

εα. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων, καταρτίζει σχέδιο δράσης το οποίο περιλαμβάνει τα επιλεγέντα μέτρα.

Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:

i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,

ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,

iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ..

Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.

εβ. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.

εγ. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε..

εδ. Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

εε. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.

εστ. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.

στ. Στάδιο 6: Εξέταση Σ.Β.Α.Κ.: Μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

3. Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ.. (Φάση Γ')

α. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'. Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:

αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,

αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,

αγ. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.

β. Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προ-

τεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.

Άρθρο 8
Διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού Σ.Β.Α.Κ.

1. Η αναφορά κύκλου του Σ.Β.Α.Κ. υποβάλλεται με αίτηση του φορέα εκπόνησης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της.

2. Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ..

3. Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.

4. Η χρηματοδότηση της υλοποίησης μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. που εμπίπτουν στους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εξετάζεται κατά προτεραιότητα αρμοδίως από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατά την έγκριση του ετήσιου προγράμματος έργων που προτείνεται για ένταξη στο ετήσιο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Στην περίπτωση υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. που αφορούν στην οδική ασφάλεια και εφόσον αυτά είναι σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, τα μέτρα αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από ειδικούς για τον σκοπό αυτό εθνικούς πόρους.

5. Μετά την έκδοση της απόφασης της παρ. 3, ο ΟΑΣΑ Α.Ε., ο ΟΣΕΘ Α.Ε. και η «Αττικό Μετρό Α.Ε.» λαμβάνουν υπόψη, κατά την κατάρτιση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού τους, τα μέτρα των Σ.Β.Α.Κ. φορέων εκπόνησης των οποίων η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στις περιοχές αρμοδιότητας των ανωτέρω φορέων.

Άρθρο 9
Επικαιροποίηση σχεδίου δράσης - Αναθεώρηση Σ.Β.Α.Κ.

1. Το σχέδιο δράσης επικαιροποιείται, όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον φορέα εκπόνησης και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου. Για την επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης, ο φορέας εκπόνησης:

α. αναρτά το σχέδιο δράσης για τουλάχιστον έναν (1) μήνα στην ιστοσελίδα της περ. ε' του άρθρου 4 για την υποβολή των απόψεων των πολιτών και όλων των εμπλεκόμενων μερών,

β. εφόσον τροποποιούνται τα επιλεγέντα μέτρα ή εισάγονται νέα, κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, κατά περίπτωση, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 για τη διατύπωση γνώμης και ακολουθεί τα οριζόμενα στις υποπερ. εβ' και εστ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την «Αττικό Μετρό Α.Ε..»,

γ. μετά την ολοκλήρωση των περ. α' και β' της παρ. 1, ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 και στην υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους και το αναρτά στην ιστοσελίδα Σ.Β.Α.Κ..

2. Το Σ.Β.Α.Κ. αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή κατόπιν νέων δεδομένων ή αναγκών οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών, και πάντως οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης της παρ. 3 του άρθρου 8. Η αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ. ακολουθεί τα οριζόμενα στα άρθρα 7 και 8.

Άρθρο 10
Εποπτεία Σ.Β.Α.Κ.

Αρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης και αναθεώρησης των Σ.Β.Α.Κ., καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησής τους, είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 11
Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.)

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.) για την παρακολούθηση της υλοποίησης των Σ.Β.Α.Κ., η οποία είναι προσβάσιμη μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης (gov.gr-ΕΨΠ) του άρθρου 22 του ν. 4727/2020 (Α' 184). Αρμόδια υπηρεσία για τη διαχείριση της Η.Π.Σ.Β.Α.Κ. είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

2. Μετά τη θέση σε λειτουργία της Η.Π.Σ.Β.Α.Κ., οι φορείς εκπόνησης καταχωρίζουν σε αυτή την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ., το Σ.Β.Α.Κ. που έχει καταρτιστεί, τις εκθέσεις προόδου, το επικαιροποιημένο κάθε φορά σχέδιο δράσης και κάθε είδους πληροφορία ή στοιχεία σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ., όπως αυτά προσδιορίζονται με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 12. Η υποχρέωση επικαιροποίησης των αρχείων του Σ.Β.Α.Κ. βαρύνει τον φορέα εκπόνησης.

Άρθρο 12
Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α'

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να επανακαθορίζονται η δομή και το περιεχόμενο των σταδίων του κύκλου Σ.Β.Α.Κ., το περιεχόμενο της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την ανάπτυξη και υλοποίηση Σ.Β.Α.Κ..

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού δύναται να καθοριστούν οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την έγκριση, από τις αρμόδιες υπηρεσίες, μέτρων που εμπεριέχονται στο σχέδιο δράσης του Σ.Β.Α.Κ..

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορισθεί από το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε συνεργασία με συναρμόδιους φορείς και υπηρεσίες, ενδεικτικός κατάλογος προτεινόμενων μέτρων για την εξυπηρέτηση των σκοπών του Σ.Β.Α.Κ. και σύστημα στόχων και δεικτών παρακολούθησης της υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων Σ.Β.Α.Κ..

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης που εκδίδεται εντός ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται η διαδικασία δημιουργίας, ανάπτυξης, λειτουργίας και συντήρησης της ηλεκτρονικής πλατφόρμας για τα Σ.Β.Α.Κ. και κάθε άλλο σχετικό με αυτή θέμα.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων δύναται να καταρτίζονται ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα, σύμφωνα με το άρθρο 130 του ν. 4635/2019 (Α' 167), για την υλοποίηση μέτρων Σ.Β.Α.Κ. και να καθορίζονται ο τρόπος και η διαδικασία έγκρισης και χρηματοδότησής τους.

Άρθρο 13
Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α'

1. Οι φορείς εκπόνησης οι οποίοι έως την έναρξη ισχύος του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) είχαν εγκρίνει την παραλαβή του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με τον ν. 4412/2016 (Α' 147) ή άλλο

εφαρμοστέο θεσμικό πλαίσιο για τη διαδικασία σύναψης σύμβασης:

α) κοινοποιούν το Σ.Β.Α.Κ. στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος και υποχρεούνται στην αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ. εντός πέντε (5) ετών από την ημερομηνία έγκρισής του από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης,

β) δύνανται να υποβάλουν την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. της παρ. 3 του παρόντος για την εξέταση και τον χαρακτηρισμό του σχεδίου, σύμφωνα με το άρθρο 8. Στην περίπτωση αυτή, πριν την υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ., οι φορείς εκπόνησης κοινοποιούν, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7, για διατύπωση γνώμης εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού. Οι φορείς εκπόνησης λαμβάνουν υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις και αναδιατυπώνουν κατάλληλα το σχέδιο δράσης. Εφόσον αναδιατυπωθεί, το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τους φορείς εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.. Μετά την εξέταση της αναφοράς και τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

2. Οι φορείς εκπόνησης οι οποίοι έως την έναρξη ισχύος του παρόντος, κατ' εφαρμογή του άρθρου 22 του ν. 4599/2019:

α) έχουν κοινοποιήσει το Σ.Β.Α.Κ. τους στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του, υποβάλλουν την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. της παρ. 3 του παρόντος, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του νόμου. Η αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. συμπληρώνεται με παραπομπή στα παραδοτέα κείμενα που έχουν ήδη υποβληθεί, εφόσον καλύπτουν τις απαιτήσεις αυτής και, όπου απαιτείται, επισυνάπτονται συμπληρωματικά στοιχεία,

β) έχουν καταρτίσει το σχέδιο δράσης και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των περ. γ' και δ' της παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 4599/2019, κοινοποιούν, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7, για διατύπωση γνώμης εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού. Οι φορείς εκπόνησης λαμβάνουν υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις και αναδιατυπώνουν κατάλληλα το σχέδιο δράσης. Εφόσον αναδιατυπωθεί, το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τους φορείς εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.. Οι φορείς εκπόνησης υποβάλλουν την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. της παρ. 3,

γ) έχουν αναθέσει την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και δεν εμπίπτουν στις περ. α' και β', εφαρμόζουν τις διατάξεις του παρόντος.

3. Για τους φορείς εκπόνησης της περ. β' της παρ. 1 και των περ. α' και β' της παρ. 2 δεν απαιτείται η συμπλήρωση πληροφοριών στην αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. για τις εξής υποενότητες του Παραρτήματος Ι: Φάση Α': 2.2, 3.2, 4.2, 5.2 και 6.2 και Φάση Β': 1.1, 1.3, 2.1, 2.6, 3.1, 3.2, 3.5, 4.2 και 4.3.

4. Για τους φορείς εκπόνησης της παρ. 1, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. δεν κωλύεται από την εφαρμογή του παρόντος νόμου.

Άρθρο 14
Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Α'

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καταργείται το άρθρο 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40).

ΜΕΡΟΣ Β'
ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Ε.Π.Η.Ο.) - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ Ν. 2696/1999 [ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Κ.Ο.Κ.)]

Άρθρο 15
Ορισμοί - Τροποποίηση του άρθρου 2 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57): α) αναριθμούνται οι παρ. 1 και 2, σε 2 και 3 αντίστοιχα, β) προστίθεται παρ. 1, γ) στην παρ. 2, όπως αναριθμείται και μετά τον ορισμό της «Διαχωριστικής νησίδας», προστίθεται νέος ορισμός για το «Ελαφρύ προσωπικό ηλεκτρικό όχημα (Ε.Π.Η.Ο.)», δ) στην παρ. 2, όπως αναριθμείται, αντικαθίσταται ο ορισμός του μοτοποδηλάτου, ε) στον ορισμό του μηχανοκίνητου οχήματος, μετά τη φράση «πλην των μοτοποδηλάτων», προστίθεται η φράση «και των Ε.Π.Η.Ο.» και στον ορισμό του οδικού οχήματος αντικαθίσταται το αρκτικόλεξο «ΑμεΑ» με τη φράση «ατόμων με αναπηρία», στ) στην παρ. 2, στον ορισμό του ποδηλατόδρομου και μετά τη φράση «κυκλοφορίας ποδηλάτων», προστίθεται η φράση «και Ε.Π.Η.Ο.» ζ) αντικαθίσταται η παρ. 3, όπως αναριθμείται, η) προστίθεται παρ. 4, και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 2
Ορισμοί

1. Η κυκλοφορία μεταφορικών ή άλλων χρήσεων μέσων που δεν ορίζονται στην παρ. 2, απαγορεύεται.

2. Για την εφαρμογή του παρόντος Κώδικα νοούνται ως:

«Αντανακλαστικό στοιχείο»: Αντικείμενο που χρησιμοποιείται για να δείχνει την παρουσία οχήματος με αντανάκλαση φωτός που δεν προέρχεται από αυτό το όχημα.

«Απόβαρο κενού οχήματος»: Το βάρος του οχήματος χωρίς πλήρωμα, επιβάτες ή φορτίο, αλλά με τη δεξαμενή καυσίμου γεμάτη καύσιμα, μέχρι το 90% της χωρητικότητας, με ψυκτικό μέσο, λιπαντικά, τα συνήθως φερόμενα εργαλεία και τον εφεδρικό τροχό.

«Απόβαρο οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας»: Το απόβαρο του κενού οχήματος μαζί με το βάρος του πληρώματος.

«Αυτοκίνητο ή αυτοκίνητο όχημα»: Το μηχανοκίνητο όχημα, το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή για τη ρυμούλκηση στις οδούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων. Ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τα οχήματα, όπως οι γεωργικοί ελκυστήρες, τα χρησιμοποιούμενα παρεμπιπτόντως μόνο για την οδική μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή για ρυμούλκηση, στις οδούς, οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων.

«Αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης»: Το αυτοκίνητο όχημα με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων ή πραγμάτων ή μικτές με ολική ή μερική μίσθωση ή με κόμιστρο ανά επιβάτη.

«Αυτοκίνητο επιβατηγό»: Το προοριζόμενο για τη μεταφορά κυρίως προσώπων αυτοκίνητο όχημα, 9 κατ' ανώτατο όριο θέσεων μαζί με τη θέση του οδηγού.

«Αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης»: Το αυτοκίνητο όχημα με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων χωρίς κόμιστρο και πραγμάτων που ανήκουν στον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού.

«Αυτοκίνητο λεωφορείο»: Το αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για τη μεταφορά προσώπων 10 και άνω θέσεων, συμπεριλαμβανομένης και της θέσης του οδηγού.

«Αυτοκίνητο φορτηγό»: Το αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για τη μεταφορά πραγμάτων.

«Αυτοκινητοδρόμιο»: Ειδικό γήπεδο ή χώρος κατάλληλα διαμορφωμένος που προορίζεται για αγώνες ταχύτητας, δεξιοτεχνίας, επίδειξης ή αντοχής αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών, ασκήσεις οδήγησης και ψυχαγωγίας, καθώς επίσης και ως χώρος δοκιμών μηχανοκίνητων οχημάτων με σκοπό τον έλεγχο της καλής λειτουργίας τους.

«Αυτοκινητόδρομος»: οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσικλετών, η

οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες και η οποία:

α) διαθέτει, εκτός ειδικών σημείων ή προσωρινά, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές νησίδες είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα,

β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και

γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως αυτοκινητόδρομος.

«Δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας»: Η επί της οδού διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας κίνηση, κατά τρόπον ώστε στην αριστερή πλευρά του οδηγού να κινούνται οι αντίθετα ερχόμενοι.

«Δημόσια κυκλοφορία»: Η αόριστη και απροσδιόριστη εκ των προτέρων κυκλοφορία σε δημόσιες ή ιδιωτικές οδούς ή χώρους πεζών οχημάτων ή ζώων.

«Διάβαση πεζών»: Το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική σήμανση ή διαγράμμιση ή σηματοδότηση για τη διέλευση των πεζών.

«Διακοπή πορείας»: Η σύντομη ακινησία του οχήματος για την αποφυγή εμπλοκής με άλλο όχημα, πεζό ή ζώο που χρησιμοποιεί την οδό ή σύγκρουσης με εμπόδιο ή για συμμόρφωση με τους κανονισμούς της κυκλοφορίας.

«Διαχωριστική νησίδα»: Το υπερυψωμένο ή με άλλους τρόπους οριζόμενο τμήμα οδού, το οποίο χωρίζει λωρίδες κυκλοφορίας οχημάτων ή οδοστρώματα της αυτής ή αντίθετης κατεύθυνσης και επί του οποίου απαγορεύεται η κυκλοφορία, με εξαίρεση τη διέλευση πεζών, όπου αυτή επιτρέπεται.

«Ελαφρύ προσωπικό ηλεκτρικό όχημα (Ε.Π.Η.Ο.)»: Το όχημα που κινείται με ηλεκτροκινητήρα και δεν υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 858/2018/ΕΕ, του Κανονισμού 168/2013/ΕΕ, της Οδηγίας 2009/48/ΕΚ και της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ. Στα οχήματα αυτά υπάγονται τα κινούμενα με ηλεκτροκινητήρα:

α) πατίνια (e-scooters),

β) τροχοπέδιλα (rollers) και τροχοσανίδες (skateboards),

γ) αυτοεξισορροπούμενα προσωπικά οχήματα δηλαδή μηχανοκίνητα μονόκυκλα οχήματα ή μηχανοκίνητα δίκυκλα οχήματα διπλής τροχιάς, που βασίζονται σε εγγενή ασταθή ισορροπία και χρειάζονται βοηθητικό σύστημα ελέγχου για να διατηρούν την ισορροπία τους,

δ) Ε.Π.Η.Ο. που δεν υπάγονται σε κάποια κατηγορία εκ των ανωτέρω, στα οποία συμπεριλαμβάνονται ηλεκτροκίνητα αμαξίδια ατόμων με αναπηρία, ενισχυμένα και απλά, scooters και handbikes ατόμων με αναπηρία.

Τα Ε.Π.Η.Ο. διακρίνονται ανάλογα με την ταχύτητα κατασκευής σε:

αα) οχήματα των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα. Αυτά τα οχήματα θεωρούνται και κυκλοφορούν ως πεζοί,

αβ) οχήματα των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα, αλλά δεν υπερβαίνει τα 25 χλμ/ώρα. Θεωρούνται και κυκλοφορούν ως ποδήλατα, τηρουμένων των κανόνων σήμανσης και σηματοδότησης και των απαιτήσεων των ποδηλάτων, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στα επιμέρους άρθρα.

«Ελαφρύ ρυμουλκούμενο»: Το ρυμουλκούμενο επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι και 750 χιλιογράμμων.

«Έρεισμα»: Η πέραν του οδοστρώματος ακραία λωρίδα της οδού.

«Ζώα»: Τα κατοικίδια και σταυλοδίαιτα ζώα.

«Ηλεκτροκίνητο λεωφορείο (τρόλλεϋ)»: Το με ηλεκτροκινητήρα, αλλά όχι επί σιδηροτροχιών, κινούμενο αυτοκίνητο λεωφορείο που τροφοδοτείται από ηλεκτροφόρο γραμμή.

«Ημιρυμουλκούμενα (επικαθήμενο)»: Το ρυμουλκούμενο το κατασκευασμένο για σύνδεση με ρυμουλκό όχημα κατά τρόπον ώστε τμήμα αυτού να στηρίζεται επί του ρυμουλκού, επί του οποίου επιπίπτει μεγάλο μέρος του βάρους και του φορτίου του.

«Ισόπεδος οδικός κόμβος»: Κάθε ισόπεδη συμβολή, διακλάδωση ή διασταύρωση οδών, συμπεριλαμβανομένων και των ελεύθερων χώρων που σχηματίζονται από αυτές.

«Ισόπεδη σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική διάβαση»: Κάθε ισόπεδη διασταύρωση μεταξύ οδού και σιδηροδρομικής ή τροχιοδρομικής γραμμής, η οποία έχει ίδια διαμόρφωση.

«Κατοικημένη περιοχή»: Η περιοχή που έχει σημανθεί με πινακίδες ως κατοικημένη στις εισόδους και εξόδους της.

«Λεωφορειόδρομος»: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων.

«Λιμένας» είναι ζώνη ξηράς και θάλασσας μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και σκαφών αναψυχής, τη φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές (παρ. 7 του άρθρου 1 του ν. 2971/2001, Α' 285).

«Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.)»: Η επί αυτοκινητοδρόμου λωρίδα που βρίσκεται μεταξύ της ακραίας δεξιάς συνεχούς διαγράμμισης και του άκρου της οδού.

«Λωρίδα κυκλοφορίας»: Μία των κατά μήκος ζωνών στις οποίες χωρίζεται το οδόστρωμα με ή χωρίς διαγραμμίσεις ή άλλα κατάλληλα διαχωριστικά μέσα, πλάτους επαρκούς για την κυκλοφορία μια σειράς (στοίχου) οδικών οχημάτων.

«Μέγιστα επιτρεπόμενο βάρος»: Το μέγιστο βάρος φορτωμένου οχήματος, το οποίο αναγράφεται ως επιτρεπόμενο στην άδεια κυκλοφορίας του.

«Μηχάνημα αγροτικό»: Το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για την εκτέλεση γεωργικών εργασιών (π.χ. αγρού, δάσους, κτηνοτροφικών, κηπευτικών, ανθοκομικών εκμεταλλεύσεων), τη μεταφορά προϊόντων ή προσώπων της αγροτικής εκμετάλλευσης του ιδιοκτήτη του αγροτικού μηχανήματος ή τη μεταφορά εφοδίων ή εργαλείων είτε αυτοτελώς είτε με τη λειτουργία φερόμενων ή ελκόμενων μηχανημάτων, εργαλείων, ρυμουλκών. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει:

α) τους γεωργικούς ελκυστήρες κάθε μορφής και,

β) τις αυτοπροωθούμενες μηχανές εκτέλεσης γεωργικών εργασιών.

Στις άδειες κυκλοφορίας αναγράφονται υποχρεωτικά τα βάρη και οι διαστάσεις του αγροτικού μηχανήματος.

«Μηχάνημα έργου»: Το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται για την κατασκευή και συντήρηση οδικών ή άλλων τεχνικών έργων. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει και τα οχήματα που προορίζονται για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας, τον καθαρισμό και τη σήμανση των οδών. Δεν υπάγονται στην κατηγορία των μηχανημάτων έργων, θεωρούμενα ως αυτοκίνητα, τα μηχανοκίνητα οχήματα που εκτελούν και μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων επί των οδών της Χώρας, καθώς και τα οχήματα Ειδικής Χρήσης - Ειδικού Σκοπού.

«Μικτό βάρος»: Το εκάστοτε πραγματικό βάρος του οχήματος μετά του φορτίου, του πληρώματος και των επιβατών.

«Μοτοποδήλατο»: ελαφρύ μηχανοκίνητο δίκυκλο, τρίκυκλο ή τετράκυκλο όχημα, με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα 45 χλμ./ώρα. Αυτά τα οχήματα είναι τα εξής:

α) το δίκυκλο μοτοποδήλατο (L1e-B) με κινητήρα κυβισμού ≤ 50 cm3 εάν η διάταξη πρόωσης του οχήματος περιλαμβάνει έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης επιβαλλόμενης ανάφλεξης (positive ignition PI) ή με κινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ή καθαρής ισχύος ≤ 4 κιλοβάτ (kW),

β) το τρίκυκλο μοτοποδήλατο (L2e): τρίκυκλα με κινητήρα κυβισμού ≤ 50 cm3 με κυβισμό κινητήρα ≤ 50 cm3 για κινητήρα PI ή ≤ 500 cm3 για κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση (compression ignition CI) ή με κινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ή καθαρής ισχύος ≤ 4 κιλοβάτ (kW) και μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία ≤ 270 kg και τα οποία διαθέτουν έως δύο (2) θέσεις καθίσματος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού,

γ) το μηχανοκίνητο δίκυκλο (L1e-A), τρίκυκλο ή τετράκυκλο ποδήλατο: ποδήλατα που έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση, με βοηθητική μηχανή πρόωσης για υποβοήθηση της ποδηλάτησης με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ ≤ 1 κιλοβάτ (kW) και διακοπή της ισχύος της σε ταχύτητες οχήματος ≤ 25

χλμ./ώρα,

δ) το ελαφρύ τετράκυκλο (L6e), με μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία ≤ 425 kg με κυβισμό κινητήρα ≤ 50 cm3 για κινητήρα PI ή ≤ 500 cm3 για κινητήρα CI και διαθέτουν έως δύο (2) θέσεις καθίσματος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού.

Ως «καθαρή ισχύς» λογίζεται η μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς για τα ηλεκτροκίνητα οχήματα και η μέγιστη καθαρή ισχύς για τα οχήματα με κινητήρα καύσης.

«Μοτοσικλέτα»: Κάθε δίτροχο μηχανοκίνητο όχημα με ή χωρίς καλάθι, του οποίου είτε η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 45 χιλιομέτρων την ώρα είτε, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα είναι μεγαλύτερος των 50 κυβικών εκατοστών.

«Νησίδα ασφαλείας»: Το υπερυψωμένο τμήμα οδοστρώματος που προορίζεται είτε για καταφύγιο των πεζών είτε για την αποβίβαση - επιβίβαση επιβατών σε συγκοινωνιακά μέσα.

«Νύκτα»: Η χρονική περίοδος η οποία αρχίζει μισή ώρα μετά τη δύση του ηλίου και λήγει μισή ώρα πριν από την ανατολή αυτού. Οι διατάξεις του Κώδικα οι οποίες επιβάλλουν ειδικές υποχρεώσεις κατά τη νύκτα εφαρμόζονται ανάλογα και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η ορατότητα είναι ανεπαρκής, λόγω ειδικών συνθηκών (ομίχλης, χιονόπτωσης, ραγδαίας βροχής κ.λπ. ή μέσα σε σήραγγες).

«Οδηγός»: Πρόσωπο το οποίο οδηγεί κάθε είδους όχημα ή ζώα μεμονωμένα ή σε αγέλες και ποίμνια ή ζώα όταν χρησιμοποιούνται για έλξη, για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή ίππευση.

«Οδός»: ολόκληρη η επιφάνεια που προορίζεται για τη δημόσια κυκλοφορία.

«Οδός εξυπηρέτησης παροδίων»: οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των παροδίων ιδιοκτησιών.

«Οδός προτεραιότητας»: οδός ειδικά χαρακτηρισμένη και σημασμένη όπου η κυκλοφορία των οδικών οχημάτων σε αυτήν, έχει προτεραιότητα έναντι των εισερχόμενων σε αυτήν από άλλες οδούς.

«Οδός ταχείας κυκλοφορίας»: οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσικλετών, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες παρά μόνο με παράπλευρες βοηθητικές οδούς και κόμβους και η οποία:

α) συνδέεται μόνο με ειδικής διάταξης ισόπεδους ή ανισόπεδους κόμβους με το υπόλοιπο κύριο οδικό δίκτυο,

β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και

γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως οδός ταχείας κυκλοφορίας.

«Οδόστρωμα»: Το τμήμα της οδού που προορίζεται για την κυκλοφορία των οχημάτων.

«Οριογραμμή οδοστρώματος»: Η γραμμή η οποία ορίζει το τέλος του οδοστρώματος. Επί οδοστρωμάτων στα οποία υπάρχουν μία ή περισσότερες ακραίες λωρίδες κυκλοφορίας ή ζώνες για τη χρήση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, πεζών ή ζώων, οριογραμμή οδοστρώματος είναι, για τους λοιπούς που χρησιμοποιούν την οδό, το τέλος του οδοστρώματος που απομένει.

«Όχημα αρθρωτό»: ο συνδυασμός οχημάτων που περιλαμβάνει ένα (1) ρυμουλκό όχημα και ένα (1) ημιρυμουλκούμενο (επικαθήμενο) συνδεδεμένο με αυτό.

Όχημα Ειδικής Χρήσης - Ειδικού Σκοπού: Το αυτοκίνητο ή ρυμουλκούμενο όχημα που διαθέτει ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά που του επιτρέπουν την εκτέλεση λειτουργίας που απαιτεί ειδικές διαρρυθμίσεις και/ή εξοπλισμό.

«Όχημα ζωήλατο»: Το όχημα με τροχούς που σύρεται από ζώα.

«Όχημα Κάρτ»: Το μικρό τετράτροχο όχημα, με ή χωρίς αμάξωμα, με τέσσερις μη ευθυγραμμισμένους τροχούς που ακουμπούν συνέχεια στο έδαφος, οι δύο από τους οποίους εξασφαλίζουν την οδήγηση και οι άλλοι δύο την πρόωση (κίνηση). Τα κύρια μέρη του είναι: το πλαίσιο ή σασί, το αμάξωμα, τα ελαστικό και ο κινητήρας.

«Όχημα οδικό»: Το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο που κινείται στις οδούς και στους χώρους του άρθρου 1 και οδηγείται από πρόσωπο, με εξαίρεση των μέσων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βρεφών και ατόμων με αναπηρία.

Δεν θεωρούνται ως οδικά οχήματα αυτά που κινούνται επί σιδηροτροχιών, για τα οποία όμως εφαρμόζονται κανόνες κυκλοφορίας του Κώδικα.

«Όχημα μηχανοκίνητο»: Το αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα, πλην των μοτοποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο..

«Όχημα χειροκίνητο»: Το όχημα που ωθείται ή σύρεται με τα χέρια.

«Παραχώρηση προτεραιότητας»: Η υποχρέωση οδηγού οχήματος, να μη συνεχίσει ή επαναλάβει την κίνηση ή τους ελιγμούς του, εάν, ενεργώντας κατ' αυτόν τον τρόπο, μπορεί να υποχρεώσει τους οδηγούς άλλων οχημάτων να μεταβάλλουν απότομα την κατεύθυνση ή την ταχύτητα των οχημάτων τους.

«Πεζοδρόμιο»: Το υπερυψωμένο ή άλλως διαχωριζόμενο τμήμα της οδού που προορίζεται για πεζούς.

«Πεζόδρομος»: Οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τους πεζούς και για είσοδο - έξοδο οχημάτων προς και από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, παροδίων ιδιοκτησιών ως και για οχήματα εφοδιασμού ή έκτακτης ανάγκης.

«Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας»: Περιοχή κατοικίας, που έχει χαρακτηρισθεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας.

«Ποδήλατο»: Το όχημα δύο τουλάχιστον τροχών το οποίο κινείται με τη μυϊκή δύναμη εκείνων που επιβαίνουν και μπορεί να υποβοηθείται με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ισχύος 0,25 κιλοβάτ (kW) και η ισχύς του οποίου μειώνεται σταδιακά και τελικά μηδενίζεται όταν η ταχύτητα του οχήματος φθάσει τα 25 χλμ./ώρα ή νωρίτερα, εάν σταματήσει η ποδηλάτηση.

«Ποδηλατόδρομος»: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο..

«Ρυμουλκό»: Το μηχανοκίνητο όχημα που χρησιμοποιείται μόνο για την έλξη άλλων οχημάτων.

«Ρυμουλκούμενο»: Το όχημα που στερείται ιδίας κινητήριας δύναμης και είναι κατασκευασμένο κατά τρόπον ώστε να έλκεται από άλλο μηχανοκίνητο όχημα. Στην κατηγορία των οχημάτων αυτών περιλαμβάνονται και τα ημιρυμουλκούμενα. Στα ρυμουλκούμενα δεν περιλαμβάνεται τροχοφόρος εξοπλισμός για τη μεταφορά φορτίου που έλκεται ή ρυμουλκείται με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού αποκλειστικά εντός κλειστού χώρου, και αποτελείται από άκαμπτο οριζόντιο επίπεδο αμάξωμα επί συμπαγών τροχών μικρής διαμέτρου χωρίς αεροθάλαμο.

«Στάθμευση»: Η ακινησία του οχήματος για οποιονδήποτε λόγο, πλην της ανάγκης αποφυγής εμπλοκής του με άλλο όχημα που χρησιμοποιεί την οδό ή σύγκρουσης με εμπόδιο ή για τη συμμόρφωσή του με τους κανονισμούς κυκλοφορίας, εφόσον η χρονική περίοδος ακινητοποίησης του οχήματος δεν περιορίζεται στον απαιτούμενο χρόνο για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών ή φόρτωση ή εκφόρτωση πραγμάτων.

«Στάση»: Η ακινησία του οχήματος επί χρόνο απαιτούμενο για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών ή φόρτωση ή εκφόρτωση πραγμάτων.

«Συνδυασμός οχημάτων (συρμός)»: Τα οχήματα που είναι συνδεδεμένα και κινούνται ως μία μονάδα.

«Τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής (μαρίνα)» είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα, είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών (παρ. 1 του άρθρου 29 του ν. 2160/1993, Α' 118).

«Τρίτροχο όχημα»: Το μηχανοκίνητο όχημα με τρεις συμμετρικούς τροχούς, του οποίου είτε η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 45 χιλιομέτρων την ώρα είτε ο κυλινδρισμός του κινητήρα του είναι μεγαλύτερος των 50 κυβικών εκατοστών, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης. Επίσης, ως τρίτροχο όχημα λογίζεται και το τετράτροχο όχημα, εκτός των ελαφρών τετράτροχων οχημάτων της κατηγορίας των μοτοποδηλάτων, του οποίου το απόβαρο κενού οχήμα-

τος, μη συμπεριλαμβανομένου του βάρους του καυσίμου ή του μίγματος καυσίμου - ελαίου ή των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, δεν υπερβαίνει τα 400 χιλιόγραμμα, όταν το όχημα προορίζεται για επιβατικές μεταφορές ή τα 550 χιλιόγραμμα, όταν προορίζεται για μεταφορές εμπορευμάτων και του οποίου η μέγιστη καθαρή ισχύς δεν υπερβαίνει τα 15 KW.

«Τροχιόδρομος»: Όχημα που κινείται επί σιδηροτροχιών κατά μήκος των οδών με ηλεκτροκινητήρα που τροφοδοτείται από ηλεκτροφόρο γραμμή και προορίζεται για τη μεταφορά προσώπων ή και πραγμάτων.

«Φώτα δείκτη κατεύθυνσης (φλας)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να προειδοποιούν τους λοιπούς χρήστες της οδού ότι ο οδηγός πρόκειται να αλλάξει κατεύθυνση προς τα δεξιά ή προς τα αριστερά.

