

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΣΤ'

Πέμπτη 19 Οκτωβρίου 2023

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 4173, 4230
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από τη Σχολή Μωραΐτη, το St. Catherine's British School, το 6ο Δημοτικό Σχολείο Λιβαδειάς, το 2ο Γενικό Λύκειο Τρίπολης και από το Γενικό Λύκειο Μονεμβασιάς, σελ. 4180, 4183, 4189, 4194, 4202
3. Άδεια απουσίας της Βουλευτού κ. Μ.Αντωνίου, σελ. 4187
4. Αναφορά στις εξελίξεις στη Μέση Ανατολή, σελ. 4173, 4175, 4177, 4178, 4182, 4183, 4184, 4187, 4190, 4192, 4194, 4195, 4196, 4197, 4198, 4201, 4204
5. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 4173, 4175, 4177, 4186, 4187, 4191, 4192, 4195, 4197, 4201, 4202, 4203, 4208, 4209, 4210, 4211, 4212, 4214, 4215, 4216, 4220, 4230

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 20 Οκτωβρίου 2023, σελ. 4175

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Κατάθεση σχεδίου νόμου:
Οι Υπουργοί Τουρισμού, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Ανάπτυξης, Δικαιοσύνης, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, Επικρατείας, καθώς και οι Αναπληρωτές Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Εσωτερικών κατέθεσαν στις 18.10.2023 σχέδιο νόμου: «Διατάξεις για την ενίσχυση της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης», σελ. 4173
2. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022, και της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και άλλες διατάξεις για τις μεταφορές», σελ. 4173 - 4220

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. ,	σελ. 4211 - 4230
ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ Ο. ,	σελ. 4185 - 4211
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. ,	σελ. 4197 - 4211
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 4173 - 4185

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Αναφορά στις εξελίξεις στη Μέση Ανατολή:

ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Ε. ,	σελ. 4195
ΒΑΛΤΟΓΙΑΝΝΗΣ Δ. ,	σελ. 4182
ΒΟΛΟΥΔΑΚΗ Σ. ,	σελ. 4197

ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. ,	σελ. 4183
ΔΕΛΗΣ Ι. ,	σελ. 4178
ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ Δ. ,	σελ. 4194
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. ,	σελ. 4192
ΚΕΦΑΛΑ Γ. ,	σελ. 4184
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. ,	σελ. 4201
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. ,	σελ. 4190
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Μ. ,	σελ. 4173
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. ,	σελ. 4175
ΠΑΝΑΣ Α. ,	σελ. 4177
ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ Α. ,	σελ. 4196
ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ Χ. ,	σελ. 4187
ΣΤΥΛΙΟΣ Γ. ,	σελ. 4201
ΤΣΙΑΡΑΣ Κ. ,	σελ. 4198
ΦΟΡΤΩΜΑΣ Φ. ,	σελ. 4204

B. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. ,	σελ. 4211, 4212, 4213, 4214, 4215, 4216, 4220, 4230
ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ Ό. ,	σελ. 4186, 4187, 4191, 4192, 4195
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. ,	σελ. 4213
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Μ. ,	σελ. 4213
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. ,	σελ. 4197, 4201, 4202, 4203, 4208, 4209, 4210, 4211
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 4173, 4175, 4177

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

ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ Χ. ,	σελ. 4199
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Γ. ,	σελ. 4195
ΒΑΛΤΟΓΙΑΝΝΗΣ Δ. ,	σελ. 4182
ΒΟΛΟΥΔΑΚΗ Σ. ,	σελ. 4197
ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. ,	σελ. 4183, 4212
ΔΕΛΗΣ Ι. ,	σελ. 4178, 4179, 4180, 4211
ΘΕΟΧΑΡΗΣ Θ. ,	σελ. 4210, 4211
ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. ,	σελ. 4208
ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ Δ. ,	σελ. 4194, 4195
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. ,	σελ. 4192, 4210, 4211
ΚΕΦΑΛΑ Γ. ,	σελ. 4184, 4209
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. ,	σελ. 4201
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. ,	σελ. 4190, 4192, 4214
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Μ. ,	σελ. 4173, 4179, 4180, 4182
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. ,	σελ. 4186
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. ,	σελ. 4175, 4212, 4213
ΜΠΟΥΜΠΑΣ Κ. ,	σελ. 4180, 4182, 4209
ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ Α. ,	σελ. 4202
ΠΑΝΑΣ Α. ,	σελ. 4177, 4212
ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ Α. ,	σελ. 4196
ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ Χ. ,	σελ. 4187, 4191, 4192, 4205, 4214, 4215
ΣΤΥΛΙΟΣ Γ. ,	σελ. 4201
ΤΣΙΑΡΑΣ Κ. ,	σελ. 4198
ΦΟΡΤΩΜΑΣ Φ. ,	σελ. 4204
ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Σ. ,	σελ. 4203

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΣΤ'

Πέμπτη 19 Οκτωβρίου 2023

Αθήνα, σήμερα στις 19 Οκτωβρίου 2023, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.15', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΙΩΑΝΝΗ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗ**. **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης)**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 18-10-2023 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΛΕ' συνεδριάσεώς του, της Τετάρτης 18 Οκτωβρίου 2023, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Δικαιοσύνης: «Κύρωση της από 10.9.2023 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου "Επείγουσες διατάξεις για την αναστολή μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης και τη μετάθεση της ημερομηνίας ανακήρυξης συνδυασμών για τις δημοτικές και περιφερειακές εκλογές της 8ης Οκτωβρίου 2023 στην Περιφέρεια Θεσσαλίας" (Α' 150)».)

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Τουρισμού, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Ανάπτυξης, Δικαιοσύνης, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, Επικρατείας, καθώς και οι Αναπληρωτές Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Εσωτερικών κατέθεσαν στις 18-10-2023 σχέδιο νόμου: «Διατάξεις για την ενίσχυση της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 2022, και της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και άλλες διατάξεις για τις μεταφορές».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε, στη συνεδρίασή της στις 9 Οκτωβρίου του 2023, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση, εν συνόλω, επί της αρχής, επί των άρθρων και των

τροπολογιών.

Η εγγραφή των ομιλητών θα γίνει ηλεκτρονικά και μέχρι το τέλος της ομιλίας του δεύτερου εισηγητή.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Το Σώμα συνεφώνησε.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Μακάριος Λαζαρίδης, για δεκαπέντε λεπτά.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία και κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που συζητάμε και θα κληθούμε να ψηφίσουμε σήμερα και το οποίο έχω την τιμή να εισηγούμαι εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας στοχεύει στην ενσωμάτωση δύο ευρωπαϊκών οδηγιών, της οδηγίας 2022/738, η οποία τροποποίησε την οδηγία 2006/1 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και της οδηγίας 2021/1187 περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Θα ήθελα, πριν μπω στην ουσία του νομοσχεδίου, να σχολιάσω σύντομα τις τελευταίες ραγδαίες εξελίξεις στη Μέση Ανατολή και το πολιτικό σκηνικό που έχει διαμορφωθεί στη χώρα μας.

Η Ελλάδα έχει μια στρατηγική σχέση με το Ισραήλ και ταυτόχρονα παραδοσιακά καλές σχέσεις με το σύνολο των αραβικών χωρών. Ταυτόχρονα, βεβαίως, αναγνωρίζουμε το δικαίωμα του Ισραήλ στην αυτοάμυνα μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της Χαμάς. Η όποια απάντηση θα πρέπει να είναι σύμφωνη με το Διεθνές Δίκαιο. Τους κανόνες απαγορεύεται να τους βάσουν η ανεξέλεγκτη βία και ο εξτρεμισμός, ενώ χρέος όλων μας είναι να προστατεύσουμε τους αμάχους από όπου και αν προέρχονται αυτοί. Είναι επιβεβλημένη η διατήρηση της περιφερειακής και ευρωπαϊκής ασφάλειας, με τη χώρα μας να αποτελεί παράγοντα σταθερότητας και αξιοπιστίας, έχοντας ενεργό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή.

Στο πλαίσιο αυτό αντιληπτή γίνεται η σημασία ύπαρξης μιας σταθερής, υπεύθυνης και σοβαρής Κυβέρνησης όπως η σημερινή της Νέας Δημοκρατίας, του Κυριάκου Μητσοτάκη, όπως προέκυψε από τις πρόσφατες διπλές εθνικές εκλογές και επιβεβαιώθηκε στις αυτοδιοικητικές εκλογές των τελευταίων δύο εβδομάδων.

Το αδιαμφισβήτητο συμπέρασμα που προκύπτει από αυτές είναι ότι η μεγάλη εικόνα δεν έχει αλλάξει σε σχέση με αυτή πριν από περίπου τέσσερις μήνες. Επαναβεβαιώθηκε η πολιτική κυ-

ριαρχία του κόμματός μας και η εμπιστοσύνη των πολιτών στην Κυβέρνηση και στον Πρωθυπουργό.

Η Νέα Δημοκρατία κατέγραψε στον πρώτο γύρο όπου συμμετείχαν οι υποψήφιοι όλων των κομμάτων πάνω από το ποσοστό των εκλογών του Ιουνίου. Οι πολίτες στήριξαν τις επιλογές τις οποίες κάναμε στις περισσότερες περιφέρειες της επικράτειας, με τα αποτελέσματα, μάλιστα, σε κάποιες από αυτές να είναι άκρως εντυπωσιακά, ενώ στον δεύτερο γύρο θέλησαν να στείλουν και συγκεκριμένα μηνύματα, τα οποία προφανώς και λαμβάνουμε υπ' όψιν μας και τα οποία προφανώς κρατάνε τα πόδια μας γειωμένα στη γη, όπως είπε και ο Πρωθυπουργός, γνωρίζοντας ότι ο μοναδικός αντίπαλός μας είναι τα προβλήματα των πολιτών και της κοινωνίας. Η λαϊκή εντολή είναι να συνεχίσουμε ακόμη πιο γρήγορα την υλοποίηση των υποσχέσεών μας με έμφαση στο μεταρρυθμιστικό μας έργο και αυτό θα κάνουμε.

Μετά από αυτή τη μικρή παρένθεση, την οποία θεώρησα επιβεβλημένη, θα ήθελα να αναφερθώ στη σημασία της υπερψήφησης του παρόντος νομοσχεδίου, το οποίο αφορά τις μεταφορικές και μη επιχειρήσεις και τους εγκατεστημένους στην Ελλάδα επαγγελματίες που εκτελούν μεταφορικό έργο, καθώς και τους φορείς υλοποίησης των έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Αρχικά, το πρώτο μέρος του σχεδίου νόμου σχετίζεται με την ενσωμάτωση της οδηγίας 2006/1 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18^{ης} Ιανουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Εισήχθη στο Ελληνικό Δίκαιο με τον ν.4093/2012, όπως τροποποιήθηκε με την ευρωπαϊκή οδηγία 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6^{ης} Απριλίου του 2022, και ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στη μίσθωση οχημάτων στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές για ίδιο λογαριασμό αλλά και για λογαριασμό τρίτων.

Η οδηγία 2022/738 επιδιώκει τον εκσυγχρονισμό του νομικού πλαισίου που αφορά στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με μισθωμένα οχήματα προβλέποντας ιδίως την υποχρέωση των κρατών-μελών να επιτρέπουν τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων ανεξαρτήτως του κράτους-μέλους που τέθηκε το όχημα σε κυκλοφορία, ώστε οι επιχειρήσεις να επωφελούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων.

Στόχος είναι η ενίσχυση της επιχειρησιακής ευελιξίας των επιχειρήσεων που μεταφέρουν εμπορεύματα για ίδιο λογαριασμό είτε για λογαριασμό τρίτων και η αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω επιχειρήσεων. Επίσης, μέσω της μίσθωσης οχημάτων θα διευκολυνθεί η αντικατάσταση του στόλου οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων με οχήματα λιγότερο ρυπογόνα.

Ο εκσυγχρονισμός των οδικών και εμπορευματικών μεταφορών είναι απαραίτητος όχι μόνο για την επικαιροποίηση του υφιστάμενου πλαισίου, αλλά και για την κάλυψη κενών, ιδίως όσον αφορά τη χρήση μισθωμένων οχημάτων. Η διασυνοριακή μίσθωση απελευθερώνεται για τις μεταφορικές επιχειρήσεις μόνο. Για τις μη μεταφορικές παραμένει η προϋπόθεση το μισθωμένο όχημα να έχει τεθεί σε κυκλοφορία στην Ελλάδα, κάτι που επιτρέπει η οδηγία.

Για τις μεταφορικές επιχειρήσεις η οδηγία δίνει τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να επιλέξουν από μια σειρά μέτρων -το άρθρο 3 της οδηγίας το προβλέπει- που περιορίζουν την έκταση της απελευθέρωσης, ώστε να ελεγχθεί ο αντίκτυπος στην εθνική αγορά των μεταφορών.

Στο σχέδιο νόμου έχει επιλεγεί η ελάχιστη υποχρεωτική απελευθέρωση των διασυνοριακών μισθώσεων, ώστε να παρακολουθηθεί η επίπτωση που θα έχει το άνοιγμα της αγοράς. Συγκεκριμένα, επιλέγεται η ελάχιστη υποχρεωτική διάρκεια των διασυνοριακών μισθώσεων -δύο μήνες το έτος- και ο μεγαλύτερος επιτρεπτός περιορισμός στον αριθμό των οχημάτων που μπορεί να μισθώσει μια επιχείρηση διασυνοριακά ανάλογα πάντα με τον στόλο της.

Σημειώνεται ότι η διασυνοριακή μίσθωση, εκτός από τις δυσχέριες στον οδικό έλεγχο, θέτει και ζητήματα φορολογίας και εσόδων, αφού το αλλοδαπό όχημα που μισθώνει μια ελληνική επιχεί-

ρηση υπάγεται στη φορολογική νομοθεσία του κράτους-μέλους όπου έχει τεθεί σε κυκλοφορία ως προς την ταξινόμηση του οχήματος και την καταβολή των τελών κυκλοφορίας.

Όσον αφορά το δεύτερο μέρος του σχεδίου νόμου, ενσωματώνεται η οδηγία 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Ιουλίου 2021 περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Σκοπός του σχεδίου νόμου είναι η έγκαιρη ολοκλήρωση των έργων που αφορούν στην υλοποίηση του δικτύου έως το 2030 στο πλαίσιο που θέτει ο κανονισμός 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και, βεβαίως, του Συμβουλίου της 11^{ης} Δεκεμβρίου 2013 για τη δημιουργία τεχνολογικά προηγμένων διαλειτουργικών δικτύων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Γεγονός είναι ότι στη χώρα μας αρκετά είναι τα εμπόδια στην εμπρόθεσμη υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Αυτά παρουσιάζουν καθυστερήσεις που οφείλονται σε χρονοβόρες και πολύπλοκες κατά την εφαρμογή διαδικασίες εγκρίσεων και αδειοδοτήσεων, απαραίτητων όμως για την έναρξη κατασκευής των έργων υποδομής.

Σε εθνικό επίπεδο οι σημαντικότερες καθυστερήσεις πριν από την έναρξη κατασκευής των σιδηροδρομικών έργων υποδομής εντοπίζονται, σύμφωνα με τους φορείς υλοποίησης -ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ-, σε δύο διαδικασίες.

Σε σχέση με το συμβατικό στάδιο ωρίμανσης των μελετών, τα ζητήματα προκύπτουν στη διαδικασία έκδοσης της απόφασης περιβαλλοντικών όρων, η οποία περιλαμβάνει, όπως όλοι καλά γνωρίζουμε, διαβούλευση με πλήθος φορέων, όπως αρχαιολογικές υπηρεσίες, δήμους, περιφέρειες, οργανισμούς κοινής ωφελείας, δασαρχεία. Επίσης, κάποιες φορές απαιτείται αναθεώρηση των μελετών, προκειμένου να ληφθούν υπ' όψιν οι παρατηρήσεις των φορέων στη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ενώ επιμέρους αδειοδοτήσεις απαιτούνται για κτηριακά έργα, αν αυτά περιλαμβάνονται στο κύριο έργο. Η δεύτερη διαδικασία αφορά την απόκτηση γης για την κατασκευή νέων έργων, η οποία προϋποθέτει την απαλλοτρίωση των απαραίτητων εκτάσεων.

Η έλλειψη οργάνωσης των διαδικασιών αδειοδότησης και οι διασυνοριακές διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων που απαιτούνται πριν από την έναρξη υλοποίησης του έργου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών προκαλούν την αβεβαιότητα και επιφυλακτικότητα των ιδιωτών επενδυτών όσον αφορά στη συμμετοχή τους σε έργα υποδομής. Η κατάσταση αυτή -το είπαμε και στην επιτροπή- θέτει σε κίνδυνο την έγκαιρη υλοποίηση των έργων έως το 2030. Επιπλέον, συνεπάγεται σημαντικές καθυστερήσεις και έξοδα.

Βασική επιδίωξη, λοιπόν, της εν λόγω οδηγίας είναι η κατά προτεραιότητα υλοποίηση συγκεκριμένων έργων μεταφορικής υποδομής του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, μέσω της εποπτείας, οργάνωσης και επιτάχυνσης διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται και προηγούνται της υλοποίησης των έργων.

Στο σχέδιο νόμου περιλαμβάνονται, επίσης, ρυθμίσεις οι οποίες συμβάλλουν στην καλύτερη εκτέλεση κομβικών συγκοινωνιακών έργων υποδομής και στη διαχείριση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης που προσωρινά θα επιφέρουν, όπως θα συμβεί λόγω χάριν στο έργο του flyover στη Θεσσαλονίκη. Πρόκειται για ένα έργο εμβληματικό για τη Θεσσαλονίκη, ένα έργο εμβληματικό για τη Μακεδονία, αλλά και συνολικά για την Ελλάδα, που στην ολοκλήρωσή του θα έχει δώσει μια πολύ καλύτερη πρόσβαση και προς τη Χαλκιδική και προς το αεροδρόμιο Μακεδονίας στους πολίτες, εμβληματικό έργο, το οποίο προφανώς για να ολοκληρωθεί, όταν θα πάμε να φτιάξουμε έναν δρόμο πάνω στον δρόμο, θα έχει και τις καθυστερήσεις και τα προβλήματα στον συγκοινωνιακό φόρτο.

Βαρύνουσας σημασίας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι και οι άξονες για τα έργα από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, την ανάπτυξη του δικτύου των ΚΤΕΛ και την ενίσχυση της ασφάλειας και ομαλής λειτουργίας των περιφερειακών αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ανά την επικράτεια, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, μέσω της διάθεσης προσωπικού με συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα.

Ύστερα από τα παραπάνω, πιστεύω ότι έγιναν κατανοητοί οι λόγοι για τους οποίους οφείλουμε να εγκρίνουμε την ενσωμάτωση των δύο ευρωπαϊκών οδηγιών, θέλω να πιστεύω με μια ενιαία ηχηρή φωνή από όλες τις πτέρυγες του Κοινοβουλίου.

Είναι μια καλή ευκαιρία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, να δείξουμε ότι υπάρχουν και θέματα στα οποία μπορούμε να ομονοήσουμε χωρίς «ναι μεν, αλλά» ούτε αστερίσκους, απλά στο πλαίσιο μιας στενής μικροκομματικής τακτικής. Ας επιβεβαιώσουμε ότι η παρούσα Βουλή νοιάζεται έμπρακτα για το κοινό καλό και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Πριν ολοκληρώσω την ομιλία μου, θα ήθελα βλέποντας την τροπολογία που έχει καταθέσει το Υπουργείο Οικονομικών να παρακαλέσω την ηγεσία του Υπουργείου Οικονομικών -αναφέρομαι στο άρθρο 3, για τη χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης από τον κρατικό προϋπολογισμό για την κάλυψη του αυξημένου κόστους των νοικοκυριών σε πληγείσες περιοχές από φυσικές καταστροφές, πλημμύρες και φωτιές- να συμπεριλάβει και τον Δήμο Νέστου, καθώς υπάρχουν τρία συγκεκριμένα χωριά, το Διαλεκτό, ο Ξεριάς και η Αβραμηλιά, τα οποία και αυτά επλήγησαν. Επλήγησαν σπίτια και νοικοκυριά και φαντάζομαι ότι όταν έρθει να υποστηρίξει ο αρμόδιος Υπουργός την τροπολογία του θα το λάβει υπ' όψιν του.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Λαζαρίδη για την τήρηση του χρόνου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 20 Οκτωβρίου 2023.

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

1. Η με αριθμό 216/6-10-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Μαγνησίας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Δημοκρατία» κ. Χρήστου Μπουκώρου προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Προκήρυξη μόνιμων θέσεων ιατρών ειδικότητας Παθολογικής Ογκολογίας στο Αχιλλοπούλειο Γενικό Νοσοκομείο (Γ.Ν.) Βόλου».

2. Η με αριθμό 228/13-10-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Αθηνών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Αθανασίου (Νάσου) Ηλιόπουλου προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Παρά τις διαβεβαιώσεις του Υπουργού Υγείας για παράταση των συμβάσεων, στην Πολυκλινική Αθηνών απολύονται εργαζόμενοι».

3. Η με αριθμό 209/3-10-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Χίου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Σταύρου Μιχαηλίδη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Γενικό Νοσοκομείο Χίου Σκυλίτσειο».

4. Η με αριθμό 235/16-10-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Ιωάννη Δεληή προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Σοβαρά προβλήματα στη λειτουργία του Γενικού Νοσοκομείου Δράμας».

5. Η με αριθμό 213/5-10-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Πειραιώς της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Σπαρτιάτες» κ. Αλέξανδρου Ζερβέα προς τον Υπουργό Εξωτερικών, με θέμα: «Απαράδεκτη δήλωση για επαναστρατιοποίηση των νησιών του ανατολικού Αιγαίου από κυβερνητικό Βουλευτή».

6. Η με αριθμό 238/16-10-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Θεσσαλονίκης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νίκη» κ. Νικόλαου Παπαδόπουλου προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Σοβαρές ελλείψεις ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού στο Παιδοκαρδιοχειρουργικό Κέντρο του Νοσοκομείου Παίδων Αγία Σοφία απειλούν τη λειτουργία του».

7. Η με αριθμό 242/16-10-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Επικρατείας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Πλεύση Ελευθερίας» κ. Αλέξανδρου Καζαμία προς τον Υπουργό Εξωτερικών, με θέμα: «Η μεροληπτική στάση της Κυβέρνησης υπέρ του κράτους του Ισραήλ στην κρίση στη Γάζα και η αποσιώπηση των κατ'αφώρων παραβιάσεων του Διεθνούς Δικαίου από την κυβέρνηση Νετανιάχου».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 πα-

ράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 211/4-10-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Χίου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Σταύρου Μιχαηλίδη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Κρατικός Αερολιμένας Χίου "Όμηρος" (ΚΑ-ΧΙΟ)».