«Φώτα διασταύρωσης (μεσαία)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για το φωτισμό της οδού μπροστά από το όχημα και τα οποία δεν προκαλούν θάμβωση ή δυσχέρεια στους οδηγούς που έρχονται αντίθετα και στους λοιπούς χρήστες της οδού.

«Φώτα έκτακτης ανάγκης (σύστημα φωτεινού συναγερμού)»: Τα φώτα του οχήματος που αναβοσβήνουν και χρησιμοποιούνται όταν το όχημα έχει ακινητοποιηθεί και δημιουργείται κίνδυνος για τους τρίτους από την ακινησία του οχήματος.

«Φώτα θέσης μπροστά (μικρά)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να διακρίνεται αυτό και το πλάτος του από μπροστά.

«Φώτα θέσης πίσω (μικρά)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να διακρίνεται αυτό και το πλάτος του από πίσω.

«Φώτα στάθμευσης»: Τα φώτα που χρησιμοποιούνται για να δεικνύουν την παρουσία σταθμευμένου οχήματος. Αυτά μπορούν να αντικαθιστούν τα εμπρόσθια και τα οπίσθια φώτα θέσης.

«Φώτα ομίχλης»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση του φωτισμού της οδού σε περιπτώσεις ομίχλης, χιονόπτωσης, ραγδαίων βροχών, νεφών, καπνού ή κονιορτού.

«Φώτα οπισθοπορείας»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για τον φωτισμό της οδού πίσω από το όχημα και τα οποία προειδοποιούν ότι το όχημα θα κινηθεί ή κινείται προς τα πίσω.

«Φώτα τροχοπέδησης (φρένων)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να ειδοποιούν αυτούς που κινούνται πίσω από το όχημα ότι ο οδηγός τροχοπεδεί (φρενάρει).

«Φώτα πορείας (μεγάλα)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για φωτισμό της οδού σε μεγάλη απόσταση μπροστά του.

«Φώτα όγκου»: Τα φώτα που τοποθετούνται σε ορισμένα οχήματα με κινητήρα και ορισμένα ρυμουλκούμενα κοντά στο ακρότατο σημείο του πλάτους και όσο πιο κοντά στο υψηλότερο σημείο του οχήματος και που χρησιμοποιούνται για να διακρίνεται με ευκρίνεια ο όγκος αυτού.

«Φώτα πλευρικά»: Τα φώτα που τοποθετούνται επί των πλευρών του οχήματος για να δεικνύουν την παρουσία του από το πλάι.

«Φώτα ειδικά»: Τα φώτα που χρησιμοποιούνται για επισήμανση είτε οχήματος που έχει προτεραιότητα είτε οχήματος ή ομάδας οχημάτων, η παρουσία των οποίων επί της οδού επιβάλλει στους λοιπούς χρήστες των οδών να λαμβάνουν ιδιαίτερες προφυλάξεις και ειδικότερα για επισήμανση φαλαγγών οχημάτων, υπερμεγεθών οχημάτων, καθώς και οχημάτων εξοπλισμού κατασκευών ή συντήρησης οδών.

«Φωτιστική διάταξη οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας»: Η διάταξη που επιτρέπει να εξασφαλίζεται ο φωτισμός του χώρου που προορίζεται για την οπίσθια πινακίδα κυκλοφορίας και που μπορεί να αποτελείται από διάφορα οπτικά στοιχεία.

«Φώτα ημέρας»: Τα φώτα που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια της ημέρας για να καθιστούν ένα όχημα περισσότερο ορατό από μπροστά, όταν το όχημα είναι εν κινήσει.

«Φωτιστική επιφάνεια»: Προκειμένου για φώτα, η ορατή επιφάνεια από την οποία προέρχεται το φως, προκειμένου δε για αντανακλαστικά στοιχεία, η ορατή επιφάνεια εκ της οποίας αντανακλάται το φως.

3. Θεωρούνται ως «πεζοί»:

α) τα πρόσωπα που σπρώχνουν ή σύρουν:

αα) βρεφικά οχήματα,

ββ) καθίσματα ασθενών ή αμαξίδια ατόμων με αναπηρία,

γγ) οποιοδήποτε μικρό όχημα χωρίς κινητήρα ή δίκυκλο ή τρίκυκλο όχημα με κινητήρα, ο οποίος δεν είναι σε λειτουργία,

δδ) ποδήλατα,

β) τα πρόσωπα που κινούνται σε:

αα) μηχανοκίνητα ή μη, αμαξίδια ασθενών ή ατόμων με αναπηρία όπου η ταχύτητα κίνησής τους δεν ξεπερνά την ταχύτητα του πεζού,

ββ) μη μηχανοκίνητα τροχήλατα καθίσματα, τροχοπέδιλα, τροχοσανίδες και πατίνια όπου η ταχύτητα κίνησής τους δεν ξεπερνά την ταχύτητα του πεζού,

γγ) Ε.Π.Η.Ο. των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα.

4. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί το μεταφορικό ή άλλης χρήσεως μέσο κατά παράβαση της παρ. 1 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ.»

Άρθρο 16
Όρια ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 20 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 20 του ν. 2696/1999 (Α' 57): α) αντικαθίσταται η παρ. 5, β) προστίθενται παρ. 5Α και 15 και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 20
Όρια ταχύτητας

1. Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, ορίζεται σε 50 χιλιόμετρα την ώρα, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση.

2. Εκτός κατοικημένων περιοχών τα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, για τις διάφορες κατηγορίες αυτοκίνητων οχημάτων και των συνδυασμών αυτών, ορίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας ανώτατων επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Κατηγορία Οχήματος	Αυτοκινητόδρομοι	Οδοί ταχείας κυκλοφορίας	Άλλο οδικό Δίκτυο
Επιβατηγά	130	110	90
Επιβατηγά με ελαφρό ρυμουλκούμενο	100	90	80
Επιβατηγά με ρυμουλκούμενο	90	80	80
Λεωφορεία	100	90	80
Λεωφορεία με ελαφρό ρυμουλκούμενο	80	80	80
Αρθρωτά λεωφορεία	70	70	70
Διώροφα λεωφορεία	80	80	70
Λεωφορεία μεταφοράς μαθητών	80	80	60
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ.	100	90	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο	85	85	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ρυμουλκούμενο	80	80	70
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χλγ.	85	80	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο	80	70	70
Συνδυασμός φορτηγών	80	70	70
Μοτοσικλέτες πάνω από 125 κ.ε.	130	110	90
Μοτοσικλέτες μέχρι 125 κ.ε.	80	80	70
Μοτοσικλέτες με καλάθι	70	70	60

3. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν πρόσωπα, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χλμ./ώρα μέσα σε κατοικημένες περιοχές και σε 50 χλμ./ώρα έξω από αυτές.

4. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα και τους συνδυασμούς αυτών, που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, χαμηλότερα των πιο πάνω οριζομένων, αναλόγως της επικινδυνότητας του μεταφερομένου φορτίου και των τεχνικών προδιαγραφών του μεταφορικού μέσου.

5. Για τα μοτοποδήλατα το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 45 χλμ./ώρα. Για τα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργων, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χλμ./ώρα, αν δε τα αγροτικά μηχανήματα, τα μηχανήματα έργων ή τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα στερούνται ελαστικών με αεροθάλαμο, σε 15 χλμ./ώρα.

5Α. Για τα Ε.Π.Η.Ο. το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 25 χλμ./ώρα. Τα Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε οδούς όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκίνητων οχημάτων υπερβαίνει τα 50 χλμ./ώρα.

6. Με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και με απόφαση του οικείου Περιφερειακού, Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου, δύνανται να καθορίζονται και μεταβάλλονται τα ανώτατα όρια ταχύτητας στις οδούς για τις οποίες έχουν την αρμοδιότητα επίβλεψης και συντήρησης, τα οποία πρέπει να είναι κατώτερα των ανωτάτων ορίων που προβλέπονται από το άρθρο αυτό.

7. Ειδικά για τους αυτοκινητοδρόμους, τους δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και το πρωτεύον εθνικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με τις σχετικές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, τα όρια ταχύτητας, εκτός των ανωτάτων επιτρεπόμενων ορίων, που προβλέπονται από το άρθρο αυτό, καθορίζονται και μεταβάλλονται ύστερα από μελέτη και μόνο με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Οι κατά την προηγούμενη και την παράγραφο αυτή αποφάσεις τίθενται σε ισχύ από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων στις ανωτέρω οδούς.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να μεταβάλλονται τα υπό του άρθρου αυτού οριζόμενα όρια ταχύτητας.

9. Στα φορτηγά αυτοκίνητα και στα ρυμουλκούμενα από αυτά ως και στα λεωφορεία αυτοκίνητα πρέπει να αναγράφεται στο πίσω μέρος του αμαξώματός τους, με στοιχεία ύψους 0,15 μ. μαύρου χρώματος σε άσπρη κυκλική επιφάνεια, ο αριθμός των χιλιομέτρων την ώρα του επιτρεπόμενου ανώτατου ορίου ταχύτητάς τους.

10. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να επιβάλλεται για τον έλεγχο των στοιχείων πορείας (διανυόμενα χιλιόμετρα, διακοπές πορείας και χρόνος, ταχύτητα) των φορτηγών, λεωφορείων και άλλων κατηγοριών αυτοκινήτων, ο εφοδιασμός τους με αυτόματη συσκευή καταγραφής των στοιχείων αυτών και με μηχανισμό περιορισμού της ταχύτητας του οχήματος, ως και η υποχρέωση λειτουργίας αυτών.

Με την αυτή απόφαση καθορίζεται ο τύπος και οι τεχνικές προδιαγραφές των συσκευών, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των πιο πάνω διατάξεων.

11. Ο έλεγχος της ταχύτητας των οδικών οχημάτων μπορεί να γίνεται από τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές και με ειδικές συσκευές. Με κοινή απόφαση των υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι τεχνικές

προδιαγραφές των ειδικών αυτών συσκευών ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

12. Σε αυτόν που υπερβαίνει το ανώτατο όριο ταχύτητας έως 20 χλμ./ώρα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ. Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 20 χλμ./ώρα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο εκατό (100) ευρώ. Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 30 χλμ./ώρα, καθώς και για κίνηση οχημάτων στους αυτοκινητόδρομους με ταχύτητα πάνω από 150 χλμ./ώρα, στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας με ταχύτητα πάνω από 130 χλμ./ώρα και στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο με ταχύτητα πάνω από 120 χλμ./ώρα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων πενήντα (350) ευρώ και επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης, από αυτόν που βεβαιώνει την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος. Σε αυτόν που οδηγεί με ταχύτητα κατώτερη του ελάχιστου επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας και σε αυτόν που παραβαίνει τη διάταξη της παρ. 9, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ.

13. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα χωρίς να είναι εφοδιασμένο με τις συσκευές που προβλέπονται από την παρ. 10 του άρθρου αυτού, καθώς και αυτός που παραλείπει να τοποθετήσει το φύλλο ή άλλο σύστημα καταγραφής ταχογράφου, τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700) ευρώ, καθώς και με αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Οι ίδιες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται και σε όποιον επενεργεί με οποιονδήποτε τρόπο στο μηχανισμό της ανωτέρω συσκευής, με σκοπό να τον καταστήσει ανενεργό ή να αλλοιώσει τις καταγραφόμενες ενδείξεις και σε περίπτωση που ο οδηγός αμφισβητεί την παράβαση, το όχημα μεταφέρεται, συνοδεία αστυνομικού, στην αρμόδια για τη διενέργεια ελέγχου υπηρεσία της οικείας Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης.

14. Αυτός που οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα με εξοπλισμό εντοπισμού συσκευών μέτρησης ταχύτητας χωρίς να διαθέτει για τον εξοπλισμό αυτόν την κατά νόμον άδεια, καθώς και όποιος οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα με εξοπλισμό παρεμπόδισης συσκευών μέτρησης ταχύτητας, τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, με αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες και επιτόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για εξήντα (60) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

15. Ειδικά για τα Ε.Π.Η.Ο.:

α) όποιος οδηγεί Ε.Π.Η.Ο., κατά παράβαση της περ. α' της παρ. 5Α, και όποιος το θέτει σε κυκλοφορία τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) και εκατό (100) ευρώ, αντίστοιχα,

β) όποιος οδηγεί Ε.Π.Η.Ο. και υπερβαίνει τα 35 χλμ./ώρα και όποιος το θέτει σε κυκλοφορία τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο εκατό (100) και διακοσίων (200) ευρώ, αντίστοιχα.

γ) όποιος οδηγεί Ε.Π.Η.Ο., κατά παράβαση της περ. β' της παρ. 5Α, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ.»

Άρθρο 17
Στάση και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 34 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α' 57): α) στις περ. ι', στ', ιζ' και ιη' της παρ. 2 αντικαθίσταται η φράση «Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ)» από τη φράση «ατόμων με αναπηρία», β) στην περ. ιστ' της παρ. 2, μετά τη φράση: «σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία», προστίθεται η φράση «ή οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50 μ. εκατέρωθεν αυτών», γ) στην περ. ε' της παρ. 3, μετά τη φράση «και μοτοσυκλέτες χωρίς καλάθι», προστίθεται η φράση, «καθώς και τα Ε.Π.Η.Ο.», δ) προστίθεται παρ. 3Α, ε) τροποποιείται το πέμπτο εδάφιο της παρ. 5, στ) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 9, μετά τη φράση «και δίτροχων μοτοσυκλετών χωρίς καλάθι», προστίθεται η φράση «και των Ε.Π.Η.Ο.», ζ) προστίθεται παρ. 10Α, η) προστίθεται παρ. 11Α, θ) στο τρίτο εδάφιο της περ. α' της παρ. 13, μετά τη φράση «και την αποβίβαση επιβατών», προστίθεται η φράση «και τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζομένων ατόμων γενικότερα» και ι) προστίθεται παρ. 13Α και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 34
Στάση και στάθμευση

1. Η στάση και η στάθμευση επιτρέπονται, αν δεν δημιουργείται εξ αυτών κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και αν δεν υπάρχουν σχετικές απαγορευτικές πινακίδες ή διαγραμμίσεις.

2. Η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται:

α) επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές,

β) σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων,

γ) σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος,

δ) σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων,

ε) σε πεζοδρόμια πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται, για πεζούς ως και ποδηλατοδρόμους, εκτός αν επιτρέπεται σε αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση,

στ) πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι,

ζ) πλησίον και πάνω σε κυρτές καμπύλες αλλαγής των κατά μήκος κλίσεων των οδών (ράχεων) και σε στροφές ανεπαρκούς ορατότητας για προσπέρασμα,

η) σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αν το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα,

θ) σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση, στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών,

ι) σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή ρυμοτομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών,

ια) πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες,

ιβ) στους αυτοκινητοδρόμους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης, που καθορίζονται με σήμανση,

ιγ) σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης,

ιδ) σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά για αυτόν τον σκοπό,

ιε) επί σημασμένης βοηθητικής οδού, η οποία προορίζεται για οχήματα που μετακινούνται βραδέως,

ιστ) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία ή/και οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50 μ. εκατέρωθεν αυτών,

ιζ) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία,

ιη) σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με αναπηρία.

3. Η στάθμευση οχήματος στο οδόστρωμα απαγορεύεται και:

α) σε απόσταση μικρότερη από δεκαπέντε (15) μέτρα προ και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις,

β) μπροστά από την είσοδο και έξοδο οχημάτων παροδίου ιδιοκτησίας ως και απέναντι από αυτήν, όταν η οδός είναι στενή και παρεμποδίζεται η είσοδος έξοδος οχημάτων εξ αυτής,

γ) σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από τον χώρο που έχει σταθμεύσει,

δ) αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων,

ε) παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση,

εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίτροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες χωρίς καλάθι, καθώς και τα Ε.Π.Η.Ο., μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρα με το άλλο σε διπλή σειρά,

ζ) σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα προ και μετά από πυροσβεστικά σημεία,

η) προ της εισόδου και εξόδου της προοριζόμενης για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά,

θ) αν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνεται κατάλληλα,

ι) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΧΙ),

ια) στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων ως και πάνω σε αυτούς,

ιβ) επί του κεντρικού οδοστρώματος οδών τριών οδοστρωμάτων, καθώς και εκτός κατοικημένων περιοχών, επί των οδοστρωμάτων οδών σημασμένων ως οδών προτεραιότητας με κατάλληλες πινακίδες.

3Α. Ειδικά η στάση και η στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. που κινούνται εντός κατοικημένων περιοχών, λιμένων και χερσαίων ζωνών λιμένων απαγορεύονται:

α) επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές,

β) σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων,

γ) σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος,

δ) σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων,

ε) πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι,

στ) πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες,

ζ) στους αυτοκινητοδρόμους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης που καθορίζονται με σήμανση,

η) σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης,

θ) σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά για αυτόν τον σκοπό,

ι) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία ή οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50μ. εκατέρωθεν αυτών,

ια) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία,

ιβ) σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με αναπηρία,

ιγ) σε απόσταση μικρότερη από επτά (7) μέτρα πριν και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις,

ιδ) σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από τον χώρο όπου έχει σταθμεύσει,

ιε) αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων,

ιστ) προ της εισόδου και εξόδου που προορίζεται για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά,

ιζ) αν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνονται κατάλληλα,

ιη) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΧΙ),

ιθ) στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων,

κ) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης και αφετηρίες υπεραστικών λεωφορείων, τουριστικών λεωφορείων και τουριστικών λεωφορείων ανοιχτού τύπου,

κα) σε χώρους λιμένων και χερσαίας ζώνης λιμένων που χρησιμοποιούνται για την επιβίβαση/αποβίβαση ατόμων και τη φορτοεκφόρτωση σε πλοία και σκάφη.

4. Εκτός κατοικημένων περιοχών, επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση μόνο στους χώρους που έχουν διατεθεί για τον σκοπό αυτόν ή στα ερείσματα των οδών, αν δεν υπάρχουν τέτοια, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος και παράλληλα προς τον άξονά του, εκτός αν απαγορεύεται αυτό.

5. Μέσα στις κατοικημένες περιοχές, σε θέσεις όπου επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση, οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων υποχρεούνται να θέτουν αυτά όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος.

Στους μονόδρομους επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση και στην αριστερή πλευρά. Αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, οι οδηγοί υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερο χώρο πλάτους ενός (1) μέτρου, τουλάχιστον, για τη διέλευση των πεζών.

Στις κατοικημένες περιοχές απαγορεύεται η στάθμευση φορτηγών αυτοκινήτων μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους πάνω από 3,5 τόνους, λεωφορείων, μηχανημάτων έργων, αγροτικών μηχανημάτων, ρυμουλκούμενων, τροχόσπιτων και σκαφών, πέρα από είκοσι τέσσερις (24) συνεχείς ώρες.

Η στάθμευση αυτών μπορεί να πραγματοποιείται σε κατάλληλους περιφραγμένους χώρους που ορίζονται από τους οικείους δήμους ή κοινότητες ή από τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τους λιμένες με φορέα διαχείρισης νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, ή από τον Γενικό Γραμματέα Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Τουρισμού για τους τουριστικούς λιμένες ή τον αρμόδιο φορέα διαχείρισης λιμένα, σύμφωνα με το άρθρο 52Α του παρόντος ή το άρθρο 44 του ν. 4150/2013 (Α' 102), οι οποίοι μεριμνούν και για τη φύλαξή τους, ενώ με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Προστασίας του Πολίτη, Υποδομών και Μεταφορών, και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής και ζητήματα, όπως οι δαπάνες φύλαξης και συντήρησης.

6. Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση, επιβάλλεται να τοποθετούνται παράλληλα με την οριογραμμή του οδοστρώματος και επί της αντιστοιχούσας για αυτούς προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς, εκτός αν ορίζεται με σήμανση διαφορετικά. Εντούτοις, η επί της άλλης πλευράς στάση ή στάθμευση επιτρέπεται, όταν η στάση ή η στάθμευση επί της αντιστοιχούσας προς κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς εμποδίζεται λόγω παρουσίας σιδηροτροχιών. Δύναται να επιτρέπεται η στάση και η στάθμευση στο μέσον του οδοστρώματος, σε ειδικά σημειούμενες θέσεις.

7. Οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων που σταθμεύουν δεν επιτρέπεται να απομακρύνονται από αυτά, εάν δεν λάβουν προηγουμένως τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή δυστυχήματος και, προκειμένου για μηχανοκίνητα οχήματα, για να εμποδιστεί η χρησιμοποίηση αυτών χωρίς την άδεια των οδηγών τους.

8. Τα αρμόδια αστυνομικά όργανα μπορούν να ακινητοποιούν τα οχήματα με ειδικούς μηχανισμούς (τροχοσφιγκτήρες, κ.λπ.), να ενεργούν τη μεταφορά οχήματος το οποίο σταθμεύει σε απαγορευμένη θέση ή την απομάκρυνση τροχόσπιτων, σκαφών ή άλλων ογκωδών αντικειμένων, αν εξαιτίας της στάθμευσης των οχημάτων ή της εγκατάλειψης των τροχόσπιτων και σκαφών ως και των αντικειμένων αυτών παρεμποδίζεται η κυκλοφορία. Η μεταφορά των οχημάτων γίνεται με κατάλληλα τεχνικά μέσα αποκλειομένης της παραβίασης των θυρών του οχήματος σε σταθμό αυτοκινήτων ή άλλον κατάλληλο χώρο, αφού ληφθούν μέτρα για την αποτροπή υλικών ζημιών.

Για τη μεταφορά ειδοποιείται ο ιδιοκτήτης ή κάτοχος του οχήματος μέσα σε εύλογη προθεσμία. Τα έξοδα μεταφοράς, τα οποία καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, ως και τα φύλακτρα του οχήματος, βαρύνουν τον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού ή του σκάφους ή των άλλων αντικειμένων, ο οποίος μπορεί να τα παραλάβει αμέσως μετά την καταβολή των εξόδων αυτών.

Μεταφορά οχήματος, έστω και αν τούτο σταθμεύει νόμιμα, μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τα παραπάνω, χωρίς επιβολή διοικητικών ποινών ή άλλων επιβαρύνσεων, όταν υφίσταται κατάσταση ανάγκης ή για λόγους ασφαλείας, ειδοποιημένου όμως προς τούτο, με κάθε πρόσφορο μέσο, του ιδιοκτήτη ή κα-

τόχου, μέσα σε εύλογη προθεσμία.

9. Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίτροχων μοτοποδηλάτων και δίτροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι και των Ε.Π.Η.Ο., αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση, είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν. Η πινακίδα τοποθετείται στο οδόστρωμα και σε απόσταση μεγαλύτερη από είκοσι (20) μέτρα στις κατοικημένες περιοχές, πενήντα (50) δε μέτρα εκτός κατοικημένων περιοχών, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 29 του παρόντος. Η αυτή υποχρέωση υφίσταται και για τα ρυμουλκούμενα στην ως άνω περίπτωση.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ, πλην των περ. ιστ' έως και ιη' για την παράβαση των οποίων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150) ευρώ και αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ. Τα παραπάνω διοικητικά πρόστιμα ορίζονται στο ήμισυ, όταν οι παραβάσεις αφορούν σε μοτοποδήλατα ή μοτοσικλέτες. Αν η παράνομη στάθμευση συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου τρίωρου γίνεται μεταφορά του οχήματος, τροχόσπιτου, σκάφους ή των άλλων ογκωδών αντικειμένων, κατά τα οριζόμενα στην πα. 8 του άρθρου αυτού, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, οπότε η μεταφορά γίνεται αμέσως. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, Προστασίας του Πολίτη ορίζονται τα ειδικότερα θέματα και οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

10Α. Όποιος παραβαίνει τις απαγορεύσεις της παρ. 3Α, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ, πλην των περ. ι' έως και ιβ' για την παράβαση των οποίων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εβδομήντα πέντε (75) ευρώ. Όποιος οδηγός Ε.Π.Η.Ο. παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του παρόντος τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20) ευρώ.

11. Ως παραβάτης των διατάξεων που ρυθμίζουν τη στάθμευση θεωρείται ο οδηγός του οχήματος που καταλαμβάνεται επ' αυτοφώρω και, σε περίπτωση απουσίας του οδηγού, ο κάτοχος αυτού. Εάν το όχημα ανήκει σε επιχείρηση ενοικιάσεως και είναι μισθωμένο, ως παραβάτης λογίζεται ο μισθωτής που προκύπτει από το μισθωτήριο συμβόλαιο.

11Α. Για τα Ε.Π.Η.Ο.:

α) ως παραβάτης των διατάξεων που ρυθμίζουν τη στάθμευση θεωρείται μόνο ο οδηγός του οχήματος που καταλαμβάνεται επ' αυτοφώρω,

β) σε χώρους μαζικής απόθεσης Ε.Π.Η.Ο. που παραχωρούνται προς χρήση ή ενοικίαση από εταιρείες ενοικίασης ή παραχώρησης προς χρήση, αυτοί καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 34 και στις εταιρείες - παραβάτες επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων (300) ευρώ. Αν η χρήση του χώρου συνεχίζεται και πέραν των πέντε (5) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση τριακοσίων (300) ευρώ από το ίδιο ή άλλο όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου πενταώρου γίνεται μεταφορά των οχημάτων κατά τα οριζόμενα στην παρ. 8, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, οπότε η μεταφορά γίνεται αμέσως.

12. Απαγορεύεται η κατάληψη με οποιοδήποτε μέσο και για οποιονδήποτε λόγο μέρους ή ολοκλήρου του οδοστρώματος των εθνικών, επαρχιακών, και δημοτικών ή κοινοτικών οδών δια των οποίων διεξάγεται η κυκλοφορία μηχανοκίνητων και μη οχημάτων. Αυτοί που παραβαίνουν με πρόθεση τη διάταξη του προηγουμένου εδαφίου τιμωρούνται με τις ποινές της παρ. 1 του άρθρου 292 του Ποινικού Κώδικα όπως ισχύει. Παράλληλα, και ανεξάρτητα της κατά το προηγούμενο εδάφιο ποινής, με πράξη του οικείου Περιφερειάρχη, μετά προηγούμενη ακρόαση αυτού σε βάρος του οποίου λαμβάνεται το μέτρο, ανακαλείται για ένα (1) έτος και σε περίπτωση υποτροπής, οριστικά, αν πρόκειται για όχημα δημόσιας χρήσης, το δικαίωμα κυκλοφορίας αυτού ως δημόσιας χρήσης, διατασσόμενης συγχρόνως της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.

12.Α. Απαγορεύεται η κατάληψη μέρους ή ολόκληρου του οδοστρώματος και των εγκατεστημένων σε αυτό σταθμών διοδίων των αυτοκινητοδρόμων, καθώς και η παρεμπόδιση ή διακοπή (μερική ή ολική) της λειτουργίας των σταθμών διοδίων με οποιονδήποτε τρόπο. Όποιος παραβαίνει με πρόθεση την απαγόρευση του πρώτου εδαφίου τιμωρείται με τις ποινές της παρ. 1 του άρθρου 292 του Ποινικού Κώδικα.

13. Επιτρέπεται παρέκκλιση από τις διατάξεις των παρ. 2 και 3 του άρθρου αυτού:

α) Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων στάσης, αφετηρίας ή στάθμευσης αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων ως και τροχιοδρομικών οχημάτων.

Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των θέσεων στάσης, αφετηρίας και στάθμευσης γίνεται, προκειμένου μεν για τις περιοχές αρμοδιότητας των ΟΑΣΑ και ΟΣΕΘ από αυτούς, ύστερα από ειδική μελέτη αυτών, προκειμένου δε για τις λοιπές περιοχές της Χώρας με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών των ΟΤΑ (α' και β' βαθμού) για τον καθορισμό τέτοιων θέσεων και με τις οποίες πρέπει να εξασφαλίζεται η ομαλή, ασφαλής και απρόσκοπτη διεξαγωγή της κυκλοφορίας στις θέσεις αυτές.

Στις στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς είναι δυνατή η τοποθέτηση επί του οδοστρώματος ειδικών προεξοχών για την επιβίβαση και την αποβίβαση επιβατών και τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζομένων ατόμων γενικότερα. Επίσης, επιτρέπεται η τοποθέτηση κατακόρυφων ελαστικών εύκαμπτων επαναφερόμενων κυλίνδρων (οριοδεικτών) στις διασταυρώσεις. Οι προδιαγραφές των προεξοχών, καθώς και των οριοδεικτών και η διαδικασία της τοποθέτησης καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

β) Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων αφετηρίας, στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΞΙ). Στις περιπτώσεις αυτές:

αα) για τις περιοχές αρμοδιότητας των ΟΑΣΑ και ΟΣΕΘ, οι τελευταίοι εκπονούν ειδική μελέτη, βάσει της οποίας γίνεται από αυτούς τους φορείς ο καθορισμός των θέσεων αφετηρίας, στάσης/στάθμευσης (πιάτσες), έπειτα και από πρόταση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους,

ββ) για τις λοιπές περιοχές της Χώρας οι θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) καθορίζονται με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών των ΟΤΑ (α' και β' βαθμού) με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους.

Οι θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) χωροθετούνται πλησίον κεντρικών σημείων σημαντικής προσέλκυσης μετακινήσεων, σε θέσεις όπου εξασφαλίζεται η ασφαλής κυκλοφοριακή ροή και τα επίπεδα κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης για όλους τους χρήστες της οδού, σε σημεία του οδικού δικτύου, όπου επιτρέπεται η στάση και στάθμευση.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα κριτήρια χωροθέτησης των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΞΙ), καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης της περ. β'.

13Α. Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές ειδικών χώρων στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο., επιτρέπεται παρέκκλιση από τις παρ. 2, 3 και 3Α. Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των ειδικών χώρων στάθμευσης γίνεται με απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους.

14. Η στάθμευση οχημάτων σε χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης επιτρέπεται για το χρονικό διάστημα για το οποίο έχει καταβληθεί αποδεδειγμένα το τέλος στάθμευσης που καθορίζεται

κάθε φορά από την αρμόδια αρχή.

Αν η στάθμευση, χωρίς την καταβολή του καθορισμένου τέλους στάθμευσης, συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο.

15. Οι διατάξεις της παρ. 13 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, στις περιοχές της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης.»

Άρθρο 18
Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 40 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 40 του ν. 2696/1999 (Α' 57): α) στον τίτλο του άρθρου, διαγράφεται η λέξη «και» πριν τις λέξεις «τρίτροχων οχημάτων» και μετά από αυτές, προστίθενται οι λέξεις «και Ε.Π.Η.Ο.» , β) η παρ. 6 αναριθμείται σε 12, γ) οι παρ. 1 έως 5 τροποποιούνται, δ) προστίθενται παρ. 6 έως 11 και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 40
Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο.

1. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται να:

α) ρυμουλκούνται από άλλο όχημα,

β) ρυμουλκούν ή ωθούν διάφορα αντικείμενα. Εξαιρούνται της απαγόρευσης οι οδηγοί ποδηλάτων,

γ) μεταφέρουν αντικείμενα, τα οποία εμποδίζουν την οδήγηση του οχήματός τους ή εκθέτουν σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες της οδού,

δ) κινούνται ανά δύο ή και πλείονες παράλληλα,

ε) σύρουν μαζί τους ζώα δεμένα με λουρί,

στ) χρησιμοποιούν εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές. Από τη διάταξη αυτή εξαιρούνται ακουστικά και κεφαλόφωνα ανοικτής ακρόασης φορητών συσκευών ραδιοεπικοινωνίας, που χρησιμοποιούνται για την επικοινωνία σε μικρή απόσταση μεταξύ των οδηγών ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και Ε.Π.Η.Ο. ή μεταξύ των οδηγών των οχημάτων αυτών και σταθμών βάσης ή άλλων κινητών σταθμών ραδιοδικτύων, καθώς επίσης και μεταξύ των οδηγών εκπαιδευτικών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών και των εκπαιδευτικών αυτοκινήτων κατά τις φάσεις της εκπαίδευσης ή της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών,

ζ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει κινητό τηλέφωνο, το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση.

2. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο. υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να κρατούν το τιμόνι (εφόσον υπάρχει) και με τα δύο τους χέρια, εκτός αν δίνουν σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα.

3. Οι οδηγοί ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. υποχρεούνται να κατεβαίνουν από αυτά και να τα οδηγούν βαδίζοντας, όταν δημιουργείται εμπόδιο ή κίνδυνος για την κυκλοφορία των πεζών.

4. Οι οδηγοί ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται να μεταφέρουν επιβάτες στα οχήματά τους. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται στους οδηγούς ποδηλάτων η μεταφορά ενός μόνο επιβάτη σε ποδήλατο που έχει δύο ζεύγη ποδοστροφάλων και διαθέτει, από κατασκευή, μόνιμο πρόσθετο κάθισμα, καθώς και η μεταφορά παιδιού η βρέφους με μη μόνιμο κάθισμα ειδικής προδιαγραφής. Οι οδηγοί μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών και τρίτροχων οχημάτων επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη σε πρόσθετο κάθισμα το οποίο είναι σταθερά προσαρμοσμένο, από κατασκευή, πίσω ή δίπλα από τη θέση του οδηγού. Ειδικότερα οι οδηγοί μοτοσυκλετών επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη και μέσα στο ειδικό καλάθι, αν υπάρχει για τον σκοπό αυτόν.

5. Σε οδούς, οι οποίες έχουν λωρίδα κυκλοφορίας για την κίνηση ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων, απαγορεύεται στους οδηγούς αυτών και των Ε.Π.Η.Ο. της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 2, να χρησιμοποιούν το υπόλοιπο του οδοστρώματος.

6. Οι οδηγοί που για την εκτέλεση της εργασίας τους οδηγούν ποδήλατο, μοτοποδήλατο, μοτοσικλέτα, τρίτροχο όχημα ή Ε.Π.Η.Ο. για τη μεταφορά ή διανομή προϊόντων και αντικειμένων, υποχρεούνται κατά την εκτέλεση της εργασίας τους κατά τη νύκτα να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό, όπως γιλέκο ή πανωφόρι, που τους καθιστά ορατούς από όλες τις κατευθύνσεις. Επίσης, οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. κατά τη νύκτα υποχρεούνται να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό ή άλλο ανακλαστικό εξοπλισμό που τους καθιστά ορατούς από όλες τις κατευθύνσεις.

7. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. για τα οχήματα της περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 2, πρέπει να έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δώδεκα (12) ετών και για τα οχήματα της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 2, την ηλικία των δεκαπέντε (15) ετών.

8. Οι οδηγοί των ποδηλάτων που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δώδεκα (12) ετών και κινούνται σε οδικό δίκτυο που προορίζεται για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, πρέπει να συνοδεύονται από άτομα που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαέξι (16) ετών.

9. Οι οδηγοί των ποδηλάτων συστήνεται να φορούν εγκεκριμένου τύπου προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. των περ. α' έως δ' της παρ. 2 του άρθρου 2, υποχρεούνται να φορούν εγκεκριμένου τύπου προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο, εξαιρουμένων των οδηγών ηλεκτροκίνητων αμαξιδίων ατόμων με αναπηρία, ενισχυμένων και απλών, scooters και handbikes ατόμων με αναπηρία.

10. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. και των ποδηλάτων, εφόσον το όχημά τους δεν διαθέτει δείκτες κατεύθυνσης, πριν την αλλαγή κατεύθυνσης, δίνουν με το χέρι τους την κατάλληλη προειδοποίηση σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 21.

11. Σε όσες περιπτώσεις σύμφωνα με το παρόν επιτρέπεται η κυκλοφορία σε χώρους που κυκλοφορούν πεζοί, οι οδηγοί Ε.Π.Η.Ο. κινούνται με ταχύτητα ανάλογη με τους πεζούς, χωρίς να τους παρενοχλούν και τους παραχωρούν προτεραιότητα.

12. Όποιος παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ, πλην των περ. στ' και ζ' της παρ. 1, στις οποίες ο παραβάτης τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150) ευρώ και αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103.»

Άρθρο 19
Τροχοπέδηση Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 59 του Κ.Ο.Κ.

Το άρθρο 59 του ν. 2696/1999 (Α' 57) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 59
Τροχοπέδηση ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.

1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα τροχοπέδησης, ανεξάρτητα μεταξύ τους, άμεσης και αποτελεσματικής επενέργειας, εκ των οποίων το ένα επενεργεί στον μπροστινό και το άλλο στον πίσω τροχό.

2. Τα οχήματα Ε.Π.Η.Ο. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με σύστημα τροχοπέδησης, εύχρηστο, άμεσης και αποτελεσματικής επενέργειας.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο ή Ε.Π.Η.Ο., που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ.»

Άρθρο 20
Φώτα Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 76 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 76 του ν. 2696/1999 (Α' 57): α) ο τίτλος τροποποιείται με την προσθήκη των λέξεων «και Ε.Π.Η.Ο.», β) η παρ. 2 τροποποιείται με την προσθήκη των λέξεων «ή Ε.Π.Η.Ο.» και ανα-

ριθμείται σε παρ. 3, γ) προστίθεται νέα παρ. 2 και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 76
Φώτα ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.

1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα (1) λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα (1) ερυθρό φως αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν (1) τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά. Ομοίως αντανακλαστικό στοιχείο κίτρινου χρώματος επιβάλλεται να τοποθετείται σε κάθε ποδομοχλό.

Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα ως άνω φώτα, εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύκτα, τα ποδήλατα των οποίων η διάμετρος τροχού δεν υπερβαίνει τα 500 χιλιοστά, τα αγωνιστικά και τα ορειβατικά ποδήλατα.

2.Τα Ε.Π.Η.Ο. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα (1) λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα (1) ερυθρό φως και αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν (1) τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά. Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα ως άνω φώτα, εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύκτα, ηλεκτροκίνητα αμαξίδια, scooters και handbikes ατόμων με αναπηρία.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο ή Ε.Π.Η.Ο., το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία, που λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ.»

Άρθρο 21
Μηχανισμοί, εξαρτήματα και συσκευές Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 81 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 81 του ν. 2696/1999 (Α' 57) μετά την παρ. 6 προστίθεται παρ. 6Α, ως εξής:

«6.Α. Τα Ε.Π.Η.Ο. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με:

α) συσκευή ηχητικής προειδοποίησης,

β) σύστημα πρόωσης που εφαρμόζεται στον εμπρόσθιο ή στους εμπρόσθιους και στον οπίσθιο ή στους οπίσθιους τροχούς, εφόσον υφίστανται.

Σε περίπτωση οποιασδήποτε ηλεκτρικής βλάβης ή βλάβης του συστήματος πρόωσης, το Ε.Π.Η.Ο. δεν επιταχύνει ή επιβραδύνει απότομα.»

Άρθρο 22
Ειδικές διατάξεις για τα Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 82 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 82 του ν. 2696/1999 (Α' 57) η παρ. 1 τροποποιείται με την προσθήκη των λέξεων «ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.» και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 82
Ειδικές διατάξεις

1. Η κατασκευή των μηχανοκίνητων οχημάτων, μοτοποδηλάτων, ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. είναι τέτοια, ώστε να αποφεύγεται η πρόκληση οποιουδήποτε κινδύνου, εκπομπής υπερβολικών ρύπων, οσμών, θορύβων, πυρκαγιάς ή έκρηξης.

2. Η λειτουργία των κυκλωμάτων υψηλής τάσης των οδικών οχημάτων πρέπει να μην προκαλεί, από την υπερβολική εκπομπή ραδιοπαρασίτων, αισθητή παρενόχληση.

Τα όρια και μέθοδοι μέτρησης των χαρακτηριστικών ηλεκτρομαγνητικών διαταραχών οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσεως, ως και η διαδικασία ελέγχου καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

3. Το μηχανοκίνητο όχημα πρέπει να είναι κατασκευασμένο κατά τρόπον ώστε το πεδίο ορατότητας του οδηγού, μπροστά, δεξιά, και αριστερά αυτού, να είναι αρκετό για να είναι δυνατή η ασφαλής οδήγηση.

4. Τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα μοτοποδήλατα και τα ρυμουλκούμενα πρέπει να είναι κατασκευασμένα και εξοπλισμένα κατά τρόπον ώστε να περιορίζεται κατά το δυνατόν, σε περίπτωση ατυχήματος, ο κίνδυνος, τόσο για τους επιβαίνοντες αυτών όσο και για τους λοιπούς που χρησιμοποιούν τις οδούς. Ιδιαιτέρως τα οχήματα αυτά πρέπει να μην φέρουν στο εσωτερικό και εξωτερικό τους μέρος διακοσμητικά ή άλλα αντικείμενα που προεξέχουν και τα οποία είναι δυνατόν να καταστούν επικίνδυνα για τους επιβάτες ή τους λοιπούς χρηστές της οδού.

5. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα, το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ.»

Άρθρο 23
Άδειες οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών - Τροποποίηση του άρθρου 94 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 94 του ν. 2696/1999 (Α' 57): α) στην παρ. 2 προστίθεται περ. γ', β) τροποποιείται η παρ. 8, γ) προστίθεται νέα παρ. 9 και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 94
Άδειες Οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών

1. Για την οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας άδειας οδήγησης. Οι κατηγορίες των αδειών οδήγησης, η κλιμάκωση και η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών, καθώς και η χορήγηση, ανανέωση και η αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή αυτών ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α' 101).

2. Απαγορεύεται η οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων:

α) Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας. Η απαγόρευση αυτή δεν ισχύει για τα πρόσωπα, τα οποία εκπαιδεύονται ή εξετάζονται προκειμένου να αποκτήσουν ή ανανεώσουν συγκεκριμένης κατηγορίας άδεια οδήγησης, εφόσον είναι εφοδιασμένα με τα κατά νόμο προβλεπόμενα έγγραφα για τον σκοπό αυτόν.

β) Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική ειδική άδεια ή ισχύον ελληνικό πιστοποιητικό, τα οποία απαιτούνται για την οδήγηση ειδικών κατηγοριών οδικών οχημάτων, ακόμα και εάν κατέχουν την προβλεπόμενη στην προηγούμενη περ. α' της παρούσας παραγράφου άδεια οδήγησης.

γ) Ειδικά για τα μοτοποδήλατα με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 χλμ./ώρα, από πρόσωπα που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαπέντε (15) ετών.

3. Δεν υπάγονται στις απαγορεύσεις της περ. α' της παρ. 2 του παρόντος και εφόσον έχουν συμπληρώσει την ελάχιστη απαιτούμενη ηλικία που προβλέπεται για τη χορήγηση ελληνικής άδειας οδήγησης:

α. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, αντίστοιχης κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από τα κράτη Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν.

β. Οι κάτοχοι ισχύουσας διεθνούς άδειας οδήγησης η οποία έχει εκδοθεί από οποιοδήποτε κράτος, εκτός της Ελλάδος, και δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.

γ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, η οποία έχει εκδοθεί από κράτη εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τα οποία η Ελλάδα έχει συνάψει ειδική συμφωνία, η οποία έχει κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.

δ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης κατά τα οριζόμενα σε διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.

ε. Οι οδηγοί μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων, τα οποία ανήκουν στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις ή στα σώματα ασφαλείας, εφόσον είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες τους.

στ. Τα μέλη διπλωματικών αποστολών και προξενικών αρχών, καθώς και τα μέλη Διεθνών Οργανισμών και Γραφείων Διεθνών Οργανισμών στην Ελλάδα ως και τα μέλη των οικογενειών τους, υπήκοοι τρίτων χωρών, πλην των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν, και κάτοχοι Δελτίου Ταυτότητας εκδοθέντος από τη Διεύθυνση Εθιμοτυπίας του Υπουργείου Εξωτερικών, εφόσον κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της χώρας τους, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή συνοδεύεται από βεβαίωση της εκδούσας αρχής, για το δικαίωμα οδήγησης οχήματος βάσει των κατηγοριών που κατέχουν, επίσημα μεταφρασμένης.

ζ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και επιβατικών αυτοκινήτων που δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα και η οποία άδεια έχει εκδοθεί από κράτος στο οποίο δεν εκδίδεται διεθνής άδεια οδήγησης.

Για την οδήγηση των υπόψη οχημάτων από τους ανωτέρω απαιτείται η κατοχή ισχύουσας εθνικής άδειας των αντίστοιχων κατηγοριών υπό την προϋπόθεση ότι συνοδεύεται από επίσημη μετάφρασή της στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα.

4. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί μοτοποδήλατο, μοτοσικλέτα, μηχανοκίνητο τρίκυκλο, ελαφρύ τετράκυκλο, τετράκυκλο και αυτοκίνητο και στερείται ή δεν κατέχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του προεδρικού διατάγματος της παρ. 1 του παρόντος ή η άδεια οδήγησής του έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί για οποιονδήποτε λόγο, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης από έναν (1) έως δώδεκα (12) μήνες, με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ, καθώς και με επιτόπου αφαίρεση του εντύπου της άδειας οδήγησής του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες.

Για τη σχετική παράβαση που αφορά φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 (Α' 49).

Για τη σχετική παράβαση που αφορά στην ειδική άδεια οδήγησης οδηγού επιβατικού δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτου έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 4070/2012 (Α' 82).

5. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί αυτοκίνητο φορτηγό ή λεωφορείο χωρίς να κατέχει το κατάλληλο Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 74/2008 (Α' 112), τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400) ευρώ και με αφαίρεση του εντύπου της άδειας οδήγησής του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες.

6. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται:

α) Οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη λειτουργία Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.

β) Οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα ασυμβίβαστα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων και της λειτουργίας Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.

γ) Οι διοικητικές και ποινικές κυρώσεις για τους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού, καθώς και η διαδικασία επιβολής τους.

7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ορίζονται:

α. Η διαδικασία χορήγησης, ανανέωσης, αντικατάστασης, ανταλλαγής, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια που αφορά τις άδειες οδήγησης.

β. Οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης και επιμόρφωσης των εξεταστών υποψήφιων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων, καθώς και ο τρόπος συγκρότησης των εξεταστικών επιτροπών και οι υποχρεώσεις των εξεταστών.

γ. Οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης των υποψήφιων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων με την καθιέρωση υποχρεωτικών μαθημάτων πριν από την εξέταση.

8. Τα Παραρτήματα του π.δ. 51/2012 (Α' 101) τροποποιούνται και συμπληρώνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων , καθώς και του Υπουργού Υγείας για το Παράρτημα ΙΙΙ.

9. Για οδήγηση οχημάτων σε χώρα όπου δεν αναγνωρίζεται η ελληνική άδεια οδήγησης απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας Διεθνούς Άδειας Οδήγησης σύμφωνα με διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο. Η Διεθνής Άδεια Οδήγησης εκδίδεται στην Ελλάδα από εθνικούς εκπροσώπους διεθνών αυτοκινητιστικών ενώσεων.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται οι φορείς έκδοσης, η διαδικασία χορήγησης και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια που αφορά στην έκδοση στην Ελλάδα της Διεθνούς Άδειας Οδήγησης.»

Άρθρο 24
Έγγραφα ταυτοποίησης του οδηγού - Τροποποίηση του άρθρου 100 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 100 του ν. 2696/1999 (Α' 57) στο τέλος του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 προστίθεται δεύτερο εδάφιο και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 100
Έγγραφα τα οποία πρέπει να φέρει ο οδηγός

1. Ο οδηγός οδικού οχήματος υποχρεούται όταν οδηγεί να φέρει τη νόμιμη άδεια οδήγησης, την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, το αποδεικτικό ασφάλισης, την απόδειξη πληρωμής των τελών κυκλοφορίας και κατά περίπτωση την ειδική άδεια οδήγησης οδηγού Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.), το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγού Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR) και τα λοιπά έγγραφα που απαιτεί η Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τη Διεθνή Οδική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR) του ν. 1741/1987 (Α' 225), το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, την Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων, τη βεβαίωση καλής λειτουργίας ταχογράφου, τη βεβαίωση περιοριστή ταχύτητας και το σχετικό αυτοκόλλητο σήμα, καθώς και οποιοδήποτε άλλο έγγραφο, βεβαίωση, ή πιστοποιητικό απαιτείται ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος από τις ειδικές διατάξεις. Οι οδηγοί των ποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο. από δώδεκα (12) ετών και άνω υποχρεούνται να φέρουν, όταν οδηγούν, οποιοδήποτε νόμιμο έγγραφο ταυτοποίησης προσώπου.

2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της πιο πάνω παραγράφου τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20) ευρώ για την έλλειψη καθενός από τα παραπάνω έγγραφα.»

Άρθρο 25
Επιβολή διοικητικών μέτρων - Τροποποίηση του άρθρου 103 του Κ.Ο.Κ.

1. Στο άρθρο 103 του ν. 2696/1999 (Α' 57) μετά την παρ. 7 προστίθεται παρ. 7Α, ως εξής:

«7Α. Στους παραβάτες των οχημάτων για την κυκλοφορία των οποίων δεν απαιτούνται στοιχεία κυκλοφορίας ή άδεια οδήγησης ή και τα δύο, επιβάλλονται οι κυρώσεις μόνο κατά το σκέλος του διοικητικού προστίμου. Σε παραβάσεις για τις οποίες δεν προβλέπεται άλλη κύρωση, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ.»

2. Για τα διοικητικά πρόστιμα που αναφέρονται στο παρόν Κεφάλαιο Α' ισχύει η παρ. 5 του άρθρου 28 του ν. 4530/2018 (Α' 59).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Ε.Π.Η.Ο.)

Άρθρο 26
Προϋποθέσεις κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο.

Τα Ε.Π.Η.Ο. που διατέθηκαν στην ελληνική αγορά ή τεκμηριωμένα εισήχθησαν στη Χώρα πριν τη δημοσίευση του παρόντος, με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα άνω των 25 χλμ./ώρα, δύναται

να κυκλοφορήσουν σε δημόσιο οδικό δίκτυο υπό την προϋπόθεση ότι η μέγιστη ταχύτητα κίνησής τους περιορίζεται στα 25 χλμ./ώρα.

Άρθρο 27
Εποπτική αρχή - Οικονομικός φορέας

1. Ως αρμόδια αρχή για την εποπτεία της αγοράς των Ε.Π.Η.Ο., την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των οικονομικών φορέων και τη σήμανση CE, ορίζεται η Διεύθυνση Τεχνικής Βιομηχανικής Νομοθεσίας της Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, ως προς την Οδηγία 2006/42/ΕΚ σχετικά με τα μηχανήματα.

2. Στις περιπτώσεις εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. ως οικονομικός φορέας για τις ανάγκες του παρόντος λογίζεται ο πάροχος ή εκμισθωτής.

3. Στον οικονομικό φορέα που διαθέτει στην αγορά με οποιοδήποτε τρόπο Ε.Π.Η.Ο. κατά παράβαση του άρθρου 26, επιβάλλονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις για την παραβίαση του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2019 για την εποπτεία της αγοράς και τη συμμόρφωση των προϊόντων και για την κατάργηση της Οδηγίας 2004/42/ΕΚ και των Κανονισμών (ΕΚ) αριθμ. 765/2008 και (ΕΕ) αριθ. 305/2011 (L 169) και της Απόφασης αριθμ. 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων και για την κατάργηση της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου (L 218).

Άρθρο 28
Υποχρεώσεις παρόχων και εκμισθωτών Ε.Π.Η.Ο.

1. Οι εταιρείες εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο.:

α) παρέχουν ή εκμισθώνουν προς χρήση Ε.Π.Η.Ο. σύμφωνα με το Κεφάλαιο Β',

β) παρέχουν δεδομένα από την κίνηση των Ε.Π.Η.Ο. όταν ζητηθούν από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ή τη δημοτική αρχή όπου δραστηριοποιείται ο πάροχος ή ο εκμισθωτής,

γ) παρέχουν δεδομένα από την κίνηση των Ε.Π.Η.Ο. όταν ζητηθούν από τον ΟΑΣΑ Α.Ε. και τον ΟΣΕΘ Α.Ε. αντίστοιχα, όταν ο πάροχος ή ο εκμισθωτής δραστηριοποιείται στην περιοχή αρμοδιότητάς τους.

2. Οι εταιρείες παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. χρησιμοποιούν τα κατάλληλα τεχνολογικά μέσα για τον ασύρματο εντοπισμό της θέσης του κάθε Ε.Π.Η.Ο. που διαθέτουν, δεν επιτρέπουν την υπέρβαση της ταχύτητας των 25 χλμ./ώρα ή όποιας άλλης ταχύτητας οριστεί, καθώς και την κίνηση σε οδούς και περιοχές που θα υποδείξει, σε κάθε περίπτωση, η δημοτική αρχή σύμφωνα με το άρθρο 52 του ν. 2696/1999 (Α' 57) ή ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τους λιμένες με φορέα διαχείρισης νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, ή ο Γενικός Γραμματέας Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Τουρισμού για τους τουριστικούς λιμένες ή ο αρμόδιος φορέας διαχείρισης λιμένα, σύμφωνα με το άρθρο 52Α του παρόντος ή το άρθρο 44 του ν. 4150/2013 (Α' 102), κατόπιν γνωμοδότησης της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής.

3. Οι εταιρείες που εκμισθώνουν ή παρέχουν προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. και δεν καλύπτουν τις απαιτήσεις του παρόντος τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ. Τα διοικητικά πρόστιμα επιβάλλονται σύμφωνα με την κοινή απόφαση υπ' αριθμ. 7350/2014 (Β' 807) των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Τουρισμού από τις Περιφερειακές Υπηρεσίες Τουρισμού (ΠΥΤ) και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού. Στην περίπτωση που η παράβαση διαπιστωθεί μετά από έλεγχο των αρμόδιων για την τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας οργάνων, τα όργανα αυτά ενημερώνουν άμεσα την αρμόδια ΠΥΤ για την επιβολή των διοικητικών προστίμων.

Άρθρο 29
Κυκλοφορία ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση

1. Τα ποδήλατα τα οποία μπορούν να υποβοηθούνται με ηλεκτροκινητήρα σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57):

α) δεν επιτρέπεται να διαθέτουν εγκατεστημένο μηχανισμό ή εγκατάσταση μηχανισμού που να τα θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης, δηλαδή, χωρίς τη χρήση ποδωστήριων (πεντάλ), μέσω του ηλεκτροκινητήρα, εκτός της περίπτωσης που ο μηχανισμός απενεργοποιείται όταν η ταχύτητα του οχήματος υπερβεί τα 6 χλμ./ώρα,

β) εμπίπτουν στις εξαιρέσεις του πεδίου εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (L 60), σύμφωνα με το πέμπτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 2 αυτού,

γ) συμμορφώνονται με τον παρόντα Κώδικα ως προς τις διατάξεις για τα ποδήλατα,

δ) πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές του ευρωπαϊκού προτύπου ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ ΕΝ 15194 ή αντικατάστασής του,

ε) διαθέτουν δήλωση συμμόρφωσης (Declaration of Conformity) CE και τοποθετημένο σε εμφανή θέση, από τον κατασκευαστή τους ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο αυτού, αντίστοιχο σήμα CE σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά στην εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθμ. 339/93 του Συμβουλίου (L 218), το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο, που δηλώνει ότι το όχημα πληροί τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές ως προς την ασφάλεια και την προστασία της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος. Εναλλακτικά, κάθε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση διαθέτει πιστοποιητικό συμμόρφωσης (Certification of Conformity) ως προς το πρότυπο ασφαλείας ΕΛΟΤ ΕΝ 15194, ή αντικατάστασή του, τοποθετημένο σε εμφανή θέση, από τον κατασκευαστή του ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο αυτού και αντίστοιχο σήμα, το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο, που δηλώνει ότι το εν λόγω ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση πληροί όλες τις απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές του ανωτέρω προτύπου.

Στο Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων δημιουργείται και τηρείται βάση δεδομένων ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση των προδιαγραφών και τεχνικών απαιτήσεων, στην οποία διαθέτει πρόσβαση χρήστη η Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη. Στη βάση δεδομένων υποχρεούνται να δηλώνουν οι εισαγωγείς των εν λόγω οχημάτων στην εγχώρια αγορά εντός είκοσι (20) ημερών από τον εκτελωνισμό τους, τους μοναδικούς αριθμούς πλαισίου τους και τα συνοδευτικά αυτών πιστοποιητικά συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές ασφάλειας και προστασίας της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος, του Κανονισμού (Ε.Ε.) 765/2008 και του προτύπου ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ ΕΝ 15194, ή αντικατάστασης αυτού. Τα κατά τόπους όργανα της τροχαίας κατά τη διάρκεια τροχονομικών ελέγχων δύνανται, κατόπιν επικοινωνίας με τη Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, να επιβεβαιώσουν παραποίηση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του ελεγχόμενου οχήματος, ή επίδειξη πιστοποιητικού που δεν αντιστοιχεί σε αυτό και στην περίπτωση αυτή να επιβάλλουν τις κυρώσεις και τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται.

Η ανωτέρω υποχρέωση βαρύνει και τους διανομείς στην εγχώρια αγορά ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, σύμφωνα με τις ανωτέρω προδιαγραφές και τεχνικές απαιτήσεις, οι οποίοι υποχρεούνται να δηλώσουν, εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη λειτουργίας της ανωτέρω βάσης δεδομένων, τα προς διάθεση ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση.

2. Μέχρι τη λειτουργία της βάσης δεδομένων της παρ. 1, ο κά-

τοχος - χρήστης ενός εκ κατασκευής ποδήλατου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, ή ενός συμβατικού ποδήλατου το οποίο έχει μετατραπεί σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, με την εγκατάσταση ειδικού για τον σκοπό αυτόν ηλεκτροκινητήρα και λοιπού συνοδευτικού εξοπλισμού, προκειμένου να αποδείξει ότι το όχημα πληροί τις υποχρεώσεις και τεχνικές προδιαγραφές, φέρει υποχρεωτικά μαζί του, προκειμένου να την επιδεικνύει στα όργανα της τροχαίας κατά τη διάρκεια τροχονομικού ελέγχου, μία (1) εκ των κάτωθι αναφερομένων δήλωση συμμόρφωσης ή βεβαίωση των περ. α' και β', αντιστοίχως, του παρόντος, ή το πιστοποιητικό της περ. γ' αυτού:

α) δήλωση συμμόρφωσης (Declaration of Conformity) ως προς το πρότυπο ασφαλείας ΕΛΟΤ ΕΝ 15194 του κατασκευαστή του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), επισήμως μεταφρασμένη στην ελληνική, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ,

β) βεβαίωση του διανομέα του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ,

γ) σε αποδεδειγμένη αδυναμία του διανομέα του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), για την προσκόμιση της βεβαίωσης της περ. β' της παρ. 2, είτε λόγω συνταξιοδότησής του, είτε λόγω οριστικής ανάκλησης της άδειας λειτουργίας της επιχείρησής του, είτε λόγω αλλαγής του καταστατικού σύστασης αυτής στην περίπτωση νομικού προσώπου, προσκομίζεται εναλλακτικά πιστοποιητικό από διαπιστευμένο, από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης, φορέα, ως προς το πρότυπο ασφαλείας ΕΛΟΤ ΕΝ 15194, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ.

3. Εφόσον ο χρήστης ποδήλατου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση δεν διαθέτει τη δήλωση συμμόρφωσης της περ. α' της παρ. 2, ή τη βεβαίωση της περ. β' της παρ. 2, ή το πιστοποιητικό της περ. γ' της παρ. 2, το όχημα λογίζεται ως μοτοποδήλατο και επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται από τον ν. 2696/1999 για την κυκλοφορία του μοτοποδηλάτου και τον εξοπλισμό του αναβάτη.

4. Ο πωλητής ή ο διανομέας ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), που διαθέτει τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τις προδιαγραφές της περ. α', υποχρεούται να:

α) παρέχει στον αγοραστή αυτού είτε τη δήλωση συμμόρφωσης (Declaration of Conformity) ως προς το πρότυπο ασφαλείας ΕΛΟΤ ΕΝ 15194 του κατασκευαστή του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), της περ. α' της παρ. 2, είτε τη βεβαίωση της περ. β' της παρ. 2,

β) διατηρεί στο φυσικό αρχείο της έδρας της επιχείρησής του αντίγραφο της ανωτέρω δήλωσης συμμόρφωσης, ή βεβαίωσης, η οποία είναι υπογεγραμμένη από τον κάτοχο - αγοραστή του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), ότι έχει ενημερωθεί και την έχει λάβει.

5. Σε περίπτωση άρνησης του πωλητή ή διανομέα του ανωτέρω ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (ή του ηλεκτροκινητήρα και του λοιπού συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), να χορηγήσει στον αγοραστή αυτού είτε τη δήλωση συμμόρφωσης της περ. α' της παρ. 2, είτε τη βεβαίωση της περ. β' της παρ. 2, εφαρμόζονται συμπληρωματικά με τις κυρώσεις του άρθρου 13α του ν. 2251/1994 (Α' 191) και οι παρ. 2, 3, 4, 5 και 6 του άρθρου 9θ του ιδίου νόμου.

6. Στην περίπτωση που ο πωλητής ή διανομέας ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), χορηγήσει στον αγοραστή αυτού, είτε ψευδή δήλωση συμμόρφωσης της περ. α' της παρ. 2 του παρόντος, είτε ψευδή βεβαίωση της περ. β' της παρ. 2 αυτού, πλέον των προβλεπόμενων κυρώσεων του ν. 4619/2019 (Α' 95), επιβάλλεται σε αυτόν, από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, πρόστιμο ποσού πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ. Για τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με την παρούσα, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων αποστέλλει στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. τα απαραίτητα στοιχεία, προκειμένου η τελευταία να εκδώσει σχετική πράξη βεβαίωσης και να εισπράξει το οφειλόμενο ποσό σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.). Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης εντός τριών (3) ετών από την έκδοση της απόφασης επιβολής του προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται και επιβάλλεται και οριστική ανάκληση της λειτουργίας της επιχείρησης του διανομέα ή πωλητή.

7. Αν υποβληθεί κατά τη διάρκεια τροχονομικού ελέγχου από τον κάτοχο του οχήματος της περ. α', ψευδές πιστοποιητικό της περ. γ' της παρ. 2, πλέον των προβλεπόμενων κυρώσεων του ν. 4619/2019, επιβάλλεται στον φορέα της περ. γ', από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, πρόστιμο ποσού πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ. Για τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με την παρούσα, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων αποστέλλει στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. τα απαραίτητα στοιχεία, προκειμένου η τελευταία να εκδώσει σχετική πράξη βεβαίωσης και να εισπράξει το οφειλόμενο ποσό σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.). Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης εντός τριών (3) ετών από την έκδοση της απόφασης επιβολής του προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται και σε κάθε επόμενη υποτροπή εντός τριών (3) ετών από την έκδοση κάθε προηγούμενης απόφασης επιβολής προστίμου, το ποσό τριπλασιάζεται.

8. Στην περίπτωση που ο κάτοχος ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση επιδείξει, κατά τη διάρκεια τροχονομικού ελέγχου, πλαστή δήλωση συμμόρφωσης, ή βεβαίωση, ή πιστοποιητικό των περ. α' έως γ' της παρ. 2, αντιστοίχως, πλέον των προβλεπόμενων κυρώσεων του ν. 4619/2019, επιβάλλεται από το αρμόδιο όργανο της τροχαίας σε αυτόν πρόστιμο ποσού πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ. Για τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με την παρούσα, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων αποστέλλει στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. τα απαραίτητα στοιχεία, προκειμένου η τελευταία να εκδώσει σχετική πράξη βεβαίωσης και να εισπράξει το οφειλόμενο ποσό σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.). Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης εντός ενός (1) έτους από την έκδοση της απόφασης επιβολής του ανωτέρω προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται και σε κάθε επόμενη υποτροπή εντός ενός (1) έτους από την έκδοση κάθε προηγούμενης απόφασης επιβολής προστίμου, το ποσό τριπλασιάζεται.

9. Στην περίπτωση που διαπιστωθεί ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης που δηλώνει ότι το όχημα πληροί τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές ως προς την ασφάλεια και την προστασία της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος, του Κανονισμού (Ε.Ε.) 765/2008 και του προτύπου ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ ΕΝ 15194, ή αντικατάστασης αυτού, να έχει υποστεί μετατροπή με κινητήρα που δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις της περ. δ' της παρ. 1, ή να έχει εγκατασταθεί σε αυτό μηχανισμός απελευθέρωσης της τελικής του ταχύτητάς (e-bike dongles) έως και 50 χλμ/ώρα, επιβάλλεται στον υπαίτιο αυτού πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και ένα (1) έτος φυλάκισης.

10. Στην περίπτωση που διαπιστωθεί η εγκατάσταση σε συμβατικό ποδήλατο του άρθρου 2 του ν. 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α' 57), ηλεκτροκινητήρας που δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις της περ. δ' της παρ. 1, επιβάλλονται στον υπαίτιο αυτού πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και ένα (1) έτος φυλάκισης.

11. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει τρεις (3) μήνες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 30
Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Β'

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η διαδικασία ρύθμισης της μέγιστης σχεδιαστικής ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο., οι τεχνικές προδιαγραφές των ως άνω οχημάτων πέραν όσων ορίζονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και στον νόμο, οι απαιτήσεις και η διαδικασία πιστοποίησής τους, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια, αναγκαία για την εφαρμογή του άρθρου 26.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων ρυθμίζονται τα θέματα σήμανσης των Ε.Π.Η.Ο. με σήμανση CE και τα ζητήματα εποπτείας της αγοράς και καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής. Μετά την έκδοση της απόφασης του πρώτου εδαφίου, ο οικονομικός φορέας κατά την έννοια του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθμ. 339/93 του Συμβουλίου (L 218), θέτει σήμανση CE στα Ε.Π.Η.Ο. που κατασκευάζει ή αντιπροσωπεύει κατά την έννοια του άρθρου 30 του Κανονισμού αυτού. Ο οικονομικός φορέας δραστηριοποιείται σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 1020/2019 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2019 για την εποπτεία της αγοράς και τη συμμόρφωση των προϊόντων και για την κατάργηση της οδηγίας 2004/42/ΕΚ και των κανονισμών (ΕΚ) αριθμ. 765/2008 και (ΕΕ) αριθμ. 305/2011 (L 169) και την Απόφαση 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων και για την κατάργηση της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου (L 218) και μεριμνά για την τήρηση και ενημέρωση του φακέλου με την απαραίτητη τεκμηρίωση που διασφαλίζει την εφαρμογή των διατάξεών τους.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας των εταιρειών εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο..

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εσωτερικών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας των εταιρειών παροχής Ε.Π.Η.Ο. προς κοινή χρήση.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Προστασίας του Πολίτη καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση της βάσης δεδομένων της περ. στ' του άρθρου 29, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 31
Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Β'

1. Η ισχύς του Κεφαλαίου Β' αρχίζει εξήντα (60) ημέρες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος.

2. Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος, δεν επιτρέπεται η διάθεση στην αγορά Ε.Π.Η.Ο. το οποίο δεν συμμορφώνεται με αυτόν.

3. Ε.Π.Η.Ο. που έχουν διατεθεί ή πωλούνται μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος και προκειμένου να επιτρέπεται η κυκλοφορία τους μετά τη θέση του σε ισχύ, προσαρμόζονται στις απαιτήσεις του νόμου με ευθύνη του κατόχου ή του οικονομικού φορέα, αντίστοιχα.

4. Στις εταιρείες εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση των Ε.Π.Η.Ο. επιτρέπεται ο περιορισμός της μέγιστης σχεδιαστικής ταχύτητας σε ταχύτητα κίνησης στα 25 χλμ./ώρα και μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος.

5. Έως την έκδοση της απόφασης της παρ. 9 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως προστίθεται με το άρθρο 23 του παρόντος, εξακολουθεί να ισχύει και να εφαρμόζεται το άρθρο 1 του ν.δ. της 4ης.11.1926 «Περί παραχωρήσεως του δικαιώματος της εκδόσεως διεθνών πιστοποιητικών πορείας εις την εν Αθήναις εδρεύουσαν Ελληνικήν Λέσχην Περιηγήσεων Αυτοκινήτου» (Α' 388). Διεθνείς Άδειες Οδήγησης οι οποίες έχουν εκδοθεί από την Ελληνική Λέσχη Περιηγήσεων Αυτοκινήτου μέχρι τη θέση σε ισχύ της ως άνω απόφασης, εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι και τη λήξη τους.

ΜΕΡΟΣ Γ'
ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2018/645 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 18ΗΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΕΔΡΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΩΝ 74/2008 ΚΑΙ 51/2012

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΟΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Π.Δ. 74/2008

Άρθρο 32
Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 74/2008

Αντικαθίσταται το άρθρο 1 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), ως ακολούθως:

«Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2004/66/ΕΚ του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 2004, 2006/103/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2006, 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013 και 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018.»

Άρθρο 33
Πεδίο εφαρμογής του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) - Τροποποίηση του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 (παρ. 1 και 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 3 του π.δ. 74/2008 (Α' 112) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 3
(άρθρα 1, 2, 4 και παρ. 2 του άρθρου 14 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ)

Πεδίο εφαρμογής του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.)

1. Από τις 10 Σεπτεμβρίου 2008 το παρόν εφαρμόζεται στη δραστηριότητα της οδήγησης από:

α) Έλληνες υπηκόους, υπηκόους κράτους μέλους ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και β) υπηκόους τρίτων χωρών, οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος, εφεξής αποκαλούμενους «οδηγούς», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ελλάδας ή της Ένωσης στο δημόσιο οδικό δίκτυο με οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες D1, D1E, D ή DE, όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α' 101) ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.

2. Από τις 10 Σεπτεμβρίου 2009 το παρόν εφαρμόζεται στη δραστηριότητα της οδήγησης από:

α) Έλληνες υπηκόους, υπηκόους κράτους μέλους ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και β) υπηκόους τρίτων χωρών, οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος, εφεξής αποκαλούμενους «οδηγούς», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ελλάδας ή της Ένωσης

στο δημόσιο οδικό δίκτυο με οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1E, C ή CE, όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012 ή άδεια οδήγησης, η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.

3. Το παρόν δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς:

α. οχημάτων, των οποίων, η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χλμ./ώρα,

β. οχημάτων, τα οποία ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα Ασφαλείας (Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα), στην Υπηρεσία Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης και στις υπηρεσίες επείγουσας διακομιδής ασθενών, καθώς και οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν στις ανωτέρω υπηρεσίες, αλλά χρησιμοποιούνται από αυτές για την κάλυψη υπηρεσιακών τους αναγκών,

γ. οχημάτων, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες της πολιτικής άμυνας της Χώρας ή της Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτων Αναγκών (Π.Σ.Ε.Α.),

δ. οχημάτων, τα οποία υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού, για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης και νέων ή μεταποιημένων ή διασκευασμένων οχημάτων, τα οποία δεν έχουν ακόμη τεθεί σε κυκλοφορία,

ε. οχημάτων για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας D ή D1 και τα οποία κινούνται χωρίς επιβάτες από προσωπικό συντήρησης προς ή από ένα κέντρο συντήρησης που βρίσκεται κοντά στην πλησιέστερη βάση συντήρησης που χρησιμοποιεί ο μεταφορέας, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού,

στ. οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης, περιλαμβανομένων οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε μη εμπορική μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας,

ζ. οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για μαθήματα και εξετάσεις οδήγησης αυτοκινήτων, με σκοπό την απόκτηση άδειας οδήγησης ή Π.Ε.Ι., με την προϋπόθεση ότι δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.

Επίσης, εξαιρούνται οι οδηγοί οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση συμπληρωματικής κατάρτισης για την απόκτηση άδειας οδήγησης ή Π.Ε.Ι., κατά τη διάρκεια μαθημάτων στον χώρο εργασίας, εφόσον ο ενδιαφερόμενος συνοδεύεται από άλλο πρόσωπο πιστοποιημένο με Π.Ε.Ι., ή εκπαιδευτή οδηγών για την κατηγορία στην οποία ανήκει το όχημα που χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτόν,

η. οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων,

θ. οχημάτων, τα οποία μεταφέρουν υλικά ή εξοπλισμό ή μηχανήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την άσκηση του επαγγέλματος του οδηγού τους, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση των οχημάτων αυτών δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.

4. Το παρόν δεν εφαρμόζεται όταν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

α) οι οδηγοί οχημάτων κινούνται σε αγροτικές περιοχές και εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση,

β) οι οδηγοί δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών και,

γ) η μεταφορά είναι περιστασιακή και δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων δύναται να εξειδικεύονται τα κριτήρια βάσει των οποίων μια μεταφορά χαρακτηρίζεται ως περιστασιακή που δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια από οδηγούς οχημάτων που κινούνται σε αγροτικές περιοχές που εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση και δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών.

5. Το παρόν δεν εφαρμόζεται σε οδηγούς οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δενδροκηπευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο επιχειρηματικής δραστηριότητας, εκτός εάν η οδήγηση αποτελεί μέρος της κύριας δραστηριότητας του οδηγού ή εάν η οδήγηση υπερβαίνει την απόσταση εκατό (100) χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης στην οποία ανήκει το όχημα ή η οποία ενοικιάζει ή μισθώνει με χρηματοδοτική μίσθωση το όχημα.

Η χιλιομετρική απόσταση του προηγούμενου εδαφίου δύναται να μεταβάλλεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

6. Οι οδηγοί που εμπίπτουν στις παραπάνω εξαιρέσεις, προκειμένου να αποκτήσουν Π.Ε.Ι., υποχρεούνται να ακολουθήσουν τη διαδικασία αρχικής επιμόρφωσης.

7. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων απαλλάσσονται της υποχρέωσης να κατέχουν Π.Ε.Ι. για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα:

α. οχημάτων των κατηγοριών D1, D1ED και DE, οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και την 9η Σεπτεμβρίου 2008.

Μετά την ημερομηνία αυτή, υποχρεούνται να κατέχουν Π.Ε.Ι. μεταφοράς επιβατών αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης,

β. οχημάτων των κατηγοριών C1, C1EC και CE, οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και την 9η Σεπτεμβρίου 2009. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και την 9η Σεπτεμβρίου 2014.

Μετά την ημερομηνία αυτή οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν και Π.Ε.Ι. μεταφοράς εμπορευμάτων, αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν.

8. Ως ημερομηνία χορήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας άδειας οδήγησης της παρ. 7, θεωρείται η ημερομηνία της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του υποψηφίου οδηγού, στη συγκεκριμένη κατηγορία. Αν πρόκειται για άδεια οδήγησης κράτους μέλους της Ε.Ε., ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ως ημερομηνία χορήγησης θεωρείται αυτή που βρίσκεται στη στήλη 10 στην πίσω όψη του εντύπου της άδειας οδήγησης και η ημερομηνία έκδοσης της άδειας.

9. Για τους σκοπούς του παρόντος οι αναφορές στις κατηγορίες αδειών οδήγησης που αναφέρονται με ελληνικούς χαρακτήρες και το σύμβολο «συν» («+») διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 14.»

Άρθρο 34
Χορήγηση Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης - τόπος περιοδικής κατάρτισης - Τροποποίηση του άρθρου 7 του π.δ. 74/2008 (παρ. 3 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Στο άρθρο 7 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), α) οι παρ. 1, 2, 3, 4 και 5 τροποποιούνται, β) οι παρ. 7, 8 και 9 τροποποιούνται και αναριθμούνται σε 9, 10 και 11 αντίστοιχα, γ) προστίθενται νέες παρ. 7 και 8, και το άρθρο διαμορφώνεται ως ακολούθως:

«Άρθρο 7
(άρθρα 7 και 8 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ)
Χορήγηση Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης - τόπος περιοδικής κατάρτισης

1. Οδηγός, κάτοχος Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης, προκειμένου να έχει το δικαίωμα να συνεχίσει να οδηγεί τα οχήματα της συγκεκριμένης ή των συγκεκριμένων κατηγοριών και μετά τη λήξη της ισχύος του Π.Ε.Ι., υποχρεούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης και να εφοδιασθεί με νέο Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης οδηγού, πενταετούς ισχύος.

Η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην επικαιροποίηση γνώσεων των κατόχων Π.Ε.Ι. στην οδική ασφάλεια, με ιδιαίτερη μνεία στα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των ευάλωτων χρηστών της οδού, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, την υγεία και την ασφάλεια κατά την εργασία και τη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από την οδήγηση. Υποχρέωση κατοχής Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης έχουν και οι οδηγοί της παρ. 7 του άρθρου 3, οι οποίοι εξαιρούνται της υποχρέωσης κατοχής Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

2. Τα προγράμματα περιοδικής κατάρτισης διενεργούνται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 3, και απο-

σκοπούν στην εμβάθυνση και την επανάληψη θεμάτων του Τμήματος 1 του Παραρτήματος Ι. Περιλαμβάνουν διάφορα θέματα και τουλάχιστον ένα θέμα που σχετίζεται με την οδική ασφάλεια. Στα θέματα της κατάρτισης λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στη νομοθεσία και τεχνολογία και οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού.

Η κατάρτιση γίνεται σε εγκεκριμένο κέντρο, σύμφωνα με το Τμήμα 4 του Παραρτήματος Ι και περιλαμβάνει διδασκαλία σε αίθουσα, πρακτική κατάρτιση, κατάρτιση με τη χρήση εργαλείων της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), ή με προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας.

Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης, για τους οδηγούς - εργαζόμενους σε συγκοινωνιακό φορέα, έχουν και οι συγκοινωνιακοί φορείς, εφόσον απασχολούν πάνω από τριακόσιους (300) οδηγούς. Στην περίπτωση που οι συγκοινωνιακοί φορείς ιδρύσουν εκπαιδευτικά κέντρα, εφοδιάζονται με την ειδική προς τούτο άδεια της παρ. 4 σύμφωνα με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις της παρ. 11.

3. Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης έχουν:

α. οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων (Σ.Ε.Κ.Α.Μ.),

β. οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε.),

γ. τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο.),

εφόσον όλα τα παραπάνω κέντρα ή σχολές διαθέτουν ισχύουσα άδεια λειτουργίας.

Ιδιαίτερα όσον αφορά στην εκπαίδευση σχετικά με τα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία οι παραπάνω σχολές και κέντρα δύνανται να συνεργάζονται με το Ινστιτούτο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΙΝ-Ε.Σ.Α.με.Α.).

4. Προκειμένου τα κέντρα ή οι σχολές της παρ. 3 να διοργανώνουν προγράμματα περιοδικής κατάρτισης, προβαίνουν στη διαδικασία απόκτησης ειδικής άδειας, η οποία χορηγείται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας, στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η έδρα τους.

Για τον σκοπό αυτόν οι σχολές υποβάλλουν αίτηση, συνοδευόμενη από πίνακα των μαθημάτων και των ωρών διδασκαλίας ανά μάθημα και τα στοιχεία των καθηγητών οι οποίοι πρόκειται να διδάσκουν το κάθε μάθημα. Δικαίωμα διδασκαλίας στις σχολές αυτές έχουν οι προβλεπόμενοι από τις διατάξεις περί Σ.Ε.Κ.Α.Μ., Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε. και Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο., καθηγητές.

5. Μετά το πέρας της περιοδικής κατάρτισης, ο διευθυντής σπουδών της σχολής ή του κέντρου Π.Ε.Ι., αρμόδιος ως προς την κατάρτιση και την υλοποίηση του προγράμματος, υπογράφει τις βεβαιώσεις επιτυχούς παρακολούθησης των ενδιαφερομένων.

Η βεβαίωση υποβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο, μαζί με αίτηση, στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας του τόπου κατοικίας του εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, η οποία του χορηγεί νέο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού πενταετούς ισχύος ή καταχωρεί στην άδεια οδήγησής του τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τη χορήγηση του νέου δελτίου επιμόρφωσης οδηγού ή την καταχώρηση του ενωσιακού κωδικού «95», ο ενδιαφερόμενος καταθέτει τα απαιτούμενα παράβολα.

6. Οδηγός κάτοχος Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης είναι υποχρεωμένος, πριν ή και μετά από τη λήξη ισχύος του, να επαναλάβει την επιμόρφωση και να εφοδιασθεί με νέο Π.Ε.Ι., πενταετούς ισχύος, προκειμένου, μετά τη λήξη ισχύος του προηγουμένου δελτίου να συνεχίσει τη δραστηριότητα του οδηγού μεταφοράς επιβατών ή μεταφοράς εμπορευμάτων.

7. Στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που ολοκληρώνουν το πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης:

α) έως έξι (6) μήνες πριν τη λήξη ισχύος του Π.Ε.Ι., χορηγείται νέο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή καταχωρείται στην άδεια οδήγησής τους ο ενωσιακός κωδικός «95», με ημερομηνία έναρξης ισχύος του νέου Π.Ε.Ι. αυτή της ημέρας λήξης του προηγούμενου Π.Ε.Ι.,

β) μετά από την ημερομηνία λήξης ισχύος του Π.Ε.Ι., χορηγείται νέο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή τους καταχωρείται στην άδεια οδήγησής τους αντίστοιχα ο ενωσιακός κωδικός «95», με ημερομηνία έναρξης ισχύος του νέου Π.Ε.Ι. την ημερομηνία έκδοσης της βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης.

8. Οδηγός κάτοχος Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης ή περιοδικής κατάρτισης υποβάλλεται οποτεδήποτε πριν από τη λήξη ισχύος του, σε νέα περιοδική κατάρτιση και εφοδιάζεται με νέο Π.Ε.Ι. πενταετούς ισχύος, προκειμένου να ταυτιστεί η ημερομηνία λήξης ισχύος του προς έκδοση Π.Ε.Ι. με την ημερομηνία λήξης ισχύος της άδειας οδήγησης για τη χρήση της οποίας απαιτείται η κατοχή Π.Ε.Ι.. Στην περίπτωση αυτή ως ημερομηνία λήξης του Π.Ε.Ι. ορίζεται η ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης κατηγορίας της άδειας οδήγησης ανεξαρτήτως της ημερομηνίας έκδοσης της βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης.

9. Κάτοχοι Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης για τη μεταφορά επιβατών, για μία από τις κατηγορίες D1, D1E, D και DE, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης αντίστοιχου Π.Ε.Ι. για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων. Κάτοχοι Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης για μεταφορά εμπορευμάτων, για μία από τις κατηγορίες C1, C1E, C και CE, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης αντίστοιχου Π.Ε.Ι. για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.

10. Οδηγός κάτοχος Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης ή περιοδικής κατάρτισης, προκειμένου, πριν ή και μετά τη λήξη ισχύος του, να αποκτήσει νέο Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης, δικαιούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης του άρθρου αυτού, σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της Ε.Ε., εφόσον:

α. έχει τη συνήθη διαμονή του στο κράτος αυτό ή

β. εργάζεται στο συγκεκριμένο κράτος ως οδηγός.

Οι οδηγοί αυτοί, εφόσον αποκτήσουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα, δικαιούνται να υποβάλουν στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας ή σε οποιαδήποτε Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας εάν προβλέπεται με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου, στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας, αίτηση με σχετική βεβαίωση παρακολούθησης του προγράμματος και να αποκτήσουν Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης.

Ειδικά οι οδηγοί, οι οποίοι έχουν συνήθη διαμονή και εργάζονται στο Λιχτενστάιν δύνανται να υπόκεινται σε περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στην Ελβετία, την Αυστρία και τη Γερμανία, στον βαθμό που η περιοδική κατάρτιση που παρέχεται στα κράτη αυτά, εναρμονίζεται πλήρως με τα οριζόμενα στο παρόν.

11. Η διαδικασία έγκρισης των σχολών ή των κέντρων, η έγκριση διενέργειας προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης, οι υποχρεώσεις και ο έλεγχος αυτών, η αναγνώριση των βεβαιώσεων παρακολούθησης του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης, το χρονοδιάγραμμα υποβολής αίτησης και δικαιολογητικών από τους οδηγούς της παρ. 7 του άρθρου 3 και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 35
Χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης - Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 74/2008 (παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 6 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 6
(παρ. 4 και 5 του άρθρου 5, άρθρα 6 και 9 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ)
Χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης

1. Ο ενδιαφερόμενος για την απόκτηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης πληροί τις εξής προϋποθέσεις:

α. έχει τη συνήθη διαμονή του, όπως αυτή ορίζεται στην περ. θ' της παρ. 2 του άρθρου 2 του π.δ. 51/2012 (Α' 101), στην Ελλάδα και την κατοικία του στην περιοχή της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας στην οποία υποβάλλεται η σχετική αίτηση με τα δικαιολογητικά, εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας,

β. έχει συμπληρώσει την κατάλληλη ηλικία, σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος,

γ. έχει επιτύχει σε θεωρητική και πρακτική εξέταση,

δ. έχει καταθέσει τα απαιτούμενα παράβολα.

2. Αρμόδια υπηρεσία για την παραλαβή της αίτησης και των δικαιολογητικών, τη διεξαγωγή της θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης και τη χορήγηση του Π.Ε.Ι. και του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού ή την καταχώρηση του ενωσιακού κωδικού αριθμού «95» πάνω στην άδεια οδήγησης είναι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η κατοικία του ενδιαφερομένου, εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας.

3. Η θεωρητική και η πρακτική εξέταση διεξάγονται σύμφωνα με το παρόν και με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1.

4. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται είτε εντός του ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών είτε μετά το πέρας του ωραρίου λειτουργίας και κατά τις ημέρες αργιών με σκοπό τη διευκόλυνση των ενδιαφερομένων.

5. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται από δύο (2) υπαλλήλους της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας, που ανήκουν τουλάχιστον στην κατηγορία ΔΕ, εφόσον έχουν απολυτήριο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή ισότιμης σχολής, εκ των οποίων ο ένας (1), τουλάχιστον, είναι τεχνικός. Τα μέλη της επιτροπής με τους αναπληρωτές τους, ορίζονται με απόφαση του Διευθυντή Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας.

6. Οι ερωτήσεις της θεωρητικής εξέτασης τίθενται από την ύλη βιβλίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 1 και Τμήμα 2, σημείο 2.1.

7. Μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση, οι ενδιαφερόμενοι υποχρεούνται σε πρακτική εξέταση σύμφωνα με το Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1. Η πρακτική εξέταση διενεργείται ενώπιον επιτροπής με τη διαδικασία που ορίζεται για την πρακτική εξέταση υποψήφιων οδηγών.

Αν ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση Π.Ε.Ι. δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας για την οποία πληρούνται οι προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης της Ομάδας 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης Π.Ε.Ι., διαπιστώνεται ότι πληροί τις προϋποθέσεις αυτές.

Στη δεύτερη περίπτωση ο υποψήφιος εφοδιάζεται με Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης υποψήφιου οδηγού και υποβάλλεται σε πρακτική εκπαίδευση και εξέταση. Κατά την πρακτική εξέταση υποχρεούται σε πορεία ενενήντα (90) λεπτών της ώρας σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1. Εφόσον ο ενδιαφερόμενος είχε επιτύχει σε θεωρητική εξέταση υποψήφιου οδηγού για τη συγκεκριμένη κατηγορία άδειας οδήγησης, μαζί με τη χορήγηση του Π.Ε.Ι. του χορηγείται και η αντίστοιχη κατηγορία άδειας οδήγησης.

8. Η πρακτική εξέταση χορήγησης Π.Ε.Ι., για τους υποψήφιους οι οποίοι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης της αντίστοιχης κατηγορίας πραγματοποιείται με εκπαιδευτικό όχημα παρουσία εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών.

Για τους υποψήφιους πρακτικής εξέτασης για χορήγηση Π.Ε.Ι., οι οποίοι κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας επιτρέπονται η εκπαίδευση και η πρακτική εξέταση και σε όχημα ιδιωτικής χρήσης, το οποίο κυκλοφορεί στο όνομα του ενδιαφερομένου ή στο όνομα της επιχείρησης, στην οποία έχει προσληφθεί ο ενδιαφερόμενος, ή σε όχημα δημόσιας χρήσης.

9. Όσοι επιτύχουν στη θεωρητική και πρακτική εξέταση δικαιούνται Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης και τους χορηγείται δελτίο επιμόρφωσης οδηγού πενταετούς ισχύος, η οποία αρχίζει από την ημέρα της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του ενδιαφερομένου ή καταχωρείται στην άδεια οδήγησης ο ενωσιακός κωδικός «95».

10. Οδηγοί, κάτοχοι Π.Ε.Ι. για μεταφορά επιβατών ή οδηγοί κάτοχοι Π.Ε.Ι. για μεταφορά εμπορευμάτων, προκειμένου να αλλάξουν ή να επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους και να εκτελούν και μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών, δεν υποχρεούνται να εξετασθούν στα κοινά τμήματα της αρχικής επιμόρφωσης.

11. Κάτοχοι Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά επιβατών για μια από τις κατηγορίες D1, D1E, D και DE απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου Π.Ε.Ι. για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.

Κάτοχοι Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά εμπορευμάτων για μία από τις κατηγορίες C1, C1E, C και CE απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου Π.Ε.Ι. για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.

12. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η διαδικασία εξέτασης και επανεξέτασης των οδηγών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.»

Άρθρο 36
Ενωσιακός κωδικός - Αντικατάσταση του άρθρου 8 του π.δ. 74/2008
(παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 8 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 8
(άρθρο 10 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ)
Ενωσιακός κωδικός

1. Βάσει του Π.Ε.Ι. το οποίο πιστοποιεί αρχική επιμόρφωση και του Π.Ε.Ι. το οποίο πιστοποιεί περιοδική κατάρτιση, οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειακών ενοτήτων, αναγράφουν τον εναρμονισμένο κωδικό της Ένωσης "95", που προβλέπεται στο Παράρτημα Ι του π.δ. 51/2012 (Α' 51) δίπλα στις αντίστοιχες κατηγορίες άδειας οδήγησης:

α) πάνω στην άδεια οδήγησης, ή

β) στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος ΙΙ.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω καθορίζεται ως ενωσιακός κωδικός αριθμός «95» με την έννοια: «95: Οδηγός κάτοχος Π.Ε.Ι. που πιστοποιεί την αρχική επιμόρφωση ή την περιοδική κατάρτιση», ο οποίος ανταποκρίνεται στην υποχρέωση επαγγελματικής ικανότητας που αναφέρεται στο άρθρο 4, μέχρι την ημερομηνία που αναγράφεται, για παράδειγμα, «95.01.01.2012».

Εάν οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειακών ενοτήτων στις οποίες αποκτήθηκε το Π.Ε.Ι. δεν μπορούν να καταγράψουν τον ενωσιακό κωδικό επί της άδειας οδήγησης, εκδίδουν δελτίο επιμόρφωσης οδηγού.

Η ημερομηνία έναρξης έκδοσης δελτίων επιμόρφωσης οδηγού καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη . Με όμοια απόφαση ορίζονται ο φορέας έκδοσης των δελτίων και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που εκδίδουν τα κράτη μέλη αναγνωρίζονται και ισχύουν επί του ελληνικού εδάφους και παρέχουν στους κατόχους τους τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως τα ελληνικά δελτία επιμόρφωσης οδηγού.

Οδηγός κάτοχος άδειας οδήγησης η οποία ισχύει και στην Ελλάδα πάνω στην οποία είναι καταχωρημένος ο ενωσιακός κωδικός αριθμός «95», σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 1 θεωρείται κάτοχος Π.Ε.Ι., αντίστοιχης κατηγορίας και εντός του ελληνικού εδάφους.

Κατά την έκδοση του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού ή κατά τη

σήμανση της άδειας οδήγησης με τον ενωσιακό κωδικό αριθμό «95», οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν εάν η άδεια οδήγησης, της οποίας ο αριθμός αναφέρεται στο δελτίο, ισχύει για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος.

2. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε. ή εκτός κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος της Ε.Ε. και οδηγεί οχήματα που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων αποδεικνύει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπει το παρόν με τη βεβαίωση οδηγού που προβλέπεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (L 300), εφόσον αυτή φέρει τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τους σκοπούς του παρόντος το κράτος μέλος έκδοσης αναγράφει τον ενωσιακό κωδικό «95» στο τμήμα «παρατηρήσεις» της βεβαίωσης, εάν ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις κατάρτισης και εκπαίδευσης.

3. Οι βεβαιώσεις οδηγού που δεν φέρουν τον ενωσιακό κωδικό «95» και εκδόθηκαν πριν από τις 23 Μαΐου 2020 σύμφωνα με το άρθρο 5 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και, ιδίως την παρ. 7 αυτού, με σκοπό την πιστοποίηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις κατάρτισης βάσει του παρόντος, γίνονται δεκτές ως πιστοποιητικό προσόντων μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.»

Άρθρο 37
Βάση δεδομένων εφαρμογής - Προσθήκη νέου άρθρου 8Α στο π.δ. 74/2008 (παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Μετά το άρθρο 8 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), προστίθεται άρθρο 8Α, ως εξής:

«Άρθρο 8Α
Βάση δεδομένων εφαρμογής

1. Τα κράτη μέλη, για σκοπούς εφαρμογής, ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με Π.Ε.Ι. που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Επιτροπή, δημιουργούν ηλεκτρονικό δίκτυο ή εργάζονται για την επέκταση υπάρχοντος δικτύου, λαμβάνοντας υπόψη την αξιολόγηση από την Επιτροπή της πλέον συμφέρουσας λύσης.

2. Το δίκτυο μπορεί να περιέχει πληροφορίες που περιέχονται στα Π.Ε.Ι. και πληροφορίες όσον αφορά στις διοικητικές διαδικασίες που συνδέονται με τα Π.Ε.Ι..

3. Διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πραγματοποιείται αποκλειστικά για τις απαιτήσεις κατάρτισης που εκτίθενται στο παρόν, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της Οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (L 119) και τον ν. 4624/2019 (Α' 137), με τον οποίο ορίζονται μέτρα εφαρμογής του Κανονισμού.

4. Για την πρόσβαση στη βάση δεδομένων λαμβάνονται τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη διασφάλιση των δεδομένων. Η πρόσβαση στη βάση δεδομένων δίδεται στους υπεύθυνους επεξεργασίας των υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή του διατάγματος.

5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, θεσπίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του ηλεκτρονικού δικτύου, με σκοπό την εξασφάλιση της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με Π.Ε.Ι. που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών και κάθε άλλη λεπτομέρεια.»

Άρθρο 38
Αντικατάσταση και προσθήκη Παραρτημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 14 του π.δ. 74/2008 (παρ. 7 του άρθρου 1 και Παραρτήματα της Οδηγίας 2018/645)

Στο άρθρο 14 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), αντικαθίστανται τα Παραρτήματα Ι και ΙΙ και προστίθεται Παράρτημα ΙΙΙ. Τα Παραρτήματα Ι, ΙΙ και ΙΙΙ, προσαρτώνται στο παρόν, ως Παραρτήματα του Μέρους Γ'.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2006/126/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 20ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2006, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ 2008/65/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 27ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2008, 2009/113/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 25ΗΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2009 ΚΑΙ 2011/94/ΕΕ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 28ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2011 - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Π.Δ. 51/2012

Άρθρο 39
Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 51/2012

Το άρθρο 1 του π.δ. 51/2012 (Α'101) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009, 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011, 2012/36/ΕΕ της Επιτροπής της 19ης Νοεμβρίου 2012, 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013, 2013/47/ΕΕ της Επιτροπής της 2ας Οκτωβρίου 2013, 2014/85/ΕΕ της Επιτροπής της 1ης Ιουλίου 2014, 2015/653/ΕΕ της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2015, 2016/1106/ΕΕ της Επιτροπής της 7ης Ιουλίου 2016 και 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018».