2. Η με αριθμό 243/16-10-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Πλεύση Ελευθερίας» κ. Γεωργίας (Τζώρτζιας) Κεφαλά προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Τα επείγοντα περιστατικά διάσωσης δεν είναι επείγοντα για την Κυβέρνηση».

3. Η με αριθμό 227/12-10-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Ανατολικής Αττικής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Εμμανουήλ (Μανώλη) Χριστοδουλάκη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Απαράδεκτη πρακτική αδειοδότησης έργων μετά από αρνητική γνωμοδότηση του Οργανισμού Φυσικού Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής (ΟΦΥΠΕΚΑ)».

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

1. Η με αριθμό 432/23-8-2023 ερώτηση του Ε' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Αρκαδίας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Οδυσσέα Κωνσταντινόπουλου προς τον Υπουργό Εξωτερικών, με θέμα: «Επιχείρηση εκβιασμού και εκδίωξης του Βουλευτή Ιλχάν Αχμέτ από το αλεβίτικο έθιμο της πάλης στον Κέχρο της ορεινής Ροδόπης».

Τον λόγο τώρα έχει ο εισηγητής από τον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Χάρης Μαμουλάκης.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω την τοποθέτησή μου με τα γεγονότα που λαμβάνουν χώρα για δωδέκατη ημέρα στην πολύπαθη περιοχή της Παλαιστίνης και να σας μεταφέρω και τη δική μου άποψη αναφορικά με το αίσθημα που νιώσαμε όλοι. Νομίζω ότι συγκλονιστήκαμε όλοι με αυτό που βιώσαμε ειδικά προχθές με τον βομβαρδισμό του νοσοκομείου και τον χαμό πραγματικά αμάχων, παιδιών και γυναικών. Είναι μια εικόνα η οποία νομίζω ότι δεν χωρά άλλη παρατάσεως, μια εικόνα που δεν τιμά την ανθρωπότητα και μία εικόνα η οποία μας γυρνάει πολλές -μα πολλές- δεκαετίες πίσω.

Σαφέστατα η χώρα μας έχει μια τοποθέτηση διαχρονική σε επίπεδο εθνικών ζητημάτων. Οι σχέσεις μας, η στρατηγική σχέση μας με το Ισραήλ είναι δεδομένη, αλλά βέβαια και η φιλία μας με τον αραβικό κόσμο. Σίγουρα είναι μια -θα έλεγα- μικρή, αισιόδοξη νότα το γεγονός ότι μόλις εχθές, λίγο πριν από μερικές ώρες, υπήρξε η πρώτη διακριτή γραμμή βοήθειας κυρίως στη Ράφα και αυτό είναι κάτι σημαντικό, αλλά δεν είναι αρκετό.

Και επίσης κλείνοντας -δεν θέλω να καταλάβω τον περισσότερο χρόνο της τοποθέτησης προφανώς, αλλά δεν μπορώ να μην το επισημάνω- πρέπει να επισημάνω, όμως, τις υποχρεώσεις, θεσμικές και πολιτικές, της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρέπει να σταθεί επιτέλους η ευρωπαϊκή οικογένεια στο ύψος των περιστάσεων, περιστάσεις οι οποίες είναι πραγματικά πάρα -μα πάρα- πολύ κρίσιμες σε ένα ιδιαίτερο πολιτικό μεταίχμιο.

Μια δεύτερη επισημάνση που αφορά τα του οίκου μας εδώ στον ελλαδικό χώρο -και είναι κάτι με το οποίο νομίζω ότι συγκλονιστήκαμε όλοι τις προηγούμενες εβδομάδες και μήνες- είναι τα πλημμυρικά φαινόμενα που κατέκλυσαν τον Θεσσαλικό Κάμπο, την πόλη του Βόλου και άλλες περιοχές της Λάρισας και ούτω καθεξής.

Και είναι πραγματικά οξύμωρο και παράδοξο λίγες εβδομάδες μετά από αυτά τα τραγικά συμβάντα -ελέω φυσικά της κλιματικής κρίσης, της κλιματικής αλλαγής, αλλά και των αβελτηριών της Κυβέρνησης- να έχουμε ένα άλλο πολύ συμβολικό γεγονός, μία πολύ συμβολική σειρά από απεντάξεις, απεντάξεις τεσσάρων αντιπλημμυρικών έργων -και επειδή είναι και του Υπουργείου Υποδομών το συγκεκριμένο νομοσχέδιο- από την Κρήτη μέχρι και τον Έβρο, μέχρι την Αιτωλοακαρνανία και σε πολλές περιοχές. Πρέπει πάση θυσία να ανασυνταχθεί ο σχεδιασμός μας από το Ταμείο Ανάκαμψης, να επιταχυνθούν οι διαδικασίες και να μπο-

ρέσουμε να πράξουμε τα δέοντα, διότι δεν είναι δυνατόν να εντάσσεις ένα έργο με το προαπαιτούμενο της απαλλοτρίωσης, να μη συντελείται η απαλλοτρίωση, να έχουμε, λοιπόν, νομοτελειακά απένταξη για έργα υποδομής που τόσο -μα τόσο- κρίσιμα είναι.

Και όσον αφορά το τελευταίο σκέλος, αναφορικά με την κίνηση του κ. Κικίλια ως αρμόδιου Υπουργού για την περιβαλλοντική κρίση και αλλαγή, ο οποίος έσπευσε να εκχωρήσει αρμοδιότητες για τα γνωστά ρέματα του Κηφισού, της Εσχατιάς και λοιπά στην περιφέρεια προς επιτάχυνση των διαδικασιών, θα πρέπει να υπάρχει καλύτερη συνεννόηση -κατά την άποψή μας- των Υπουργείων και να γνωρίζουν σε βάθος και πιο αναλυτικά ποίου η ευθύνη είναι και για ποιο ρέμα, γιατί η αλήθεια είναι ότι υπάρχει μια αμφισβησία στο ζήτημα αυτό.

Τώρα, το σχέδιο νόμου αποτελεί πράγματι μια ενσωμάτωση δύο διακριτών οδηγιών αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Είναι η οδηγία 2022/738 για τη χρήση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό και βέβαια είναι και η 1187 για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Η οδηγία 2022/738 αποτελεί ουσιαστικά μία τροποποίηση της απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του 2006 που ενσωματώθηκε στο Ελληνικό Δίκαιο με τον ν.4093/2012. Να τονίσουμε ότι ο αρχικός νόμος έθετε ως στόχο την απελευθέρωση των οδικών μεταφορών μέσα, όμως, από το «flexibility», μέσα από την ελαστικοποίηση των όρων ενοικίασης φορτηγών οχημάτων, τόσο μέσα σε κάθε χώρα όσο όμως και μεταξύ των χωρών-μελών, των κρατών-μελών. Η οδηγία έχει χαμηλό βαθμό ευελιξίας για τον εθνικό νομοθέτη, καθώς αφορά τον πυρήνα της ενιαίας αγοράς. Η σημερινή οδηγία εμβαθύνει στο υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο, καθώς επιτρέπει την εκμίσθωση οχημάτων και από τρίτες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εκτέλεση μεταφορικού έργου στην Ελλάδα, αλλά και το αντίστροφο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για την οδηγία έχουμε να επισημάνουμε τέσσερις διακριτές παρατηρήσεις.

Πρώτον, η ίδια η κατεύθυνση της απορρύθμισης των οδικών μεταφορών είναι προβληματική, καθώς δημιουργεί μεγάλες επισφάλειες για ζητήματα που άπτονται κυρίως της δημόσιας ασφάλειας.

Η οδηγία, δεύτερον, δεν λαμβάνει υπ' όψιν τις υφιστάμενες φορολογικές ανισότητες μεταξύ των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με αυτόν τον τρόπο απειλεί -κυριολεκτικά απειλεί- τις ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται κυρίως στη βόρεια Ελλάδα από τον βαλκανικό ανταγωνισμό. Το έχουμε επισημάνει και στις επιτροπές. Όπως αντιλαμβάνεστε, το κόστος απόκτησης οχημάτων, για παράδειγμα, από τη γειτονική μας χώρα τη Βουλγαρία είναι πολύ χαμηλότερο, άρα οδηγεί τον Έλληνα επιχειρηματία, μικρομεσαίο ή μη, σε τι; Είτε να μετακομίσει την έδρα της επιχείρησής του στη Βουλγαρία -πράγμα καταστροφικό για την ελληνική οικονομία, όπως αντιλαμβάνεστε- ή να αποκτήσει -άρα να επικουρήσει τη γειτονική χώρα και όχι τη χώρα μας- τα οχήματα αυτά από τη Βουλγαρία ή από οποιαδήποτε άλλη χώρα των Βαλκανίων εν προκειμένω.

Τα ζητήματα αυτά αποτελούν γενικές κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής και άρα απαιτούνται παρεμβάσεις αναμφίβολα σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Κάθε περιοχή, κάθε ειδική χωρική περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης διέπεται από άλλα χαρακτηριστικά και αν μη τι άλλο εδώ στον βαλκανικό χώρο η χώρα μας είναι σε μειονεκτική θέση αναφορικά με τις τιμές που επικρατούν και τον ανταγωνισμό με τις γύρω μας χώρες. Δεν συμβαίνει το ίδιο, για παράδειγμα, στη δυτική Ευρώπη, στη Γαλλία, η οποία δεν έχει το αντίστοιχο πρόβλημα.

Πάμε τώρα στην τρίτη παρατήρηση που επισημάναμε και στις επιτροπές, ειδικά στην κατ' άρθρο συζήτηση. Η άδεια που δίδει στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης να εκμισθώνουν φορτηγά δημόσιας χρήσης είναι πραγματικά παράλογη και μάλιστα παρά το γεγονός ότι η Κυβέρνηση είχε τη δυνατότητα -το λέει η οδηγία- να μην ενσωματώσει αυτή τη διάταξη, το έκανε.

Πάμε να δούμε, όμως, τι συμβαίνει: Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ουσιαστικά για τους δήμους, γιατί οι περιφέρειες δεν έχουν αυτή τη δυνατότητα ή έχουν πολύ περιορισμένο στόλο. Γιατί λέμε ότι είναι παράλογη αυτή η ενσωμάτωση; Γιατί εγείρει

ζητήματα, πρώτον, παράνομων κρατικών ενισχύσεων, δεύτερον, όπως επισήμανα, δεν προβλέπεται ρητώς από την οδηγία, τρίτον, αντιφάσκει με το πνεύμα απελευθέρωσης, καθώς δεν ευνοεί τις μικρομεσαίες μη μεταφορικές επιχειρήσεις που θέλουν να διευρύνουν τις δραστηριότητές τους, διεισδύοντας στις μεταφορές εξαιτίας του ανταγωνισμού από δήμους.

Το πνεύμα και η λογική, το «Mentalität» των δήμων, για το πώς ασκούν πολιτική δεν αφορά το μεταφορικό έργο. Δεν είναι το ζήτημα να γίνουν οι δήμοι ανταγωνιστικοί σε σχέση με τις υπόλοιπες επιχειρήσεις, άλλον σκοπό έχουν και, βεβαίως, οφείλουμε να τους ενισχύσουμε για τον σκοπό που υπηρετούν καταστατικά και όχι να συνεπικουρούν ή να είναι υποκόμοι μεταφορικών επιχειρήσεων. Δεν είναι αυτό το πνεύμα του νομοθέτη για τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η διάταξη, λοιπόν, πρέπει να αφαιρεθεί από το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου.

Τέταρτη παρατήρηση: Η μορφή της ενσωμάτωσης δημιουργεί άνιστο ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων έναντι των μη μεταφορικών. Για να το δούμε λίγο αυτό ως πλαίσιο: Ένας ο οποίος επιχειρεί και έχει μια μεταφορική επιχείρηση έχει συγκεκριμένα διακριτά κόστη, έχει ανελαστικά έξοδα ως οφείλει για να θωρακίσει τη δημόσια ασφάλεια μεταφορών που ο ίδιος υπηρετεί, αλλά φυσικά έχει και όλες τις γραφειοκρατικές υποχρεώσεις που ο ίδιος επωμίζεται ως μεταφορική επιχείρηση.

Είναι, λοιπόν, παράδοξο και οξύμωρο οι πρώτες, δηλαδή οι μεταφορικές επιχειρήσεις, να έχουν περιορισμούς και γραφειοκρατικές υποχρεώσεις, τις οποίες όμως οι μη μεταφορικές επιχειρήσεις δεν αντιμετωπίζουν. Αυτό πρέπει να τροποποιηθεί εισάγοντας τις ίδιες υποχρεώσεις ορίζοντα και για τις δύο κατηγορίες, λαμβάνοντας φυσικά μέριμνα για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Η οδηγία για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών ήταν και μια καλή αφορμή να εκκινήσει ένας δημόσιος διάλογος για τα σχετικά έργα στη χώρα μας και τον ρυθμό υλοποίησής τους, ιδιαίτερα για όσα η προθεσμία για την ολοκλήρωσή τους είναι το 2030. Περιμένουμε από τον Υπουργό να τοποθετηθεί επί του ζητήματος αυτού.

Τώρα, υπεισέρχομαι στη διάταξη που άπτεται της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Η διάταξη για την ΥΠΑ ελαστικοποιεί έτι περαιτέρω από το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο τις δυνατότητες εποχικής κάλυψης αναγκών της κεντρικής υπηρεσίας της ΥΠΑ μέσα από μετακινήσεις υπαλλήλων προς τα περιφερειακά κυρίως αεροδρόμια της χώρας, ειδικά την περίοδο φόρτου, την περίοδο ακμής, αιχμής, δηλαδή τους θερινούς κυρίως μήνες και όχι μόνο.

Αυτή η διάταξη είναι η απτή απόδειξη των τραγικών χειρισμών της Κυβέρνησης στη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού στους δημόσιους εν γένει φορείς μεταφορών. Πρόκειται για λάθη που τα πληρώσαμε με τραγικό τρόπο και στις σιδηροδρομικές μεταφορές μετά από το δυστύχημα των Τεμπών. Πρέπει, λοιπόν, αυτό το πάθημα να μας γίνει επιτέλους μάθημα και να ενισχύσουμε στην πράξη, γενναία, όλες τις δομές του δημόσιου φορέα που άπτονται των μεταφορών, όπως είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Προστασίας, όπως είναι το σιδηροδρομικό έργο και οι αντίστοιχοι φορείς που άπτονται αυτού. Πρέπει να τους ενισχύσουμε γενναία, χωρίς να κάνουμε καμμία απολύτως έκπτωση.

Θέλω να πιστεύω ότι αυτή η αντίληψη και μετά τα τελευταία γεγονότα και τραγικά δυστυχήματα θα γίνει σηματοδότης αλλαγής νοοτροπίας και πολιτικής. Η ηγεσία του Υπουργείου δεν άπνιξε ποτέ με ποιον τρόπο και πότε θα καλυφθούν τα κενά που υπάρχουν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, κενά που υπάρχουν στα οργανογράμματα της υπηρεσίας, και πότε οι μετακινήσεις στα δημόσια υπαλλήλων δεν θα είναι πλέον απαραίτητες. Γιατί θέλω να πιστεύω ότι, αν μη τι άλλο, τέτοιου είδους μετακινήσεις γίνονται προς χάριν ευελιξίας και εύρυθμης λειτουργίας των περιφερειακών μας αεροδρομίων, αλλά δεν μπορεί να είναι μόνιμες, δεν μπορεί μόνιμα δηλαδή να παρατείνουμε μια κατάσταση χωρίς να δίνουμε λύση, χωρίς να βρισκόμαστε τη ρίζα του προβλήματος και να δίνουμε μια λύση η οποία μπορεί να κρατήσει εσαεί.

Και επειδή αναφερόμαστε στις λύσεις, επιτρέψτε μου δύο ακόμα σύντομες αναφορές επί των τροπολογιών, γιατί άλλωστε οι ομιλητές μας θα το εξειδικεύσουν το ζήτημα αυτό όπως και οι αρμόδιοι τομέαρχες μας. Και σε αυτό το σημείο, βέβαια, να πω ότι η Κυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη και στη δεύτερη θητεία της -

βαδίζουμε στον πέμπτο χρόνο- συνεχίζει μαθήματα κακής νομοθέτησης. Γιατί το λέω αυτό; Νομίζω ότι δεν τιμά κανέναν στο ελληνικό Κοινοβούλιο να έχουμε μια τόσο fast track διαδικασία. Πραγματικά fast track: Τη Δευτέρα ήρθε στην επιτροπή, την Τρίτη είχαμε δύο επιτροπές, την Τετάρτη τέταρτη επιτροπή και την Πέμπτη έρχεται στην Ολομέλεια. Δεν υπάρχει χώρος για τη δημόσια διαβούλευση, για την ακρόαση φορέων. Οι φορείς ευτυχώς ήταν λίγοι εν προκειμένω σε αυτό το νομοσχέδιο, αλλά υπήρχαν φορείς που τοποθετήθηκαν, οι οποίοι ενημερώθηκαν απόγευμα Δευτέρας για να μιλήσουν Τρίτη πρωί. Νομίζω ότι αυτό δεν τιμά ούτε το ελληνικό Κοινοβούλιο ούτε όλους εμάς, αλλά πολύ περισσότερο δεν τιμά τον νομοθέτη, την Κυβέρνηση.

Τώρα, στο πρώτο σκέλος που αφορά την αύξηση διάρκειας της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας, είναι μία παραχώρηση η οποία έχει λάβει χώρα και εκκινήθηκε το 2003, άρα βρισκόμαστε ήδη στην εικοσαετία, και να τονίσουμε στο σημείο αυτό ότι η σύμβαση αρχικά είναι είκοσι πέντε συν είκοσι πέντε έτη. Εδώ τι έχουμε; Αίφνης, ακαριαία, εξήντα πέντε χρόνια παρατάση. Γιατί εξήντα πέντε θα ρωτούσα εγώ και όχι εκατόν εξήντα πέντε ή πέντε; Ποια είναι τα κριτήρια πάνω στα οποία εδράζεται η εν λόγω απόφαση ή, τέλος πάντων, αυτή η προσπάθεια νομοθέτησης; Αυτό θα ήθελα να απαντηθεί. Φαντάζομαι ότι ο αρμόδιος Υπουργός -και δεν είναι φυσικά ο Υπουργός Μεταφορών- έχει κληθεί και θα τοποθετηθεί επ' αυτού.

Μια αντίστοιχη νοσοτροπία συναντούμε στο άρθρο 2 της ίδιας τροπολογίας, που είναι η συντήρηση υποβρυχίων Πολεμικού Ναυτικού. Εδώ θα κάνω απλά μια αναφορά στη λογική και την αντίληψη, γιατί ο τομεάρχης μας ο Βαγγέλης Αποστολάκης θα το εξειδικεύσει μετέπειτα. Είναι κάτι που έπρεπε να έχει λήξει. Για ποιον λόγο η ελληνική πολιτεία συνεχίζει να πληρώνει 1.000.000 ευρώ μηνιαίως για μία σύμβαση που η υποχρέωση είναι ήδη στα χέρια του παραχωρησιούχου; Για ποιον λόγο -αντιλαμβανόμαστε τον εθνικό λόγο, ναι, αλλά γιατί- η Κυβέρνηση δεν λύνει το θέμα, δεν το ολοκληρώνει, ώστε να σταματήσουμε να επωμιζόμαστε εμείς τεράστιες δαπάνες που επιβαρύνουν τη χώρα δημοσιονομικά; Σας είπα το ποσό και αυτό είναι μόνο για τις μισθοδοσίες. Δεν θα μιλήσω για το χρησιδάνειο του χώρου, αν θέλετε, που αφορά τα ναυπηγεία Σκαρμαγκά.

Στο επόμενο ζήτημα έχουμε, επίσης, παράταση -παράταση επί παράτασης- προσωρινή ανάθεση συγκοινωνιακού έργου στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης -τον γνωστό ΟΑΣΘ- ξανά, παράταση μέχρι τέλος του 2024. Υπάρχει πρόθεση να δοθεί παράταση. Μέχρι πότε θα συνεχίζεται αυτό; Θα θέλαμε πραγματικά μία δέσμευση, επί της ουσίας και με πλήρη ειλικρίνεια, από τον Υπουργό για το πότε θα σταματήσει, γιατί αιματοδοτούμε αυτή την προσπάθεια. Πληρώνουν οι Έλληνες φορολογούμενοι αυτές τις παρατάσεις. Οι παρατάσεις κοστίζουν και κοστίζουν ακριβά, σε μία χρονική συγκυρία που δεν έχουμε την πολυτέλεια να χάνουμε τέτοιου είδους πόρους.

Κλείνοντας, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, και σεβόμενος τον χρόνο στην εκπνοή του, θα ήθελα να καλέσω την Κυβέρνηση επί των προτάσεων-νομοτεχνικών βελτιώσεων -όπως για τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, η αφαίρεση αυτού του εδαφίου και άλλα σημεία που επισημάναμε και στις επιτροπές αλλά και σήμερα- να δείξουν την καλή νομοθετική βούληση και να τις βελτιώσουν εις τρόπον ώστε να τύχει μιας καθολικής, θα έλεγα, αποδοχής μια ευρωπαϊκή κατά τ' άλλα οδηγία σε ένα πνεύμα του ευρωπαϊκού νομοθέτη που, φυσικά, δεν μας βρίσκει αντίθετους. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Εμείς ευχαριστούμε τον κ. Μαμουλάκη.

Παρακαλώ στο σημείο αυτό να κλείσει ο ηλεκτρονικός κατάλογος.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής από το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής κ. Απόστολος Πάνας.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν περάσουμε στη συζήτηση του προς ψήφιση νομοσχεδίου, θα ήθελα και εγώ να πω λίγα λόγια για την

κατάσταση που επικρατεί σε μια σχετικά μικρή απόσταση από τη χώρα μας, στη Μέση Ανατολή. Δυστυχώς, για άλλη μια φορά γινόμαστε θεατές μιας σύγχρονης τραγωδίας, με απρόβλεπτες συνέπειες για τη γεωπολιτική σταθερότητα της ευρύτερης περιοχής. Γινόμαστε μάρτυρες ενός πολέμου με φρικιαστικές και απαρράδεκτες πρακτικές και εικόνες, χωρίς να διαφαίνονται προθέσεις και προϋποθέσεις αποκλιμάκωσης. Σε έναν πόλεμο, βέβαια, πάντοτε υπάρχουν κανόνες, κανόνες Διεθνούς Δικαίου, ηθικοί και ανθρωπίνου φραγμοί, που δεν επιτρέπουν τις εκτελέσεις ομήρων και τον βομβαρδισμό νοσοκομείων, σχολείων, άμαχου πληθυσμού και άλλων ευαίσθητων υποδομών. Παρ' όλα αυτά ο βομβαρδισμός του Νοσοκομείου στη Γάζα και η τρομοκρατική επίθεση της Χαμάς αποτελούν, πλέον, εγκλήματα πολέμου που αφήνει πίσω του εκατοντάδες νεκρούς και πολλούς τραυματίες, κλιμακώνοντας έτσι την ήδη τεταμένη κατάσταση στην περιοχή. Ας στηρίξουμε κι εμείς από την πλευρά μας με οποιοδήποτε πρόσφορο μέσο και ας ευχηθούμε όλοι να τελειώσει άμεσα αυτή η τραγωδία, να πρυτανεύσει η ειρήνη και να υπάρξει σεβασμός στην ανθρώπινη ζωή και στα ανθρώπινα δικαιώματα του συνόλου των κατοίκων, πέρα από θρησκεία και εθνική καταγωγή.

Τώρα, στα δικά μας θέματα και τη δική μας επικαιρότητα, τα αποτελέσματα των δημοτικών και περιφερειακών εκλογών στη χώρα μας, δυστυχώς ή ευτυχώς για κάποιους, αφήνουν μηνύματα τα οποία δεν μπορεί να αμφισβητήσει ή να παραλείψει κανένας μας. Αρκετοί πολίτες, λοιπόν, σε διαφορετικούς δήμους και περιφέρειες της χώρας μας αποφάσισαν πως το αποτύπωμα του χρώματος στον χάρτη δεν θα πρέπει, απ' ενός μεν να καθορίζει την τύχη και το μέλλον της περιοχής που ζουν, απ' ετέρου δε να επηρεάζει τις ταχύτητες των αποζημιώσεων σε περιπτώσεις θεωρητικών και φυσικών καταστροφών.

Έτσι, λοιπόν, αποφάσισαν να αγνοήσουν τις προτροπές κυβερνητικών στελεχών και να επιλέξουν πλέον με βάση όχι το γαλάζιο αλλά τα πρόσωπα, αυτό που χρειάζεται η τοπική αυτοδιοίκηση με γνώσεις και ηθικό προεκλογικό αγώνα, δίχως βέβαια μεγάλες καμπάνιες στήριξης, αλλά με βάση τα μηνύματα και τις πολιτικές τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι αβλεψίες, οι παραλείψεις και μη ορθές επιλογές σε έργα υποδομών μάς υπέδειξαν με πιο σκληρό τρόπο στα Τέμπε, στον Έβρο, στη Ρόδο, στη Θεσσαλία αντίστοιχα πως δεν συγχωρούνται με καμιά δικαιολογία ζητήματα υποδομών, όταν θέλουμε να επικαλούμαστε επιτελικό κράτος. Επιτελικό, όμως, κράτος με μηδενική απορρόφηση σε έργα και δράσεις πολιτικής προστασίας και διαβουλεύσεις fast track σε τόσο σοβαρά ζητήματα όπως αυτό του εθνικού σχεδίου ανάκαμψης και ανεκτικότητας, ουσιαστικά δεν μπορεί να υπάρξει. Η σιδηροδρομική τραγωδία στα Τέμπε δεν πρόκειται να ξεχαστεί όσα χρόνια και αν περάσουν. Γι' αυτό μάλιστα χθες με πρόταση του Προέδρου μας ζητήσαμε τη σύσταση και τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης για την απόδοση ευθυνών σε ό,τι αφορά τη συγκεκριμένη τραγωδία.

Οι ζημιές από τις φωτιές στη Ρόδο, στον Έβρο άφησαν πίσω τεράστιες εκτάσεις καμένης γης, οι οποίες χρειάζονται δεκάδες χρόνια για να αποκατασταθεί, αλλά ποτέ δεν θα είναι στην προγενέστερη κατάσταση. Γι' αυτό, λοιπόν, πρέπει να υπάρξει ένας επιτελικός σχεδιασμός και σε αυτό πρέπει να στηρίξουν και να υπάρξουν προτάσεις και να υπάρξει συνέχεια από όλα τα πολιτικά κόμματα. Οι απώλειες συνανθρώπων μας και οι καταστροφές στον Θεσσαλικό Κάμπο σε νοικοκυριά και επιχειρήσεις σε φυτικό και ζωικό κεφάλαιο έδειξαν πως οι πολίτες και οι υποδομές είναι απροστάτευτες σε τέτοιες καταστάσεις, με την πολιτεία να μην μπορεί να αντιμετωπίσει τα φαινόμενα κλιματικής αλλαγής και κλιματικής κρίσης τα οποία πλέον έχουμε. Οι ζημιές σε υποδομές, σε δίκτυα της χώρας ήταν ανυπολόγιστες και τα έργα αποκατάστασης πλέον δεν έχουν ξεκάθαρο ορίζοντα ολοποίησης. Ποιος, λοιπόν, είναι ο σχεδιασμός; Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα; Τι θα γίνει σε αυτές τις πληγείσες περιοχές; Τι θα γίνει με τις υποδομές στη χώρα μας; Είναι ζητήματα που απασχολούν πλέον την ελληνική κοινωνία.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε ό,τι αφορά το νομοσχέδιο, όπως και στις προηγούμενες συνεδριάσεις, έχω αναφέρει πως δεν έχουμε αντιρρήσεις επί του

ενσωματώσεων των ευρωπαϊκών οδηγιών. Στη διαδικασία, όμως, της ακρόασης των φορέων ακούσαμε όλοι μας τον προβληματισμό και τις ενστάσεις εμπλεκόμενων με τις οδικές μεταφορές ως προς το κομμάτι της διαδικασίας και της δημόσιας διαβούλευσης. Θεωρώ ότι το Υπουργείο Μεταφορών έπρεπε να καλέσει τους φορείς που ασχολούνται με τις οδικές μεταφορές, να ακούσει τις τεκμηριωμένες προτάσεις και τις θέσεις τους, ώστε να διαμορφωθεί ένα γενικότερο πλαίσιο ασφάλειας και προστασίας του εγχώριου κλάδου των οδικών μεταφορών. Δεν είναι δυνατόν να ζητάμε σε πέντε λεπτά, παρόλο που το νομοσχέδιο ήταν σε δημόσια διαβούλευση, να παρουσιαστούν από τους ίδιους τους φορείς οι επιπτώσεις μιας σημαντικής ενσωμάτωσης στον κλάδο των οδικών μεταφορών της χώρας μας. Ένας κλάδος που τα τελευταία χρόνια δέχεται και υπομένει τη μια κρίση πίσω από την άλλη, δίχως να λαμβάνονται πραγματικά και ουσιαστικά μέτρα στήριξης για την ενίσχυσή του, ένας κλάδος που έχει να ανταγωνιστεί αντίστοιχους, ανεπτυγμένους και ανταγωνιστικούς κλάδους οδικών μεταφορών άλλων κρατών-μελών που ενισχύθηκαν και χρηματοδοτήθηκαν με σκοπό την εξέλιξη και την ανάπτυξή τους.

Επίσης, αυτό που παρατηρούμε είναι πως οι καταθέσεις προτάσεων που κάνουμε σε συγκεκριμένα άρθρα ως ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής στην επιτροπή κατ' άρθρον, όσο και αν αυτές σημειώθηκαν, δεν πήραμε ουδεμία απάντηση και είναι πραγματικά στενάχωρο να λαμβάνει χώρα μια άρνηση σε ό,τι αφορά τη συνεργασία, ειδικότερα όταν γίνονται προκειμένου να βελτιωθούν συγκεκριμένα νομοθετήματα, τα οποία θα παρέχουν αντίστοιχη προστασία τόσο στις οδικές μεταφορές όσο και στους εργαζόμενους.

Σε ό,τι αφορά τώρα τα θετικά στοιχεία της ενσωμάτωσης πρέπει να δούμε τα εξής: Δεν θα απαιτείται η δέσμευση κεφαλαίου για την αγορά πάγιου εξοπλισμού των επιχειρήσεων, δεν θα απαιτείται η δέσμευση κεφαλαίου για τη συντήρηση του στόλου των οχημάτων της κάθε εταιρείας, δεν θα υποχρεώνεται η επιχείρηση να προσλάβει, να απασχολεί σε μόνιμη βάση επαγγελματίες οδηγούς για την εκτέλεση του μεταφορικού τους έργου και φυσικά θα έχουμε λιγότερους ρύπους για τη χρήση νέων οχημάτων. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν ζητήματα τα οποία πρέπει να μας απασχολήσουν. Πρώτον, δεν φαίνεται να υπάρχει πρόθεση ώστε να δούμε δικλίδες ασφαλείας για την προστασία του κλάδου των εγχώριων οδικών μεταφορών. Δεν υπάρχει ελεγκτικός μηχανισμός για να διασφαλίσει την ορθή εφαρμογή των διατάξεων και των προϋποθέσεων που θέτουν για τη νομιμότητα μίσθωσης των φορτηγών δημοσίας χρήσεως.

Επίσης, στο νομοσχέδιο δεν προβλέπεται τι θα γίνει αν μια εταιρεία με έδρα όμορη χώρα μας συστήσει εταιρεία με αποκλειστικό αντικείμενο τη μίσθωση οχημάτων και τοποθετήσει οδηγούς από την ίδια χώρα με μισθούς πολύ χαμηλότερους και ελκυστικούς για τα συμφέροντα της εταιρείας σε σχέση με τις απολαβές των δικών μας οδηγών. Τι θα γίνουν, λοιπόν, οι δικοί μας Έλληνες επαγγελματίες οδηγοί, που βέβαια έχουν ήδη και χαμηλότερους μισθούς;

Δεν υπάρχει επίσης καμμία πρόβλεψη με ποιον ακριβώς τρόπο θα ισοσκελίσουμε τις οικονομικές απώλειες του κράτους από άμεσους και έμμεσους φόρους που εισπράττονται στη χώρα μας από τον κλάδο των μεταφορών όταν οι έδρες των εταιρειών μίσθωσης οχημάτων έχουν τη φορολογική τους έδρα σε άλλη χώρα με ελκυστικότερα φορολογικά και εργοδοτικά κίνητρα.

Επιπροσθέτως, για να έχουμε μια σαφή και πλήρη εικόνα για τη συνεισφορά του κλάδου των οδικών μεταφορών στη χώρα μας θα έπρεπε να υπάρχει ήδη μια οικονομοτεχνική μελέτη στην οποία να αποτυπώνονται αναλυτικά τα έσοδα του κράτους από έμμεσους και άμεσους φόρους, ασφαλιστικές και εργοδοτικές εισφορές, δηλαδή στην ουσία να υπάρχει προφανής η συνεισφορά του κλάδου στην εθνική οικονομία, έτσι ώστε να είμαστε σε θέση να εκτιμήσουμε τις μακροχρόνιες επιπτώσεις στην εθνική μας οικονομία, προβλέποντας έτσι το τι θα προκύψει στο μέλλον και πώς θα διαμορφωθεί σε ένα ειδικότερο πλαίσιο ο κλάδος των οδικών μεταφορών στη χώρα μας σε σχέση με τις αποφάσεις τις οποίες παίρνουμε σήμερα.

Τέλος, θα πρέπει άμεσα να χαράξουμε μια εθνική στρατηγική

και πολιτική ανάπτυξης και εξέλιξης των οδικών μεταφορών που θα τις καθιστά ελκυστικές, ανταγωνιστικές και βιώσιμες, στοιχεία που δυστυχώς λείπουν σήμερα από τις οδικές μεταφορές της χώρας μας.

Κυρίες και κύριοι, κλείνοντας να υπογραμμίσω για άλλη μια φορά πως το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, που στο μεγαλύτερο μέρος αφορά την ενσωμάτωση της κοινοτικής οδηγίας, βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση. Όμως υπάρχουν άρθρα που δεν αφορούν την ενσωμάτωση οδηγίας και εκεί θα κάνουμε ξεκάθαρη τη διαφοροποίησή μας, καθώς δεν μπορούμε να δεχτούμε την εργαλειοποίηση των ενσωματώσεων οδηγιών για να περνούν άλλα πράγματα. Το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής έχει αποδείξει πως με σύνεση, με κοστολογημένες προτάσεις συμβάλλει προς την κατεύθυνση της καλύτερης νομοθέτησης έχοντας ως γνώμονα πάντοτε την ετυμηγορία των πολιτών και προφανώς την ενδυνάμωσή μας σε ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό και παγκόσμιο περιβάλλον.

Αναμένουμε, λοιπόν, τις απαντήσεις σας, κύριε Υπουργέ, στις προτάσεις που έχουμε καταθέσει σε ό,τι αφορά την επιτροπή κατ' άρθρον και τις παρατηρήσεις μας και θεωρούμε ότι αν γίνουν αποδεκτές έστω και την ύστατη στιγμή, θα έχουμε ένα καλύτερο νομοθέτημα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας κ. Ιωάννης Δελής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ξεκινώντας τη σημερινή μας τοποθέτηση, θέλουμε και από αυτό το βήμα να χαιρετίσουμε τα χθεσινά συγκλονιστικά συλλαλητήρια αλληλεγγύης που πραγματοποιήθηκαν στην Αθήνα και σε όλη τη χώρα και να καταγγείλουμε βέβαια το χτύπημα του συλλαλητηρίου εδώ στην Αθήνα. Συλλαλητήριο αλληλεγγύης στον μαρτυρικό λαό της Παλαιστίνης, που αντιστέκεται στην παράνομη κατοχή και τη σφαγή που επί δεκαετίες συνοδεύει αυτήν την κατοχή, μετρώντας χιλιάδες θύματα από τις δυνάμεις κατοχής του Ισραήλ, η αντιδραστική κυβέρνηση του οποίου στρέφεται τελικά και ενάντια στον ίδιο τον λαό του, που δεν διατάζει να βομβαρδίζει ακόμα και νοσοκομεία. Και αυτό το λέτε εσείς αυτοάμυνα;

Η αλληλεγγύη οφείλει να συνεχιστεί και να δυναμώσει. Διότι, όποιος θέλει πραγματικά την ειρήνη στην περιοχή, οφείλει να σταθεί στο πλάι του παλαιστινιακού λαού. Διότι, ξέρετε ποτέ δεν θα πάψει η σωστή πλευρά της ιστορίας να βρίσκεται εκεί όπου βρίσκεται η πάλη των λαών για τη λευτεριά και για το δίκιο. Αυτή θα είναι πάντα η σωστή πλευρά της ιστορίας.

Τώρα για την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ενσωματώνεται σήμερα στο ελληνικό δίκαιο και τροποποιήθηκε αυτή το 2022 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, χωρίς τον οδηγό τους, στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, να πούμε εδώ ότι πρόκειται για έναν ακόμα κρίκο και τίποτα περισσότερο στην αλυσίδα της πολιτικής, της λεγόμενης απελευθέρωσης της αγοράς των οδικών μεταφορών και των διεθνών, αλλά και των εσωτερικών. Από την απελευθέρωση, βέβαια, αυτήν ευνοείται σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση και επιταχύνεται και η συγκέντρωση και η συγκεντροποίηση του κεφαλαίου που δραστηριοποιείται ή πρόκειται να δραστηριοποιηθεί στον μεταφορικό κλάδο των εμπορευμάτων. Ενισχυμένες φυσικά βγαίνουν και οι ελληνικές μεταφορικές μεγάλες εταιρείες και μη μεταφορικές, οι οποίες διευκολύνονται στην εκμίσθωση του στόλου τους στο εξωτερικό, όταν αυτός δεν χρησιμοποιείται βέβαια για ίδια χρήση.

Αυτό ακριβώς επιδιώκετε με τις ρυθμίσεις αυτού του νομοσχεδίου, όπου δίνεται η δυνατότητα στις μεγάλες μεταφορικές εταιρείες να μειώνουν το κόστος και άρα να αυξάνουν την κερδοφορία τους. Μόνο που, όπως ξέρετε, εξαιτίας ακριβώς αυτής της περαιτέρω ισχυροποίησης των μεγάλων μεταφορικών επιχειρήσεων συνθλιβονται και οδηγούνται στην εξαφάνιση οι μικροί αυτοαπασχολούμενοι του κλάδου των μεταφορών εμπορευμάτων με τα φορτηγά δημόσιας χρήσης που διαθέτουν, ενώ ταυτό-

χρονα για τους ίδιους ακριβώς λόγους στον βωμό της κερδοφορίας πάντα των μεγάλων εταιρειών, θυσιάζονται και τα δικαιώματα των εργαζομένων που εργάζονται σε όλα αυτά τα μισθωμένα οχήματα, παντού σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση και φυσικά και στη χώρα μας. Εδώ θα μπορούσε κάποιος να πει καλόπιστα «καλά, μήπως όλα αυτά που λέει το ΚΚΕ για την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία έφερε το σημερινό νομοσχέδιο περί ενίσχυσης της ελεύθερης κυκλοφορίας, περί του ότι αυτές οι μεγάλες μεταφορικές επιχειρήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση θέλουν να εκμεταλλευθούν τις χαμηλές τιμές που υπάρχουν σε κάποια κράτη-μέλη για να μεγαλώσουν τα μερίδια αγοράς τους, μήπως τέλος πάντων όλα αυτά αποτελούν κάποια αυθαίρετα υπερβολικά συμπεράσματα του ΚΚΕ;». Όχι και θα δείτε γιατί. Διότι, αυτά ακριβώς λέει και η ίδια η αιτιολογική έκθεση, η οποία λέει ότι η συγκεκριμένη οδηγία που σήμερα ενσωματώνεται επιδιώκει τον εκσυγχρονισμό του νομικού πλαισίου που αφορά στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, προβλέποντας ιδίως την υποχρέωση των κρατών-μελών να επιτρέπουν τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, ώστε -εδώ δώστε την προσοχή σας- οι επιχειρήσεις να επωφελούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων. Δεν το λέμε εμείς. Το νομοσχέδιο το λέει.

Είναι καινούργια άραγε τα ζητήματα τα οποία εισάγονται με το νομοσχέδιο; Φυσικά και όχι. Θυμίζουμε ότι η αρχική οδηγία του 2006 επέτρεπε από τότε στα κράτη-μέλη να περιορίζουν τη χρήση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων μικτού βάρους άνω των έξι τόνων. Από και πάνω είχαν δικαιώματα περιορισμού και περιορίζε τη χρήση οχήματος που είχε μισθωθεί σε κράτος-μέλος διαφορετικό από εκείνο που ήταν εγκατεστημένη η επιχείρηση που το μίσθωνε.

Τώρα, στην πατρίδα μας, στη χώρα μας το ζήτημα ξεκίνησε από προηγούμενους νόμους της λεγόμενης απελευθέρωσης με τα μνημόνια, που εισήγαγαν την ευρεία χρήση φορτηγών ιδιωτικής χρήσης στην εμπορευματική μεταφορά, με σοβαρές φυσικά έκτοτε αρνητικές συνέπειες για τους ελεύθερους επαγγελματίες του κλάδου, που τυχαίνει να έχουν στην κατοχή τους ένα φορτηγό δημόσιας χρήσης. Και πριν ξεκινήσει στα γεμάτα το 2012 με το δεύτερο μνημόνιο, γιατί τότε ξεκίνησε, η εφαρμογή αυτής της πολιτικής της λεγόμενης απελευθέρωσης, υπήρχαν ξέρετε μέχρι τότε πάρα πολύ συγκεκριμένες δεσμεύσεις για την επέκταση εμπορευματικών μεταφορών, αποκλειστικά και μόνο με φορτηγά δημόσιας χρήσης. Και το 2012 που είναι μια χρονιά τομή, με τον μνημονιακό νόμο του δεύτερου μνημονίου τον ν.4093, δίνεται η δυνατότητα μίσθωσης και σε φορτηγά ιδιωτικής χρήσης. Τότε είναι που αρχίζει να ξετυλίγεται για τα καλά το πουλόβερ της προστασίας των μικρών επαγγελματιών στις εμπορευματικές μεταφορές. Και από τότε αυτό βέβαια συνεχίζεται μεθοδικά, με επιμέρους μικρές ρυθμίσεις στην ίδια ρότα από όλες τις κυβερνήσεις, ώσπου φτάνουμε σήμερα και στο σημερινό νομοσχέδιο, με το οποίο απελευθερώνεται περαιτέρω και σε μεγαλύτερο βάθος βέβαια, και άρα οξύνεται στο έπακρο ο μεταφορικός ανταγωνισμός σε βάρος των αυτοαπασχολούμενων επαγγελματιών οδηγών των φορτηγών δημόσιας χρήσης.

Η ισχύουσα αυτή από το 2000 οδηγία, η νέα δηλαδή που ενσωματώνεται, καταργεί όλους αυτούς τους περιορισμούς και τα δικαιώματα που είχαν τα κράτη-μέλη επί των περιορισμών, με στόχο να επιτρέψει βέβαια να χρησιμοποιούνται στο έδαφος κάθε κράτους-μέλους οποιουδήποτε οχήματα που έχουν μισθώσει επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους-μέλους και να χρησιμοποιούνται οχήματα μισθωμένα σε άλλο κράτος-μέλος για δύο διαδοχικούς μήνες. Σύμφωνα δε με την οδηγία, δίνεται η δυνατότητα στις επιχειρήσεις να κάνουν χρήση και εκείνου του αριθμού οχημάτων, ο οποίος φτάνει μέχρι το 25% του συνολικού στόλου των οχημάτων που τους ανήκουν. Δεν τον λες και μικρό αυτόν τον αριθμό.

Με λίγα λόγια η ενσωμάτωση αυτής της κοινοτικής οδηγίας αποσκοπεί να ελαχιστοποιήσει το κόστος και την ταχύτητα για τις διαδικασίες μίσθωσης φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, για όλες τις κατηγορίες πια, την επάρκειά τους, οξύνοντας με αυτόν τον τρόπο -εκεί οι οδηγοί- τον ανταγωνισμό υπέρ των μεγαλύτερων εταιρειών, οι οποίες βεβαίως έχουν τη δυνατότητα

αξιοποίησης πιο σύγχρονων οχημάτων.