Άρθρο 40
Χορήγηση άδειας οδήγησης - Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 51/2012 (παρ. 1 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 6 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 6
(παρ. 5 των άρθρων 4, 7, 11 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ)
Χορήγηση άδειας οδήγησης

1. Για τη χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης απαιτείται όπως ο ενδιαφερόμενος:

α) έχει τη συνήθη διαμονή του στην Ελλάδα ή την ιδιότητα του σπουδαστή ή του μαθητή επί έξι (6) τουλάχιστον μήνες στην Ελλάδα, πριν από την ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών,

β) έχει την κατοικία του στην περιοχή αρμοδιότητας της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών στην οποία κατατίθεται η αίτηση, εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας,

γ) έχει συμπληρώσει το κατώτατο όριο ηλικίας για κάθε κατηγορία, ως εξής:

γα) των δεκαέξι (16) ετών για την κατηγορία ΑΜ.

Αν ο υποψήφιος για χορήγηση άδειας της κατηγορίας ΑΜ δεν

έχει συμπληρώσει την ηλικία των δεκαοκτώ (18) ετών, απαιτείται επιπλέον η έγγραφη συναίνεση του προσώπου που ασκεί την επιμέλειά του, η οποία παρέχεται πάνω στην αίτηση,

γβ) των δεκαοκτώ (18) ετών για την κατηγορία Α1,

γγ) των είκοσι (20) ετών για την κατηγορία Α2,

γδ) των είκοσι τεσσάρων (24) ετών για μοτοσικλέτες της κατηγορίας Α. Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης της κατηγορίας Α2 επί διετία, η απαιτούμενη ηλικία μειώνεται στα είκοσι δύο (22) έτη,

γε) των είκοσι δύο (22) ετών για μηχανοκίνητα τρίκυκλα ισχύος άνω των 15 κιλοβάτ (kW) της κατηγορίας Α,

γστ) των δεκαοκτώ (18) ετών για τις κατηγορίες Β1, Β και ΒΕ.

Η κατηγορία Β1 χορηγείται μόνο σε ήδη κατόχους άδειας οδήγησης της εν λόγω κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από αρχές άλλου κράτους μέλους, κατά την ανταλλαγή ή μετατροπή της σε ελληνική,

γζ) των δεκαοκτώ (18) ετών για τις κατηγορίες C1 και C1E,

γη) των είκοσι ενός (21) ετών για τις κατηγορίες C και CE,

γθ) των είκοσι ενός (21) ετών για τις κατηγορίες D1 και D1E,

γι) των είκοσι τεσσάρων (24) ετών για τις κατηγορίες D και DE.

Για τις περ. γη' και γι' το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης των κατηγοριών C, CE και D, DE αντίστοιχα, είναι το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται για την οδήγηση των οχημάτων από κατόχους Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας δηλαδή το δέκατο όγδοο (18ο) έτος ηλικίας για τις κατηγορίες C και CE και το εικοστό πρώτο (21ο) έτος ηλικίας για τις κατηγορίες D και DE,

δ) πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος ΙΙΙ,

ε) έχει πραγματοποιήσει τον προβλεπόμενο ελάχιστο αριθμό μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙ,

στ) έχει πετύχει σε θεωρητική εξέταση και σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς, στα θέματα των Παραρτημάτων ΙΙ ή V ή και VI, όπου απαιτείται,

ζ) δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης ελληνικής ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν,

η) καταβάλλει τα προβλεπόμενα ποσά, τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και τις εισφορές υπέρ τρίτων για κάθε κατηγορία άδειας οδήγησης. Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων είναι αυτά που ισχύουν κατά τον χρόνο παραλαβής της άδειας οδήγησης και καταβάλλονται πριν την αποστολή της προς εκτύπωση.

Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων καταβάλλονται μόνο για τις κατηγορίες αδειών οδήγησης, οι οποίες χορηγούνται κατόπιν εξετάσεων και όχι για αυτές που χορηγούνται λόγω κάλυψής τους από άλλη μεγαλύτερη κατηγορία.

2. Όπου στο παρόν αναφέρεται ως προϋπόθεση η ηλικία, για τον υπολογισμό αυτής, λαμβάνονται υπόψη η ημερομηνία και το έτος γέννησης του ενδιαφερομένου. Αν δεν προκύπτει η ημέρα ή ο μήνας, τότε, λαμβάνεται ως ημέρα γέννησης η τελευταία του μήνα γέννησης και ως μήνας γέννησης, ο τελευταίος του έτους γέννησης.

3. Υποψήφιος οδηγός ή οδηγός, ο οποίος εντός τριετίας από την υποβολή της αίτησης και των δικαιολογητικών για χορήγηση άδειας οδήγησης, δεν έχει ολοκληρώσει με επιτυχία το σύνολο των απαιτούμενων εξετάσεων, υποχρεούται να επανέλθει με νέα αίτηση και δικαιολογητικά και να υποβληθεί εκ νέου σε εκπαίδευση και εξετάσεις.

4. Σε περίπτωση απώλειας του εντύπου της άδειας οδήγησης με οποιονδήποτε τρόπο ή φθοράς ή αλλοίωσης του εντύπου της άδειας σε τέτοιο βαθμό, ώστε να είναι δυσχερής ο έλεγχος των στοιχείων της, χορηγείται αντίγραφο αυτής, το οποίο έχει ισχύ πρωτοτύπου. Για την έκδοση του αντιγράφου απαιτείται η καταβολή των προβλεπόμενων παραβόλων.

Το πρώτο εδάφιο έχει εφαρμογή και στους κατόχους άδειας οδήγησης από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή κράτος της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν), εφόσον ο κάτοχος της άδειας αποκτήσει την κανονική του διαμονή στην Ελλάδα. Η έκδοση αντιγράφου στην περίπτωση αυτή, πραγματοποιείται αφού προσκομισθεί επίσημο έγγραφο του κράτους έκδοσης της άδειας οδήγησης, με το οποίο βεβαιώνονται η έκδοσή της, τα αναγκαία στοιχεία της, όπως κατηγορίες, χρόνος έκδοσης, διοικητική ισχύς και ότι η άδεια αυτή δεν κρατείται από οποιαδήποτε αρχή του κράτους έκδοσης για οποιονδήποτε λόγο.»

Άρθρο 41
Αμοιβαία συνδρομή - Αντικατάσταση του άρθρου 21Α του π.δ. 51/2012
(παρ. 3 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 21Α του π.δ. 51/2012 (Α' 101) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 21Α
(άρθρο 15 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ)
Αμοιβαία συνδρομή

1. Τα κράτη μέλη αλληλοβοηθούνται στην εφαρμογή της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ και ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις άδειες που χορηγούν, ανταλλάσσουν, αντικαθιστούν, ανανεώνουν ή αφαιρούν. Χρησιμοποιούν το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης που δημιουργείται για τον σκοπό αυτόν, όταν αυτό τεθεί σε λειτουργία.

2. Το δίκτυο της παρ. 1 χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή πληροφοριών για σκοπούς ελέγχου που προβλέπονται σε άλλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης.

3. Διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αναφέρεται στο παρόν πραγματοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς εφαρμογής του παρόντος, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια. Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του παρόντος γίνεται σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της Οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (L 119) και τον ν. 4624/2019 (Α' 137), με τον οποίο ορίζονται μέτρα εφαρμογής του Κανονισμού.

4. Για την πρόσβαση στο δίκτυο και τη βάση δεδομένων λαμβάνονται τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη διασφάλισή τους. Η πρόσβαση δίδεται στους υπεύθυνους επεξεργασίας των υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή του παρόντος.

5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές και οι διαδικασίες για την εφαρμογή του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης, με σκοπό την εξασφάλιση της εποπτείας και του ελέγχου κάθε κατηγορίας που χορηγείται, ανταλλάσσεται, αντικαθίσταται, ανανεώνεται ή αφαιρείται, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.»

ΜΕΡΟΣ Δ'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ, ΤΗΝ ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΨΗΦΙΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 42
Ρυθμίσεις θεμάτων κυκλοφορίας αυτοματοποιημένων οχημάτων – Τροποποίηση του άρθρου 13 του ν. 2696/1999

Στην παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 (Α' 57) προστί-

θενται νέες περ. α', με υποπερ. αα' έως αζ' και περ. β' και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Κάθε κινούμενο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων επιβάλλεται να έχει οδηγό.

α. αα) Κατ' εξαίρεση της παρ. 1 επιτρέπεται να κυκλοφορεί επί της οδού, χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, Λεωφορείο Αστικού Τύπου στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής ή δοκιμαστικής λειτουργίας για ερευνητικούς ή άλλους σκοπούς. Η κυκλοφορία του επιτρέπεται, με απόφαση του δημοτικού συμβουλίου μετά από σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμοδίων υπηρεσιών τροχαίας ή των αστυνομικών υπηρεσιών που ασκούν καθήκοντα τροχαίας, για καθορισμένη χρονική περίοδο και συγκεκριμένη αστική ή περιαστική διαδρομή, που καθορίζεται μετά από κυκλοφοριακή μελέτη, σύμφωνα με το άρθρο 52 του παρόντος και το άρθρο 83 του ν. 3463/2006 (Α' 114), εφόσον η κυκλοφορία του οχήματος πραγματοποιείται στο πλαίσιο εκτέλεσης δημοτικής συγκοινωνίας. Ειδικώς για την εκτέλεση της δημοτικής συγκοινωνίας, επιτρέπεται, για τους σκοπούς του παρόντος, η χρήση οχημάτων ιδιοκτησίας του φορέα υλοποίησης του ερευνητικού προγράμματος ή του προμηθευτή/κατασκευαστή, στην περίπτωση που το υπόψη πρόγραμμα αποτελεί δράση προεμπορικών δημόσιων συμβάσεων.

αβ) Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό επιβάλλεται να διαθέτει κατάλληλους μηχανισμούς και αυτόματα συστήματα, τα οποία εξασφαλίζουν συμπεριφορά κίνησης, πέδησης και ακινητοποίησης, αντίστοιχη με λεωφορείο, το οποίο χειρίζεται οδηγός.

αγ) Για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, την ασφάλεια των επιβατών και των λοιπών χρηστών της οδού, επιβάλλεται η παρακολούθηση του λεωφορείου και της οδού, στην οποία κινείται, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του, από Κέντρο Ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες) και ήχου. Οι παραπάνω συσκευές τοποθετούνται επί της εξωτερικής πλευράς του οχήματος και σε προκαθορισμένα σημεία της διαδρομής, προκειμένου να υπάρχει πλήρης έλεγχος της κίνησης του λεωφορείου, της λοιπής κυκλοφορίας της οδού και του οδικού περιβάλλοντος, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα από το κέντρο ελέγχου, ακινητοποίησής του ή πραγματοποίησης ελιγμών για την αποφυγή εμποδίων, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης.

Για λόγους ασφάλειας των επιβατών και για λόγους δημόσιας ασφάλειας είναι δυνατή η παρακολούθηση του εσωτερικού του λεωφορείου χωρίς οδηγό, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του, από κέντρο ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες) και ήχου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και Προστασίας του Πολίτη, με την οποία εξειδικεύονται οι αναγκαίες προϋποθέσεις, δύναται οι παραπάνω συσκευές να τοποθετούνται στο εσωτερικό του οχήματος. Η απόφαση του προηγούμενου εδαφίου εκδίδεται κατόπιν διαβούλευσης με την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και σύμφωνα με τις προβλέψεις του Γενικού Κανονισμού Προστασίας Δεδομένων.

αδ) Ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του λεωφορείου που βρίσκεται στο Κέντρο Ελέγχου οφείλει να είναι κάτοχος αντίστοιχης ισχύουσας κατηγορίας άδειας οδήγησης και Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας οδηγού οχημάτων μεταφοράς επιβατών και είναι υπεύθυνος για την κυκλοφορία του οχήματος χωρίς οδηγό. Ευθύνεται, κατά τις διατάξεις του παρόντος, ως οδηγός του οχήματος, για την ακινητοποίηση αυτού ή την πραγματοποίηση ελιγμών για την αποφυγή εμποδίων, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης.

Ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του Λεωφορείου στο κέντρο ελέγχου παρακολουθεί ταυτόχρονα την κίνηση έως τεσσάρων (4) Λεωφορείων, εκτός αν ιδιαίτεροι λόγοι ασφαλείας, όπως αυξημένη ταχύτητα, υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος, επιβάλλουν τον περιορισμό του αριθμού αυτού.

αε) Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό κυκλοφορεί επί της προκαθορισμένης διαδρομής που προβλέπεται στην ως άνω κυκλοφοριακή μελέτη και η θέση του επί της οδού καθορίζεται από το άρθρο 16. Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό συμμορφώνεται πλήρως με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δίνονται μέσω οδικής σήμανσης και σηματοδότησης, καθώς και με τα σήματα των τροχονόμων.

αστ) Η κυκλοφορία του Λεωφορείου χωρίς οδηγό στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής ή δοκιμαστικής λειτουργίας για τους σκοπούς της περ. i διεξάγεται σε διαδοχικά στάδια, κατόπιν αξιολόγησης των αποτελεσμάτων κάθε σταδίου, τα οποία καθορίζουν τη φύση και τις προϋποθέσεις υλοποίησης του επόμενου, καθώς και την ανάγκη λήψης πρόσθετων μέτρων ή παρεμβάσεων, ώστε να ελέγχεται η ασφαλής κυκλοφορία του οχήματος.

αζ) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία θέσης σε κυκλοφορία του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, ειδικότερα τεχνικά θέματα για την ασφαλή κυκλοφορία του επί της καθορισμένης διαδρομής, καθώς και ο τρόπος υλοποίησης της κυκλοφορίας του Λεωφορείου ανά στάδια.»

β. Κατ' εξαίρεση της παρ. 1, επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία επί της οδού αυτοκινήτου επιβατηγού ή φορτηγού αυτοκινήτου μέγιστου βάρους έως 3.500 χιλιόγραμμα (kg), χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής μόνο για ερευνητικούς σκοπούς, κατόπιν υποβολής από τον ενδιαφερόμενο φορέα σχετικού τεκμηριωμένου αιτήματος.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα δικαιολογητικά που συνοδεύουν το σχετικό αίτημα, οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία θέσης σε κυκλοφορία του οχήματος, καθώς και κάθε τεχνικό θέμα για την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος επί καθορισμένης διαδρομής.

Για την έγκριση θέσης σε κυκλοφορία οχήματος, δυνάμει της παρούσας περίπτωσης, ισχύουν κατ' αντιστοιχία, οι όροι και προϋποθέσεις των υποπερ. αα) έως αζ) της περ. α'.»

Άρθρο 43
Εκδηλώσεις παλαιών οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 49 του ν. 2696/1999

Στο άρθρο 49 του ν. 2696/1999 (Α' 57) α) τροποποιείται η περ. ε' της παρ. 2, β) διορθώνονται οι αναφερόμενοι τίτλοι των αρμοδίων οργάνων, γ) αντικαθίσταται η επωνυμία «Διεθνής Ομοσπονδία Παλαιών Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Π.Α.)» από την επωνυμία «Διεθνής Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.)» και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 49
Αγώνες στις οδούς

1. Αγώνες ζωηλάτων οχημάτων, ζώων, ποδηλάτων, αυτοκινήτων, τετράτροχων οχημάτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων σε οδούς και χώρους του πεδίου εφαρμογής του παρόντος, επιτρέπεται να γίνονται μόνο έπειτα από σχετική άδεια.

2. Η κατά την προηγούμενη παράγραφο άδεια χορηγείται:

α) Για τους αγώνες ζωηλάτων οχημάτων και ζώων, από τις κατά τόπους Αστυνομικές Διευθύνσεις ή Διευθύνσεις Τροχαίας.

β) Για τους αγώνες ποδηλάτων, ομοίως από τις παραπάνω Αρχές, έπειτα από προηγούμενη αίτηση των ενδιαφερομένων και γνώμη της Ελληνικής Ομοσπονδίας Ποδηλασίας (Ε.Ο.Π.).

γ) Για όλους τους αγώνες μοτοσυκλετών, μοτοποδηλάτων και τετράτροχων οχημάτων, που διενεργούνται από συλλόγους, μέλη της ειδικώς αναγνωρισμένης Αθλητικής Ομοσπονδίας, ή από την ίδια, από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτό Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη της Αθλητικής Ομοσπονδίας Μοτοσυκλετών ή του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα το άθλημα στη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.), σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας που ορίζει η Διεθνής Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.). Ειδικά για τους αγώνες που διοργανώνονται από την Αθλητική Ομοσπονδία Μοτοσυκλετών, απαιτείται γνωστοποίηση προς τις αρμόδιες Αρχές.

δ) Για όλους τους εθνικούς αγώνες αυτοκινήτων, οχημάτων καρτ, παλαιών αυτοκινήτων ιστορικού ενδιαφέροντος, από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή τις

εξουσιοδοτημένες από αυτό Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη της, αναγνωρισμένης από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, Αθλητικής Ομοσπονδίας Αυτοκινήτων.

Για όλους τους διεθνείς αγώνες αυτοκινήτων, οχημάτων καρτ, παλαιών αυτοκινήτων ιστορικού ενδιαφέροντος, που αναγράφονται στο πρόγραμμα αγώνων της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου, από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτό Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα το άθλημα στη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.) ή της αναγνωρισμένης από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού Αθλητικής Ομοσπονδίας για το μηχανοκίνητο αθλητισμό, σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας που ορίζει η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.).

ε) Για τις λοιπές διοργανώσεις των φορέων παλαιών μηχανοκίνητων οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος (αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών) από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτό αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα τα παραπάνω στη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.).

Η αίτηση των ενδιαφερομένων για τις περ. γ', δ' και ε' υποβάλλεται στις ανωτέρω Αθλητικές Ομοσπονδίες (Αυτοκινήτου ή Μοτοσυκλετών) ή στα νομικά πρόσωπα που εκπροσωπούν νόμιμα το άθλημα στην Ελλάδα είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.) είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.) είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.) και διαβιβάζεται στο αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή στις εξουσιοδοτημένες από αυτό αρχές, μαζί με την απαιτούμενη σύμφωνη γνώμη τους, προκειμένου να εκδοθεί η σχετική άδεια.

3. Για την περίπτωση των οχημάτων καρτ απαιτείται άδεια οδήγησης αυτοκινήτου ή άδεια οδηγού αγώνων κάρτινγκ οποιασδήποτε κατηγορίας, που έχει εκδοθεί από την αναγνωρισμένη από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού Αθλητική Ομοσπονδία για τον Μηχανοκίνητο Αθλητισμό ή σε ό,τι αφορά τους διεθνείς αγώνες καρτ από το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί νόμιμα το άθλημα στη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.). Τα μέτρα ασφαλείας που προβλέπονται από τον Διεθνή Κανονισμό Καρτ, τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους θεατές, εφαρμόζονται αναλόγως.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του παρόντος, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο μέχρι πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ και με ποινή απαγόρευσης διοργάνωσης αγώνων για χρονικό διάστημα μέχρι πέντε (5) ετών από την ημερομηνία παράβασης.»

Άρθρο 44
Ταξινόμηση Οχημάτων - Αντικατάσταση του άρθρου 9 του ν. 2465/1997

Το άρθρο 9 του ν. 2465/1997 (Α' 28) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 9
Ταξινόμηση οχημάτων

1. Επιτρέπεται η ταξινόμηση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.), λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης (Λ.Ι.Χ.) και φορτηγών ιδιωτικής χρήσης (Φ.Ι.Χ.) οχημάτων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, νομικών προσώπων, επιχειρήσεων και συνδέσμων των ΟΤΑ, καθώς και ν.π.δ.δ., ιδρυμάτων, νομικών προσώπων και συλλόγων, που κύριο έργο έχουν τη φροντίδα, την περίθαλψη και την αποκατάσταση ατόμων με αναπηρία, των οποίων έχει λήξει η έγκριση τύπου ή στα οποία ουδέποτε έχει εκδοθεί έγκριση τύπου με απόφαση του Γενικού Διευθυντή Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, μετά από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας και μόνο για τις παρακάτω περιπτώσεις:

α) δωρεάς των οχημάτων στα αναφερόμενα στην παρ. 1 πρόσωπα,

β) λήξης της ισχύουσας έγκρισης τύπου οχήματος κατά τη διάρκεια μειοδοτικού διαγωνισμού, που πραγματοποιείται σύμφωνα με την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων για την προμήθεια των προς ταξινόμηση οχημάτων και εφόσον η έγκριση τύπου ίσχυε κατά τον προβλεπόμενο χρόνο από την προκήρυξη του διαγωνισμού για την ολοκλήρωση της διαδικασίας του, συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου παράδοσης των οχημάτων.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος.»

Άρθρο 45
Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης

Με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται η χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (Α' 82), που προορίζονται για τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία και τα οποία είναι ειδικά διασκευασμένα για τον σκοπό αυτόν (Ε.Δ.Χ.-ΕΙΔ.ΜΙΣΘ.-ΑμεΑ), σε φορείς που είναι μέλη της Εθνικής Ομοσπονδίας Κινητικά Αναπήρων (Ε.Ο.Κ.Α.). Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης αυτών, τα κριτήρια για την κατανομή των νέων αδειών στους δικαιούχους, η διαδικασία έκδοσης νέων αδειών, τα απαραίτητα δικαιολογητικά για τη χορήγηση αυτών, οι σχετικές κυρώσεις, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο ζήτημα για την εφαρμογή του παρόντος.

Άρθρο 46
Ρύθμιση θεμάτων χορήγησης αδειών κυκλοφορίας φορτηγών ιδιωτικής χρήσης - Τροποποίηση του άρθρου 2 του β.δ. 281/1973

Στο άρθρο 2 του β.δ. 281/1973 (Α' 84), α) στην παρ. 3, μετά τη φράση «σε φυσικά πρόσωπα που αποκτούν και δηλώνουν», αντικαθίσταται η φράση «αρμοδίως γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα» από τη φράση «εισόδημα από αγροτική επιχειρηματική δραστηριότητα», β) προστίθεται νέα παρ. 3Α, γ) αντικαθίσταται η περ. γ' της παρ. 5 και οι παρ. 3, 3Α και 5 διαμορφώνονται ως εξής:

«3. Η παραπάνω εισφορά υπέρ του Δημοσίου περιορίζεται στο ένα τρίτο (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.. Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός φορτηγού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης, μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) μέχρι 2.500 χιλιόγραμμα ή ωφέλιμου φορτίου μέχρι 1.300 χιλιόγραμμα σε φυσικά πρόσωπα που αποκτούν και δηλώνουν εισόδημα από αγροτική επιχειρηματική δραστηριότητα. Απαραίτητη προϋπόθεση για τους δικαιούχους αποτελεί η άσκηση άλλης κύριας επαγγελματικής δραστηριότητας. Στην περίπτωση αυτήν καταβάλλεται ολόκληρη η υπέρ του Δημοσίου εφάπαξ εισφορά, που προσδιορίζεται στην παρούσα παράγραφο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, καθορίζονται οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση των ανωτέρω αδειών, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης.

3Α. Επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία περισσοτέρων του ενός ρυμουλκουμένων για κάθε ρυμουλκό Ι.Χ.. Στην έννοια των ρυμουλκουμένων περιλαμβάνονται και τα ημιρυμουλκούμενα. Οι όροι με τους οποίους τίθενται σε κυκλοφορία τα ρυμουλκούμενα Ι.Χ. καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για τη θέση σε κυκλοφορία κάθε ρυμουλκουμένου πέραν του πρώτου, με το οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία και το ρυ-

μουλκό, καταβάλλεται εφάπαξ εισφορά υπέρ του Δημοσίου 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμο. Το ύψος της εισφοράς αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών.

5. Για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός ή περισσοτέρων Φορτηγών αυτοκινήτων Ιδιωτικής Χρήσης, υποβάλλεται αίτημα στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών με τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

α) Αίτηση του ενδιαφερόμενου φυσικού προσώπου ή του προσώπου που εκπροσωπεί το νομικό πρόσωπο ή νομίμως εξουσιοδοτημένου εκπρόσωπου αυτών.

β) Βεβαίωση της Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας, η οποία έχει εκδοθεί εντός των τελευταίων τριάντα (30) ημερών από την υποβολή της αίτησης, με την οποία βεβαιώνεται η έναρξη και λειτουργία της επιχείρησης και το αντικείμενο αυτής.

γ) Αναγγελία έναρξης επαγγέλματος ή επιχείρησης, γνωστοποίηση, διοικητική άδεια, έγκριση ή εγγραφή σε μητρώο, όταν αυτό προβλέπεται από νομοθετική ή κανονιστική διάταξη ως προϋπόθεση για την χορήγηση άδειας κυκλοφορίας φορτηγού ιδιωτικής χρήσης.

Η κατηγορία της αιτούμενης άδειας του Φορτηγού Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτου προσδιορίζεται στην αίτηση που υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών. Για τη διακοπή των εργασιών της επιχείρησης από την οικεία Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία, απαιτείται η υποβολή βεβαίωσης της αρμόδιας υπηρεσίας μεταφορών περί κατάθεσης των στοιχείων κυκλοφορίας των κατεχόμενων Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης ή βεβαίωσης περί μεταβίβασης αυτών.»

Άρθρο 47
Χορήγηση δυνατότητας συνέχισης εκμετάλλευσης φορτηγού ή λεωφορείου δημόσιας χρήσης μετά τη συνταξιοδότηση

1. Πρόσωπα, τα οποία καθίστανται συνταξιούχοι λόγω γήρατος ή αναπηρίας, ως αυτοκινητιστές ή μέτοχοι λεωφορείων δημοσίας χρήσης, δύνανται, από την έναρξη ισχύος του παρόντος, να διατηρούν και μετά τη συνταξιοδότησή τους την κυριότητα και νομή ή χρήση και εκμετάλλευση δύο (2) αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης φορτηγού ή λεωφορείου ή ποσοστά σε αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης της ίδιας κατηγορίας ή διαφόρων κατηγοριών, τα οποία δεν υπερβαίνουν το ποσοστό δύο (2) ολόκληρων αυτοκινήτων Δ.Χ..

2. Κατά την υποβολή της αίτησης συνταξιοδότησης από τα πρόσωπα της παρ. 1, δεν απαιτείται η κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας του αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης φορτηγού ή λεωφορείου και της άδειας οδικού μεταφορέα.

Άρθρο 48
Επαναχορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. – Τροποποίηση του άρθρου 95 του ν. 4070/2012

Στην παρ. 3 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 (Α'82) προστίθεται περ. γ' και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:

3. α. Με την αίτηση για την χορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., ο ενδιαφερόμενος, για την απόδειξη συνδρομής των προϋποθέσεων που ορίζονται στην παρ. 2, υποβάλλει ως αναγκαία δικαιολογητικά τα εξής: για τις περιπτώσεις των εδαφίων πρώτου και δεύτερου υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986, για την περίπτωση του εδαφίου τρίτου υποβάλλει πιστοποιητικό ποινικού μητρώου γενικής χρήσης, για την περίπτωση του εδαφίου τέταρτου υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση, για την περίπτωση του εδαφίου πέμπτου υποβάλλει πιστοποιητικό Ελληνομάθειας τουλάχιστον ειδικού επαγγελματικού σκοπού (Επίπεδο Α2), που χορηγείται από το Κέντρο Ελληνικής Γλώσσας του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, για την περίπτωση του εδαφίου έκτου υποβάλλει επικυρωμένο αντίγραφο τίτλου σπουδών ή αντίστοιχο πιστοποιητικό, για την περίπτωση του εδαφίου έβδομου υποβάλλει ιατρικό πιστοποιητικό, ο τύπος και το περιεχόμενο του οποίου καθορίζονται με την υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 4 του παρόντος άρθρου και για την περίπτωση του εδαφίου όγδοου υποβάλλει επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας του οδηγήσεως. Επιπλέον αυτών υποβάλλει επικυρωμένο φωτοαντίγραφο αστυνομικής ταυτότητος εφόσον είναι Έλληνας υπήκοος ή διαβατηρίου σε ισχύ εφόσον είναι αλλοδαπός και δύο πρόσφατες έγχρωμες φωτογραφίες μεγέθους και τύπου ταυτότητας.

β. Με την αίτηση για την ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει τα δικαιολογητικά που προβλέπονται στην περ. α', πλην των δικαιολογητικών που αποδεικνύουν την συνδρομή των προϋποθέσεων των περ. ε', στ' και η' της παρ. 2.

γ. Ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που έχει αρχικώς χορηγηθεί πριν τη θέση σε ισχύ του ν. 4070/2012 (Α' 82) και έχει αφαιρεθεί λόγω παρέλευσης πενταετίας από τη λήξη ισχύος της επαναχορηγείται στον κάτοχο αυτής δίχως την πλήρωση της προϋπόθεσης της περ. στ' της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012.»

Άρθρο 49
Ρύθμιση κοινωνικών διατάξεων στις οδικές μεταφορές - Τροποποίηση εξουσιοδοτικών διατάξεων του άρθρου 14 του ν. 3534/2007

Στο άρθρο 14 του ν. 3534/2007 (Α' 40) αντικαθίστανται οι παρ. 5Α και 7 και διαμορφώνονται ως εξής:

«5Α. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 5 έως και 9 του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθμ. 3821/1985 και (ΕΚ) αριθμ. 2135/1998 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθμ. 3820/1985 του Συμβουλίου (L 102), ορισμένες ή όλες οι μεταφορές της παρ. 1 του άρθρου 13 του Κανονισμού. Με τις ίδιες αποφάσεις ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης εξαιρέσεων σύμφωνα με το άρθρο 13 του Κανονισμού 561/2006, τα απαραίτητα δικαιολογητικά και κάθε διοικητική λεπτομέρεια για την εφαρμογή του ιδίου άρθρου.

7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου υπουργού ενσωματώνονται στο εθνικό δίκαιο οι Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που καθορίζουν τις κοινωνικές διατάξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών και τους ειδικούς κανόνες για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών.»

Άρθρο 50
Αυτοδίκαιη άρση παρακράτησης κυριότητας για οχήματα ιδιωτικής χρήσης

1. Σε περίπτωση μεταβίβασης οχήματος των κατηγοριών Μ1, Μ2, Μ3, Ν1 και μοτοσυκλετών ιδιωτικής χρήσης, των οποίων η κυριότητα παρακρατείται από τον πωλητή, η παρακράτηση κυριότητας αίρεται αυτοδίκαια μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας, στην οποία αυτή έχει καταγραφεί. Η ρύθμιση ισχύει και για τα αυτοκίνητα οχήματα των ανωτέρω κατηγοριών και τις μοτοσυκλέτες ιδιωτικής χρήσης που ήδη κυκλοφορούν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος.

2. Η παρακράτηση κυριότητας δεν αίρεται, σύμφωνα με την παρ. 1 και εξακολουθεί να ισχύει σε περίπτωση που ο παρακρατήσας την κυριότητα αποδεικνύει εγγράφως, με αίτησή του προς την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, την ύπαρξη εκκρεμούς διαδικασίας ενώπιον των δικαστικών αρχών σχετικά με την κυριότητα του οχήματος, η οποία υποβάλλεται εντός αποκλειστικού διαστήματος δύο (2) μηνών προ της αυτοδίκαιης άρσης της παρακράτησης κυριότητας, σύμφωνα με την παρ. 1.

Άρθρο 51
Σύσταση Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καταρτίζεται και τηρείται Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.), για την κεντρική εξ αποστάσεως εποπτεία και τον έλεγχο της τήρησης των δικαιολογητικών που απαιτούνται για την εισαγωγή και πρώτη ταξινόμηση μεταχειρισμένων οχημάτων στη χώρα μας.

2. Στο Μ.Ε.Μ.Ο. καταχωρούνται υποχρεωτικά από τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων για κάθε εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα τα κάτωθι στοιχεία:

α. ο αριθμός πλαισίου του,

β. η κατηγορία του (μεταφοράς προσώπων Μ1, Μ2 και Μ3, μεταφοράς αγαθών Ν1, Ν2 και Ν3, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα Ο1, Ο2 και Ο3),

γ. ο κατασκευαστικός του οίκος,

δ. το μοντέλο, ο τύπος, η παραλλαγή και η έκδοσή του,

ε. ο κυβισμός του κινητήρα του,

στ. το μέγιστο μικτό βάρος του, αν πρόκειται για όχημα κατηγορίας Ν1, Ν2, Ν3, Ο1, 02 ή Ο2, ζ. οι θέσεις καθημένων του, αν πρόκειται για όχημα κατηγορίας Μ1, Μ2 ή Μ3,

η. η εκ κατασκευής αντιρρυπαντική του τεχνολογία,

θ. οι συνδυασμένες και οι σταθμισμένες εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα,

ι. η ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας του στην αλλοδαπή,

κ. οι εκκρεμείς ανακλήσεις ασφαλείας αυτού.

Στο Μ.Ε.Μ.Ο. καταχωρούνται ψηφιοποιημένα αντίγραφα για το εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα: 1) της βεβαίωσης του αντιπροσώπου και πληροφοριών εξοπλισμού στην περίπτωση κατά την οποία κατατίθενται υποχρεωτικά στο τελωνείο για τον υπολογισμό της φορολογητέας αξίας του, 2) του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου στην αλλοδαπή, εφόσον το όχημα είχε καταστεί, σε προγενέστερο χρόνο, υπόχρεο για περιοδικό τεχνικό έλεγχο, σύμφωνα με τη συχνότητα ελέγχου του κράτους μέλους προηγούμενης κυκλοφορίας του, 3) του πιστοποιητικού συμμόρφωσής του, 4) του παραστατικού πώλησης από τον αλλοδαπό διανομέα, 5) της διαγεγραμμένης άδειας κυκλοφορίας του της αλλοδαπής, 6) του πιστοποιητικού ταξινόμησης.

3. Κάθε εισαγωγέας μεταχειρισμένου οχήματος καταχωρεί τα στοιχεία της παρ. 2 στο Μ.Ε.Μ.Ο. το αργότερο εντός είκοσι (20) ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία της κατάθεσης της αίτησης για έκδοση πρώτης άδειας κυκλοφορίας του οχήματος.

4. Η μη καταχώρηση, ή η εκπρόθεσμη καταχώρηση και η ανακριβής καταχώρηση στο Μ.Ε.Μ.Ο του μεταχειρισμένου οχήματος εντός της προβλεπόμενης στην παρ. 4 προθεσμίας, επιφέρει χρηματικό πρόστιμο το ύψος του οποίου κυμαίνεται από πεντακόσια (500,00) έως δύο χιλιάδες (2.000,00) ευρώ στον υπόχρεο προς καταχώρηση ανάλογα με την παράβαση.

5. Αρμόδια υπηρεσία για την τήρηση του Μ.Ε.Μ.Ο. ορίζεται η Διεύθυνση Εποπτείας και Ελέγχου, της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία ανά τρεις (3) μήνες από την έναρξη της λειτουργίας του διενεργεί δειγματοληπτικούς ελέγχους στις καταχωρήσεις αυτού, προκειμένου να επαληθεύει τη γνησιότητα των υποβαλλόμενων στοιχείων από τους υπόχρεους.

Άρθρο 52
Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.) – Αντικατάσταση του άρθρου 4 του ν. 4302/2014

Το άρθρο 4 του ν. 4302/2014 (Α' 225) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 4
Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων

Με διάταγμα, που εκδίδεται έπειτα από πρόταση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, και Εσωτερικών και αφού προηγηθεί διαβούλευση επί του σχεδίου με την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας (Κ.Ε.Δ.Ε.), θεσμοθετείται πλαίσιο κανόνων για τη δημιουργία, χωροθέτηση και λειτουργία Αστικών Κέντρων Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.), καθώς και για τη μεταφορά και τη διανομή αγαθών και εμπορευμάτων εντός και περιμετρικά αστικής περιοχής, με γνώμονα τη διασφάλιση της ελάχιστης δυνατής διατάραξης της αστικής κυκλοφορίας. Με το διάταγμα ρυθμίζονται ιδίως:

α) η δημιουργία ειδικών εγκαταστάσεων (Α.Κ.Ε.Ε.), προσωρινής αποθήκευσης, ενοποίησης και αποομαδοποίησης φορτίων, φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και στάθμευσης φορτηγών αυτοκινήτων σε περιοχές αρμοδιότητας των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης α' βαθμού, προκειμένου να επιτευχθεί συγκεντρωτική μεταφορά και εκφόρτωση προς τα καταστήματα και ρυθμιζόμενη πρόσβαση φορτηγών αυτοκινήτων εντός και διαμέσου της πόλης,

β) οι όροι για τη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων του παρόντος σε περιοχές εντός σχεδίου,

γ) οι κανόνες για τη μεταφορά και τη διανομή αγαθών και εμπορευμάτων εντός και περιμετρικά αστικής περιοχής,

δ) η χρήση «καθαρών τεχνολογιών» εντός του αστικού ιστού και οι ελάχιστες απαιτήσεις σε σχέση με τους όρους φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ – ΣΧΟΛΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Άρθρο 53
Ρυθμίσεις θεμάτων δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς

Η καταληκτική προθεσμία του δευτέρου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 1 του ν. 4625/2019 (Α' 139) για τη δυνατότητα, κατόπιν αιτιολογημένης απόφασης του περιφερειάρχη, διενέργειας των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών υπό την παρουσία ενός (1) εξεταστή, παρατείνεται έως την 30ή Σεπτεμβρίου 2021.

Άρθρο 54
Κατηγορίες αδειών οδήγησης και ισοδυναμίες – Τροποποίηση των άρθρων 3 και 4 του π.δ. 51/2012

1. Η περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 3 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) αντικαθίσταται και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Οι άδειες οδήγησης διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες και παρέχουν, στους κατόχους τους, το δικαίωμα να οδηγούν μηχανοκίνητα οχήματα των αντίστοιχων κατηγοριών:

α. Κατηγορία ΑΜ:

Μοτοποδήλατα και ελαφρά τετράκυκλα,

Ειδικά για την οδήγηση των μοτοποδηλάτων με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 χλμ. ανά ώρα, δεν απαιτείται η κατοχή άδειας οδήγησης.

β. Κατηγορία Α1:

- μοτοσικλέτες μέγιστου κυβισμού 125 cm3, μέγιστης ισχύος 11 κιλοβάτ (kW) και λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,1 κιλοβάτ ανά χιλιόγραμμο (kW/kg) και,

- μηχανοκίνητα τρίκυκλα, των οποίων η ισχύς δεν υπερβαίνει τα 15 κιλοβάτ (kW).

γ. Κατηγορία Α2: μοτοσικλέτες μέγιστης ισχύος 35 κιλοβάτ (kW) και με λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,2 κιλοβάτ ανά χιλιόγραμμο (kW/kg), που δεν προέρχονται από διασκευή άλλης μοτοσικλέτας ισχύος μεγαλύτερης του διπλάσιου της ισχύος της διασκευασθείσας μοτοσικλέτας.

δ. Κατηγορία Α:

- μοτοσικλέτες και,

- μηχανοκίνητα τρίκυκλα η ισχύς των οποίων υπερβαίνει τα 15 κιλοβάτ (kW),

ε. Κατηγορία Β1:

Τετράκυκλα.

Η κατηγορία αυτή χορηγείται μόνο σε ήδη κατόχους άδειας οδήγησης της εν λόγω κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από αρχές της αλλοδαπής, κατά την ανταλλαγή ή μετατροπή της σε

ελληνική.

στ. Κατηγορία Β:

Αυτοκίνητα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα μέχρι 3.500 χιλιόγραμμα (kg) και σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά οκτώ (8), (το πολύ) επιβατών, εκτός από τον οδηγό. Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).

Με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου, τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να συνδυάζονται με οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg) και υπό τον όρο ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού αυτού δεν υπερβαίνει τα 4.250 χιλιόγραμμα (kg). Στην περίπτωση όμως που ο συνδυασμός αυτός υπερβαίνει τα 3.500 χιλιόγραμμα (kg), απαιτείται, η οδήγησή του να γίνεται μόνον μετά από ολοκλήρωση σχετικής εκπαίδευσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος V, ενώ το έντυπο της άδειας οδήγησης φέρει στην κατηγορία Β' τον κοινοτικό κωδικό αριθμό 96.

ζ. Κατηγορία ΒΕ:

Σύνολα συζευγμένων οχημάτων, που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Β και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, όταν η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκουμένου ή του ημιρυμουλκουμένου δεν υπερβαίνει τα 3.500 χιλιόγραμμα (kg).

η. Κατηγορία C1:

Αυτοκίνητα (πλην εκείνων των κατηγοριών D1 και D) η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3.500 χιλιόγραμμα (kg) και είναι μικρότερη ή ίση των 7.500 χιλιογράμμων (kg), τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά οκτώ το πολύ επιβατών, εκτός του οδηγού.

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg),

θ. Κατηγορία C1E:

- σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας C1 και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 χιλιογράμμων (kg), εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12.000 χιλιόγραμμα (kg) και,

- σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Β και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενα όχημα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3.500 χιλιογράμμων (kg), εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12.000 χιλιόγραμμα (kg).

ι. Κατηγορία C:

Αυτοκίνητα (πλην εκείνων των κατηγοριών D1 και D) η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3.500 χιλιόγραμμα (kg) και τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά οκτώ (8) το πολύ επιβατών, εκτός του οδηγού.

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).

ια. Κατηγορία CE:

Σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα, το οποίο υπάγεται στην κατηγορία C και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).

ιβ. Κατηγορία D1:

Αυτοκίνητα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά μέχρι 16 επιβατών, εκτός του οδηγού, μέγιστου μήκους 8 m.

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).

ιγ. Κατηγορία D1E:

Σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχη1μα της κατηγορίας D1 και ρυμουλκούμενο, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 χιλιόγραμμα (kg).

ιδ. Κατηγορία D:

Αυτοκίνητα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά άνω των οκτώ (8) επιβατών, εκτός του οδηγού.

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).

ιε. Κατηγορία DE:

Σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα, το οποίο υπάγεται στην κατηγορία D και από ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).»

2. Στο άρθρο 4 του π.δ. 51/2012: α) τροποποιείται η περ. ζ' της παρ. 2, β) προστίθενται νέες περ. η', θ' και ι' στην παρ. 2, γ) καταργείται η παρ. 4 και οι παρ. 2 και 4 διαμορφώνονται ως εξής:

«2. Η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών των αδειών οδήγησης καθορίζεται ως εξής:

α. Οι κατηγορίες C1E, CE, D1E και DE ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας ΒΕ.

β. Η κατηγορία CE ισχύει και για την οδήγηση οχη1μάτων της κατηγορίας DE, εφόσον ο οδηγός είναι ήδη κάτοχος της κατηγορίας D.

γ. Οι κατηγορίες CE και DE ισχύουν και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών C1E και D1E, αντίστοιχα.

δ. Οι κατηγορίες Β, C και D ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών Β1, C1 και D1, αντίστοιχα

ε. Η κατηγορία Α ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών Α1, Α2 και ΑΜ.

στ. Η κατηγορία Α2 ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας Α1 και ΑΜ.

ζ. Η κατηγορία Α1 ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας ΑΜ.

η. Η κατηγορία Β ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας ΑΜ υπό τις εξής προϋποθέσεις:

i. κατοχής της κατηγορίας Β πάνω από έξι (6) έτη, και

ii. συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών.

θ. Η κατηγορία Β με τον εθνικό κωδικό αριθμό «121», ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας Α1, μόνο εντός της ελληνικής επικράτειας, υπό τις εξής προϋποθέσεις:

i. κατοχής της κατηγορίας Β πάνω από έξι (6) έτη,

ii. συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών,

iii. υποχρεωτικής πρακτικής εκπαίδευσης, διάρκειας τουλάχιστον πέντε (5) μαθημάτων.»

ι. Η κατηγορία Β, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας Α1, μόνο εντός της Ελληνικής Επικράτειας, υπό τις εξής προϋποθέσεις: i. κατοχής της κατηγορίας ΑΜ πάνω από τέσσερα (4) έτη, ii. κατοχής της κατηγορίας Β πάνω από (4) έτη, iii. συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών.»

«4. Καταργείται.»

Άρθρο 55
Αίτηση συνταξιοδότησης από εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών

1.Για την υποβολή της αίτησης συνταξιοδότησης εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, δεν απαιτείται η κατάθεση στον ασφαλιστικό φορέα της άδειας οδήγησης για περιορισμό των κατηγοριών C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE. Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος επιθυμεί τη συνέχιση της απασχόλησής του ως εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, τούτο δηλώνεται στην αίτηση συνταξιοδότησής του.

2. Η παρ. 1 ισχύει και για τους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών, οι οποίοι έχουν υποβάλει αίτηση συνταξιοδότησης κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 56
Διεύρυνση ειδικοτήτων των ιατρών που δύνανται να ενταχθούν στο Μητρώο Ιατρών του άρθρου 56 του ν. 4663/2020 - Τροποποίηση του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012

Στην περ. δ' της παρ. 3 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101) προστίθενται δεύτερο και τρίτο εδάφιο και η περίπτωση διαμορφώνεται ως εξής:

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

Προς τον σκοπό στελέχωσης της ειδικής επιτροπής συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Μητρώο Ιατρών. Στο Μητρώο αυτό εντάσσονται ιατροί του Εθνικού Συστήματος Υγείας και του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. και ιδιώτες των ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ΩΡΛ, ψυχιάτρου, ορθοπεδικού, ενδοκρινολόγου, διαβητολόγου, κατόπιν ανοιχτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ο πρόεδρος της ειδικής επιτροπής Ιατρών, καθώς και ο αναπληρωτής του ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για διετή θητεία.

Τα υπόλοιπα μέλη της ειδικής επιτροπής Ιατρών και οι αναπληρωτές τους επιλέγονται πριν από κάθε συνεδρίαση, με δημόσια κλήρωση, από τους ιατρούς του Μητρώου Ιατρών, οι οποίοι κατέχουν την ειδικότητα που αφορά το νόσημα, για το οποίο παραπέμφθηκε στην Επιτροπή ο οδηγός της αντίστοιχης εταιρείας αστικών συγκοινωνιών. Το αποτέλεσμα της κλήρωσης επικυρώνεται με απόφαση του Προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Την κλήρωση διενεργεί τριμελής επιτροπή, που αποτελείται από τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας Υποστήριξης Πληροφορικής και Ηλεκτρονικών Συστημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του ιδίου Υπουργείου και πρόσωπο υποδεικνυόμενο από το Διοικητικό Συμβούλιο της αντίστοιχης εταιρείας αστικών συγκοινωνιών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικά με την ανωτέρω κλήρωση.

Στην απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών περί ορισμού του Προέδρου της ειδικής επιτροπής Ιατρών και του αναπληρωτή του καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία της εν λόγω επιτροπής.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών της ειδικής επιτροπής Ιατρών.

Η παραπομπή οδηγού των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης στην ειδική επιτροπή πραγματοποιείται ύστερα από σχετική εισήγηση του αντίστοιχου ιατρού εργασίας της εταιρείας στην οποία εργάζεται ο οδηγός.

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

Η ιατρική αξιολόγηση και οριστική κρίση περί της σωματικής και διανοητικής ικανότητας του παραπεμπόμενου οδηγού διενεργείται από την ειδική επιτροπή, η οποία, αφού λάβει υπόψη τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος διαπιστώνει, με αιτιολογημένη απόφασή της, την καταλληλότητα του παραπεμπόμενου οδηγού για ασφαλή οδήγηση και εκδίδει σχετικό Πόρισμα Εξέτασης.

Η ειδική επιτροπή, πριν από την έκδοση του πορίσματος εξέτασης, δύναται να ζητήσει την εξέταση του υπό κρίση οδηγού από ιατρό κρατικού νοσηλευτικού ιδρύματος του Εθνικού Συστήματος Υγείας (Ε.Σ.Υ.), ειδικότητας αντίστοιχης με το πρόβλημα του εξεταζόμενου οδηγού.

Στο Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής περιλαμβάνεται υποχρεωτικά ο χαρακτηρισμός «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ή «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η» της ομάδας 2 ή και της ομάδας 1 του παρόντος Παραρτήματος και εφόσον απαιτείται, ο χρόνος επαναξιολόγησης του κριθέντος οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή.

Το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται στην αντίστοιχη εταιρεία, στην οποία απασχολείται ο οδηγός.

Σε περίπτωση που ο οδηγός κριθεί «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η», το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται και στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών, προκειμένου η τελευταία να προβεί στην αφαίρεση της άδειας οδήγησης ή κατηγοριών αυτής, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το Πόρισμα Εξέτασης. Σε περίπτωση που το Πόρισμα Εξέτασης προβλέπει επαναξιολόγηση του οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή και εφόσον το Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής επαναξιολόγησης κρίνει τον οδηγό ως «ΙΚΑΝΟ/Η», ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης επαναχορηγείται είτε με τη διαδικασία της αντικατάστασης εντύπου, στην περίπτωση που δεν έχει λήξει η διοικητική ισχύς των κατηγοριών που αφαιρέθηκαν σε συμμόρφωση προς το πρώτο πόρισμα εξέτασης, είτε με τη διαδικασία της ανανέωσης.

Η ειδική επιτροπή ιατρών, που συστήθηκε με την υπό στοιχεία Δ4δ/οικ.27509/04-04-2019 (ΑΔΑ: Ω57Ω465ΧΘΞ-Η3Ν) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καταργείται και οι εκκρεμείς υποθέσεις παραπομπής οδηγών μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στην αρμοδιότητα της ειδικής επιτροπής ιατρών που συστήνεται διά του παρόντος.»

Άρθρο 57
Αρμοδιότητα εποπτείας και παρακολούθησης της συμβατικής συμφωνίας Ελληνικού Δημοσίου και Διαχειριστή Υποδομής και απαλλαγή της χρηματοδότησης του τελευταίου από τον Φ.Π.Α. - Τροποποίηση του άρθρου 30 του ν. 4408/2016

Στο άρθρο 30 του ν. 4408/2016 (Α' 135): α) τροποποιείται η παρ. 2, β) διορθώνονται οι τίτλοι των υπουργών και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους σχετικά με τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικής υποδομής και με την επιφύλαξη της δημοσιονομικής αρχής της ετήσιας διάρκειας κατά περίπτωση, οι Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών και ο διαχειριστής υποδομής συνάπτουν συμβατική συμφωνία, η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και παραμέτρους του Παραρτήματος V του άρθρου 62 και ισχύει για τουλάχιστον πέντε (5) έτη.

Το συνολικό ποσό, που δύναται να αποδίδεται στον Διαχειριστή Υποδομής, μέσω της συμβατικής συμφωνίας, δεν επιβαρύνεται με Φόρο Προστιθέμενης Αξίας, εφόσον αυτό δεν αποτελεί την αντιπαροχή που αυτός λαμβάνει έναντι παρεχόμενου από αυτόν έργου, ούτε συνδέεται με την τιμή τελών που αυτός εισπράττει.

Για τον έλεγχο τήρησης από τον Διαχειριστή Υποδομής των οικονομικών όρων της συμβατικής συμφωνίας (παραλαβή και έλεγχος δικαιολογητικών οικονομικού αντικειμένου, έλεγχος και εισήγηση για το ποσό της χρηματοδότησης προς τον αρμόδιο διατάκτη) αρμόδια είναι η Διεύθυνση Προϋπολογισμού και Δημοσιονομικών Αναφορών (Δ1) της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για τον έλεγχο τήρησης του φυσικού και τεχνικού αντικειμένου της συμβατικής συμφωνίας (παραλαβή σχετικών δικαιολογητικών, έλεγχος και έκθεση τήρησης των υποχρεώσεων) αρμόδια είναι η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Δ33) της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του ιδίου Υπουργείου.»

Άρθρο 58
Σύναψη προγραμματικών συμβάσεων

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δύναται να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις, προγραμματικές συμφωνίες και μνημόνια συνεργασίας με Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και γενικότερα με τους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), με νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, καθώς και με ευρωπαϊκούς και διεθνείς ερευνητικούς φορείς.

Άρθρο 59
Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων – Τροποποίηση του άρθρου 50 του ν. 4530/2018

Στο άρθρο 50 του ν. 4530/2018 (Α' 59): α) τροποποιούνται οι παρ. 1, 4, 5, 7 και 8, β) προστίθεται περ. γ' στην παρ. 4 και το άρθρο 50 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 50
Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων

1. α. Σε κατασκευαστή οχημάτων ο όποιος: αα) υποβάλλει ψευδείς δηλώσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διορθωτικών ή περιοριστικών μέτρων που επιβάλλονται σύμφωνα με κανονιστικές πράξεις που προβλέπονται από τη διαδικασία της χορήγησης της έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση έγκρισης τύπου, αβ) παραποιεί τα αποτελέσματα των δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει, αγ) αποκρύπτει στοιχεία ή τεχνικές προδιαγραφές που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάκληση οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, στην απόρριψη της χορήγησης ή στην ανάκληση της έγκρισης τύπου, αδ) χρησιμοποιεί στρατηγικές ή συστήματα αναστολής για την έκδοση έγκρισης ή τη διατήρηση σε ισχύ αυτής και αε) αρνείται την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες, επιβάλλεται πρόστιμο σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5. Αν ο κατασκευαστής υποπέσει εκ νέου στις πράξεις ή παραλείψεις των περ. α' έως ε' μέσα σε μία πενταετία από την τέλεση αυτών, επιβάλλεται νέο πρόστιμο πενταπλάσιο της αξίας του επιβληθέντος.

β. Σε τεχνική υπηρεσία η οποία: βα) δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του ορισμού της, ή ββ) εκτελεί πλημμελώς τα καθήκοντά της, επιβάλλεται διοικητική κύρωση σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5.

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 παρ. 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 βάσει 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 παρ. 1α, 2 και 6 επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση ως εξής:

αα) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το επτακοσιαπλάσιο (700πλάσιο) και έως το χιλιαπλάσιο (1.000πλάσιο) του παράβολου 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 τετρακοσιαπλάσιο (400πλάσιο) και έως το επτακοσιαπλάσιο (700πλάσιο) του παράβολου για την έκδοση της έγκρισης, αν από την παράβαση μπορεί να προκληθεί ζημία του περιβάλλοντος,

γγ) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το εκατονταπλάσιο (100πλάσιο) και έως το τετρακοσιαπλάσιο (400πλάσιο) του παράβολου 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.

γ) Οι διοικητικές κυρώσεις της περ. β' της παρ. 1 επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση.

γα. Οι παραβάσεις των απαιτήσεων που προβλέπονται για τον ορισμό της Τεχνικής Υπηρεσίας και της απόφασης ορισμού της κατηγοριοποιούνται ως εξής:

i. Παραβάσεις των απαιτήσεων που αφορούν:

- στην ανεξαρτησία των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- σε θέματα σχετικά με τις θυγατρικές και τους υπεργολάβους των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- σε θέματα σχετικά με την αξιολόγηση και τον ορισμό των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- σε θέματα σχετικά με τις αλλαγές και την ανανέωση του ορισμού των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- σε θέματα σχετικά με την παρακολούθηση των Τεχνικών Υπηρεσιών.

ii. Παραβάσεις των απαιτήσεων που αφορούν:

- την επάρκεια των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- την ορθότητα της μεθοδολογίας δοκιμών και ελέγχου και την ορθότητα των αποτελεσμάτων των δοκιμών των Τεχνικών Υπηρεσιών.

iii. Άρνηση, παρεμπόδιση, αδικαιολόγητη καθυστέρηση παροχής πληροφόρησης και συνεργασίας με την Εγκριτική Αρχή κατά τη διερεύνηση θεμάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία και τους ελέγχους της Τεχνικής Υπηρεσίας.

γβ. Οι διοικητικές κυρώσεις κατηγοριοποιούνται ως εξής:

i. πρόστιμο από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ. Αν διαπιστωθούν περισσότερες παραβάσεις, το ανώτατο ύψος του συνολικού προστίμου μπορεί να ανέλθει έως το ποσό των είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ,

ii. αναστολή του ορισμού του φορέα από δέκα (10) ημέρες έως και έναν (1) χρόνο.

Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε ένα (1) έτος από την προηγούμενη παραβίαση επιβάλλεται διπλάσια ποινή και σε νέα υποτροπή εντός του έτους από την προηγούμενη επιβάλλεται τριπλάσια ποινή.

Για την παράβαση της κατηγορίας του στοιχείου iii) της περ. γα', αναστέλλεται ο ορισμός της για τριάντα (30) ημέρες. Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε ένα έτος από την προηγούμενη παραβίαση επιβάλλεται διπλάσια ποινή και σε νέα υποτροπή εντός του έτους από την προηγούμενη ακυρώνεται ο ορισμός της τεχνικής υπηρεσίας.

Εκτός των ανωτέρω διοικητικών κυρώσεων ο ορισμός της τεχνικής υπηρεσίας αναστέλλεται μέχρι ικανοποίησης εκ μέρους της, όλων των απαιτήσεων που αφορούν τον ορισμό της.

5. Για τη διαπίστωση των παραβάσεων των περ. α' και β' της παρ. 1 και των παρ. 2, 3 και 6 συντάσσεται έκθεση διαπίστωσης παράβασης από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία υπογράφεται και από τον Γενικό Διευθυντή Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου και κοινοποιείται στον καθ' ου με κλήση σε ακρόαση εντός δέκα (10) ημερών. Ο καθ' ου μπορεί να ζητήσει και να λάβει προθεσμία έως είκοσι (20) ημέρες για να εκθέσει τις απόψεις του επί της ανωτέρω έκθεσης.

Μετά την υποβολή των απόψεων του καθ' ου και εφόσον αυτές κριθούν βάσιμες, διαγράφεται η παράβαση και δεν επιβάλλεται η, κατά περίπτωση παράβασης, κύρωση. Στην περίπτωση όμως, που οι απόψεις του καθ' ου δεν κριθούν βάσιμες και απορριφθούν ή δεν υποβληθούν ή υποβληθούν μετά την πάροδο των ως άνω τιθέμενων προθεσμιών, εκδίδεται απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την επιβολή του προστίμου με ειδική αιτιολογία, βάσει της ανωτέρω έκθεσης διαπίστωσης παράβασης και ακολουθείται η διαδικασία που ορίζεται στην κοινή υπουργική απόφαση της παρ. 8, για τη βεβαίωση και είσπραξη της προβλεπόμενης, για αυτή, κύρωση.

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 γι' 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 γι' 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 παρ. 4 και 5.

7. Τα πρόστιμα του παρόντος που αφορούν:

α) στην παράβαση των περ. α' και β' της παρ. 1 καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του υπόψιν Υπουργείου, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εγκριτικής αρχής» αυτοκινήτων οχημάτων που αναφέρεται στον Κανονισμό αριθμ. 168/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15 Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (L 60) και στον Κανονισμό αριθ. 858/2018/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και του Συμβουλίου της 30ης Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των Κανονισμών (ΕΚ) αριθμ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθμ. 595/2009 και για την κατάργηση της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ, καθώς και για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς,

β) στις παραβάσεις των παρ. 2, 3 και 6, 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 «εποπτικής αρχής» της εγχώριας αγοράς αυτοκινήτων οχημάτων και των εξαρτημάτων τους, που αναφέρεται στον Κανονισμό 168/2013/ΕΕ, (L 60) και στον Κανονισμό 858/2018/ΕΕ (L 151), καθώς και για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών:

α. Καθορίζονται η διαδικασία επιβολής της διοικητικής κύρωσης της αναστολής ή ακύρωσης του ορισμού της Τεχνικής Υπηρεσίας και το όργανο επιβολής της.

β. Κατηγοριοποιούνται τα ανωτέρω πρόστιμα, καθορίζονται η διαδικασία επιβολής, τα όργανα και η διαδικασία είσπραξής τους.

γ. Μπορεί να αναπροσαρμόζονται τα ποσά των προστίμων και να ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.»

Άρθρο 60
Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) - Τροποποίηση του πίνακα 1 του άρθρου 38 του ν. 4710/2020

Στο άρθρο 38 του ν. 4710/2020 (Α' 142) διορθώνεται ο πίνακας 1 «Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) για υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 66 παρ. 1 στοιχείο γ)» του Παραρτήματος του άρθρου 71 του ν. 3982/2011 (Α' 143), ως εξής:

Κωδικός CPV	Περιγραφή
60112000-6	Υπηρεσίες δημόσιων οδικών μεταφορών
60130000-8	Υπηρεσίες ειδικών οδικών μεταφορών επιβατών
60140000-1	Μη προγραμματισμένες μεταφορές επιβατών
90511000-2	Υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων
60160000-7	Οδική μεταφορά αλληλογραφίας
60161000-4	Υπηρεσίες μεταφοράς δεμάτων
64121100-1	Υπηρεσίες παράδοσης αλληλογραφίας
64121200-2	Υπηρεσίες παράδοσης δεμάτων

Άρθρο 61
Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο.

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καταρτίζεται και τηρείται Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. για τις ανάγκες της κεντρικής εξ αποστάσεως εποπτείας και ελέγχου της τήρησης των:

α) όρων και προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας ή η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) και

β) κείμενων διατάξεων επί των διενεργούμενων στις εν λόγω οικονομικές δραστηριότητες τεχνικών ελέγχων οχημάτων.

2. Στο Μητρώο δύνανται να εγγραφούν διπλωματούχοι και τεχνολόγοι Μηχανολόγοι Μηχανικοί και άλλες ειδικότητες με συναφή επαγγελματικά δικαιώματα, που διαθέτουν τη σχετική άδεια άσκησης επαγγέλματος, μετά από αίτησή τους και κατόπιν ειδικής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που λαμβάνει την απαιτούμενη δημοσιότητα σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή και η οποία προσδιορίζει τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των συμμετεχόντων, τους ειδικότερους όρους και τις προϋποθέσεις ένταξής τους στο Μητρώο και τον τρόπο επιλογής των οργάνων αξιολόγησής τους, ώστε να τηρούνται η αξιοκρατία και η διαφάνεια.

Για την ένταξή τους στο Μητρώο οι υποψήφιοι οφείλουν να ολοκληρώσουν επιτυχώς ειδικά επιμορφωτικά προγράμματα κατάρτισης.

3. Οι επόπτες - μέλη του Μητρώου Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. λαμβάνουν αποζημίωση για τη συμμετοχή τους στην εποπτεία των Κ.Τ.Ε.Ο..

4. Τα προσωπικά δεδομένα των μελών του Μητρώου Εποπτών που τυγχάνουν επεξεργασίας, τηρούνται σε ειδική βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 679/2016 (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) και τον ν. 4624/2019 (Α' 137), για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Τα δεδομένα των μελών τηρούνται για όσο χρόνο το μέλος είναι εγγεγραμμένο στο Μητρώο και για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών από τη διαγραφή του από αυτό για οποιονδήποτε λόγο. Τα προσωπικά δεδομένα διαγράφονται μετά το πέρας του ανωτέρω χρονικού διαστήματος, εκτός εάν έχει εκκινήσει οποιαδήποτε διοικητική ή πειθαρχική ή δικαστική διαδικασία, οπότε το υλικό διατηρείται μέχρι το πέρας των εν λόγω διαδικασιών, με τη λήψη των κατάλληλων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων για την ασφάλεια της επεξεργασίας. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι ο Υπεύθυνος Επεξεργασίας των εν λόγω δεδομένων.