Είναι πάλι αυτά, να αναρωτηθούμε ξανά, κάποια αυθαίρετα συμπεράσματα που βγάζει το ΚΚΕ; Όχι. Τα αναφέρει και αυτά με σαφήνεια και πάλι η αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει το νομοσχέδιο.

Ακούστε τι λέει: Επιδιώκεται η ενίσχυση της επιχειρησιακής ευελιξίας των επιχειρήσεων, που μεταφέρουν εμπορεύματα για ίδιο λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων και η αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω επιχειρήσεων. Επίσης, μέσω της μίσθωσης οχημάτων θα διευκολυνθεί η αντικατάσταση του στόλου οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων με οχήματα λιγότερο ρυπογόνα στις μεγάλες εταιρείες.

Η λογική είναι απλή. Η πλήρης απελευθέρωση της διαδικασίας μίσθωσης-εκμίσθωσης από οπουδήποτε για οτιδήποτε. Και το καινούργιο κρίσιμο στοιχείο φυσικά είναι ότι πλέον στη διαδικασία αυτής της μίσθωσης των οχημάτων δεν έχει καμμία απολύτως σημασία σε ποια χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει εκδοθεί η άδεια ενός οχήματος. Αυτό όμως, υποχρεώνει τους μικρούς επαγγελματίες των οδικών μεταφορών, που συνήθως δραστηριοποιούνται με φορτηγά δημόσιας χρήσης, και τους οδηγεί σε ένα διαρκές κυνήγι για να αναβαθμίσουν και να βελτιστοποιούν το δικό τους όχημα. Και αυτό σημαίνει αυξημένο κόστος γι' αυτούς την ώρα που το εισόδημά τους συνεχώς συμπίεζεται. Άρα δυσχεραίνεται η θέση τους σε συνθήκες μάλιστα, όπου δεν προβλέπεται και κανενός είδους στήριξη αυτών των ανθρώπων, που θα έπρεπε φυσικά να αφορά αυτή η στήριξη την επιδότησή τους για να ανανεώσουν τα φορτηγά τους -δεν προβλέπεται κάτι τέτοιο- ή με μέτρα τα οποία θα μείωναν το κόστος λειτουργίας των οχημάτων τους. Ας πούμε, την επιδότηση για τη μείωση των τριών των καυσίμων, λέμε εμείς ένα παράδειγμα.

Μονάχα όποιος δεν θέλει δεν βλέπει ότι το αποτέλεσμα του ανταγωνισμού αποβαίνει σε βάρος των μικρών μέχρις εξαφανίσεως. Και είναι αυτό άλλο ένα αποκαλυπτικό παράδειγμα για τον πραγματικό χαρακτήρα αυτής της διεθνικής καπιταλιστικής ένωσης που λέγεται Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία έχει εγγεγραμμένο στο DNA της, και το αποδεικνύει συνεχώς, ως πρώτη προτεραιότητα τις ειδικές και συνολικές ανάγκες του κεφαλαίου και όχι βέβαια των λαών των κρατών-μελών της.

Θέλουμε να σταθούμε ιδιαίτερα σε τέσσερα άρθρα αυτού του νομοσχεδίου που χαρακτηρίζουν την αντιλαϊκότητά του.

Άρθρο 14. Ξεκινάω από το ελαφρύ. Εκεί στις εξουσιοδοτικές διατάξεις προβλέπεται η δυνατότητα με υπουργική απόφαση να αλλάζουν οι όροι ακόμα και αυτών των όρων που προβλέπει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο που ψηφίζεται τώρα. Και φυσικά οι όροι αυτοί θα αλλάζουν ανάλογα με τα συμφέροντα των μεγάλων εταιρειών και των μεγάλων μεταφορικών επιχειρήσεων. Έτσι δεν είναι;

Πάμε στο άρθρο 7. Ακούστε, εδώ προβλέπει τη δυνατότητα να εκμισθώνουν τα φορτηγά τους οχήματα -εσεις ξέρετε ποιοι- οι δήμοι και τα νομικά πρόσωπα των δήμων, να τα εκμισθώνουν σε μη μεταφορικές επιχειρήσεις και σε επαγγελματίες μη μεταφορείς. Δηλαδή οι ήδη με πενιχρά μηχανοκίνητα μέσα ευρισκόμενοι δήμοι ωθούνται ακόμη και αυτά τα λίγα που διαθέτουν να τα εκμισθώνουν, προκειμένου να αυξήσουν τα έσοδά τους. Δηλαδή, με συγχωρείτε, αυτά τα φορτηγά οι δήμοι δεν τα χρειάζονται; Και αν, για παράδειγμα, εξαιτίας ενός φυσικού φαινομένου αυξηθούν οι ανάγκες και χρειάζονται αυτά τα φορτηγά αυτοκίνητα τι θα γίνει τότε; Πρόκειται για απαράδεκτη διάταξη η οποία ρίχνει κι άλλο νερό -γιατί αυτός είναι σκοπός αυτής της διάταξης- στον μύλο της επιχειρηματικής λειτουργίας των δήμων.

Άρθρο 28: Αφορά ειδικότερα την περιοχή της Θεσσαλονίκης γιατί με το άρθρο αυτό ομολογείται έμμεσα, αλλά πολύ ουσιαστικά, η ταλαιπωρία η οποία περιμένει τον λαό της Θεσσαλονίκης από το έργο του flyover στον περιφερειακό της πόλης. Η πόλη αναμένεται να ζήσει, και ήδη έχει αρχίσει να ζει, πραγματικά ασφυκτικές κυκλοφοριακές συνθήκες.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ενώ μέχρι τώρα...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Δεν έχει γίνει μέχρι τώρα. Δεν έχετε σκοπό να το κάνετε μάλλον.

Επείγει μια συνολική κυκλοφοριακή μελέτη μακριά από αυτά τα φθηνά πυροτεχνήματα εντυπωσιασμού. Φυσικά και πρέπει να

αναβαθμιστεί ο Περιφερειακός της Θεσσαλονίκης ο οποίος είναι ένας από τους πιο επικίνδυνους δρόμους της χώρας, αλλά όχι με τον τρόπο αυτόν και όχι βέβαια με την ανάθεση σε ΣΔΙΤ σε μια ιδιωτική εταιρεία και των flyover.

Και σε κάθε περίπτωση, καμμία παρέμβαση στον περιφερειακό έως ότου λειτουργήσει επιτέλους αυτό το μετρό, που όλο το ακούμε και ποτέ δεν γίνεται, και ομαλοποιηθεί η λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς στην πόλη.

Άρθρο 30: Η υποστελέχωση των περιφερειακών αεροδρομίων, γιατί σε αυτά αναφέρεται το άρθρο, βρίσκεται στο κόκκινο με ό,τι αυτό σημαίνει για την ομαλή εκτέλεση των πτήσεων, αλλά και για την ασφάλεια αυτών των πτήσεων. Και πώς πάτε τώρα εσείς να αντιμετωπίσετε αυτή την υποστελέχωση; Εντατικοποιώντας την εργασία των όσων λίγων έχουν απομείνει και εργάζονται σε αυτά τα περιφερειακά αεροδρόμια, αλλά και θεσμοθετώντας με αυτό το άρθρο τις υποχρεωτικές μετακινήσεις εργαζομένων από άλλα αεροδρόμια. Λες και στα κεντρικά αεροδρόμια περισσεύουν οι εργαζόμενοι. Και δεν επιτρέπεται αυτές οι μετακινήσεις να υπερβαίνουν τις εκατόν ογδόντα μέρες, τους έξι μήνες δηλαδή που είναι μισός χρόνος. Και όλα αυτά όταν σε όλα μα όλα τα αεροδρόμια υπάρχουν ελλείψεις προσωπικού μικρές ή μεγάλες. Σε ορισμένα μάλιστα επαρχιακά αεροδρόμια έχει απομείνει ένας μονάχα εργαζόμενος, οπότε αν αυτός πάθει κάτι δεν ξέρουμε τι μπορεί να γίνει σε αυτό το αεροδρόμιο. Θα κλείσει μάλλον αυτό το αεροδρόμιο. Και τι λέτε με αυτό το άρθρο 30; Λέτε καθαρά: «Ξεχάστε τις προσλήψεις που αυτά τα αεροδρόμια χρειάζονται και αρκεστείτε στις υποχρεωτικές μετακινήσεις».

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Η διαδικασία γίνεται μέσω ΑΣΕΠ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Πρόκειται για απαράδεκτη διάταξη η οποία σχετίζεται, και πρέπει να το προσέξετε αυτό, όχι μόνο με την ομαλή εκτέλεση, αλλά και με την ίδια την ασφάλεια των πτήσεων. Η λύση βέβαια βρίσκεται στην πρόσληψη μόνιμου προσωπικού για να καλυφθούν επιτέλους όλες οι ανάγκες που υπάρχουν και στα περιφερειακά και στα κεντρικά αεροδρόμια.

Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ ακόμα ένα-δύο λεπτά για να ολοκληρώσω.

Σχετικά με το δεύτερο μέρος που αφορά μια άλλη οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία προωθεί την υλοποίηση του λεγόμενου Ευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών θέλω να πω τα εξής. Κοιτάξτε, πρόκειται για την εκτέλεση μιας σειράς διασυνοριακών διευρωπαϊκών οδικών δικτύων προκειμένου να επιταχύνεται η διακίνηση και η μεταφορά των προϊόντων εμπορευμάτων των πολυεθνικών στην εσωτερική αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των συνδεδεμένων με αυτή χωρών. Αποτελεί δηλαδή ένα ακόμα βήμα για την ενιαιοποίηση αυτής της εσωτερικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δηλαδή απόλυτη προτεραιότητα στα διευρωπαϊκά διασυνοριακά δίκτυα από τη μια και από την άλλη ένα υποστηρικτικό εσωτερικό εθνικό οδικό δίκτυο όπου ιδίως το επαρχιακό δίκτυο βρίσκεται σε τραγική, σε πολύ άσχημη, σε άλλα κατάσταση και αποτελεί κίνδυνο κυριολεκτικά για την οδηγηση.

Προτεραιότητες είναι αυτές. Κι εσείς έχετε, όπως και η Ευρωπαϊκή Ένωση, άλλες προτεραιότητες.

Σχετικά με την τροπολογία, και με αυτό θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω δυο λόγια αρχικά σχετικά με την οικονομική ενίσχυση των όσων έχουν πληγεί από τις φυσικές καταστροφές.

Αντί να δώσετε στη Θεσσαλία σε κάθε πλημμυροπαθή οικογένεια 1.500 ευρώ που ζητάνε οι άνθρωποι εκεί, με 300 ευρώ αύξηση για κάθε παιδί, αντί να δώσετε ουσιαστική οικονομική ενίσχυση σε όσους έχασαν τη δουλειά τους, και δεν είναι λίγες, και δεν μπορούν να δουλέψουν, αντί να δώσετε ένα επίδομα ειδικού σκοπού ίσο με τον βασικό μισθό σε όσους επαγγελματίες δεν μπορούν να εργάζονται, αντί να αναστείλετε τα χρέη όλων αυτών των ανθρώπων που έχουν χάσει τα σπίτια τους, τις περιουσίες και τις δουλειές τους, αντί να αναστείλετε τα χρέη τους σε εφορίες, τράπεζες, ασφαλιστικά ταμεία τουλάχιστον για έξι μήνες, εσείς τους δίνετε, λέει, 44 ευρώ για κάθε άτομο για έξοδα μέχρι 220 ευρώ προσαυξημένο κατά 100 ευρώ για κάθε μέλος της οικογένειας και μέχρι 1.000 ευρώ. Τώρα αυτό πώς να το πει κανείς; Πώς να το πει; Να το πει εμπαιγμό; Να το πει κοροϊδία; Διαλέξετε εσείς τη λύση. Πάντως ικανοποίηση των άμεσων ανα-

γκών αυτών των ανθρώπων τώρα δεν είναι.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Εμείς ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργαστήριο Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι πέντε μαθητές και μαθήτριες και δυο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από τη Σχολή Μωραΐτη.

Η Βουλή σας καλωσορίζει και σας εύχεται καλή πρόοδο.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι εννέα μαθητές και μαθήτριες και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το St. Catherine's British School, το Βρετανικό Σχολείο Αγία Αικατερίνη.

Η Βουλή σας καλωσορίζει και σας εύχεται καλή πρόοδο.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Συνεχίζουμε με τον ειδικό αγορητή από την Ελληνική Λύση κ. Κωνσταντίνο Μπούμπα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι ημέρες προστάζουν να μιλήσουμε για την ταμπакιέρα σε ό,τι αφορά την ετεροδιοίκηση και όχι την αυτοδιοίκηση, γιατί ετεροδιοίκηση είναι, ως μην κρυβόμαστε.

Είναι νεοκοιβαλητές, αχθοφόροι, ενδιάμεσοι κρίκοι, όλοι αυτοί που ασχολούνται με την αυτοδιοίκηση, ένα αθηνοκεντρικό μοντέλο δομημένο, το οποίο φοβάται και για άλλους λόγους να εκχωρήσει εξουσία στις περιφέρειες και στους δήμους.

Ας μη γελιόμαστε, είμαστε στην Ευρώπη των περιφερειών, αλλά όχι στην Ευρώπη των χωρών. Στην Ελλάδα, όμως, είναι δομημένο έτσι το πολιτικό σύστημα, όπου σήμερα πολλοί δήμαρχοι που θα διοικήσουν είναι της Μειοψηφίας, ανήκουν σε κομματικές ιδεολογικές αγκυλώσεις και ο κάθε δήμαρχος, αν τα έχει καλά με τον αρμόδιο Υπουργό, θα πηγαίνει να πάρει, όπως πηγαίνουν να πάρει το '07, την ΕΕΤΑΑ, να πάρει το ΕΣΠΑ. Θα έχουμε τα σαρανταπεντάρια με απευθείας αναθέσεις μέχρι και 60.000 ευρώ. Οι αμαρτίες της ετεροδιοίκησης - αυτοδιοίκησης είναι πολλές, αλλά η ουσία είναι ότι για την ταμπакιέρα δεν μιλάμε.

Πόρους θα θεσμοθετήσετε για την αυτοδιοίκηση, προκειμένου να έχει την αυτοτέλεια να λειτουργήσει; Πού είναι από τον ΦΠΑ τα παρακρατηθέντα, τα τέλη κυκλοφορίας, ο φόρος ζύθου; Όλα στις καλές δες.

Τι κάναμε, λοιπόν; Υποβαθμίσαμε το «εκ και καλώ» την Εκκλησία του Δήμου, δώσαμε τη δυνατότητα ακόμη και με τηλεδιασκέψεις τα ενεργά κύτταρα της Εκκλησίας του Δήμου, του λαού δηλαδή, δήμος ίσον λαός, να υποβαθμίζονται.

Τι άλλο κάναμε; Ενισχύσαμε κάποιες οικονομικές επιτροπές κατά το δοκούν. Βάλαμε τους προέδρους των δημοτικών κοινοτήτων να είναι απλοί νεοκοιβαλητές. Και μπορεί κάποιος να έχει πάρει περισσότερες ψήφους στο χωριό, αλλά διοικεί ο άλλος, γιατί είναι του δημάρχου. Τα παράπονα, λέει, στον δήμαρχο. Τα ρουσφέτια στο δήμαρχο. Ο δήμαρχος τα ρουσφέτια στην εκάστοτε κυβέρνηση.

Πάμε στην περιφέρεια. Εμείς, ως Ελληνική Λύση, λέμε μια αυτοδιοίκηση έξω από κόμματα και χρώματα, κύριοι, γι' αυτό δεν παίρνουμε μέρος. Δεν μπορούσαμε λέτε; Αλλά τη βιώσαμε και ο επικεφαλής μας ο Κυριάκος ο Βελόπουλος και εγώ προσωπικά. Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, πάρα πολύ ωραία. Μου αρέσει που το βαφτίσαμε και «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ» και «ΚΛΕΙΣΘΕΝΗ», όταν ο ίδιος έδινε μεγαλύτερη βαρύτητα, ακόμη και από τότε, με τις τριπτύες και τις δέκα φυλές στην Αθήνα, αρμοδιότητα στους δημοτικούς συμβούλους, όπως σήμερα έχουν οι Βουλευτές.

Τι κάνει, λοιπόν, η περιφέρεια; Έχει δύο περιφέρειες. Κανείς δεν καταργεί τη λεγόμενη «αποκεντρωμένη περιφέρεια». Γιατί το κάνουμε αυτό; Γιατί όταν έρθει ένα θέμα στο περιφερειακό συμβούλιο και δεν παίρνει την πλειοψηφία, μπορεί ο ίδιος ο περιφε-

ρειάρχης να μην έχει τους δικούς του για να περάσουν, παράδειγμα το χωροταξικό -αν και το χωροταξικό δεν είναι αρμοδιότητα της αυτοδιοίκησης για άλλους λόγους, δεν είναι της παρούσης να το συζητήσουμε- και πάει δεύτερη συνεδρίαση στην αποκεντρωμένη. Δεν έχει την απαιτούμενη πλειοψηφία και πάει και παίρνει υπογραφή όχι από την αιρετή, από την αποκεντρωμένη, στρίβειν διά του αρραβώνος.

Αρα, λοιπόν, για ποια περιφέρεια μιλάμε; Άρα, λοιπόν, μη λέμε, κύριοι, σήμερα ότι παίρνετε έναν χάρτη και τον βαφτίζετε ανάλογα με την ιδεολογική σας πλεύση. Επιτέλους, να ωριμάσει και να έχουμε μια αυτοδιοίκηση. Αυτό λέμε εμείς στην Ελληνική Λύση. Ο δήμαρχος δεν πρέπει να είναι ερέτης, κωπηλάτης, πρέπει να είναι κυβερνήτης. Δεν είναι. Είναι κομματικό όργανο, να μην κρυβόμαστε.

Πάμε λίγο τώρα σε αυτή την ενσωμάτωση. Καλή ξέρετε είναι η εναρμόνιση με το Ενωσιακό Δίκαιο, όπως προτάζει αυτό στην ενωμένη Ευρώπη. Το θέμα είναι με αυτή την επαγγελματική ομάδα τι έχουμε κάνει;

Εμείς, λοιπόν, ως οφείλαμε στο κόμμα μας, στην Ελληνική Λύση, έπρεπε να βρεθούμε με αυτούς τους ανθρώπους, να σταχυολογήσουμε, να αποκωδικοποιήσουμε, να αφουγκραστούμε τα προβλήματά τους. Μου είπαν, λοιπόν, άνθρωποι των φορτηγών ότι σε κάθε μεταφορά η ασφάλεια που μας αναγκάζει για το εμπόρευμα είναι 60.000 ευρώ, ό,τι κι αν κουβαλάμε. Το δε αμπαλάζ είναι ελλιπές. Τώρα να το αναλύσουμε τι είναι το αμπαλάζ, το κενό που φορτώνουν σε κάθε μεταφορά για να βγάλουν τα προς το ζην. Τους ζητάνε, λοιπόν, φορολογική ενημερότητα, ασφαλιστική ενημερότητα, ΚΤΕΟ και ό,τι συνεπάγεται και οι άνθρωποι πέραν του ότι έχουν πολλά έξοδα ως ελεύθεροι επαγγελματίες, προσπαθούν να ορθοποδήσουν.

Και έρχεται τώρα το Ενωσιακό Δίκαιο στο νομικό πλαίσιο να μην να εναρμονιστούμε, αλλά με τι κανόνες; Εμείς τι κάναμε για το συγκεκριμένο κλάδο των αυτοκινητιστών, οι οποίοι τροφοδοτούν την αγορά στην περίοδο του COVID; Τι κάναμε; Δεν τους βοηθήσαμε.

Πάμε, λοιπόν, στη Γαλλία και στην Ισπανία: 1.500 ως 4.000 ευρώ επιδότηση στις δικές τους νταλίκες. Αυτά τα δύο κράτη μελέτησα, μπορεί να υπάρχει και αλλού. Εμείς τι τους δώσαμε; Απολύτως τίποτα.

Προχθές ήταν εδώ ο κ. Σταϊκούρας στην επιτροπή -δεν είναι τώρα- και είπε γιατί δεν πήραν την επιστρεπτέα; Μα, την επιστρεπτέα την πήραν, αλλά την πλήρωσαν από την τσέπη τους, δεν μπήκε κάτι. Ούτε ενίσχυση στα καύσιμα πήραν, τροφοδοτούσαν, όμως, την αγορά.

Θέλω να πω σύμφωνα με αυτή την ευρωπαϊκή οδηγία τα άρθρα 5, 6, 7, 9, 24, 29, όπως μελετήσαμε, είναι γενικά και αόριστα. Είναι ένα νομικό πλαίσιο, το οποίο είναι αόριστο και δεν διασφαλίζει την ποιότητα της μεταφοράς. Παράδειγμα, για να γινόμαστε κατανοητοί, μία εταιρεία στην Ελλάδα σε συνεργασία με μία εταιρεία της Βουλγαρίας θα εκμισθώνει ένα φορτηγό χωρίς οδηγό. Ο οδηγός από πού θα είναι; Πώς θα ελεγχθεί; Μπορεί να είναι και κανένας που έχει ψυχολογικά προβλήματα. Τον ξέρεις; Γιατί οι επαγγελματίες αυτοκινητιστές γνωρίζονται. Τώρα, λοιπόν, θα έχουμε μια ομίχλη ξέρετε και με ένα δίκτυο υποδομών, το οποίο -ας μην κρυβόμαστε- είναι οργανωμένο; Δηλαδή, τώρα αν μας πει κάποιος ότι το οδικό δίκτυο στην Ελλάδα ως κορμός είναι οργανωμένο, παρέχει ασφάλεια; Εδώ γίνεται το έλα να δεις σε ορισμένους οδικούς κόμβους. Υπάρχει πρόβλημα ατυχημάτων. Υπάρχει πρόβλημα. Δηλαδή τώρα στη δική μου περιοχή, στον Νομό Σερρών, από το τελωνείο του Προμαχώνα αν θελήσεις να κατευθυνθείς από τον άλλο δρόμο προς Κιλκίς είναι μόνο για άρματα μάχης ο δρόμος.

Και έρχεται, λοιπόν, μία οδηγία τώρα η οποία τι κάνει; Καταστρατηγεί, καταδυναστεύει τους επαγγελματίες αυτοκινητιστές, διότι δεν διασφαλίζει για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τα εμπορεύματα θα είναι αυτά, πώς θα διακινούνται. Δηλαδή υπάρχει προβληματισμός στη χρήση των οχημάτων στο άρθρο 7, αν θα χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες των δήμων ή θα καλύπτουν κάποιες άλλες ιδιωτικές ανάγκες. Υπάρχουν πάρα πολλές ασάφειες. Στο άρθρο 7 υπάρχει προβληματισμός για αλλοδαπά, κύριοι, ιδιωτικά συμφέροντα -αυτό που λέμε- που δεν πληρούν τις

προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος.

Είναι αρθράκια που έχουν τη σημασία τους, διότι με τα φορτηγά των δήμων δημιουργούνται ερωτηματικά για πόσο χρονικό διάστημα, το αντάλλαγμα της μίσθωσης, με ποιο τρόπο θα επιλέγονται οι επιχειρήσεις, πώς θα εκμισθώνονται. Ωραία η ευρωπαϊκή οδηγία, αλλά δημιουργείς σταθερά θεμέλια στο θέμα των αυτοκινητιστών, των επαγγελματιών αυτοκινητιστών, οι οποίοι είναι αιμοδοτές, είναι φορολογούμενοι, μεροκαματιάρηδες, βιοπαλαιστές. Αυτούς δεν τους πετάς απέξω. Δημιουργείς μια υποδομή. Οι ίδιοι ζήτησαν μια παράταση μέχρι και δύο χρόνια. Μπορούσατε να το κάνετε. Θέλει κουβέντα, θέλει διάλογο για να βγουν χρήσιμα συμπεράσματα.

Πάμε λίγο στο άρθρο 9, όπου ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την εκμίσθωση φορτηγών αυτοκινήτων κάτω των τρεισήμισι τόνων από επιχειρήσεις εκμίσθωσης. Φαίνεται, όμως, ότι εξυπηρετούνται οι επιχειρήσεις που θα εκμισθώνουν τα φορτηγά σε άλλες επιχειρήσεις. Δηλαδή πρέπει -και είναι σημαντικό- να ισχύουν για νόμιμες μεταφορές και όχι για παράνομο εμπόριο. Εδώ πρέπει να μπουν δικλίδες ασφαλείας. Εδώ, ήδη, με αυτές τις ασφαλιστικές δικλίδες έχουμε παράνομα φορτία. Τι έχει να γίνει με λαθρεμπόριο καυσίμων, γιατί έχουμε παλιές αμαρτίες και στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα με κάποιες εταιρείες περιέργες πετρελαιοειδών. Τα γνωρίζουμε αυτά. Αρα, λοιπόν, εδώ σε λίγο ακόμη και με μια ΜΚΟ, που εμείς βγάζουμε σπυριά με αυτές και κάνουν αποστήματα αυτές, μπορεί να μεταφέρουν εμπορεύματα και να εκμισθώνουν φορτηγό. Πάει τώρα κάποιος να πάρει εργολαβία σε ένα δήμο χωρίς να έχει δικά του φορτηγά. Δηλαδή η υποεργολαβία καλά κρατούσε και στα δημόσια έργα, ο ένας στον άλλο, ντόμινο. Τώρα τι θα γίνει;

Ναι μεν η ευρωπαϊκή οδηγία θέλει να κάνει ένα ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αδιάλειπτο για να μην υπάρχουν καθυστερήσεις, για να είναι τα εμπορεύματα γρήγορα στην ώρα τους, αλλά πρέπει να δημιουργήσει κάποιες υποδομές.

Για δείτε, λοιπόν, πώς λειτουργεί το εμπορευματικό κέντρο μεταφορών στο Βέλγιο, στις χώρες BENELUX, για να στείλει εμπορεύματα στην Αυστρία. Καμμία σχέση. Υπάρχουν δικλίδες ασφαλείας και στον οδηγό και στο φορτηγό. Εδώ, τώρα, αν δείτε το τι βουλγάρικη νταλικά, που είναι και μέλος της Κομισιόν η Βουλγαρία, έρχεται στην Ελλάδα με χίλια μύρια προβλήματα στον δρόμο, με φθαρμένα λάστιχα, με καρότσες επικινδύνες και όταν η Τροχαία τους επιβάλει τα πρόστιμα, «μην είδατε τον Παναή», που λέει και ο λαός, δεν πληρώνονται.

Ο φουκαράς, όμως, ο Έλληνας φορολογούμενος και το πρόστιμο θα πληρώσει και το μεροκάματο του δεν θα μπορεί να βγάλει και τη φορολογική ενημερότητα και την ασφαλιστική ενημερότητα και έχει πληγωθεί, γιατί πολλοί έχουν επενδύσει ως Έλληνες σε αυτό που λέμε φορτηγό.

Εδώ, κύριοι, πρέπει να πούμε ξεκάθαρα στον κόσμο ότι η φυσιογνωμία, η φύση του φορτηγού δημοσίας χρήσεως μεταλλάσσεται, αφανίζεται.

Ο κλάδος θα έχει πρόβλημα. Πράσινες κάρτες από την Τουρκία; Το «έλα να δεις» θα γίνει, γιατί ο στόλος μας μειώνεται. Βρήκαν ευκαιρία οι Τούρκοι, λοιπόν, κι έρχονται στην Ελλάδα. Ο ναύλος στα καράβια; Για την Ηγουμενίτσα εμείς αντιδράσαμε ως Ελληνική Λύση που τον παίρνει ο ναπολιτάνικος, ιταλικός όμιλος «GRIMALDI». Τι γίνεται με τους ναύλους, κύριοι; Χαράτσι της μεταφοράς 70% των προϊόντων, θέλει να δώσει ο επαγγελματίας αυτοκινητιστής για να γίνει ο απόπλους να πάει απέναντι. Δηλαδή, είναι τρελά πράγματα! Χωρίς να έχει δικλίδες ασφαλείας. Στα φορτηγά κοιμούνται. Θυμάστε το ατύχημα της μεγάλης αυτής εταιρείου που παίρνει κοψοχρονιά την Ηγουμενίτσα και το Ηράκλειο για εξήντα χρονάκια, κάπου 82 εκατομμύρια ευρώ. Και η «GRIMALDI» τώρα θα έχει δικό της λιμάνι, δικά της πλοία, θα πηγαίνουν τα φορτηγά και θα βάζει και τον ναύλο που θέλει. Εδώ, όμως, πλήττεται ανεπανόρθωτα αυτός ο κλάδος. Είναι γεγονός.

Στις τοπικές αρχές, παράδειγμα, γιατί λέτε για τους δήμους, στο άρθρο 29 οι αρμοδιότητες των τοπικών αρχών δεν είναι αυτές που έπρεπε να είναι, διότι δεν θα γίνονται εισηγήσεις όπως προβλέπεται από πλευράς των τοπικών αρχών. Και μπορεί αυτό -εικάζουμε εμείς- να γίνεται τεχνηέντως, διότι εδώ μας παραπέ-

μπει στο άρθρο 11 του ν.4974/2022 που αφορά στην προκήρυξη διαγωνισμών -προσέξτε- για την ανάθεση εκτέλεσης τακτικών δημόσιων υπεραστικών και αστικών γραμμών. Τι γίνεται εκεί; Πεδίο δόξης λαμπρό. Εκεί γίνονται πολλά αλισβερίσια τώρα. Όποιος μου πει ότι δεν γίνεται με μεταφορά κάτι μαθητών, με κάποια δρομολόγια και κάτι τέτοια, θα πει ψέματα. Τα ξέρουμε αυτά τα εικονικά. Εμείς είχαμε καταψηφίσει τότε ως Ελληνική Λύση το άρθρο 11 του ν.4974/22 γι' αυτόν τον λόγο.

Άρα, λοιπόν, εδώ υπάρχει ένα πέπλο στην όλη ιστορία που δεν διασφαλίζει τον μεροκαματιάρη φορηγατζή. Εδώ τι γίνεται; Η κάθε εταιρεία πολυεθνικού χαρακτήρα σε συνεργασία με ελληνικές, θα εκμισθώνει φορηγό και θα παίρνει δεν ξέρω τι οδηγό, μπορεί να παίρνει από τη Μαλαισία ή όποιον έχει διαβατήριο ευρωπαϊκής κοινότητας ή Πακιστανό που ήρθε από αλλού. Δεν γίνεται!

Σε ό,τι αφορά, γιατί πολλά ακούμε σήμερα και τα ακούσαμε στην επιτροπή, για την εθνική τραγωδία των Τεμπών και αυτό το λέμε απέναντι σε έναν στρατηγικό σχεδιασμό από το αρμόδιο Υπουργείο, που πρέπει να έχει η Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού Υποδομών της Γενικής Γραμματείας. Το ζήτημα είναι με ποια κριτήρια επελέγη αυτή η αρχή, διότι υπάρχουν σημεία αοριστίας. Δεν έχει σχέση με την ιδεολογία αυτό, προσέξτε το, είναι εθνική τραγωδία. Έχουν δημιουργήσει πίσω ζωντανούς νεκρούς. Αυτή τη στιγμή οι οικογένειες αυτών των παιδιών που χάθηκαν περιμένουν κάτι να ακούσουν, να γίνει μια εξεταστική επιτροπή, να δούμε τις πταίες με αντικειμενικά δίκαια κριτήρια.

Εμείς κάναμε την πρόταση. Εσείς, κύριοι από την κοινοβουλευτική βεντάλια, γιατί δεν το ψηφίζετε να προχωρήσει αυτή η πρόταση εξέτασης της τραγωδίας των Τεμπών; Επειδή το είπε η Ελληνική Λύση θα πέσει ιδεολογικά; Μισό λεπτό. Θα χάσετε σε ψήφους; Ίσα-ίσα, ο κόσμος θα πει «μπράβο». Αυτός ο μπαμπάς ο χαροκαμένος κι αυτή η μάνα η χαροκαμένη θέλουν, βρε παιδιά, αυτό το Κοινοβούλιο γι' αυτό το πράγμα να μη δακρύζει τύποις και να το ξεχάσουν, όπως το Μάτι και άλλα γεγονότα. Θέλουν μια εξεταστική επιτροπή. Το περιμένουν οι manάδες, οι πατεράδες, οι οικογένειες. Όχι, δεν γυρνά πίσω οι ψυχές που έφυγαν, αλλά όπως έγινε και σε άλλα ατυχήματα, θα πρέπει να αποδοθούν κάποιες ευθύνες. Πώς να το κάνουμε; Δεν πρέπει το Κοινοβούλιο να φέρει αυτή την εξεταστική επιτροπή;

Κάνουμε πρόταση για εξεταστική επιτροπή, ως Ελληνική Λύση, για τα Τέμπη, μπαίνει στην άκρη. Κάνουμε για τη Μακεδονία -άλλη προδοτική ιστορία αυτή τώρα και δεν θέλω να επεκτείνομαι σε αυτό το κομμάτι, θα πρέπει να μιλάω πολύ- πάει στις καλένδες κι αυτή. Γίνεται εξεταστική επιτροπή για το Μάτι, άντε στην άκρη κι αυτή. Ε, δεν γίνεται έτσι, στο ράφι όλα, στο χρονοντούλαπο. Φέρτε την επιτέλους! Το οφείλουμε. Είναι εθνικό καθήκον μας. Είναι υποχρέωσή μας.

Στο θέμα της κινητικότητας με τους αερολιμένες, ξέρετε, ως Κοινοβούλιο και ως Βουλευτές και ως άνθρωποι έχουμε μια υποχρέωση. Αν θέλουμε να αφήσουμε εδώ ένα στίγμα καλό, πρέπει να μεριμνήσουμε για τον άνθρωπο, κύριοι. Αν είναι να φέρνουμε τότε εδώ στη Βουλή τον κάθε τεχνοκράτη επαίοντα επιστήμονα, με το «επίσταμαι», να κάνει κοινοβουλευτικό έργο. Δεν είναι έτσι! Ο Βουλευτής είναι ο εκπρόσωπος της κοινωνίας. Και τι πρέπει να κάνουμε εμείς; Να στηρίζουμε τον άνθρωπο στις συνθήκες εργασίας. Δεν μπορεί σήμερα εσείς να σπρώχνετε τον υπάλληλο-λάστιχο. Το κάνετε σε σουπερμάρκετ που θα μπορεί να δουλεύει και δύο οκτώωρα. Το περνάτε τώρα με τους αερολιμένες.

Μπορεί, λοιπόν, ο άνθρωπος αυτός, ο εργαζόμενος, να έχει ποιότητα ζωής, όταν μετατρέπεται η καθημερινότητά του σε έναν υπάλληλο-λάστιχο; Δεν πρέπει να προστατέψουμε την ποιότητα εργασίας, την ποιότητα ζωής; Στον ιδιωτικό τομέα -έχουν δίκιο, θα μου πείτε και οι ιδιώτες φορολογούνται παντού- ο κάθε υπάλληλος δεν ξέρει την επόμενη μέρα -έλα τώρα, ας μην κρυβόμαστε- και πόσες ώρες και πού θα δουλέψει.

Τώρα θέλετε να φέρετε αυτόν τον νόμο της κινητικότητας, ας πούμε, για τους αερολιμένες. Εμείς δεν θέλουμε έναν υπάλληλο-λάστιχο.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεν τον φέρνουμε, υπάρχει ήδη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Υπάρχει. Αυτό, λοιπόν, είναι λάθος μας που υπάρχει. Διότι σήμερα ο υπάλληλος δεν είναι λά-

στιχο. Ο υπάλληλος θέλει να έχει μια σταθερότητα στον εργασιακό τομέα, διότι το λάστιχο σημαίνει ότι δεν υπάρχει ποιότητα ζωής. Η οικογένειά του θα βιώνει το σύνδρομο της μοναξιάς του παλιού.

Αν θέλουμε, λοιπόν, εργαζόμενους-ρομπότ τα επόμενα χρόνια εδώ μέσα στη Βουλή έχουμε μεγάλη ευθύνη, κύριοι, για την ποιότητα ζωής, για τον παράγοντα άνθρωπο. Ο πολιτικός πρώτα πρέπει να κλαίει γι' αυτά που συμβαίνουν και μετά να γελάει. Γι' αυτό πληρωνόμαστε εδώ μέσα. Γι' αυτό είμαστε εδώ. Γι' αυτό πρέπει να υπερασπιτούμε και τα μεροκάματα των ανθρώπων. Πρέπει να είμαστε κοντά στον βιοπαλαιστή, όπως στον φορηγατζή σήμερα, και να μην καταστρατηγούμε δικαιώματα τα οποία αποκτήθηκαν με αίμα, ιδρώτα και αγώνα και πάνω απ' όλα να είναι ο Έλληνας.

Σήμερα, και ολοκληρώνω με αυτό, για εργάτες γης παίρνουν παράνομους από τα hot spot, γιατί δεν μπορούν να βρουν Έλληνες. Προσέξτε, όμως, τους παίρνουν για συγκομιδή προϊόντων με 25 ευρώ. Αν, όμως, αυτό το κράτος αντί να δίνει επιδόματα, κύριε Μητσότακη, ερχόταν κι έδινε άλλα 25 ευρώ, με 50 ευρώ θα πήγαινε ο Έλληνας, δεν θα πήγαινε ο Πακιστανός που είναι και μαύρος και ανασφάλιστος.

Πρέπει να γίνουν τομές. Πρέπει αυτή τη στιγμή να γίνουν τομές για τον Έλληνα πάνω απ' όλα, για το σπίτι μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιώτακης): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από τους Σπαρτιάτες κ. Διονύσιος Βαλτογιάννης.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΒΑΛΤΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, καλημέρα σας.

Για τον πόλεμο στην Παλαιστίνη, μακάρι να πρυτανεύσει η λογική και να έχουμε ειρήνη. Αλλά έχω μια απορία. Πώς γίνεται αυτοί οι «κακοί», όταν θα έρθουν στην Ελλάδα θα γίνουν «καλοί».

Και πάμε για τα σημερινά. Καλούμαστε να ψηφίσουμε ένα σχέδιο νόμου το οποίο αφορά την ενσωμάτωση δύο ευρωπαϊκών οδηγιών με τις οποίες μας λέτε ότι οφείλουμε να συμφωνήσουμε, αφού μιλάμε για υποχρέωση βάσει του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ένα σχέδιο νόμου που μας καλείτε να υπερψηφίσουμε. Αυτό θα φέρει την εξέλιξη και θα συμβάλει στη γεφύρωση ενός ακόμα χάσματος της χώρας μας από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα δώσει ώθηση προς τα εμπρός στις επιχειρήσεις και στους επαγγελματίες που εκτελούν μεταφορικό έργο.

Επίσης, ακούσαμε για εμβάθυνση της ενιαίας αγοράς. Ποια ακριβώς ενιαία αγορά εννοούμε; Αυτή που θα επιφέρει μείωση του κόστους εργασίας, για να είμαστε ανταγωνιστικοί; Μιλάμε δηλαδή, για χαμηλούς ρυθμούς παραγωγικότητας, για εργοδοτική ασοδοσία με κρατική σφραγίδα, αλλά και για μη παραγωγική οικονομία.

Σε ένα σημείο θα συμφωνήσουμε και αυτό δεν είναι άλλο από το ότι οι πόροι είναι περιορισμένοι. Πώς, λοιπόν, κύριοι, με περιορισμένους πόρους, θα μας εξασφαλίσετε όλα όσα λέτε ότι θα γίνουν στο μέλλον;

Ας αναφερθούμε, όμως, και στα άρθρα. Το άρθρο 4 επιτρέπει τη χρήση μισθωμένου οχημάτων σε ελληνικό έδαφος από επιχειρήσεις άλλων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Λέμε ότι στην Ελλάδα έχουμε ανάγκη από επενδύσεις. Θεωρείτε ότι είναι υπέρ της ανάπτυξης να έρχεται μία εταιρεία εδώ με οχήματα πληρωμένα σε άλλη χώρα, εργαζόμενους από άλλη χώρα, να παράγει ό,τι παράγει εδώ και να βγάζει τα κέρδη της στο εξωτερικό και το μόνο ελληνικό πιθανόν που θα έχει θα είναι κάποιο δάνειο ίσως; Πόσο παραγωγική και ωφέλιμη μπορεί να είναι μία τέτοια επένδυση;

Είναι κατά της ανάπτυξης της τοπικής οικονομίας, μια και η λειτουργία μιας τέτοιας επιχείρησης δεν θα αυξήσει τον κύκλο εργασιών των εγχώριων μεταφορικών εταιρειών. Το κράτος θα χάνει από φορολογικά έσοδα, αν οι μισθώσεις γίνονται στο εξωτερικό.

Στο άρθρο 5 παράγραφος α' η μίσθωση θα πρέπει αμιγώς να αφορά στις ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις. Γιατί διαφορετικά η παράγραφος, έτσι όπως είναι διατυπωμένη, έρχεται σε

αντίθεση με το άρθρο 8 παράγραφος 2^α του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου 1072/2009.

Στο ίδιο άρθρο παράγραφος β' θεωρούμε καταστροφικό το ποσοστό που αναλογεί στη μίσθωση οχημάτων λαμβάνοντας ως συντελεστή το 25% του συνολικού στόλου μιας επιχείρησης. Συνιστά έναν υπερβολικό περιορισμό της οικονομικής ελευθερίας των συναλλαγών, αφού επιβάλλοντάς τον είναι λιγότερο παραγωγική η δραστηριότητα, ειδικά για τις μικρές επιχειρήσεις.

Ένας τέτοιος περιορισμός ευνοεί μόνο τις μεγάλες επιχειρήσεις και όχι τις μικρές, που προσπαθούν να αναπτυχθούν και δεν διαθέτουν κεφάλαια για αγορά τέτοιων οχημάτων. Πώς, λοιπόν, μπορεί μία μικρή επιχείρηση να γίνει ανταγωνιστικότερη μιας μεγαλύτερης, όταν εφαρμόζεται ο συγκεκριμένος συντελεστής;

Σχετικά με το εδάφιο που αφορά στον χρονικό περιορισμό των δύο διαδοχικών μηνών εντός του ημερολογιακού έτους, είμαστε αντίθετοι. Ο περιορισμός εντός του έτους είναι κι αυτός υπερβολικός.

Μπορούμε να κατανοήσουμε το σκεπτικό του νομοθέτη, ότι δεν μπορεί να ξεπερνά τους δύο μήνες η μίσθωση αυτή για πιθανούς λόγους ασφαλείας. Όμως, δεν κατανοούμε πώς το όχημα είναι δυνατόν μέσα στο ίδιο ημερολογιακό έτος να χρησιμοποιηθεί μόνο για δύο διαδοχικούς μήνες. Θα λαμβάνει υπ' όψιν του ότι αυτό το δεσμευτικό χρονικό περιθώριο των δύο μηνών εντός του έτους μπορεί να επαρκέσει και δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες του μισθωτή για τις οποίες προόριζε το όχημα και θα δημιουργήσει οικονομική ζημιά σε αυτόν. Για παράδειγμα, σε μια τουριστική περίοδο.

Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, αποκλίνει του επιδιωκόμενου σκοπού, που αυτό, όπως εσείς αναφέρετε, είναι η ενίσχυση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων που μεταφέρουν εμπορεύματα.

Σχετικά με την ασφάλεια των οχημάτων, θα μισθώνονται από τρίτους, όπως επεσημάναν και οι φορείς. Δεν υφίσταται μία ειδική υπηρεσία ελέγχου της Τροχαίας που θα ελέγχει αποκλειστικά αυτά τα φορτηγά.

Η Τροχαία, όπως χαρακτηριστικά ανέφεραν, δεν έχει την πείρα και τις γνώσεις να ελέγξει. Χρειάζονται ειδικές γνώσεις, όπως ταχογράφων και ηλεκτρονικών καρτών. Είναι ανάγκη να δημιουργηθεί ένας ελεγκτικός μηχανισμός που να διασφαλίζει την πλήρη ασφάλεια γι' αυτά τα οχήματα, αλλά και την ασφάλεια που παρέχεται από τις υπηρεσίες των οδηγών.

Κανονικά, θα έπρεπε όλα αυτά τα φορτηγά που εισέρχονται στη χώρα μας, δυνάμει σύμβασης μίσθωσης, να περνάνε υποχρεωτικά από έναν ελεγκτικό μηχανισμό τύπου δημόσιου και ιδιωτικού ΚΤΕΟ. Εκεί θα καταγράφονται και οι ημέρες της χρήσης τους και οι ώρες που θα κινούνται οι οδηγοί σε αυτά.