Άρθρο 62
Ανακατασκευή οικοδομών στον Δήμο Ληξουρίου
- Τροποποίηση του άρθρου 43 του ν. 4305/2014

Στο άρθρο 43 του ν. 4305/2014 (Α' 237), ως προς την ανακατασκευή ή επισκευή των εργατικών κατοικιών του Δήμου Ληξουρίου, οι οποίες υπέστησαν ζημιές από τους σεισμούς της 26ης Ιανουαρίου 2014 και της 3ης Φεβρουαρίου 2014, προστίθεται παρ. 7, ως εξής:

«7. α. Οι προηγούμενες διατάξεις ισχύουν κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης όσον αφορά στο ύψος των οικοδομών που έχουν χαρακτηρισθεί ως κατεδαφιστέες, το οποίο δύναται να ανέρχεται έως τρεις (3) ορόφους σε ανακατασκευή της αρχικής ομοίως τριώροφης οικοδομής, τον συντελεστή δόμησης και την κάλυψη του οικοπέδου. Κατά τα λοιπά εφαρμόζεται το από 8.2.1979 προεδρικό διάταγμα (Δ' 130).

β. Κατά την ανακατασκευή των εργατικών κατοικιών του οικισμού «Ληξούρι Ι» και «Ληξούρι ΙΒ» δύνανται να ανασχεδιαστούν και να μεταβληθούν οι κοινόχρηστοι χώροι των κτιρίων με την προσθήκη κοινόχρηστων ανελκυστήρων καθ' υπέρβαση του περιγράμματος των υφισταμένων κτιρίων και των όρων δόμησης που ισχύουν.»

Άρθρο 63
Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Γ'

1. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορίζονται κατηγορίες φυσικών ή νομικών προσώπων, όπως ν.π.δ.δ., ν.π.ι.δ., (σωματεία, μη κερδοσκοπικές οργανώσεις, σύλλογοι, επιχειρήσεις) στα οποία δίδεται το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία και ταξινόμησης λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων για τη μεταφορά προσώπων που έχουν άμεση σχέση με το επιτελούμενο από αυτά έργο ή για την εξυπηρέτηση μεταφοράς του προσωπικού, προς και από τις εγκαταστάσεις αυτών. Με τις ίδιες αποφάσεις καθορίζονται οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος εισαγωγής των στοιχείων στο Μ.Ε.Μ.Ο. του άρθρου 51, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης δύναται να ρυθμίζεται η αναγκαία διαλειτουργικότητα του Μητρώου με λοιπά πληροφοριακά συστήματα των φορέων του δημοσίου τομέα.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων και των επιβαλλόμενων διοικητικών προστίμων της παρ. 4 του άρθρου 51, ο τρόπος επιβολής αυτών, καθώς και κάθε άλλη σχετική αναγκαία λεπτομέρεια.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται πιστοποιημένοι φορείς, νομικά ή φυσικά πρόσωπα, προκειμένου να συνεπικουρούν την αρμόδια Υπηρεσία της παρ. 5 του άρθρου 51 στη διενέργεια των ελέγχων αυτής, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται το περιεχόμενο των ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων κατάρτισης, ο φορέας και ο τόπος διεξαγωγής τους, η διάρκειά τους, τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των διδασκόντων, η διαδικασία πιστοποίησης των υποψηφίων προς ένταξη στο Μητρώο Εποπτών του άρθρου 61 μέσω γραπτών εξετάσεων, καθώς και κάθε άλλη σχετική αναγκαία λεπτομέρεια.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται: i) τα ελάχιστα προσόντα των Εποπτών που εγγράφονται στο Μητρώο του άρθρου 61, ii) η διαδικασία και τα αρμόδια για την αξιολόγηση και επιλογή των υποψηφίων όργανα, iii) ο τρόπος κατάρτισης και τήρησης του Μητρώου και η αρμόδια προς τούτο Υπηρεσία, iv) η διαδικασία και το αρμόδιο όργανο για τον ορισμό των Εποπτών και για την επιλογή αυτών προκειμένου να συμμετάσχουν σε ελέγχους, v) τα κωλύματα, ασυμβίβαστα, οι ειδικές προϋποθέσεις ένταξης και παραμονής και ο τρόπος αποβολής από το Μητρώο, vi) η διαδικασία, οι όροι και οι προϋποθέσεις εκτέλεσης της εποπτείας και του ελέγχου της τήρησης των όρων και προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας ή η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), της εποπτείας τήρησης των κείμενων διατάξεων επί των διενεργούμενων στις εν λόγω οικονομικές δραστηριότητες τεχνικών ελέγχων οχημάτων, vii) τα ειδικότερα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για την ασφάλεια της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης δύναται να ρυθμίζονται η αναγκαία διαλειτουργικότητα του Μητρώου με λοιπά πληροφοριακά συστήματα των φορέων του δημοσίου τομέα.

7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών καθορίζονται το ύψος της αποζημίωσης των εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. του άρθρου 61, η διαδικασία και ο τρόπος καταβολής αυτής, καθώς και ο ελάχιστος αριθμός ελέγχων ανά Επόπτη.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών δύναται να αναθεωρείται το ποσό της αποζημίωσης που λαμβάνουν οι επόπτες της παρ. 2 του άρθρου 61.

Άρθρο 64
Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Γ'

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καταργούνται:
α. Η παρ. 6 του άρθρου 10 του ν. 2898/2001 (Α' 71).
β. Οι παρ. 4 έως και 8 του άρθρου 48 του ν. 4313/2014 (Α' 261).
γ. Η περ. ε' των παρ. 1 και 2 του άρθρου 72 του ν. 4530/2018 (Α' 59).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'
ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 65
Παράταση διάρκειας ισχύος σύμβασης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) - Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 3891/2010

Στην παρ. 6.ε. του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 (Α' 188) προστίθενται εδάφια δεύτερο και τρίτο και το άρθρο 12 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 12
Ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)

1. Σε περίπτωση που δεν υποβάλλονται αιτήματα στον Διαχειριστή Υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη διενέργεια επιβατικού δρομολογίου ή τα αιτήματα που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες περιφερειακής εξυπηρέτησης των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι δυνατή η σύναψη σύμβασης με την οποία ανατίθεται η εκτέλεση σιδηροδρομικού επιβατικού δρομολογίου ως Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ).

2. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως δύναται να εξειδικεύεται η διαδικασία διαγωνισμού, το περιεχόμενο, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, οι τεχνικοί και οικονομικοί όροι, ο τρόπος υπολογισμού της αντιστάθμισης και κάθε απαραίτητη λεπτομέρεια για τη σύναψη συμβάσεων ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

3. Οι λογαριασμοί που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις άνω υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είναι ξεχωριστοί και τα αντίστοιχα στοιχεία του ισολογισμού κατανέμονται, σύμφωνα με τους παραδεδεγμένους λογιστικούς κανόνες. Οι δαπάνες που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις ως άνω ΥΔΥ ισοσκελίζονται από τα έσοδα εκμετάλλευσης και από τις καταβολές δυνάμει της σύμβασης ΥΔΥ, χωρίς να είναι δυνατή η μεταφορά πόρων από ή προς άλλον τομέα της δραστηριότητας της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Τα προαναφερόμενα στοιχεία ισολογισμού σχετικά με τις συμβάσεις ΥΔΥ μπορούν να εξειδικεύονται περαιτέρω με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

4. Για τους σκοπούς της πρώτης εφαρμογής των διατάξεων της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, οι αρμόδιες υπηρεσίες προβαίνουν στην κατάλληλη προεργασία ώστε να καταστεί δυνατή η υπογραφή συμβάσεων ανάθεσης ΥΔΥ έως την 31.12.2010.

5. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων για ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2011, 2012 και 2013 και προκαταβάλλεται ανά μήνα. Φόροι, εισφορές υπέρ τρίτων και κρατήσεις για οποιαδήποτε αιτία που σχετίζεται με την αποζημίωση του προηγούμενου εδαφίου, πλην του οικείου φόρου εισοδήματος, βαρύνουν το Ελληνικό Δημόσιο. Μετά τη χρονική περίοδο που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, το επίπεδο του συνολικού ετήσιου ποσού αποζημιώσεων για ΥΔΥ θα συμφωνεί πλήρως με την ελληνική και κοινοτική νομοθεσία για τις κρατικές ενισχύσεις και τον έλεγχο και εκτέλεση των δημοσιονομικών του Κράτους.

6.α. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2015 έως και 2020 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το Δημόσιο για την εκτέλεση υπηρεσιών ΥΔΥ δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2015 έως 2020. Φόροι, εισφορές υπέρ τρίτων και κρατήσεις για οποιαδήποτε αιτία που σχετίζεται με την αποζημίωση του προηγούμενου εδαφίου, πλην του οικείου φόρου εισοδήματος, βαρύνουν το Ελληνικό Δημόσιο.

6.β. Εξαιρετικά για το έτος 2014, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, διενεργείται, σύμφωνα με τις προβλέψεις της, από 23.7.2012, υπογραφείσας σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ τα έτη 2011-2013, η διάρκεια της οποίας παρατείνεται μέχρι τις 31.12.2014.

6.γ. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2016 έως και 2020, διενεργείται, σύμφωνα με τις προβλέψεις σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπουμένου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την οποία ορίζεται μεταξύ άλλων το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση, η μεθοδολογία υπολογισμού της αποζημίωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο τρόπος παρακολούθησης της εκτέλεσης της σύμβασης, οι μηχανισμοί ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

6.δ. 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.

6.ε. Από 1.1.2021 η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (L 315), όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό Ε.Κ.2338/16 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016 (L 354).

Παρατείνεται έως 31.12.2021 η διάρκεια ισχύος της από 17.12.2015 συμβάσεως ΥΔΥ. Η ισχύς της παρούσας αρχίζει από την 01.01.2021.»

7. Κατά την εκτέλεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών το Δημόσιο δύναται να επιτρέπει εκχώρηση απαιτήσεων των Παρόχων από τις συμβάσεις αυτές μέσω σύναψης ειδικότερων συμφωνιών μεταξύ των Παρόχων, ως εκχωρητών, και το Δημόσιο, τον ΟΣΕ Α.Ε. ή τη ΓΑΙΑ-ΟΣΕ Α.Ε. ως εκδοχέων, για την εξόφληση οφειλών προς τους ανωτέρω φορείς, όπως μισθώματα από συμβάσεις μίσθωσης μονάδων τροχαίου υλικού ή αμοιβών για παροχή υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού ή άλλων υπηρεσιών.

Άρθρο 66
Έκδοση βιβλίων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών

1. Ανατίθεται στο Ίδρυμα Ευγενίδου η αρμοδιότητα για τη συγγραφή και έκδοση των βιβλίων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών όλων των κατηγοριών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των βιβλίων για την εκπαίδευση και εξέταση για τη χορήγηση Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) οδηγών φορτηγών και λεωφορείων. Η ευθύνη για τη συγγραφή, γλωσσική επιμέλεια και έκδοση των βιβλίων αυτών ανατίθεται στην Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου.

2. Τα βιβλία της παρ. 1 διατίθενται από το Ίδρυμα Ευγενίδου σε τιμή κόστους. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τις πιστώσεις του τακτικού προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφο-

ρών και Οικονομικών καθορίζονται οι όροι έκδοσης και διάθεσης των ανωτέρω βιβλίων, καθώς και αποζημίωσης των συγγραφέων τους.

Άρθρο 67
Θέματα συμβάσεων προμήθειας εταιρειών Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών και Θεσσαλονίκης, λόγω κορωνοΐού COVID-19

Εφόσον εξακολουθεί να υφίσταται κίνδυνος διάδοσης του κορωνοΐού COVID-19 και πάντως όχι πέραν της 30ής.9.2021, οι δημόσιες επιχειρήσεις που εδρεύουν στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη και παρέχουν συγκοινωνιακό έργο, δύνανται κατά παρέκκλιση κάθε σχετικής διάταξης της εθνικής νομοθεσίας περί δημοσίων συμβάσεων, να προβαίνουν στην ανάθεση συμβάσεων με προσφυγή στη διαδικασία του άρθρου 269 του ν. 4412/2016 (Α' 147) με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση, με σκοπό την προμήθεια συσκευών διασφάλισης της συνεχούς απολύμανσης του εσωτερικού ατμοσφαιρικού αέρα των πάσης φύσεως μέσων εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου, με δυνατότητα μεταφοράς επιβατών κατά τη λειτουργία των συσκευών, καθώς και συσκευών απολύμανσης στην περίοδο εκτός δρομολογίων των εσωτερικών επιφανειών των μέσων αυτών.

Για την ανάθεση της προμήθειας του προηγούμενου εδαφίου προσκαλούνται τρεις (3) τουλάχιστον υποψήφιοι προμηθευτές, οι οποίοι αποδεδειγμένα διαθέτουν προϊόντα που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές, προκειμένου να υποβάλλουν την προσφορά τους εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την πρόσκληση. Αποκλειστικά κριτήρια επιλογής του αναδόχου, κατ' εφαρμογή της παρ. 1, είναι η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά βάσει τιμής και η επί ποινή αποκλεισμού εκτέλεση και παράδοση της προμήθειας εντός τριάντα (30) ημερών από την υπογραφή της σύμβασης. Κατά της απόφασης ανάθεσης δεν επιτρέπεται η άσκηση της προδικαστικής προσφυγής του άρθρου 362 του ν. 4412/2016, εφόσον η σύμβαση δεν υπερβαίνει τα κατώτερα όρια της περ. α' του άρθρου 235 του ν. 4412/2016.

Άρθρο 68
Ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις μισθωμάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Δαπάνες μισθωμάτων και κοινοχρήστων κτιρίων στέγασης υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, έτους 2020, που δεν εξοφλήθηκαν, λόγω ανεπάρκειας πιστώσεων, κατά το έτος γέννησης της υποχρέωσης, δύνανται να εκκαθαρισθούν, επιφυλασσομένων των διατάξεων περί παραγραφής των σχετικών αξιώσεων, σε βάρος του εκτελούμενου προϋπολογισμού του εν λόγω φορέα του έτους 2021. Οι δαπάνες του προηγουμένου εδαφίου εκκαθαρίζονται κατά παρέκκλιση του π.δ. 80/2016 (Α'45) περί αναλήψεων υποχρεώσεων.

Άρθρο 69
Καταβολή αποδοχών Προέδρου και μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων

Οι αποδοχές του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών έτους 2020, που δεν εξοφλήθηκαν λόγω ανεπάρκειας πιστώσεων, κατά το έτος 2020, δύνανται να εκκαθαρισθούν σε βάρος του εκτελούμενου προϋπολογισμού του φορέα του έτους 2021. Οι δαπάνες του προηγουμένου εδαφίου εκκαθαρίζονται κατά παρέκκλιση του π.δ. 80/2016 (Α'145) περί αναλήψεων υποχρεώσεων.

ΜΕΡΟΣ Ε'
ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 70
Αναστολή ισχύος για τα νοσοκομεία και τις δομές πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 4736/2020

Αναστέλλεται έως την 3η.7.2021 για τα νοσοκομεία και τις πάσης φύσεως δομές παροχής υπηρεσιών υγείας η έναρξη ισχύος της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 4736/2020 (Α' 200).

Άρθρο 71
Παράταση συμβάσεων καθαριότητας Πανεπιστημίου Πατρών

Συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου προσωπικού, που απασχολείται για τις ανάγκες καθαριότητας στο Πανεπιστήμιο Πατρών και οι οποίες έχουν λήξει από την 1η Μαρτίου 2021 ή πρόκειται να λήξουν μέχρι την 31η Μαρτίου 2021, παρατείνονται για λόγους δημόσιας υγείας και ως προς όλες τις συνέπειές τους, έως τη σύναψη νέων συμβάσεων μετά την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών πρόσληψης που ήδη διενεργούνται και πάντως όχι πέραν της 31ης Μαΐου 2021 για την κάλυψη των ανωτέρω αναγκών.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 72
Έναρξη ισχύος

1. Οι διατάξεις του Κεφαλαίου Β' του Μέρους Β' τίθενται σε ισχύ εξήντα (60) ημέρες από την έναρξη ισχύος του παρόντος εκτός του άρθρου 29, το οποίο τίθεται σε ισχύ τρεις (3) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος.
2. Το άρθρο 37 τίθεται σε ισχύ την 23η Μαΐου 2021.
3. Οι λοιπές διατάξεις για τις οποίες δεν ορίζεται διαφορετικά ισχύουν από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Α'

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ
ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΥΚΛΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

Το υπόδειγμα Αναφοράς Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. συμπληρώνεται με ευθύνη του Φορέα Εκπόνησης για την ακρίβεια των αναφερόμενων σε αυτή στοιχείων και περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τις πληροφορίες που περιγράφονται στις ακόλουθες ενότητες και υποενότητες και οι οποίες ενσωματώνονται στο Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

ΦΑΣΗ Α' – ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ.

1. ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ

Αναφέρονται ο Φορέας Εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2 και οι προϋποθέσεις που πληροί για την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. βάσει της παρ. 3 του άρθρου 1. Εφόσον πρόκειται για κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ., αναφέρονται οι συμμετέχοντες ΟΤΑ και η μεταξύ τους συνεργασία σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2. Προσδιορίζεται αν πρόκειται για την πρώτη έκδοση του Σ.Β.Α.Κ. ή την αναθεώρησή του.

2. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

2.1 Στελέχωση Ομάδας Εργασίας

Επισυνάπτεται η απόφαση συγκρότησης της Ομάδας Εργασίας και αναφέρονται, σύμφωνα με το άρθρο 5:

(α) τα στελέχη της Ομάδας Εργασίας, η ιδιότητά τους, ο φορέας, η υπηρεσία προέλευσής τους, και ο επικεφαλής της ομάδας εργασίας,

(β) στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 1, το στέλεχος με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας,

(γ) στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 5, οι εκπρόσωποι των συγκοινωνιακών φορέων.

Οι φορείς εκπόνησης που ακολουθούν τα οριζόμενα στις περ. β' της παρ. 1, α' και β' της παρ. 2 του άρθρου 13, συμπληρώνουν την υποενότητα 2.1 πλην των περ. β'και γ'.

2.2 Πρόσκληση στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην αρμόδια λιμενική αρχή και στον Φορέα Διοίκησης και Εκμετάλλευσης του Λιμένα για συμμετοχή στην ομάδα εργασίας

Εφόσον η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στην παρ. 2 του άρθρου 5, συμπληρώνονται ο αριθμός πρωτοκόλλου της πρόσκλησης και επισυνάπτεται αντίγραφό της.

3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑΣ

3.1. Ιστοσελίδα αναφορικά με το Σ.Β.Α.Κ. που καταρτίζεται

Συμπληρώνεται ο ενιαίος εντοπιστής πόρων (URL) της ιστοσελίδας της περ. ε' του άρθρου 4 (ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.) με ενεργό σύνδεσμο και περιγράφεται η δυνατότητα υποβολής σχολίων από τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη.

3.2 Ψηφιακή προσβασιμότητα της ιστοσελίδας

Δηλώνεται ότι η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α' 184).

4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

4.1 Όρια περιοχής παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφεται η περιοχή παρέμβασης της παρ. 2 του άρθρου 2 και ιδίως σε σχέση με τα διοικητικά όρια του ΟΤΑ και των όμορων ΟΤΑ. Επισυνάπτεται σχετικός χάρτης όπου είναι ευκρινώς αποτυπωμένες τουλάχιστον οι ανωτέρω πληροφορίες και επισημαίνονται τα όρια της περιοχής παρέμβασης. Αναφέρονται η κατηγορία δήμου κατά τις διατάξεις του προγράμματος «Κλεισθένης Ι» (ν. 4555/2018, Α' 133), και τα πληθυσμιακά στοιχεία της περιοχής.

4.2 Ζώνες λιμένα στην περιοχή παρέμβασης

Εφόσον η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει ή γειτνιάζει με ζώνη λιμένα, αναφέρεται ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα και η ζώνη αποτυπώνεται ευκρινώς στον χάρτη της παρ. 4.1.

5. ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

5.1. Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με αναρτημένη τη σχετική δημόσια πρόσκληση (περ. β' της παρ. 1).

5.2. Προσκλήσεις συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων προς τους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 6

Για τις περιπτώσεις της παρ. 1 του άρθρου 6 συμπληρώνονται οι αριθμοί πρωτοκόλλου των προσκλήσεων και επισυνάπτεται στην Αναφορά Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. αντίγραφό τους.

5.3 Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής

Αναγράφεται λίστα των εμπλεκόμενων μερών του Δικτύου Φορέων σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 5 του άρθρου 2 και την παρ. 1 του άρθρου 6. Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με αναρτημένο το Σύμφωνο Συμμετοχής της παρ. 7 του άρθρου 2. Αναφέρονται τροποποιήσεις ως προς τη σύνθεση του δικτύου φορέων κατά την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και επισυνάπτεται στην Αναφορά Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. αντίγραφο του Συμφώνου Συμμετοχής.

6. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

6.1. Συγκέντρωση κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου

Αναγράφεται λίστα των στρατηγικών σχεδίων, κειμένων, μελετών και Σ.Β.Α.Κ. που λαμβάνονται υπόψη (περ. δ' της παρ. 1 της Φάσης Προετοιμασίας του άρθρου 7 και περ. δ', ε', στ' και ζ' της παρ. 2 του άρθρου 3).

6.2 Εξέταση πληρότητας δεδομένων

Επισυνάπτεται η εισήγηση της ομάδας εργασίας προς τον φορέα εκπόνησης για τη συμπλήρωση των διαθέσιμων δεδομένων ή την πληρότητα αυτών αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης (περ. δ' της παρ. 1 της Φάσης Προετοιμασίας του άρθρου 7).

ΦΑΣΗ Β' – ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ.

ΣΤΑΔΙΟ 1: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

1.1. Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφεται συνοπτικά το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα του σχεδίου για τα επόμενα στάδια και εργασίες (περ. α' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

1.2. Σχέδιο συμμετοχής για την ενημέρωση και την ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών

Περιγράφεται συνοπτικά το σχέδιο συμμετοχής με τις προγραμματισμένες δράσεις (περ. α' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Αναφέρονται οι πραγματοποιηθείσες δράσεις.

1.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 1 στην ιστοσελίδα

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. α' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

2.1 Κύρια σημεία της πρώτης διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Αναφέρεται ο τρόπος της διαβούλευσης και της συμμετοχής των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και περιγράφονται συνοπτικά τα πορίσματα της διαβούλευσης (περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Επισυνάπτονται οι σχετικές προσκλήσεις.

2.2 Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης

Αναφέρονται και αναπτύσσονται συνοπτικά τα κύρια σημεία της έκθεσης αποτύπωσης υφιστάμενης κατάστασης (υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7) κατ' ελάχιστον για τα κάτωθι:

α) δημόσια μέσα μεταφοράς,

β) ήπιοι τρόποι μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο),

γ) προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,

δ) οδική ασφάλεια των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού,

ε) διαχείριση κυκλοφορίας των οχημάτων,

στ) χρήση ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,

ζ) διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,

η) οργάνωση της στάθμευσης,

θ) νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών.

2.3 Εντοπισμός προβλημάτων στην περιοχή παρέμβασης

Αναγράφονται σε λίστα και αναπτύσσονται περιληπτικά (υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.4 Ανάδειξη ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης

Αναγράφονται σε λίστα και αναπτύσσονται περιληπτικά (υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2 Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.5 Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης

Περιγράφονται συνοπτικά τα σενάρια που εξετάστηκαν (υποπερ. βγ' της περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.6 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 2 στην ιστοσελίδα

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

3.1. Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Περιγράφονται το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με την ανάρτησή τους (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφονται τα κύρια σχόλια των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών, καθώς και οι απόψεις του Δικτύου Φορέων, που, κατά την κρίση της Ομάδας Εργασίας, συνέβαλαν σημαντικά στη διαμόρφωση των προτεραιοτήτων και του κοινού οράματος του Σ.Β.Α.Κ. (περ γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου

7).

3.3. Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Περιγράφονται το τελικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ., εφόσον τροποποιήθηκαν, μετά την υποβολή σχολίων και απόψεων, τα προβλήματα που επιδιώκει να επιλύσει το Σ.Β.Α.Κ. και αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με την ανάρτησή τους (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

Επισυνάπτονται οι στόχοι με τα χαρακτηριστικά τους (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7 και παρ. 12 του άρθρου 2).

3.5 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 3 στην ιστοσελίδα

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

4.1. Αναλυτικός κατάλογος μέτρων και αξιολόγηση της συμβολής τους προς την επίτευξη του οράματος και των στόχων του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφονται ο αναλυτικός κατάλογος μέτρων και πακέτων μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. και η σύνδεση τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους (περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7), καθώς και οι σχετικοί δείκτες παρακολούθησης. Συγκεκριμένα τα μέτρα ή πακέτα μέτρων αναλύονται και κατηγοριοποιούνται κατ' ελάχιστον στις κάτωθι ενότητες:

1. ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
2. προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο),
3. εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών,
4. βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού,
5. μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων,
6. προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
7. καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
8. οργάνωση της στάθμευσης,
9. αξιοποίηση νέων τεχνολογιών.

4.2 Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Αναφέρεται ο τρόπος της διαβούλευσης και της συμμετοχής των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και περιγράφονται συνοπτικά τα πορίσματα της διαβούλευσης της περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7. Επισυνάπτονται οι σχετικές προσκλήσεις.

4.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 4 στην ιστοσελίδα

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 5: ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ

5.1 Τελικό Σχέδιο Δράσης

Επισυνάπτεται το τελικό σχέδιο δράσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 2. Για κάθε μέτρο αναφέρονται οι καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες, οι οποίες βάσει του νόμου είτε θα εγκρίνουν μεταγενέστερα την υλοποίηση των μέτρων είτε θα τα υλοποιήσουν (περ. ε' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. (υποπερ. εδ' της περ. ε' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7) με το αναρτημένο τελικό Σχέδιο Δράσης.

5.2 Υποβολή σχεδίου δράσης στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες

Αναφέρονται οι καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες στις οποίες απεστάλη το σχέδιο δράσης (περ. ε' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Επισυνάπτεται δήλωση του φορέα εκπόνησης με την οποία βεβαιώνεται ότι έχει ενσωματώσει στο σχέδιο δράσης τεκμηριωμένες αντιρρήσεις των φορέων του προηγούμενου εδαφίου κατά τα οριζόμενα στις υποπερ. εβ' και εγ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7.

Οι φορείς εκπόνησης της περ. β' της παρ. 1 και των περ. α' και β' της παρ. 2 του άρθρου 13 συμπληρώνουν την ως άνω υποενότητα αναφέροντας τις υπηρεσίες στις οποίες απεστάλη το Σ.Β.Α.Κ. για γνωμοδότηση σύμφωνα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά τα οριζόμενα στις περ. β' και γ' της παρ. 9 του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) και δεν απαιτείται η δήλωση-βεβαίωση του φορέα εκπόνησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΔΗΛΩΣΕΙΣ-ΒΕΒΑΙΩΣΕΙΣ-ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ
του ΑΡΘΡΟΥ 29 της παρ. 2

Δήλωση της περ. α'

«Το ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με αριθμό πλαισίου ....., που βρίσκεται στη θέση .... αυτού (ή ο ηλεκτροκινητήρας με αριθμό .... και ο λοιπός συνοδευτικός εξοπλισμός, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), πληροί το ευρωπαϊκό πρότυπο ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ ΕΝ 15194/2009, ή τυχόν αντικατάσταση αυτού και έχει τοποθετηθεί στη θέση .... αυτού αντίστοιχο σήμα, το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

Κατασκευάστηκε χωρίς εγκατεστημένο μηχανισμό, προκειμένου να το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ) ή εναλλακτικά, κατασκευάστηκε με εγκατεστημένο μηχανισμό που το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση πεντάλ), με τον οποίο η ταχύτητα του οχήματος δεν δύναται να υπερβεί τα 6 χλμ/ώρα.»

Βεβαίωση της περ. β'

«Το ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με αριθμό πλαισίου ....., ο οποίος βρίσκεται στη θέση .... αυτού, (ή ο ηλεκτροκινητήρας με αριθμό ..... και ο λοιπός συνοδευτικός εξοπλισμός, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), πληροί το ευρωπαϊκό πρότυπο ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ ΕΝ 15194/2009, ή αντικατάσταση αυτού και έχει τοποθετηθεί στη θέση .... αυτού αντίστοιχο σήμα, το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

Διατέθηκε χωρίς εγκατεστημένο μηχανισμό, προκειμένου να το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ) ή εναλλακτικά, διατέθηκε με εγκατεστημένο μηχανισμό που το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ), με τον οποίο η ταχύτητα του οχήματος δεν δύναται να υπερβεί τα 6 χλμ/ώρα.

Ο αγοραστής – κάτοχός του κ. ..... (αναγραφή ονοματεπωνύμου και Α.Δ.Τ. κατόχου) ενημερώθηκε ότι, απαγορεύεται να λάβει χώρα οποιαδήποτε τεχνική παρέμβαση στο υπόψη όχημα, προκειμένου αυτό να δύναται να τεθεί σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ), με την οποία η ταχύτητα του οχήματος να δύναται να υπερβεί τα 6 χλμ/ώρα, διότι το ανωτέρω όχημα δεν συνοδεύεται από Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ευρωπαϊκής έγκρισης τύπου και δεν δύναται να ταξινομηθεί.»

Πιστοποιητικό της περ. γ'

«Το ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με αριθμό πλαισίου ....., που βρίσκεται στη θέση .... αυτού (ή ο ηλεκτροκινητήρας με αριθμό .... και ο λοιπός συνοδευτικός εξοπλισμός, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), πληροί το ευρωπαϊκό πρότυπο ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ ΕΝ 15194/2009, ή τυχόν αντικατάσταση αυτού και έχει τοποθετηθεί στη θέση .....

..... αυτού αντίστοιχο σήμα, το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

Κατασκευάστηκε χωρίς εγκατεστημένο μηχανισμό, προκειμένου να το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ) ή εναλλακτικά, κατασκευάστηκε με εγκατεστημένο μηχανισμό που το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ), με τον οποίο η ταχύτητα του οχήματος δεν δύναται να υπερβεί τα 6 χλμ/ώρα.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Γ'

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Τμήμα 1: Περιεχόμενα

Οι γνώσεις που λαμβάνονται υπόψη για τη διαπίστωση της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης του οδηγού περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα θέματα του παρόντος καταλόγου. Οι υποψήφιοι οδηγοί αποκτούν το απαραίτητο επίπεδο γνώσεων και πρακτικών ικανοτήτων για την οδήγηση υπό συνθήκες απόλυτης ασφάλειας οχημάτων της αντίστοιχης κατηγορίας αδείας.

Το ελάχιστο επίπεδο προσόντων είναι συγκρίσιμο τουλάχιστον με το επίπεδο 2 του ευρωπαϊκού πλαισίου επαγγελματικών προσόντων, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ της σύστασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2008.

1. Λεπτομερής κατάρτιση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας.

Όλες οι άδειες οδήγησης

1.1. Στόχος: γνώση των χαρακτηριστικών του συστήματος μετάδοσης της κίνησης για τη βελτιστοποίηση της χρήσης του.

Καμπύλες ροπής, ισχύος, και ειδικής κατανάλωσης του κινητήρα, περιοχή βέλτιστης χρήσης του στροφόμετρου, διαγράμματα επικάλυψης των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων.

1.2. Στόχος: γνώση των τεχνικών χαρακτηριστικών και της λειτουργίας των οργάνων ασφαλείας με στόχο τον έλεγχο του οχήματος, την ελαχιστοποίηση της φθοράς του και την πρόληψη δυσλειτουργιών.

Περιορισμοί στη χρήση πέδης και επιβραδυντή, συνδυασμένη χρήση πέδης και επιβραδυντή, επιδίωξη του καλύτερου συνδυασμού της ταχύτητας με τις σχέσεις του κιβωτίου, χρήση της αδράνειας του οχήματος, χρήση των μέσων επιβράδυνσης και πέδησης σε κατωφέρεια, ενέργεια σε περίπτωση βλάβης, χρήση ηλεκτρονικών και μηχανικών διατάξεων, όπως ο ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESP), τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης (AEBS), το σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS), τα συστήματα ελέγχου της πρόσφυσης (TCS) και τα συστήματα παρακολούθησης εντός του οχήματος (IVMS) και άλλες, εγκεκριμένες προς χρήση, διατάξεις υποβοήθησης του οδηγού ή αυτόματες.