Για όλους τους παραπάνω λόγους και επειδή εμείς στηρίζουμε τη μικρομεσαία ελληνική επιχείρηση, αλλά και τους Έλληνες οδηγούς στα φορτηγά, καταψηφίζουμε όλα τα άρθρα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των Σπαρτιατών)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», είκοσι επτά μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το St. Catherine's British School.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Νικόλαος Βρεττός από την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νίκης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αγαπητά παιδιά που βρίσκεστε αυτή τη στιγμή στην Ολομέλεια, πώς θα μπορούσε κάποιος να απευθύνει τον λόγο για ένα τεχνικό νομοσχέδιο βλέποντας ότι απέναντί του έχει νέους ανθρώπους οι οποίοι οραματίζονται και ελπίζουν να φτιάξουν έναν καλύτερο τόπο;

Σήμερα η έννοια της ειρήνης και της δικαιοσύνης καταστρατηγείται με τον χειρότερο τρόπο, δημιουργώντας καθημερινά

εδώ και δώδεκα ημέρες εγκλήματα πολέμου και η ισχυρή παγκόσμια κοινότητα μένει αμέτοχη ή αδύναμη να μπορέσει να περιορίσει αυτό το τραγικό φαινόμενο.

Επομένως, εσείς και όλα τα νέα παιδιά που αγωνιούν και θέλουν να δημιουργήσουν έναν καλύτερο κόσμο δεν ξέρω κατά πόσο θα σας ενδιέφερε να ακούσετε για ένα τεχνικό νομοσχέδιο, για την ενσωμάτωση μιας οδηγίας και μιας δεύτερης, σχετικά με το μεταφορικό μέσο, για την ενσωμάτωση μιας οδηγίας η οποία έχει να ωφελήσει την πατρίδα μας.

Την ωφελεί; Είναι υπέρ των εθνικών συμφερόντων; Είναι υπέρ των εργαζομένων, που κάποιοι απ' αυτούς στον χώρο των μεταφορών μπορεί να είναι γονείς σας, μπορεί να είναι άνθρωποι οι οποίοι αγωνίζονται για να σας προσφέρουν ό,τι καλύτερο μπορούν; Και εμείς τους βοηθούμε ως κράτος ελληνικό ή τους περιορίζουμε τη δυνατότητα;

Ναι, από τη διαπίστωση των πρόσφατων τριών μηνών που βρισκόμαστε ως Νίκη στο Κοινοβούλιο, βλέπουμε ότι η κυβερνητική λογική δεν έχει να κάνει με τα συμφέροντα των πολλών και αδύναμων συμπολιτών μας. Έχει να κάνει με τα συμφέροντα ίσως τα ενωσιακά, που είναι επιρρεπή στα λόμπι. Όσο πιο ισχυρός είναι κάποιος τόσο επιβάλλει τους κανόνες. Κι εμείς τι κάνουμε; Συναινούμε;

Ακούστηκε από τον εισηγητή της κυβερνητικής παράταξης ότι σε αυτό το ελάσσονος σημασίας νομοσχέδιο θα έπρεπε να συνθέσουμε και να ενωθούμε. Μα, έχει νόημα να έχουμε εθνική πολιτική σε νομοσχέδια τα οποία δεν έχουν μεγάλη σημασία και για μας δεν έχουν καμμία επιρροή και κανένα όφελος, όπως προείπα, για τα εθνικά συμφέροντα;

Στα μείζονα θέματα, όμως, της προσέλκυσης επενδύσεων κάνουμε κάτι, μπορούμε να συμφωνήσουμε; Ή απλώς έχουμε βγάλει μια «αγγελία» που λέμε ότι «όσοι θέλετε να επενδύσετε στην Ελλάδα...» -με ποιον τρόπο;- «...αντλώντας από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας...» -μια και συζητούσαμε και ενημερωθήκαμε πρόσφατα γι' αυτό- «...φθηνά δάνεια με επιτόκιο 1%, ελάτε εδώ, πάρτε τα δάνεια και μην ανησυχείτε. Όταν θα έρθει μετά η ώρα να αποδώσετε τις αποσβέσεις σας των λεγόμενων επενδύσεων με φθινό δανεισμό και θα πρέπει να πληρώνετε φόρους σε εμάς, επειδή εμείς έχουμε μεγάλο φόρο, πηγαίνετε σε άλλες χώρες». Το έχουμε ξαναπεί. Αυτή είναι η επενδυτική κυβερνητική προοπτική και γι' αυτό ο κόσμος πλέον απαξιώνει να συμμετέχει και να συναινεί σε διάφορες διαδικασίες.

Το απέδειξε πρόσφατα στον δεύτερο γύρο των αυτοδιοικητικών εκλογών, όπου τελικά αντί να χαίρεται η Κυβέρνηση...

Ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος δήλωσε «τα σαρώσαμε όλα, πήραμε τόσο τις εκατό νίκες εδώ, τόσο τις εκατό νίκες εκεί, τόσους δημάρχους». Λες και οι δήμαρχοι είναι υπάλληλοι κυβερνητικοί. Οι δήμαρχοι είναι για να υπηρετούν τον λαό τους και όχι να δίνουν μπόνους στις αποτυχημένες κυβερνητικές επιλογές.

Επομένως, έχουμε πράγματα να πούμε για το νομοσχέδιο, αλλά δεν έχουν καμμία σημασία, αν δεν ξεκαθαρίσουμε τι πραγματικά θέλουμε να παραδώσουμε στην επόμενη γενιά, ποιες προοπτικές, ποιες συνθήκες, ποιες διαδικασίες. Γιατί αυτή τη στιγμή, κάτω στο Ισραήλ, στην Παλαιστίνη δεν διακυβεύεται η κυριαρχία ενός κράτους. Διακυβεύεται το ερώτημα αν η ανθρωπότητα είναι υπέρ των δικαιωμάτων του παιδιού ή των δικαιωμάτων των επιχειρήσεων.

Ποιος μπορεί να αντέξει αυτό που γίνεται εκεί; Ποιος μπορεί να αντέξει να βομβαρδίζονται νοσοκομεία; Κατά λάθος λέει ο ένας, επίτηδες λέει ο άλλος. Πόλεμος είναι, προβοκάτσια υπάρχει, γκεμπελισμός κυριαρχεί. Ποιος να πιστέψει ποιον; Το μόνο αληθινό γεγονός είναι πως τόσα παιδιά βρίσκονται νεκρά, τόσα παιδιά βρίσκονται ορφανά, τόσα παιδιά κάθονται και αναρωτιούνται σε ποιο κόσμο τους φέραμε.

Υπάρχει, όμως και ένας άλλος παράγοντας που για μένα είναι ο πιο συγκλονιστικός. Και όταν πρωτοήρθα στη Βουλή αυτό που με εντυπωσίασε ήταν ένα τεράστιο άγαλμα στην είσοδο. Έψαξα, είδα, ήταν το άγαλμα της Ελληνίδας μάνας. Αλήθεια αναρωτιέται κάποιος γι' αυτές τις μάνες κάτω που σκοτώνονται, που σκοτώνονται τα παιδιά τους; Αναρωτήθηκε κάποιος σε μια κοινωνία που προβάλλει ως πρότυπο τη θέση της γυναίκας ως δανεική μήτρα για να μπορεί να γεννήσει παιδικά κατά παραγγελία στο πλαίσιο

της ευγονικής, αν αυτά τα παιδιά, τελικά, είναι προϊόν παραγωγής ή προϊόν ευλογίας;

Αν εμείς, δηλαδή, με τις πολιτικές μας ερχόμαστε και λέμε ότι ξέρετε θα δώσουμε το αυτοκίνητο -για να έρθω και στο νομοσχέδιο, να είμαι και επίκαιρος-, το μεταφορικό μέσο για να εξυπηρετήσει κάποιες ανάγκες, έχει σημασία αν θα το πάρει ενοικιαζόμενο για δύο μήνες; Εσείς -το είπα και στην επιτροπή- οι κυβερνητικοί είστε της φιλελεύθερης αγοράς. Έχετε την ασφαλιστική δικλίδα των δύο μηνών. Ανανεώσετε αυτή τη δικλίδα και δώστε το δικαίωμα και μετά από τους δύο μήνες να συνεχιστεί. Είναι μια παρατήρηση.

Σημαίνει ότι αν υπάρχει ένας λόγος να υπάρχει ενοικίαση, αφού αυτή γίνεται στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς, της αύξησης της κινητικότητας, της αύξησης της ανταγωνιστικότητας, γιατί την περιορίζετε; Μη δίνετε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Δεν θα κρίνουμε εάν είναι επαρκές το δίμηνο ή όχι. Αλλά είχατε το περιθώριο, σύμφωνα με την παρατήρησή μας, να δώσετε το δικαίωμα της καινούργιας σύμβασης για άλλους δύο μήνες ή για άλλον έναν μήνα.

Το άλλο που θα ήθελα να πω για την τοπική αυτοδιοίκηση το θεωρώ απαράδεκτο και δεν ξέρω τι εξυπηρετεί. Δηλαδή, κάποιος για να το έφερε στο νομοσχέδιο αυτό θα πρέπει να έχει υπ' όψιν του κάτι συγκεκριμένο. Προφανώς δεν μπορεί ένα δημόσιο μεταφορικό μέσο που είναι πληρωμένο με χρήματα των δημοτών ή παραχωρημένο από το κράτος μέσα από προγράμματα όπως το «ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ» ή οτιδήποτε άλλο, δηλαδή με χρήματα πάλι του ελληνικού λαού, να παραχωρείται σε επαγγελματίες επιχειρηματίες οι οποίοι μπορούν να το χρησιμοποιούν και αθέμιτα, έχοντας δημιουργήσει επιχειρήσεις λίγων αυτοκινήτων χωρίς παρεχόμενα μέσα να μπορούν να χτυπούν τα έργα, γνωρίζοντας ότι θα μπορούν να χρησιμοποιήσουν ανταγωνιστικά μεταφορικά μέσα του δημοσίου.

Αν πραγματικά θέλετε να διευκολύνετε, όπως σημειώσαμε στις παρατηρήσεις μας στην επιτροπή, να συνδράμετε και να απελευθερώσετε μεταφορικά μέσα που έχουν οι δήμοι αλλά δεν έχουν τη δυνατότητα να τα χρησιμοποιούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, θα μπορούσατε να το περάσετε εδώ και να αφορά αυτό το άρθρο μόνο για μεταφορά, για παραχώρηση, για το δίμηνο αυτό που σημειώνετε των μεταφορικών μέσων μόνο σε άλλους ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού ή σε οποιοδήποτε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, ακριβώς προκειμένου να βοηθήσετε και να συνδράμετε στο να μην απαξιώνεται ένας στόλος που δεν χρησιμοποιείται.

Θα έρθω, όμως, στην ουσία, που για εμάς αυτό είναι η ουσία. Όταν έρχονται τέτοιου είδους ενσωματώσεις οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης -που εμείς δεν δεχόμαστε με τις μέχρι στιγμής παρεχόμενες πληροφορίες που έχουμε μέσα από τα νομοσχέδια αυτά που κατατίθενται- θα θέλαμε να αξιοποιήσουμε και να σημειώσουμε ότι ο μόνος σημαντικός λόγος είναι ότι έρχονται τροπολογίες που φαντάζομαι ότι είναι λειτουργικές και πρακτικές και είναι. Και γι' αυτές θα μπορούσαμε να τοποθετηθούμε.

Γιατί, προφανώς, η παράταση του ελληνικού δημοσίου προς τον Οργανισμό Λιμένα Καβάλας για εξήντα πέντε χρόνια κάτι θα εξυπηρετεί. Φαντάζομαι θα εξυπηρετεί το επόμενο βήμα της διαχείρισης του φορέα και της πώλησης -αν δεν έχει γίνει- του υπολοίπου ή συνεχιστεί με τον ΟΛΘ. Πρέπει να βρούμε μια άκρη εκεί πέρα, ποιος δανείζει σε ποιον, ποιος έχει την κυριαρχία.

Αλλά αν θέλετε να προστατεύετε πραγματικά το ελληνικό δημόσιο, μη βάζετε τόσο μεγάλες προθεσμίες. Πιστεύετε ότι είναι αναγκαίες οι προθεσμίες; Είδατε ότι με μια τροπολογία ενός λεπτού, που έρχεται τελευταία στιγμή πριν συζητήσουμε στην ολομέλεια το νομοσχέδιο και μπορείτε να δώσετε μια παράταση. Βάλτε άλλα είκοσι πέντε χρόνια, βάλτε ένα μικρό περιθώριο, εκτός εάν στον νομό σας έχετε κάτι άλλο που θα φανεί -είμαι σίγουρος- σε επόμενο νομοσχέδιο.

Για τα υποβρύχια είναι μια διαδικασία που εφόσον πιστεύετε ότι πληροί τις εθνικές ανάγκες και την ασφάλεια της πατρίδας μας, δεν θα έχουμε πρόβλημα να την υπερασπιστούμε. Για την παράταση είναι μια τυπική του ΟΑΣΘ όσον αφορά στη διαδικασία και στη λειτουργικότητα του μεταφορικού μέσου της Θεσσαλονίκης. Και τις αποζημιώσεις για τις φυσικές καταστροφές κανείς

δεν μπορεί να τις αρνηθεί. Όχι γιατί πιστεύουμε ότι είναι στο σωστό δρόμο, αλλά γιατί δεν μπορούμε να απογοητεύσουμε όλους αυτούς τους συνανθρώπους μας που αγωνιστικά περιμένουν τη συμβολή του κράτους.

Επομένως είμαστε «όχι» κατ' αρχήν και σε κάποιες τροπολογίες θα τοποθετηθούμε κατά την ψηφοφορία.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νίκης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε πάρα πολύ.

Και ολοκληρώνουμε τον κύκλο των εισηγητών και ειδικών αγορητών με την ειδική αγορήτρια από την Πλεύση Ελευθερίας, την κ. Γεωργία Κεφαλά.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Φυσικά λοιπόν, για να απαντήσουμε σε χθεσινή ερώτηση που απευθύνθηκε και στην Πλεύση Ελευθερίας, το Ισραήλ όπως και κάθε άλλο κράτος δικαιούται να αμυνθεί όταν δέχεται επίθεση σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο. Όμως, η ερώτηση είναι: Η κίνηση των Παλαιστινίων ήταν επίθεση ή άμυνα; Μετά από τις διαρκείς παραβιάσεις χείριστου αποικιακού χαρακτήρα του Ισραήλ, τη χαρακτηρίζετε επίθεση, χωρίς κανέναν ενδοιασμό; Αυτό πρέπει να σκεφτούμε. Αυτό είναι το διεθνές ερώτημα.

Είναι απαράδεκτο η ελληνική Κυβέρνηση να παίρνει τόσο γρήγορα θέση βάζοντας, μάλιστα, τη σημαία ενός άλλου κράτους με προτζέκτορα στον τοίχο της Βουλής, όταν η παγκόσμια κοινότητα διασταυρώνει πληροφορίες, ρωτάει επιστήμονες, στρατιωτικούς, δημοσιογράφους, για να βγάλει συμπεράσματα σε αυτό το δύσκολο θέμα της Μέσης Ανατολής. Εμείς, όμως, βιαζόμαστε να βγάλουμε τα συμπεράσματά μας και να τα στηρίξουμε με όλη μας τη δύναμη.

Στο νομοσχέδιο τώρα, όλοι συμφωνούμε πως πρέπει να οργανωθούμε, να τρέξουμε να προλάβουμε τις εξελίξεις που διαρκώς μας ξεπερνούν, δυστυχώς. Βλέπουμε πως γίνονται, όμως, απελπιστικά αργά βήματα προς αυτή την κατεύθυνση. Όχι μόνο δεν είμαστε πρωτοπόροι στο να καλύψουμε τις ανάγκες της χώρας μας, αλλά βλέπουμε μια χαρακτηριστική αργοπορία ενσωμάτωσης αυτών των οδηγιών, την οποία θα μπορούσαμε να καταλάβουμε εάν συνοδεύονταν από έργα τα οποία τείνουν να γεφυρώσουν αυτό το κενό, έργα που δεν έχουν να κάνουν μόνο με κατασκευές αλλά και έργα συμπερίληψης, πρόνοιας, ασφάλειας, ανθρωπίνων δικαιωμάτων και άλλα, τα οποία αργούμε να εντάξουμε.

Και αναρωτιέμαι αν θεωρούμε πως η ελληνική κοινωνία δεν είναι έτοιμη ή αν το πρόβλημα είναι η έλλειψη θάρρους και πρωτοβουλιών του ελληνικού Κοινοβουλίου. Και πιστεύω πως μάλλον είναι το δεύτερο. Και πιστεύω πως όταν η αφρόκρεμα των πολιτικών της χώρας σκέφτεται το πολιτικό κόστος, χωρίς να διακινδυνεύει και να ρισκάρει εκεί που πρέπει, εκεί που η κοινωνία βράζει, δηλαδή και είναι έτοιμη να δεχτεί, τότε δεν έχουμε πολιτικούς, αλλά διεκπεραιωτές χωρίς έμπνευση και όραμα.

Και σε αυτή την περίπτωση λοιπόν έχουμε δύο οδηγίες ληξιπρόθεσμες. Η μία έληξε στις 6-8-2023 και η άλλη από τις 10-8-2023, όπως αναφέρει η ευρωπαϊκή οδηγία. Βλέπουμε αρκετά θετικά, λοιπόν, σε αυτό το νομοσχέδιο, τα οποία, όμως, χάνουν τη σημασία τους και την ευεργετικότητά τους λόγω των μεγάλων ελλείψεων στα δίκτυα μεταφορών, αλλά και της έλλειψης στήριξης στους Έλληνες επαγγελματίες.

Και, βέβαια, βλέπουμε όλη τη χρησιμότητα να εφαρμοστούν διασυνοριακές μισθώσεις οχημάτων για λόγους οικονομίας της χρήσης πόρων, μειώνονται τα ατελείωτα χιλιόμετρα των οδηγών και των οχημάτων, μειώνει το κόστος παραγωγής και μεταφοράς των υπηρεσιών και των προϊόντων. Αυτό, προφανώς, θα έχει και ένα αποτέλεσμα στην ευεργέτηση του περιβάλλοντος. Στα θετικά να βάλουμε και το θέμα της φαινομενικής, βέβαια, ασφάλειας, γιατί θα μιλήσουμε αργότερα για τα προβλήματα που υπάρχουν. Έχουμε σαφώς την αποσυμφόρηση των μεταφορών, φαινομενικά πάντα και θα εξηγήσω παρακάτω γιατί.

Αλλά ένα θέμα που επιμένει, παραμένει και πονάει σε όλα τα επίπεδα με τις διαδρομές σε χρόνο, χρήμα, ενέργεια, εργατικό δυναμικό και αναποτελεσματικότητα σε τελική ανάλυση, είναι το

θέμα της γραφειοκρατίας. Ακόμα μια φορά το στηρίζουμε και το τροφοδοτούμε.

Αποφασίσαμε να συμμετέχουμε στην ενιαία αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης χρόνια πριν, από το 1993, με την προϋπόθεση να έχουμε ελευθερία στη διακίνηση κεφαλαίων, προϊόντων, ατόμων, υπηρεσιών, ουσιαστικά μια ιδεατή κατάργηση των συνόρων. Δεν τη βλέπουμε, όμως.

Στο άρθρο 5 κεφάλαιο 2α επιτρέπεται η μίσθωση μόνο μέχρι το διάστημα των δύο μηνών, για να έχουμε διαρκείς ανανεώσεις και γραφειοκρατικές διαδικασίες; Σε τι εξυπηρετεί αυτό το ανώτατο όριο; Είναι δήθεν για να προστατεύσουμε τις ελληνικές επιχειρήσεις; Πιστεύετε πως είναι επαρκές κυρίως όταν ανοίξει η πόρτα της Ευρωπαϊκής Ένωσης της αγοράς;

Η σκέψη είναι να ρίξουμε τα εμπόδια της απρόσκοπτης μετακίνησης. Γιατί όχι να μιλήσουμε για εναρμονισμένα ευρωπαϊκά τέλη κυκλοφορίας και όχι εθνικά; Αν υπήρχε πραγματικά ελευθερία και ενιαία αγορά, δεν θα υπήρχε ανάγκη για τις οδηγίες αυτές. Θα είχαν επιλυθεί τα προβλήματα απλά, με απλό τρόπο χωρίς ρυθμίσεις επί μεταρρυθμίσεων και άσκοπων χρόνων κωλυμάτων.

Η χώρα μας είναι μια χώρα ασύνδετη, μια χώρα που δεν μπορεί να λειτουργήσει ούτε κατά τόπους, ούτε συνολικά. Είναι μια χώρα «Φρανκενστάιν», θα έλεγα εγώ. Παίρνουμε ένα πόδι από εδώ, ένα χέρι από εκεί και περιμένουμε αυτό το σώμα των ασύνδετων μελών που φτιάξαμε να χορέψει μπαλέτο με τα μπαλέτα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αυτό ακριβώς συμβαίνει με τις ευρωπαϊκές οδηγίες εφαρμοσμένες στην ελληνική πραγματικότητα. Γιατί απ' ό,τι ακούσαμε σε αυτά που ανέφεραν οι φορείς στις ομιλίες τους, μάλλον η Οδηγία αυτή δεν ευνοεί κανέναν επαγγελματία. Και το ξέρουμε όλοι αυτό. Με ποιον τρόπο θα ανταγωνιστεί ο Έλληνας τον κατά πολύ νεότερο τεχνολογικά προηγμένο στόλο των Ευρωπαίων και κυρίως των βαλκανικών χωρών; Ήδη το εμπόριο και οι μετακινήσεις κυριαρχούνται από αυτές τις χώρες και μάλιστα, οι μεγάλες επιχειρήσεις που διαθέτουν περισσότερα οχήματα, θα καταλαμβάνουν και το μεγαλύτερο μέρος της ελληνικής αγοράς και μάλιστα, χωρίς να παρέχονται κίνητρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας στις ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις, όπως η μείωση της φορολογίας ή χαμηλότοκα δάνεια για την ανανέωση του στόλου τους.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΟΛΓΑ ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ**)

Μας είπαν οι φορείς πως αυτό εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια των οδηγών, πρωτίστως, αλλά και των υπόλοιπων πολιτών που κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους. Και όλα αυτά επειδή μπορεί για παράδειγμα να εκμισθωθεί ρυμουλκούμενο προηγμένης τεχνολογίας και να κουμπωθεί -ας το πούμε έτσι- με τους δικούς τους όρους σε κινητήρα παλαιότερης γενιάς χωρίς να έχει την απαιτούμενη τεχνολογική συμβατότητα. Αυτό μεγάλωνει σημαντικά τις πιθανότητες βλάβης ή ακόμα και φωτιάς. Ας φροντίσουμε, λοιπόν, να προσγειώσουμε τις επιθυμίες μας και να τις βάλουμε να βαδίζουν με την ελληνική πραγματικότητα, αν θέλουμε να έχουμε αποτέλεσμα.

Ακούσαμε, επίσης, τους φορείς να ζητάνε τακτικούς ελέγχους, κάτι που δεν γίνεται τώρα αλλά δεν θα γίνεται και στο μέλλον φαντάζομαι, αφού στο νομοσχέδιο δεν γίνεται καμμία λεπτομερής αναφορά σε αυτό. Η Τροχαία αναλαμβάνει την ευθύνη αυτή, χωρίς όμως ούτε να έχει τις απαραίτητες γνώσεις για τον έλεγχο και την ασφάλεια του φορτίου, αλλά και χωρίς να μπορεί να ασχοληθεί με αυτούς τους ελέγχους επισταμένα αφού έχει και πολλά άλλα καθήκοντα ταυτοχρόνως. Έτσι οι παραβιάσεις των κανόνων αλλά και τα παράνομα φορτία είναι σύνηθες φαινόμενο και αρκετά εκτεταμένο. Μήπως όλο αυτό, λοιπόν, οδηγεί σε παραβατικές και παρακαμπτικές συμπεριφορές και σε μία πιθανή επιδείνωση των συνθηκών εργασίας λόγω της αυξημένης ανταγωνιστικής πίεσης ως έμμεση επίπτωση;

Έχουμε, βέβαια, όλοι γνώση για την κατάσταση του οδικού μας δικτύου, την κατάσταση του σιδηροδρομικού μας δικτύου, γιατί όλα συνδέονται, αλλά και την πίεση που νιώθουν οι περιφερειακοί αερολιμένες, κατά ομολογία του κ. Γιώργου Δριτσάκου, διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, που ζήτησε την

αύξηση των ημερών μετακίνησης εκτός έδρας του προσωπικού από εκατόν είκοσι ημέρες στις εκατόν ογδόντα για να καταφέρουν να λειτουργήσουν.

Όλοι ξέρουμε το μερίδιο των μετακινήσεων που έχουν τα περιφερειακά αεροδρόμια τους θερινούς μήνες. Και αφού, λοιπόν, δεν μπορούμε να τους προσφέρουμε επιπλέον μόνιμο προσωπικό, παίρνουμε την απόφαση να τους δυσκολέψουμε ακόμα περισσότερο, σε βάρος της ασφάλειας πάντα. Στη δική μας περίπτωση το αίτημα είναι να αποκτήσουμε απλά μια βιώσιμη χώρα για τους πολίτες της, αφού είμαστε πολύ μακριά από την ικανοποιητική λειτουργία του κρατικού μηχανισμού, πόσο μάλλον του συγκοινωνιακού δικτύου μας.

Παρ' όλα τα έργα που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια και μιλάω για τις περιφέρειες που είναι απομακρυσμένες από τα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, όπως η Εγνατία Οδός, η Ιόνια Οδός, ο αυτοκινητόδρομος Κορίνθου-Τριπόλεως-Καλαμάτας κ.ά., παρατηρούμε και σημαντικότερες ελλείψεις που δυσκολεύουν τους πολίτες, αλλά και τις επιχειρήσεις μεταφορών.

Για παράδειγμα αναφέρουμε τα τεράστια προβλήματα που παρουσιάζονται κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες στις μετακινήσεις προς τη Χαλκιδική, στη χερσόνησο της Σιθωνίας, με τη ραγδαία τουριστική ανάπτυξη. Κανένας δεν μπορεί να κινηθεί σε αυτούς τους δρόμους το καλοκαίρι.

Να μην αναφερόμαστε, βεβαίως, στην ανάπτυξη του οδικού δικτύου και στη συντήρησή του, για το οποίο μας είπε ξεκάθαρα ο κ. Σταϊκούρας ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμοι πόροι. Αυτό περίπου λέμε και εμείς, πως τα χρήματα πάνε αλλού κι όχι εκεί που πρέπει. Είναι μεγάλο θέμα αυτό να το αναπτύξουμε.

Να μην ξεχνάμε και την Κρήτη, ένα νησί τουριστικό, αλλά και εμπορικό κόμβο, με τεράστιες ελλείψεις στο βόρειο άξονα, που καθιστούν τις μετακινήσεις δύσκολες και επικίνδυνες. Πότε θα δούμε έναν σωστό δρόμο σε αυτό το μεγάλο νησί, αντίξοι της φήμης του, αλλά και των αναγκών του;

Κάθε χρόνο βλέπουμε να χάνονται ζωές σε όλα τα νησιά και όχι μόνο σε περιόδους υψηλής τουριστικής κίνησης, αλλά όλο τον χρόνο, καθώς δεν υπάρχουν υποδομές για ασφάλεια, επαρκή σηματοδότηση, φως στους επαρχιακούς δρόμους, αλλά ακόμα και σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας.

Αυτή δεν είναι η μεγαλύτερη προτεραιότητα, δηλαδή να μην χάνονται ζωές; Ή κάνω λάθος; Πόσο μάλλον η ταλαιπωρία των ταξιδιωτών, των επαγγελματιών, που είναι δεδομένη, αλλά και το θέμα της μίσθωσης οχημάτων, που θα υποστούν μεγάλη ταλαιπωρία στους ελληνικούς δρόμους. Και τέλος, να σκεφτούμε την τροχοπέδη που επιβάλλει αυτή η κατάσταση στο εμπόριο και στον τουρισμό.

Συνεχί είναι, λοιπόν, τα εμπόδια σε αυτή τη χώρα που θα μπορούσε να είναι γεμάτη επισκέπτες και να λειτουργεί ταυτοχρόνως στους απέραντους αρχαιολογικούς χώρους που έχουμε. Θα μπορούσαν αυτοί οι αρχαιολογικοί χώροι και οι τοποθεσίες να είναι συνδεδεμένες κάποια στιγμή και να υπάρχει μια έξυπνη κατανομή της τουριστικής επισκεψιμότητας σε όλη την Ελλάδα. Αντί αυτού στηρίζουμε και κατευθύνουμε το τουριστικό κεφάλαιο στα νησιά μας μέσα σε δύο μόνο μήνες κυρίως στις Κυκλάδες, αφού αυτό που προσφέρουμε είναι η εκμετάλλευση των παλαιών μας κυρίως, με αποτέλεσμα τα νησιά να έχουν μόνιμο μοπτιλιάρισμα τους θερινούς μήνες και αυξημένο κίνδυνο για ατυχήματα, αλλά και παρακώλυση συγκοινωνιών βέβαια, αφού πολλές φορές εμπορικά και επιβατικά οχήματα -το έχουμε ζήσει- όλοι μας αυτό-χάνουμε το καράβι και εμείς και οι άλλοι, επειδή δεν μπορούμε να έχουμε πρόσβαση στο λιμάνι έγκαιρα.

Εκτός από τους δρόμους έχουμε και τις παράπλευρες κατασκευές και στηρίξεις που έχουν να κάνουν με την περίφημη πράσινη ανάπτυξη, αλλά κι αυτό είναι ένα όνειρο θερινής νυκτός, φαντάζομαι. Το εκτεταμένο, λοιπόν, διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών έτσι κι αλλιώς έχει δείξει πως έχει μεγάλες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων και παρ' όλο που η προθεσμία να ολοκληρωθεί, αν δεν κάνω λάθος το εκτεταμένο δίκτυο έχει προθεσμία να ολοκληρωθεί μέχρι το 2050, φαντάζει μακρινή, πολλές επενδύσεις αντιμετωπίζουν σύνθετες διαδικασίες αδειοδότησης και διασυνοριακές διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων,

που φέρνουν καθυστερήσεις και ανυπολόγιστα επιπλέον έξοδα, με αποτέλεσμα να μην έχουμε το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Μιλάμε για τεράστια έργα, λοιπόν, τα οποία έχουμε υποχρέωση να φτιάξουμε με περιβαλλοντικές μελέτες, διαγωνισμούς ανάθεσης, δημοσιονομικούς σχεδιασμούς, εθνικά περιφερειακά σχέδια μεταφορών, προκαταρκτικές μελέτες και εκθέσεις, ποιοτική τεκμηρίωση των έργων και όλα αυτά πριν την έναρξη της διαδικασίας της αδειοδότησης. Και τα συζητάμε όλα αυτά ενώ δεν μπορούμε να φτιάξουμε ούτε ένα αντιπλημμυρικό έργο της προκτής. Διευκρινίζουμε ποιος θα βάλει τους φωτεινούς σηματοδότες κατά τη διάρκεια των έργων, προκαλώντας, βέβαια, άλλη μια ταλαιπωρία ετών στα μπαλώματα που κάνουμε κατά τόπους, τα οποία αργούν στην κατασκευή τους και προσθέτουν απελπισία, όπως πολύ πιθανόν να συμβεί και στο περίφημο flyover της Θεσσαλονίκης, που τόσο διαφημίζεται.

Χάνουμε την ελπίδα μας και αυτό είναι το χειρότερο. Ας δούμε πιο υπεύθυνα, λοιπόν, κάποια στιγμή τα δίκτυά μας, που είναι το μείζον θέμα στην ανάπτυξη. Ας κοιτάξουμε τις τεράστιες ελλείψεις που έχουμε με καλή οργάνωση, αλλά και διαφάνεια. Να πούμε ότι εδώ δεν μπορούμε να συνεννοηθούμε μόνοι μας πόσω μάλλον να συντονιστούμε με ένα άλλο κράτος-μέλος στα χρονοδιαγράμματα μας, με κοινό χρονοδιάγραμμα αδειοδότησης.

Κλείνοντας, θα ήθελα να αποσαφηνίσω ότι η Πλεύση Ελευθερίας βλέπει κάποια θετικά σε αυτό το νομοσχέδιο. Ταυτόχρονα όμως διατηρούμε επιφυλάξεις ως προς τον περιορισμένο βαθμό εναρμόνισης στο πεδίο της μίσθωσης οχημάτων. Έχουμε επίσης αμφιβολίες για την αποτελεσματικότητα των γραφειοκρατικών διαδικασιών αδειοδότησης και ελέγχου των μισθωμένων οχημάτων. Και τέλος μας απασχολεί η επιτάχυνση των διαδικασιών για την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και ως προς τις επιπτώσεις στο περιβάλλον που θα υπάρχουν αναμφίβολα και στην αποτελεσματική χρήση πόρων στην κατασκευή δικτύων και μεταφορών.

Ευχαριστούμε πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Συνεχίζουμε τώρα με τον κατάλογο των ομιλητών. Ο πρώτος ομιλητής που καλείται στο Βήμα είναι ο κ. Ιωάννης Λοβέρδος από τη Νέα Δημοκρατία.

ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Καλημέρα σας, κυρίες και κύριοι Βουλευτές.

Εγώ θέλω για μια ακόμη φορά να προσυπογράψω την προτροπή του Προέδρου της Βουλής για να κρατάμε τον Κανονισμό όσο πιο αυστηρά γίνεται. Και όταν λέω τον Κανονισμό δεν εννοώ τον χρόνο διάρκειας συνομιλιών μόνον, αλλά κυρίως το κοινοβουλευτικό ήθος, το οποίο έχουμε χρέος όλοι μας, ανεξάρτητα σε ποιο κόμμα ανήκουμε, να το κρατάμε πολύ υψηλό. Ζούμε σε μια περίοδο που, κακά τα ψέματα, ο κοινοβουλευτισμός και η δημοκρατία δέχονται πλήγματα και αμφισβήτηση. Είναι χρέος μας να αυξήσουμε, να ανεβάσουμε το κύρος του δημοκρατικού πολιτεύματος.

Θα αναφερθώ σε μια χθεσινή δήλωση του Κυριάκου Μητσοτάκη που είπε ότι λάθη όλοι κάνουμε, όποιος πράττει κάνει λάθη, όπως ξέρετε. Το έχει πει ο αείμνηστος Πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών Φραγκλίνος Ρούζβελτ. Από τη στιγμή που πράττεις θα κάνεις και λάθη. Το χειρότερο όμως δεν είναι να κάνεις λάθη. Το χειρότερο είναι να μην έχεις καλή συμπεριφορά. Από τις συμπεριφορές μας κρίνουμε.

Θα μου πείτε, και αυτό το ομολογώ, ότι εδώ στο Βήμα αυτό της Βουλής, όποια εμπνευσμένη ομιλία κι αν κάνεις, την πιο εμπνευσμένη ομιλία και αν κάνεις, δεν θα δοθεί ιδιαίτερη σημασία από τα μέσα ενημέρωσης. Αν εγώ τσακωθώ με τον φίλο μου τον Βιλάρδο, ας πούμε, ή με τον ναύαρχο Αποστολάκη, που βλέπω εδώ, μπορεί να γίνει και πρώτο θέμα. Αν αρχίσουμε να βριζόμαστε, θα γίνει πρώτο θέμα. Αν έχουμε μια ευγενή, όπως πρέπει να έχουμε, αντιπαράθεση απόψεων και συμπεριφορών, τότε δεν θα το γράψει κανείς. Αυτό είναι ένα πρόβλημα.

Εγώ μπήκα στη Βουλή ως κοινοβουλευτικός συντάκτης το 1985. Τότε κάθε εφημερίδα είχε τουλάχιστον μία με δύο σελίδες για το τι συζητείται στη Βουλή και όλοι συζητούσαμε για το επίπεδο των ομιλητών. Προϊόντος του χρόνου αυτό άλλαξε και δυστυχώς δεν ισχύει και δεν συμβαίνει, με αποτέλεσμα οι περισ-

σότεροι Βουλευτές να θεωρούν -και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να βλέπουμε άδειες αίθουσες- ότι πιο σημαντικό είναι να είναι στην περιφέρειά τους μπας και μαζέψουν καμμία ψήφο εκεί παρά στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου, όπου κανείς δεν δίνει μεγάλη σημασία. Κατανώ την άποψή τους, δεν συμφωνώ όμως. Έχουμε χρέος να είμαστε στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου. Έχουμε χρέος να μιλάμε για όλα, να έχουμε άποψη, να την αναπτύσσουμε την άποψη και να την αναπτύσσουμε με συζήτηση. Βλέπετε εγώ δεν έχω μπροστά μου χειρόγραφο, δεν προετοιμάζω κάποιο κείμενο που θα το διαβάσω, κάποιοι άλλοι που θα μου το ετοιμάσουν και θα το διαβάσω. Εγώ λέω τα πράγματα όπως τα παρακολουθώ γιατί σκοπός της Βουλής είναι να κάνουμε συζήτηση, αντιπαράθεση απόψεων. Δεν σημαίνει ότι θα συμφωνήσουμε. Άλλες φορές θα συμφωνήσουμε, άλλες φορές θα διαφωνήσουμε. Είναι πολύ λογικό και θεμιτό να διαφωνούμε. Ας πούμε με τον Γιάννη Δελή, τον οποίο τον εκτιμώ ιδιαίτερα, διαφωνούμε συνήθως, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι δεν ακούω με προσοχή αυτά τα οποία λέει. Έχουμε χρέος να ανταλλάσσουμε απόψεις.

Το λέω γιατί σήμερα γίνεται μια συζήτηση για ένα νομοσχέδιο το οποίο επί της ουσίας είναι έγκριση, επικύρωση μιας κοινοτικής οδηγίας. Έχουμε χρέος ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης να επικυρώνουμε όλες τις κοινοτικές οδηγίες εφόσον έχουμε συμβάλει και εμείς στο να εκδοθούν. Είναι χρέος μας να προχωρούμε ολοένα και ταχύτερα στην ενσωμάτωση της κοινοτικής νομοθεσίας στο εγχώριο δίκαιο, στο νότιο δίκαιο. Το κάνουμε; Νομίζω ότι η Κυβέρνηση αυτή, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, το κάνει με ταχύτερους ρυθμούς από ό,τι άλλοτε. Είχαμε περάσει και μια φρικτική πανδημία. Τώρα που κάπως ομαλοποιούνται τα πράγματα σε ό,τι αφορά τουλάχιστον την πανδημία, νομίζω το κάνουμε ταχύτερα.

Δεν νομίζω ότι χωρεί αμφιβολία ότι η κοινοτική οδηγία πρέπει να επικυρωθεί. Καταλαβαίνω ότι μπορεί να έχετε ενστάσεις και επιφυλάξεις για ορισμένα πράγματα. Δεκτό, θεμιτό είναι, αλλά η κοινοτική οδηγία πρέπει να επικυρωθεί γιατί έτσι μόνο θα προχωρήσουμε μπροστά ως ισότιμο, υγιές και ισχυρό μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για την οποίαν σχεδόν όλοι -όχι όλοι- συμφωνούμε ότι η Ελλάδα πρέπει να είναι μέλος και έχουμε να κερδίσουμε πολύ περισσότερα απ' ό,τι θα χάσουμε με τη συμμετοχή μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Και εγώ, επειδή διακατέχομαι από ευρωπαϊκά ιδεώδη, δεν σας κρύβω ότι θεωρώ ότι με όλα τα προβλήματα που έχει σήμερα η Ευρωπαϊκή Ένωση -δεν τα αγνοώ- είναι σημαντικός παράγοντας ανάπτυξης της πατρίδας μας και της κοινωνίας μας, την οποία άλλωστε όλοι μας ως πολιτικοί υπηρετούμε.

Το λέω αυτό διότι άκουσα με πολύ μεγάλο σεβασμό, όπως είπα, τις απόψεις και της κ. Κεφαλά προηγουμένως και του κ. Δελή, γιατί εγώ πάντα ακούω προτού μιλήσω. Όσον αφορά τα οδικά δίκτυα υπάρχουν προβλήματα; Σαφώς και υπάρχουν, αλλά δεν πρέπει να μεμψιμοιρούμε κιόλας. Έχουν γίνει εντυπωσιακές αλλαγές στη χώρα όχι μόνο από την Κυβέρνηση την παρούσα. Αυτά είναι διαχρονικά έργα άλλωστε, καλύπτουν το εύρος όλων των κυβερνήσεων και όχι μόνον της Νέας Δημοκρατίας. Έχουν γίνει σημαντικά έργα, όπως η Ιονία Οδός. Τις προάλλες για εκλογικούς λόγους είχα πάει στη Λευκάδα, είναι εντυπωσιακή η Ιονία Οδός. Ο δρόμος που ήταν μια λαιμητόμος, ο δρόμος από την Αθήνα στην Πάτρα, είναι ένας άψογος δρόμος. Ή αν πας Καλαμάτα ή αν πας στην Εγνατία. Άρα ας μη μεμψιμοιρούμε. Καλό είναι να λέμε την άποψή μας και καλό είναι να ασκούμε κριτική, αλλά να βλέπουμε και το έργο που γίνεται γύρω μας και αλλάζει σε μεγάλο βαθμό.

Θέλω να κάνω μια επισήμανση σε αυτά που είπε ο κ. Δελής, ο οποίος εξέφρασε την επιφύλαξη του και την αγωνία του για τους μικρούς μεταφορείς. Η Ελλάδα, ξέρετε κύριε Δελή, κατά τη γνώμη μου, στηρίζεται δυστυχώς σε μεγάλο βαθμό στις οδικές μεταφορές. Σε άλλες χώρες υπάρχουν πολύ πιο μεγάλες μεταφορές μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου, που, δυστυχώς, εκεί έχουμε αμελήσει πολύ σοβαρά και το σιδηροδρομικό δίκτυο, βλέπετε και τα χάλια που έχει τώρα μετά και τις καταστροφές στη Θεσσαλία, έχει μείνει πίσω. Και επειδή ακριβώς στηρίζομαστε σε οδικές μεταφορές, χρειαζόμαστε όσο το δυνατόν πιο ανταγωνιστικές τιμές, γιατί η αύξηση του κόστους των οδικών μεταφορών

ισοδυναμεί με αύξηση του κόστους για τον τελικό καταναλωτή. Αυτό το ξεχνάμε μερικές φορές, δηλαδή ότι όσο μεγαλύτερο είναι το κόστος μεταφορών τόσο μεγαλύτερο είναι και το κόστος των προϊόντων που εισάγουμε και δυστυχώς εισάγουμε, το λέω μετά λύπη αυτό, πάνω από το 70% των τροφίμων και των αγροτικών προϊόντων. Αντί να τα εξαγάγουμε, τα εισάγουμε δυστυχώς.

Αυτή είναι μια άλλη συζήτηση που δεν μπορώ να την κάνω τώρα, γιατί, όπως είπα, εγώ σέβομαι τον Κανονισμό της Βουλής και δεν θέλω να ξεπεράσω τον χρόνο που μου δίνεται.

Σας ευχαριστώ, αλλά να σκεφτόμαστε ότι αυτή η συζήτηση σήμερα θα έπρεπε να ήταν μια απλή συζήτηση για την επικύρωση ενός νόμου, στον οποίον ουσιαστικά δεν έχουμε αντιρρήσεις.

Να είστε καλά. Καλό σας απόγευμα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Η Βουλευτής Καστοριάς της Νέας Δημοκρατίας, η κ. Μαρία Αντωνίου, ζητεί άδεια απουσίας στο εξωτερικό στις 19 και 20 Οκτωβρίου.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Χρήστος Σταϊκούρας, για τα επόμενα δεκαοκτώ λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πάρα πολύ. Θα τοποθετηθώ και επί της τροπολογίας για να μην επανέρχομαι αργότερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δύο σύντομες εισαγωγικές σκέψεις θέλω να καταθέσω με βάση τις αρχικές τοποθετήσεις που έκαναν και οι εισηγητές.

Θέλω και εγώ, όπως έκαναν όλες οι πλευρές του ελληνικού Κοινοβουλίου, να εκφράσω τον αποτροπισσμό και την οδύνη μου για το τραγικό δυστύχημα και χτύπημα στο νοσοκομείο της Γάζας. Σε αυτό το περιβάλλον μεγάλης γεωπολιτικής αστάθειας πρέπει να πρυτανεύσει η λογική και η αυτοσυγκράτηση.

Ως Κυβέρνηση -το έχουμε πει επανειλημμένως-, το έχει πει ο Πρωθυπουργός επανειλημμένως- αναγνωρίζουμε το δικαίωμα στην αυτοάμυνα εντός, όμως, του πλαισίου του Διεθνούς Δικαίου, αποτρέποντας μια νέα ανθρωπιστική κρίση, ενισχύοντας την ασφάλεια και ακόμα περισσότερο τη φύλαξη των συνόρων μας.