1.3. Στόχος: δυνατότητα βελτιστοποίησης της κατανάλωσης καυσίμου.

Βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου με την εφαρμογή της τεχνογνωσίας όσον αφορά τα σημεία 1.1 και 1.2, πρόβλεψη της κυκλοφοριακής ροής, κατάλληλη απόσταση από άλλα οχήματα και χρήση της δυναμικής του οχήματος, σταθερή ταχύτητα, ομαλός τρόπος οδήγησης και κατάλληλη πίεση των ελαστικών επισώτρων, καθώς και εξοικείωση με τα ευφυή συστήματα μεταφοράς που επιτρέπουν μεγαλύτερη οικονομία καυσίμων κατά την οδήγηση και καλύτερο σχεδιασμό της διαδρομής.

1.3α. Στόχος: ικανότητα πρόβλεψης, εκτίμησης και προσαρμογής στους κινδύνους της κυκλοφορίας.

Επίγνωση των διαφορετικών οδικών, κυκλοφοριακών και καιρικών συνθηκών και προσαρμογή σε αυτές, πρόβλεψη επικείμενων συμβάντων· κατανόηση του τρόπου προετοιμασίας και προγραμματισμού ενός ταξιδιού σε μη φυσιολογικές καιρικές συνθήκες· εξοικείωση με τη χρήση του σχετικού εξοπλισμού ασφαλείας και κατανόηση των συνθηκών υπό τις οποίες πρέπει να αναβληθεί ή να ακυρωθεί ένα ταξίδι λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων· προσαρμογή στους κινδύνους της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της επικίνδυνης συμπεριφοράς κατά την κυκλοφορία ή των περισπασμών της οδήγησης, όπως χρήση ηλεκτρονικών συσκευών, φαγητό, ποτό· αναγνώριση επικίνδυνων καταστάσεων και ανάλογη προσαρμογή, καθώς και αντιμετώπιση του άγχους που απορρέει από αυτές, ιδίως σε σχέση με το μέγεθος και το βάρος των οχημάτων και τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και ατόμων τρίτης ηλικίας, οι ποδηλάτες και οι αναβάτες μηχανοκίνητων δίκυκλων.

Εντοπισμός ενδεχόμενων επικίνδυνων καταστάσεων και ορθή ερμηνεία του τρόπου με τον οποίο οι εν λόγω δυνητικά επικίνδυνες καταστάσεις μπορούν να αποβούν καταστάσεις στις οποίες οι συγκρούσεις δεν είναι πλέον δυνατόν να αποφευχθούν και επιλογή και ανάληψη ενεργειών που αυξάνουν τα περιθώρια ασφάλειας σε βαθμό που η σύγκρουση μπορεί ακόμη να αποφευχθεί σε περίπτωση δυνητικών κινδύνων.

Άδειες οδήγησης C, CE, C1, C1E

1.4. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος.

Δυνάμεις ασκούμενες σε οχήματα εν κινήσει, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος ή του συνόλου, υπολογισμός του συνολικού όγκου, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους, τύποι συσκευασίας και παλέτες φορτίου.

Κύριες κατηγορίες εμπορευμάτων για τις οποίες απαιτείται ασφάλιση, τεχνικές σφήνωσης και ασφάλισης, χρήση ιμάντων πρόσδεσης, έλεγχος των διατάξεων ασφάλισης, χρήση μέσων διαχείρισης φορτίων, τοποθέτηση και αφαίρεση καλυμμάτων του φορτίου.

Άδειες οδήγησης D, DE, D1, D1E

1.5. Στόχος: εξασφάλιση της ασφάλειας και άνεσης των επιβατών.

Συνυπολογισμός των διαμήκων και πλάγιων μετατοπίσεων, κατανομή της χρήσης της οδού, θέση στο οδόστρωμα, απαλότητα της πέδησης, κινήσεις των προβόλων, χρήση ειδικών έργων υποδομής (δημόσιοι χώροι, οδοί περιορισμένης χρήσης), διαχείριση από την οπτική γωνία του οδηγού των αντικρουόμενων στοιχείων της ασφαλούς οδήγησης και των άλλων λειτουργιών, συνεργασία με τους επιβάτες, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ορισμένων ομάδων επιβατών (άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα, παιδιά).

1.6. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος.

Δυνάμεις που ασκούνται στα εν κινήσει οχήματα, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου ενός οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους.

2. Εφαρμογή των κανονιστικών ρυθμίσεων

Όλες οι άδειες οδήγησης

2.1. Στόχος: γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών και του κανονιστικού του πλαισίου.

Μέγιστες περίοδοι εργασίας ειδικά στις μεταφορές· αρχές, εφαρμογή και συνέπειες των Κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου· κυρώσεις σε περίπτωση μη χρήσης, κακής χρήσης και παραποίησης του ταχογράφου· γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών: δικαιώματα και υποχρεώσεις των οδηγών όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση.

Άδειες οδήγησης C, CE, C1, C1E

2.2. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου των μεταφορών

εμπορευμάτων.

Άδειες εκμετάλλευσης μεταφορών, έγγραφα που φέρει ο μεταφορέας, απαγορεύσεις χρήσης συγκεκριμένων οδών, οδικά τέλη, υποχρεώσεις των τυποποιημένων συμβάσεων μεταφοράς εμπορευμάτων, σύνταξη των εγγράφων που συνιστούν τη σύμβαση μεταφοράς, άδειες διεθνών μεταφορών, υποχρεώσεις που απορρέουν από τον ν. 559/1977, περί κυρώσεως της εν Γενεύη την 19ην Μαϊου 1956 υπογραφείσης Συμβάσεως επί του Συμβολαίου δια την διεθνή μεταφοράν εμπορευμάτων οδικώς (C.M.R.) και του Πρωτοκόλλου υπογραφής (Α' 78), σύνταξη της διεθνούς φορτωτικής, διέλευση συνόρων, πράκτορες μεταφορών, ειδικά συνοδευτικά έγγραφα εμπορευμάτων.

Άδειες οδήγησης D, DE, D1, D1E

2.3. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου της μεταφοράς επιβατών.

Μεταφορά ειδικών ομάδων, εξοπλισμός ασφαλείας του λεωφορείου, ζώνες ασφαλείας, φόρτωση του οχήματος.

3. Υγεία, οδική ασφάλεια και περιβαλλοντική ασφάλεια, εξυπηρέτηση, υλικοτεχνική υποστήριξη.

Όλες οι άδειες οδήγησης

3.1. Στόχος: ευαισθητοποίηση στους κινδύνους της οδού και στα εργατικά ατυχήματα.

Τυπολογία των εργατικών ατυχημάτων στον κλάδο των μεταφορών, στατιστικές τροχαίων ατυχημάτων, συμμετοχή των βαρέων οχημάτων/πούλμαν στα ατυχήματα, συνέπειες στον άνθρωπο, υλικές και οικονομικές συνέπειες.

3.2. Στόχος: ικανότητα πρόληψης της εγκληματικότητας και της διακίνησης παράνομων μεταναστών.

Γενική ενημέρωση, συνέπειες για τους οδηγούς, προληπτικά μέτρα, κατάλογος σημείων επαλήθευσης, νομοθεσία σχετική με την ευθύνη των μεταφορέων.

3.3. Στόχος: ικανότητα πρόληψης των φυσικών κινδύνων.

Εργονομικές αρχές: επικίνδυνες κινήσεις και σωματικές στάσεις, φυσική κατάσταση, ασκήσεις χειρισμού, μέσα ατομικής προστασίας.

3.4. Στόχος: συνειδητοποίηση της σημασίας της φυσικής και πνευματικής ικανότητας.

Αρχές υγιούς και ισορροπημένης διατροφής, επιπτώσεις της κατανάλωσης οινοπνεύματος, φαρμάκων ή κάθε άλλης ουσίας που μπορεί να μεταβάλει τη συμπεριφορά, συμπτώματα, αιτίες, αποτελέσματα της κόπωσης και του άγχους, θεμελιώδης ρόλος του βασικού κύκλου εργασίας/ανάπαυσης.

3.5. Στόχος: ικανότητα εκτίμησης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Συμπεριφορά σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Αξιολόγηση της κατάστασης, αποτροπή του δευτερεύοντος ατυχήματος, ειδοποίηση των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας, περίθαλψη των τραυματιών και παροχή πρώτων βοηθειών, βασικές αρχές επικοινωνίας με επιβάτες με αναπηρία, αντίδραση σε περίπτωση πυρκαγιάς, απομάκρυνση των επιβαινόντων του φορτηγού/των επιβατών του λεωφορείου, προστασία της ασφάλειας όλων των επιβατών, αντιδράσεις σε περιπτώσεις επιθέσεων, βασικές αρχές της σύνταξης της φιλικής δήλωσης τροχαίου ατυχήματος.

3.6. Στόχος: συμπεριφορά η οποία θα συμβάλλει στην ανάδειξη του γοήτρου της εταιρείας.

Συμπεριφορά του οδηγού και γόητρο της εταιρείας: σημασία για την επιχείρηση της ποιότητας εργασίας του οδηγού, διάφοροι ρόλοι του οδηγού, διάφοροι συνομιλητές του οδηγού, βασικές αρχές επικοινωνίας με άτομα με αναπηρία, συντήρηση του οχήματος, οργάνωση της εργασίας, εμπορικές και οικονομικές συνέπειες μιας διαφοράς.

Άδειες οδήγησης C, CE, C1, C1E

3.7. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και οργάνωση της αγοράς.

Σχέση των οδικών μεταφορών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς (ανταγωνισμός, φορτωτές), διάφορες δραστηριότητες οδικών μεταφορών (μεταφορές για λογαριασμό τρίτου, για ίδιο λογαριασμό, επικουρικές δραστηριότητες των μεταφορών), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων μεταφορών και των επικουρικών δραστηριοτήτων των μεταφορών, διάφορες εξειδικεύσεις μεταφορών, όπως βυτιοφόρα οχήματα, ελεγχόμενη θερμοκρασία, επικίνδυνα εμπορεύματα, μεταφορά ζώων, εξελίξεις στον κλάδο, όπως διαφοροποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, συνδυασμένες σιδηροδρομικές-οδικές μεταφορές, υπεργολαβία.

Άδειες οδήγησης D, DE, D1, D1E

3.8. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος της οδικής μεταφοράς επιβατών και οργάνωση της αγοράς.

Σχέση των οδικών μεταφορών επιβατών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς επιβατών (σιδηρόδρομοι, ΙΧ αυτοκίνητα), διάφορες δραστηριότητες με οδικές μεταφορές επιβατών, διέλευση συνόρων (διεθνείς μεταφορές), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών επιβατών.

Τμήμα 2: Υποχρεωτική αρχική επιμόρφωση, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 4

2.1. Επιλογή εξετάσεων

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων διοργανώνουν θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις, οι οποίες αναφέρονται παραπάνω, για να επαληθεύσουν εάν οι υποψήφιοι οδηγοί διαθέτουν το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το Τμήμα 1 όσον αφορά τους αναφερόμενους στόχους και θέματα.

α) Η θεωρητική εξέταση αποτελείται από δύο τουλάχιστον δοκιμασίες:

i) ερωτήματα που περιλαμβάνουν είτε ερωτήσεις πολλαπλών επιλογών, είτε ερωτήσεις που απαιτούν άμεση απάντηση, είτε συνδυασμό των δύο συστημάτων,

ii) μελέτες συγκεκριμένων περιπτώσεων.

Οι θεωρητικές εξετάσεις διαρκούν τουλάχιστον τέσσερις (4) ώρες.

β) Η πρακτική εξέταση αποτελείται από δύο δοκιμασίες:

i) δοκιμασία οδήγησης που προορίζεται να αξιολογήσει την εις βάθος γνώση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας. Η δοκιμασία αυτή διεξάγεται, κατά το δυνατόν, επί οδών εκτός κατοικημένων περιοχών, σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σε αυτοκινητοδρόμους (ή παρόμοιες οδούς), καθώς και σε όλους τους τύπους των αστικών οδών. Οι οδοί αυτές πρέπει να παρουσιάζουν διάφορους τύπους δυσκολιών που ενδέχεται να συναντήσει ένας οδηγός. Είναι επιθυμητό η δοκιμασία αυτή να διεξάγεται κάτω από διαφορετικές συνθήκες πυκνότητας της κυκλοφορίας. Ο χρόνος οδήγησης σε οδό πρέπει να χρησιμοποιείται κατά βέλτιστο τρόπο, ούτως ώστε να αξιολογείται ο υποψήφιος σε όλες τις ζώνες κυκλοφορίας που θα μπορούσε να συναντήσει. Η ελάχιστη διάρκεια της δοκιμασίας αυτής είναι ενενήντα (90) λεπτά

ii) πρακτική δοκιμασία ως προς τα σημεία 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 και 3.5.

Η ελάχιστη διάρκεια της δοκιμασίας αυτής είναι τριάντα (30) λεπτά.

Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κατά τις πρακτικές εξετάσεις πληρούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις για τα αντίστοιχα εκπαιδευτικά οχήματα που καθορίζονται στο Παράρτημα ΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α'101), καθώς και το άρθρο 31 και το Παράρτημα VIII της υπουργικής απόφασης 50984/7974/2013 (Β' 3056).

Η πρακτική άσκηση μπορεί να συμπληρωθεί από τρίτη δοκιμασία σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας, εφόσον δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές, για να αξιολογηθεί η εις βάθος γνώση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας, ιδίως όσον αφορά τον έλεγχο του οχήματος σε συνάρτηση με την κατάσταση των διαφόρων οδοστρωμάτων, καθώς και τις αλλαγές τους με τις ατμοσφαιρικές συνθήκες, την ημέρα ή τη νύχτα. Η διάρκεια αυτής της προαιρετικής δοκιμασίας, όταν αυτή καθοριστεί, και εφόσον ο οδηγός εξετασθεί στην ανωτέρω δοκιμασία, μπορεί να αφαιρεθεί από τη διάρκεια των ενενήντα (90) λεπτών της δοκιμασίας οδήγησης του σημείου βi). Η μείωση αυτή δεν μπορεί να υπερβαίνει τα τριάντα (30) λεπτά κατ' ανώτατο όριο.

Για τους οδηγούς που αναφέρονται στην παρ. 10 του άρθρου 6, η θεωρητική εξέταση περιορίζεται στα θέματα του Τμήματος 1 που αφορούν στα οχήματα της νέας αρχικής επιμόρφωσης. Οι οδηγοί αυτοί υποβάλλονται στο σύνολο της πρακτικής εξέτασης.

Τμήμα 3: Υποχρεωτική περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στην παρ. 2 του άρθρου 7

Τα μαθήματα υποχρεωτικής περιοδικής κατάρτισης πρέπει να διοργανώνονται από εγκεκριμένο κέντρο εκπαίδευσης. Η περιοδική κατάρτιση είναι συνολικής διάρκειας τριάντα πέντε (35) ωρών ανά πενταετία, διαιρούμενη σε περιόδους τουλάχιστον επτά (7) ωρών, οι οποίες μπορεί να κατανέμονται σε δύο (2) συνεχόμενες ημέρες.

Εάν χρησιμοποιηθεί ηλεκτρονική μάθηση, το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης εξασφαλίζει ότι διατηρείται η σωστή ποιότητα της κατάρτισης, μεταξύ άλλων, επιλέγοντας τα θέματα για τα οποία τα εργαλεία ΤΠΕ μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα. Ειδικότερα, απαιτούνται αξιόπιστη αναγνώριση χρήστη και κατάλληλα μέσα ελέγχου. Η μέγιστη διάρκεια της ηλεκτρονικής μάθησης δεν υπερβαίνει τις δώδεκα (12) ώρες.

Τουλάχιστον μία από τις περιόδους μαθημάτων κατάρτισης καλύπτει θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια. Στο περιεχόμενο της κατάρτισης συνεκτιμώνται οι ανάγκες επιμόρφωσης ειδικά σε συγκεκριμένες μεταφορές που εκτελεί ο οδηγός και οι εξελίξεις της σχετικής νομοθεσίας και της τεχνολογίας και, στο μέτρο του δυνατού, λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού. Μέσα στις τριάντα πέντε (35) ώρες καλύπτεται ένα φάσμα από διαφορετικά θέματα, συμπεριλαμβανομένης της πιθανής επανάληψης της κατάρτισης, εφόσον προκύψει ότι ο οδηγός χρειάζεται ειδική διορθωτική κατάρτιση.

Μπορεί να υπολογίζεται η ολοκληρωμένη ειδική κατάρτιση που απαιτείται σύμφωνα με άλλη νομοθεσία της Ένωσης ως μία το πολύ από τις προβλεπόμενες επτάωρες περιόδους. Πρόκειται κυρίως για την ειδική κατάρτιση, χωρίς να περιορίζεται σε αυτήν, που απαιτείται βάσει της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την κατάρτιση στη μεταφορά ζώων βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1/2005 και για τη μεταφορά επιβατών, την κατάρτιση, με στόχο την ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 181/2011.

Τμήμα 4: Έγκριση της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης

4.1. Τα κέντρα περιοδικής κατάρτισης είναι εγκεκριμένα από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Η έγκριση αυτή χορηγείται μόνο με γραπτή αίτηση. Η αίτηση συνοδεύεται από έγγραφα που περιέχουν:

4.1.1. Κατάλληλο πρόγραμμα επιμόρφωσης, όπου διευκρινίζονται τα διδασκόμενα θέματα και αναφέρονται το προτεινόμενο σχέδιο εκτέλεσης και οι προτεινόμενες μέθοδοι διδασκαλίας,

4.1.2. τα προσόντα και τα πεδία δραστηριότητας των διδασκόντων,

4.1.3. πληροφορίες σχετικά με τους χώρους όπου πραγματοποιούνται τα μαθήματα, το παιδαγωγικό υλικό, τα μέσα που διατίθενται για την πρακτική εξάσκηση, το στόλο των χρησιμοποιούμενων οχημάτων,

4.1.4. τους όρους συμμετοχής στα μαθήματα (αριθμός συμμετεχόντων).

4.2. Η αρμόδια αρχή οφείλει να χορηγεί την έγκριση γραπτώς και με την επιφύλαξη των κάτωθι όρων:

4.2.1. Η κατάρτιση παρέχεται σύμφωνα με τα έγγραφα που συνοδεύουν την αίτηση,

4.2.2. η αρμόδια αρχή έχει τη δυνατότητα αποστολής εξουσιοδοτημένων ατόμων για να παρίστανται στα μαθήματα κατάρτισης των εγκεκριμένων κέντρων, και πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ελέγχει τα κέντρα αυτά όσον αφορά στα χρησιμοποιούμενα μέσα και την ορθή διεξαγωγή των μαθημάτων κατάρτισης και των εξετάσεων,

4.2.3. η έγκριση μπορεί να ανακαλείται ή να αναστέλλεται όταν δεν πληρούνται πλέον οι όροι έγκρισης.

Το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης εξασφαλίζει ότι οι εκπαιδευτές γνωρίζουν καλά τις τελευταίες εξελίξεις των κανονιστικών ρυθμίσεων και των οδηγιών κατάρτισης. Στο πλαίσιο διαδικασίας ειδικής επιλογής, οι εκπαιδευτές αποδεικνύουν ότι διαθέτουν διδακτικές και παιδαγωγικές ικανότητες. Όσον αφορά στην πρακτική πλευρά της κατάρτισης, οι εκπαιδευτές αποδεικνύουν ότι διαθέτουν εμπειρία ως επαγγελματίες οδηγοί ή ανάλογη εμπειρία οδήγησης, όπως οι εκπαιδευτές οδήγησης βαρέων οχημάτων.

Το πρόγραμμα διδασκαλίας πρέπει να καταρτίζεται σύμφωνα με την έγκριση, και πρέπει να περιλαμβάνει τα θέματα που αναφέρονται στον κατάλογο του Τμήματος 1.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

1. Τα φυσικά χαρακτηριστικά του δελτίου είναι σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 7810 και ISO 7816-1.

Οι μέθοδοι ελέγχου των χαρακτηριστικών των δελτίων επιμόρφωσης οδηγού, οι οποίες αποσκοπούν στην εξασφάλιση της συμφωνίας τους προς τα διεθνή πρότυπα, είναι σύμφωνες με το πρότυπο ISO 10373.

2. Το δελτίο περιλαμβάνει δύο όψεις:

Η πλευρά 1 περιλαμβάνει:

α) την ένδειξη «δελτίο επιμόρφωσης οδηγού», τυπωμένη με παχιά γράμματα στην ή στις γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο,

β) την αναγραφή του ονόματος του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο (προαιρετική εγγραφή),

γ) το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο, τυπωμένο αρνητικά μέσα σε ένα μπλε παραλληλόγραμμο και περιβαλλόμενο από δώδεκα κίτρινα αστέρια τα διακριτικά σήματα είναι τα εξής:

B: Βέλγιο,
BG: Βουλγαρία,
CZ: Δημοκρατία της Τσεχίας,
DK: Δανία,
D: Γερμανία,
EST: Εσθονία,
GR: Ελλάδα,
E: Ισπανία,
F: Γαλλία,
HR: Κροατία,
IRL: Ιρλανδία,
I: Ιταλία,
CY: Κύπρος,
LV: Λετονία,
LT: Λιθουανία,
L: Λουξεμβούργο,
H: Ουγγαρία,
M: Μάλτα,
NL: Κάτω Χώρες,
A: Αυστρία,
PL: Πολωνία,
P: Πορτογαλία,
RO: Ρουμανία,
SLO: Σλοβενία,
SK: Σλοβακία,
FIN: Φινλανδία,
S: Σουηδία,

δ) τις ειδικές πληροφορίες του δελτίου, οι οποίες αριθμούνται ως εξής:

1. το επώνυμο του δικαιούχου,
2. το όνομα του δικαιούχου,
3. την ημερομηνία και τον τόπο γέννησης του δικαιούχου,
4. α) την ημερομηνία έκδοσης,

β) την ημερομηνία λήξης ισχύος,

γ) το όνομα της αρχής που εκδίδει το δελτίο (μπορεί να τυπώνεται στη σελίδα 2),

δ) αριθμό διαφορετικό από τον αριθμό της αδείας οδήγησης, για διοικητικούς σκοπούς

(προαιρετική εγγραφή),

5. α) τον αριθμό της άδειας οδήγησης,

β) τον αύξοντα αριθμό,

6. τη φωτογραφία του δικαιούχου,
7. την υπογραφή του δικαιούχου,
8. τον τόπο διαμονής, τον τόπο κατοικίας ή την ταχυδρομική διεύθυνση (προαιρετική εγγραφή),

9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης,

ε) την ένδειξη «υπόδειγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης» στην ή στις γλώσσες του κράτους-μέλους που εκδίδει το δελτίο και την ένδειξη «δελτίο επιμόρφωσης οδηγού» στις λοιπές επίσημες γλώσσες της Ένωσης τυπωμένες σε μπλε χρώμα, ώστε να αποτελούν το φόντο του δελτίου:

tarjeta de cualificaci n del conductor,
KapTa 3d KBaÆiÆiiKamia Ha Befana,
Osvëdcen profesn zpûsobilosti ridice,
chauff ruddannelsesbevis,
Fahrerqualifizierungsnachweis,
Juhi ametipädevusekaart,
Δελτίο επιμόρφωσης οδηγού,
driver qualification card,
carte de qualification de conducteur,
c rta c il ochta fiom na,
kvalifikacijskakarticavoza ,
carta di qualificazione del conducente,
vadîtâjakvalifikâcijasaplieciba,
vairuotojo kvalifikacinékortelé,
gépj rmuvezetoiképes tésiigazolv ny,
karta ta' kwalifikazzjoni tas-sewwieq,
kwalificatiekaartbestuurder,
kartakwalifikacjikierowcy,
carta de qualificaç o do motorista,
Cartela de pregätire profesionala a conducätorului auto,
preukaz o kvalifik ciivodica,
kartica o usposobljenostivoznika,
kuljettajan ammattipätevyyskortti,
yrkeskompetensbevis för förare,

στ) τα χρώματα αναφοράς:

- μπλε: Pantone Reflex blue,
- κίτρινο: Pantone yellow.

Η πλευρά 2 περιλαμβάνει:

α) 9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης,

10. τον εναρμονισμένο κωδικό «95» της Ένωσης που προβλέπεται στο Παράρτημα Ι του π.δ. 51/2012 (Α'101),

11. χώρο για την ενδεχόμενη αναγραφή, από το κράτος μέλος που εκδίδει το δελτίο, των ενδείξεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διαχείρισή του ή οι οποίες αφορούν την οδική ασφάλεια (προαιρετική εγγραφή). Όταν μια εγγραφή αφορά ένα σημείο που ορίζεται στο παράρτημα, της εγγραφής αυτής πρέπει να προηγείται ο αριθμός του αντίστοιχου σημείου,

β) επεξήγηση των αριθμημένων σημείων των πλευρών 1 και 2 του δελτίου (τουλάχιστον των σημείων 1, 2, 3, 4α), 4β), 4γ), 5α), 5β) και 10).

Οι ενδείξεις αυτές σε εθνική γλώσσα διαφορετική από τις ακόλουθες: βουλγαρική, ισπανική, τσεχική, δανική, γερμανική, εσθονική, ελληνική, αγγλική, γαλλική, ιταλική, κροατική, λετονική, λιθουανική, ουγγρική, μαλτέζικη, ολλανδική, πολωνική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβενική, φινλανδική και σουηδική, είναι έγκυρες, εφόσον το δελτίο είναι δίγλωσσο και περιλαμβάνει τις ενδείξεις σε μία τουλάχιστον από τις προαναφερόμενες γλώσσες, με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.

3. Ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας των δεδομένων.

Τα διάφορα στοιχεία που απαρτίζουν το δελτίο, αποσκοπούν στην αποφυγή οποιασδήποτε παραποίησης ή αθέμιτης παρέμβασης και στην ανίχνευση οποιασδήποτε τέτοιας απόπειρας.

Το επίπεδο ασφαλείας του δελτίου είναι τουλάχιστον ανάλογο προς το επίπεδο ασφαλείας της άδειας οδήγησης.

4. Ειδικές διατάξεις

Ύστερα από διαβούλευση με την Επιτροπή, μπορεί να προστεθούν χρώματα ή σημάνσεις, όπως ραβδωτός κωδικός, εθνικά σύμβολα και στοιχεία ασφαλείας, με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.

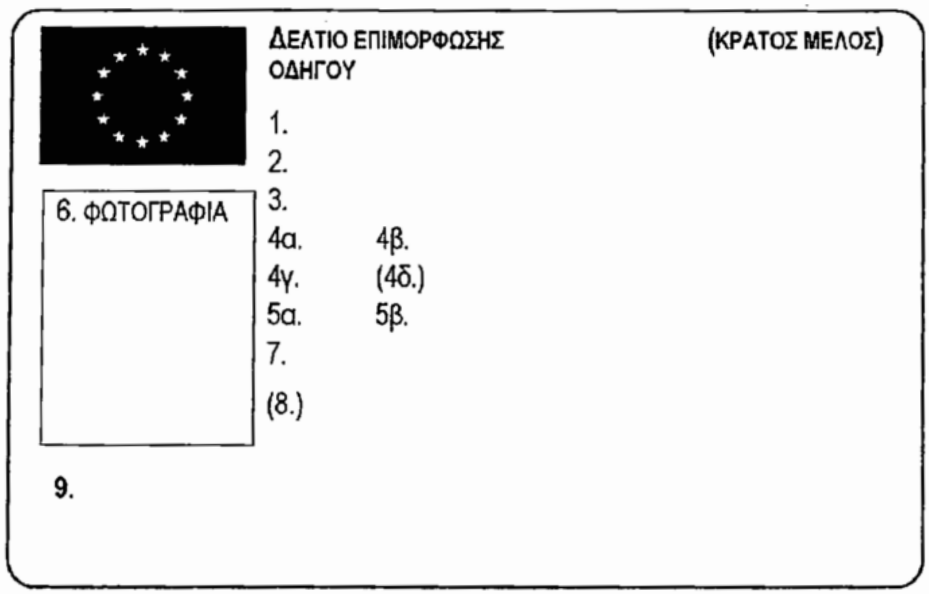
Στο πλαίσιο της αμοιβαίας αναγνώρισης των δελτίων, ο ραβδωτός κωδικός δεν επιτρέπεται να περιέχει άλλες πληροφορίες, πλην εκείνων οι οποίες είναι ήδη ορατές στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διαδικασία έκδοσης του δελτίου.

5. Μεταβατικές διατάξεις

Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που έχουν εκδοθεί πριν από τις 23 Μαΐου 2020, ισχύουν μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΔΕΛΤΙΟ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ

Πλευρά 1



Πλευρά 2

11.

1. Επώνυμο
2. Όνομα
3. Ημερομηνία και τόπος γέννησης
4α. Ημερομηνία έκδοσης
4β. Ημερομηνία λήξης ισχύος
4γ. Εκδοθέν από
5α. Αριθμός άδειας οδήγησης
5β. Αύξων αριθμός
10. Ενωσιακός κωδικός

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

α/α	*Αναφορά στο παρόν διάταγμα*	*Αναφορά στο π.δ. 51/2012 (Α΄101)*
1	*Γ1*	*C1*
2	*Γ1+Ε*	*C1E*
3	*Γ*	*C*
4	*Γ+Ε*	*CE*
5	*Δ1*	*D1*
6	*Δ1+Ε*	*D1E*
7	*Δ*	*D*
8	*Δ+Ε*	*DE*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΜΕΡΟΥΣ Δ΄
[Υπόδειγμα πέμπτο]

«ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
.....

ΕΙΔΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΟΔΗΓΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Συνεδρίαση .../..../20..

Πρακτικό Νο

Παραπεμπτικό:

ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

Στην σήμερα ..../..../20.., συνήλθε η ειδική επιτροπή αποτελούμενη από τους:
α).....(ειδικότητας)..... ως Πρόεδρο,
β).....(ειδικότητας)..... ως μέλος,
γ).....(ειδικότητας).... ως μέλος,
δ)..... (ειδικότητας).... ως μέλος,
ε)..... (ειδικότητας)..... ως μέλος,
στ)..... υπάλληλο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως Γραμματέα και

ζ)..... ιατρό εργασίας της..... ως εισηγητή,
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 παραπεμπτικό του ιατρού εργασίας της

II. Το αριθμ. Βιβλιάριο Υγείας του/ης οδηγού της

III. Η εισήγηση του ιατρού εργασίας της

IV. Οι προβλεπόμενες εξετάσεις

V. Το από ιατρικό πιστοποιητικό ή ιατρική γνωμάτευση του Νοσοκομείου.....
..... ότι.....

VI.....

και κρίθηκε:

α) ΙΚΑΝΟΣ/Η ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η
[*]
οδήγησης κατηγορίας οχήματος που ανήκει στην ΟΜΑΔΑ 2

β) ΙΚΑΝΟΣ/Η ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η
[*]

οδήγησης κατηγορίας οχήματος που ανήκει στην ΟΜΑΔΑ 1

Επαναξιολόγηση - Παρατηρήσεις - Κωδικοί επί της άδειας οδήγησης:

.....
.....
.....

Ο/Η Πρόεδρος Τα μέλη: 1)..... 2).....

3)..... 4).....

Για την ακρίβεια
Ο/Η Γραμματέας

(Υπογραφή - Σφραγίδα)

(*) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει/απαιτείται.»

Αθήνα, 2021

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

2. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

3. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

4. ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

5. ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

6. ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

7. ΥΓΕΙΑΣ

8. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

9. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

10. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

11. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

13. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

14. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

15. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

16. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

17. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

18. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

19. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

20. Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

21. Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ»

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): 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 (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Συνεπώς το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 20.15' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Πέμπτη 11 Μαρτίου 2021 και ώρα 10.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος, νομοθετική εργασία: μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «Κύρωση της Απόφασης (ΕΕ, ΕΥΡΑΤΟΜ) 2020/2053 του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2020 για το σύστημα των ιδίων πόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για την κατάργηση της απόφασης 2014/335/ΕΕ, Ευρατόμ και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με τη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