Επί των αυτοδιοικητικών εκλογών, επειδή επανήλθαν πάλι κάποιοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, όπως είχα πει και στην επιτροπή, παρά το γεγονός ότι το συνολικό αποτέλεσμα των αυτοδιοικητικών εκλογών είναι θετικό για την Κυβέρνηση και την κυβερνητική πλειοψηφία, εγώ θα υποστηρίξω και πάλι ότι οι κάλπες πάντα έχουν μηνύματα για όλους και αυτά τα μηνύματα πρέπει να τα αξιολογούμε με σεμνότητα, με υπευθυνότητα και προφανώς με σεβασμό στην ετυμηγορία του πολίτη.

Τι οφείλουμε εμείς να κάνουμε; Εμείς ως πολιτική ηγεσία ενδεικτικά του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών οφείλουμε να συγχαρούμε όλους τους νέους περιφερειάρχες και τις νέες και νέους δημάρχους που εξελέγησαν και να συνεργαστούμε με όλους τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης για να υλοποιήσουμε έργα υποδομής και αναπτυξιακά σχέδια κάθε περιφέρειας.

Γνωρίζετε και τα δύο κόμματα που βλέπω απέναντί μου εδώ -και το ΠΑΣΟΚ και ο ΣΥΡΙΖΑ-, αλλά το έχω πει και στα άλλα κόμματα ότι η διάθεσή μας είναι να συζητάμε ξεκινώντας από την επόμενη εβδομάδα με τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους του τομέα, έτσι ώστε να δούμε πώς μπορούμε να συγχρωτισθούμε καλύτερα και να υλοποιήσουμε έργα.

Μιλήσατε για τη δημόσια διαβούλευση. Δύο εβδομάδες ήταν το νομοσχέδιο σε δημόσια διαβούλευση και στις δύο βδομάδες υπήρχαν σχόλια από δύο συμπατριώτες μας, ένας που έλεγε μόνο «μπράβο» και ένας που έκανε παρατηρήσεις. Δεν είδα άλλα σχόλια στη δημόσια διαβούλευση. Επί δεκαπέντε ημέρες άλλα σχόλια δεν είδα.

Διάβασα την έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής. Δεν επιβεβαιώνει καμία από τις αιτιάσεις που άκουσα από κόμματα της Αντιπολίτευσης. Ναι, έχει κάποιες παρατηρήσεις νομοτεχνικού περιεχομένου και θα προσπαθήσουμε μέχρι το πέρας

της συνεδρίασης να ενσωματώσουμε τις περισσότερες από αυτές, αλλά δεν έχει ουσιαστικές παρατηρήσεις.

Θα κάνω ακόμη και μια λίγο πιο συγκεκριμένη, αλλά και γενική παρατήρηση. Φέρνει πολλές φορές η Κυβέρνηση, όπως έκαναν και οι προηγούμενες κυβερνήσεις, διατάξεις και τροπολογίες. Διαμαρτύρεστε γιατί είναι σε τροπολογίες και δεν προλαβαίνουμε να τα τις μελετήσουμε. Φέρνουμε τις διατάξεις μέσα στα σχέδια νόμου μαζί με οδηγίες για να έχετε χρόνο να τις μελετήσετε. Διαμαρτύρεστε γιατί μπαίνουν μέσα στο νομοσχέδιο που έχει οδηγίες. Ε, πού θα μπουν; Κάπου πρέπει να μπουν.

Άρα δεν μπορεί να ασκείτε κριτική και για το ένα και για το άλλο. Επιλογή μας ήταν, ναι, μέσα στο σχέδιο νόμου να υπάρχουν οι διατάξεις που ήταν ώριμες για να έχουμε όλο τον χρόνο -όχι μόνο τη σημερινή μέρα- αλλά και στις επιτροπές -και Δευτέρα και Τρίτη και Τετάρτη- να τοποθετηθείτε επί αυτών.

Μια καταληκτική παρατήρηση, επίσης, θα κάνω, πριν μπω στον κορμό του νομοσχεδίου, αξιότιμε κύριε συνάδελφε της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Είπατε να πούμε τα σχέδιά μας για τον ΟΑΣΘ και ότι οι παρατάσεις αυτές κοστίζουν ακριβά στους φορολογούμενους.

Αντιλαμβάνομαι σωστά, δηλαδή, ότι εισηγήθηκε ο ΟΑΣΘ να πάει σε ιδιώτες; Διότι είναι προφανές ότι όποια επιλογή και να κάνουμε πλήρωναν και πληρώνουν οι φορολογούμενοι, αφού ούτως ή άλλως ο ΟΑΣΘ από το 2017 είναι σε καθεστώς ειδικής διαχείρισης. Άρα οι παρατάσεις κρατούν το καθεστώς που υπήρχε επί ΣΥΡΙΖΑ μέχρι και το 2017. Είπατε, συνεπώς, σήμερα επί λέξει ότι οι παρατάσεις κοστίζουν ακριβά στους φορολογούμενους. Θα ήθελα να έχω την άποψή σας, αν υποστηρίζετε σε αυτό που σχεδιάζουμε να κάνουμε για το μέλλον και έχουμε βάλει μια καταληκτική ημερομηνία μέχρι τέλος του έτους, αν εισηγήθηκε οι αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη να είναι από ιδιώτες. Είναι μια άποψη την οποία θα την ακούσω με ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Γιατί όταν λέτε να μην πληρώνουν οι Έλληνες φορολογούμενοι υποθέτω αυτό εννοείται. Δεν υπάρχει άλλος τρόπος. Για να μην πληρώσουν οι Έλληνες φορολογούμενοι -το πώς είναι ένα άλλο κομμάτι- θα πρέπει να είναι σε ιδιώτες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση με το σχέδιο νόμου θέτει τέσσερις διακριτούς στόχους. Δεν θα τοποθετηθώ για αυτά που είπα στην επιτροπή, αλλά θα απαντήσω σε εύλογους προβληματισμούς που άκουσα από όλες τις πτέρυγες κατά τη διάρκεια της συζήτησης του σχεδίου νόμου στις επιτροπές.

Ο πρώτος στόχος είναι η ανταπόκριση της χώρας στις υποχρεώσεις της έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την ενσωμάτωση δύο οδηγιών που αφορούν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Ο δεύτερος στόχος είναι η περαιτέρω ενίσχυση της ασφάλειας των αεροδρομίων.

Ο τρίτος στόχος είναι η καλύτερη εκτέλεση κομβικών συγκοινωνιακών έργων υποδομής με την επιβεβλημένη διαχείριση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης.

Τέλος, ο τέταρτος στόχος είναι η καλύτερη λειτουργία των υπεραστικών και αστικών δημόσιων οδικών μεταφορών.

Στο πρώτο σχέδιο νόμου άκουσα και σήμερα να γίνονται κάποιοι ενδεικτικά προβληματισμοί. Θα πω παραδείγματα. Θα μιλήσω και για την ακρόαση φορέων που έγινε.

Στο άρθρο 3 και επί της πρότασης να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του νόμου τα ρυμουλκούμενα οχήματα προβλέπεται -απάντηση- από το άρθρο 1 της οδηγίας στην έννοια του οχήματος που μπορεί να μισθώνεται είναι και το ρυμουλκούμενο.

Επί του γενικού απήματος που αναγράφεται το μεταφορικό έργο που θα εκτελεί το μισθωμένο όχημα σύμβαση μίσθωσης, με το άρθρο 10 προβλέπεται γνωστοποίηση της σύμβασης μίσθωσης στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας. Η περιφέρεια θα χορηγεί βεβαίωση γνωστοποίησης της σύμβασης μίσθωσης. Στη βεβαίωση αυτή, η οποία θα χορηγείται κατόπιν ελέγχου από την αρμόδια υπηρεσία της συνδρομής των νομίμων προϋποθέσεων της μίσθωσης, θα αναγράφεται μεταξύ άλλων το μεταφορικό έργο του μισθωμένου φορτηγού. Υπάρχει εξουσιοδότηση για την έκδοση υπουργικής απόφασης, με την οποία θα καθορίζονται οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά της έκδοσης βεβαίωσης γνωστοποίησης. Εκεί θα ρυθμι-

στεί και το συγκεκριμένο ζήτημα.

Αναφερθήκατε στο άρθρο 5 που αφορά τη μίσθωση φορτηγών δημοσίας χρήσεως από ελληνικές επιχειρήσεις επί της πρότασης να αφορά η μίσθωση αμιγώς ελληνικές επιχειρήσεις. Αν μεν η πρόταση αφορά τη μισθώτρια, το βλέπετε ήδη στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 που αναφέρεται στις μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Αν η προϋπόθεση προτείνεται και για την εκμισθώτρια, είναι αντίθετη με το άρθρο 3.1 της οδηγίας που ενσωματώνουμε.

Μιλήσατε για φορτηγά δημοσίας χρήσεως. Το φορτηγό δημοσίας χρήσεως που έχει εκμισθωθεί σε μη μεταφορική επιχείρηση μπορεί να πραγματοποιεί μόνο το μεταφορικό έργο των επιχειρήσεων, δηλαδή δεν πραγματοποιεί μεταφορές για λογαριασμούς τρίτων. Αυτές οι δυνατότητες μίσθωσης ισχύουν και σήμερα. Δεν αλλάξαμε κάτι. Είναι ο ν.4093/2012.

Άκουσα αρκετές αιτιάσεις για το ζήτημα των δήμευσεων. Δεν κάναμε κάτι. Η διάταξη υπήρχε στον ν.4093/2012. Δεν αλλάζουμε κάτι. Τη βελτιώνουμε νομοθετικά προσθέτοντας την αφαίρεση του Ενωσιακού Δικαίου. Άρα απορώ πώς διαδοχικά κόμματα που πέρασαν από κυβερνήσεις μετά το 2012, σήμερα εγείρουν προβληματισμούς για κάτι που δεν άλλαξαν το ίδιο.

Η δεύτερη ενότητα, η δεύτερη οδηγία, αφορά, πράγματι, το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και ορθώς ο εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ζήτησε κάποιες επιπλέον ενημερώσεις από την πλευρά της πολιτικής ηγεσίας για το ζήτημα αυτό και είπα ότι στην Ολομέλεια θα τοποθετηθώ.

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις υποδομές μεταφορών έχει ως στόχο να διευκολύνει τις μεταφορές εντός της Ευρώπης και να μειώσει τις περιφερειακές, οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες μέσα από την ανάπτυξη διασυνδεδεμένων υποδομών αεροπορικών, οδικών, σιδηροδρομικών και θαλασσίων μεταφορών. Αυτό αποτελεί τη βάση της πολιτικής για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Η πολιτική αυτή ως σήμερα διέπεται από τον κανονισμό 1315/2013, ο οποίος καθορίζει προσανατολισμούς σχετικά με τις εθνικές και ενωσιακές επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών. Στις 14 Δεκεμβρίου 2021 η επιτροπή υπέβαλε την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναθεώρηση των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Η πρόταση αυτή εδράζεται σε ένα πλαίσιο δέσμης τεσσάρων πρωτοβουλιών που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη στήριξη της μετάβασης σε καθαρότερη, πιο πράσινη και πιο έξυπνη κινητικότητα. Ο κανονισμός αυτός αναμένεται να τεθεί σε ισχύ το πρώτο εξάμηνο του 2024. Στόχος της πρωτοβουλίας είναι η οικοδόμηση ενός αξιόπιστου, απρόσκοπτου και υψηλής ποιότητας δικτύου μεταφορών που θα διασφαλίζει βιώσιμη συνδεσιμότητα σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση έως το 2050. Το αναθεωρημένο δίκτυο μεταφορών θα συμβάλλει στην εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα προάγει την αποδοτικότητα, τη διατropicότητα, τη διαλειτουργικότητα και την ανθεκτικότητα των υποδομών μεταφορών. Όπως εύστοχα άκουσα στην επιτροπή από τον εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, αυτό θα αναπτυχθεί σταδιακά με προτεινόμενες προθεσμίες το 2030, το 2040 και το 2050 για το εκτεταμένο κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο.

Σε επίπεδο διαδρομών -και εδώ είναι μια πολύ ενδιαφέρουσα συζήτηση που θα προκαλέσω να κάνουμε το επόμενο χρονικό διάστημα με όλα τα κόμματα του Κοινοβουλίου-, που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του δικτύου μεταφορών, η βασική αλλαγή για την Ελλάδα είναι η κατάργηση του Orient/East-Med Corridor, ο οποίος με τον κανονισμό του 2013 αποτελεί τον μοναδικό διάδρομο που συνδέει τη χώρα με την Κεντρική Ευρώπη. Όμως, αυτός αντικαθίσταται από δύο νέους με διαφορετική αρχιτεκτονική διαδρομές.

Ο πρώτος διάδρομος είναι Ευρωπαϊκός Διάδρομος Μεταφορών Δυτικών Βαλκανίων - Ανατολικής Μεσογείου, που αναβιώνει τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο 10 και συνδέει την Ελλάδα με την Αυστρία, τη Σερβία, τη Σλοβενία, την Κροατία και τη Βόρεια Μα-

κεδονία και ο Ευρωπαϊκός Διάδρομος Βαλτικής, Μαύρης Θάλασσας και Αιγαίου -το Three Seas, δηλαδή- μετεξέλιξη του υφιστάμενου που είπα πριν -Ανατολικής Μεσογείου- που συνδέει την Ελλάδα με τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία, την Ουγγαρία, τη Σλοβακία, την Πολωνία και μια σειρά από άλλες χώρες. Μάλιστα, στη δίνη των γεωπολιτικών εξελίξεων ο εν λόγω διάδρομος επεκτάθηκε προς την Ουκρανία και την Δημοκρατία της Μολδαβίας.

Ουσιαστικά, δηλαδή, η ενσωμάτωση της οδηγίας μας δίνει τη δυνατότητα να τρέξουμε πιο γρήγορα τα έργα πάνω σε αυτούς τους δύο διαδρόμους που θα αποφασιστούν το 2024 για να μπορέσει η χώρα να διεκδικήσει πόρους και να κάνει ένα καλύτερο, κυρίως, σιδηροδρομικό δίκτυο. Δεν χρηματοδοτούνται εύκολα οδικά δίκτυα πλέον από την Ευρώπη. Στο Ταμείο Ανάκαμψης μόνο ο BOAK και ο E65 χρηματοδοτήθηκαν στην Ελλάδα.

Η προστιθέμενη αξία, γιατί με ρωτήσατε και αυτό πολύ σωστά, της οικοδόμησης ενός δικτύου με κοινά τεχνικά πρότυπα στη βάση της οικονομικής στήριξης από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την Ελλάδα με την τρέχουσα αναθεώρηση ενισχύεται από τους εξής παράγοντες:

Πρώτον, την περαιτέρω προώθηση της συνδεσιμότητας και τον συντονισμό δυνάμεων για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκτός συνήθους βεληνεκού, όπως είναι αυτές της Βαλτικής και τις τρίτες χώρες. Όταν την προηγούμενη Δευτέρα πήγαμε στη Βάρνα με τον Πρωθυπουργό ήταν και η Μολδαβία μαζί.

Τίθεται η βάση, συνεπώς, για συντομότερες διαδρομές μεταξύ των Δυτικών Βαλκανίων και διαμορφώνεται συνέχεια δικτύων προς την Αλβανία.

Ο δεύτερος παράγοντας είναι η προώθηση της κάθετης δικτύωσης της χώρας για την τριμερή συνεργασία με Βουλγαρία και Ρουμανία, ώστε τα δίκτυά τους να αναπτυχθούν και να τροφοδοτήσουν το ελληνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και τα λιμάνια της βορείου Ελλάδας. Θεσσαλονίκη, Καβάλα και Αλεξανδρούπολη συνδέονται με Βάρνα, Ρούσε, Μπουργκάς και Κωνσταντιζα.

Τρίτο ουσιαστικό: Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης αποκτά στρατηγικό ρόλο για τις μεταφορές, την ενέργεια και την ασφάλεια και σταθερότητα στην ευρύτερη περιοχή και εντάσσεται πλέον στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Πολύ μεγάλη εθνική επιτυχία!

Τέταρτον, τέλος, η χώρα καθίσταται συνομιλήτης στην αναζήτηση εναλλακτικών διαδρομών, εάν υπάρχει προσφορά, για την εξαγωγή ουκρανικών σιτηρών μετά την κατάρρευση της συμφωνίας του Βοσπόρου. Με τις υφιστάμενες δυνατότητες δικτύων και λιμανιών, ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης, διαμορφώνεται η βραχυπρόθεσμη προοπτική μιας νέας λωρίδας αλληλεγγύης με τη συμμετοχή της Ελλάδας. Σταδιακά και μεσομακροπρόθεσμα με τις κατάλληλες επενδύσεις δύναται αυτή να εδραιωθεί ως εμπορευματική διαδρομή. Γι' αυτό και προτείνουμε και ένα πιλοτικό τρένο που θα αποδείξει τον κομβικό ρόλο της Αλεξανδρούπολης σε υφιστάμενο δίκτυο.

Η τρίτη ενότητα και η τρίτη παρατήρηση έχει να κάνει -δεν είναι εντός νομοσχεδίου, αλλά επειδή ετέθη αυτό- με αντιπλημμυρικά έργα.

Κυρίες και κύριοι, τα αντιπλημμυρικά έργα μεγάλης, στρατηγικής σημασίας είναι ευθύνη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Όλα τα άλλα έργα -και δεν είναι νομοθέτηση της τελευταίας Κυβέρνησης- ανήκουν στις περιφέρειες.

Στο ερώτημα, συνεπώς, εάν γίνονται αντιπλημμυρικά έργα, η απάντηση είναι σαφής. Σήμερα βρίσκονται σε εξέλιξη μελέτες ύψους 28,9 εκατομμυρίων ευρώ. Είναι όλα διαθέσιμα εδώ και προφανώς οι συνάδελφοι με τους οποίους θα συναντηθούμε θα έχουν πλήρη εικόνα των έργων. Είναι 28,9 εκατομμύρια ευρώ για έντεκα μεγάλα αντιπλημμυρικά έργα. Υλοποιούνται άλλα δέκα συνολικού ύψους 344 εκατομμυρίων ευρώ στις Περιφέρειες Αττικής, Κεντρικής Μακεδονίας και Πελοποννήσου. Άλλα τέσσερα έργα 197 εκατομμυρίων ευρώ είναι υπό ανάθεση, όπως είναι υπό ανάθεση και δύο έργα ΣΔΙΤ ύψους 497 εκατομμυρίων ευρώ. Σε αυτά πρέπει κανείς να προσθέσει και σαράντα εννιά αρδευτικά έργα που έρχονται στην ευθύνη υλοποίησης του Υπουργείου από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, προϋπολογι-

σμού 642 εκατομμυρίων ευρώ και τα οποία βρίσκονται σε διαφορετικές φάσεις ωρίμανσης.

Εδώ να προσθέσω ότι, πράγματι, απεντάχθηκαν από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, προκειμένου να υλοποιηθούν, όχι να μην υλοποιηθούν, κάποια έργα τα οποία ήταν αδύνατον να υλοποιηθούν εντός των χρονοδιαγραμμάτων που θέτει το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Επειδή το άκουσα αυτό -νομίζω ότι το είπατε εσείς, κύριε συνάδελφε- η διαδικασία των απαλλοτριώσεων -και το ξέρετε- αναμένεται να διαρκέσει από δεκαέξι έως είκοσι οκτώ μήνες. Η κατασκευή αναμένεται να ξεκινήσει στην καλύτερη περίπτωση το τελευταίο τρίμηνο του 2024 και χρειάζονται τριάντα έως τριάντα έξι μήνες για να κατασκευαστούν. Άρα δεν θα μπορούσαν να υλοποιηθούν, ούτε το έργο θα γινόταν, θα χάναμε και τους πόρους. Αυτή τη στιγμή αναζητούμε και θα βρούμε πόρους για να υλοποιήσουμε αυτά τα έργα, γιατί πολύ απλά για αυτά τα έργα υπάρχουν οι μελέτες. Αφού υπάρχουν οι μελέτες, είναι ώριμα τα έργα να προχωρήσουν, αλλά χρονικά δεν έβγαιναν μέχρι το 2025 προκειμένου να υλοποιηθούν.

Η επόμενη παρέμβαση που κάνουμε -και ορθώς από την Αντιπολίτευση ζητήσατε επιπλέον ενημέρωση- είναι για την ΥΠΑ. Και γιατί το κάνουμε αυτό; Το κάνουμε αυτό, όπως σας είπα και κατά τη διάρκεια της επιτροπής, για να ενισχύσουμε τη δυνατότητα να υπάρχει επιπλέον προσωπικό σε περιφερειακά αεροδρόμια. Έχουμε κάνει κάτι μέχρι τώρα; Η απάντηση είναι ναι, έχει εκδοθεί στις 9 Αυγούστου 2023 η προκήρυξη 1ΓΒ/2023 για εκατόν σαράντα μία θέσεις διαφόρων κλάδων και ειδικοτήτων ΠΕ και ΤΕ για την ΥΠΑ. Άρα θα ενδυναμώσουμε την ΥΠΑ με εκατόν σαράντα ένα νέα άτομα, όπως ακριβώς ζήτησε η ΥΠΑ στις ειδικότητες που ζήτησε.

Επιπλέον, προσλαμβάνονται τριάντα πέντε ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, δυστυχώς, επιλαχόντες της προκήρυξης 1Γ/2015. Τριάντα δύο έχουν ήδη ορκιστεί, δύο θα ορκιστούν εντός Οκτωβρίου, Νοεμβρίου και μία δεν αποδέχτηκε τη θέση και έχει γίνει αίτημα προς το ΑΣΕΠ για αναπλήρωση και εκκρεμεί η σχετική ενέργεια του ΑΣΕΠ.

Τέταρτον, έγιναν μετατάξεις, έγιναν επτά μετατάξεις μέσα στο 2023.

Και τέλος, αυτό που κάνουμε στο σχέδιο νόμου, επειδή βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία πιστοποίησης των υπό την ΥΠΑ αεροδρομίων, η οποία απαιτεί επιπλέον οδηγούς πυροσβέστες για τις ανάγκες διάσωσης και πυρόσβεσης, τις καλύπτουμε αυτές βραχυπρόθεσμα μέχρι η Πυροσβεστική να δώσει όλον τον αριθμό που απαιτείται με βάση τις αποφάσεις του χθεσινού Υπουργικού Συμβουλίου για την κατανομή των προσλήψεων του 2024. Γιατί ξέρουν όλα τα κόμματα μέσα στο ελληνικό Κοινοβούλιο, ότι υπάρχει μία κατανομή και, κυρίως, οροφές προσλήψεων με βάση τα δημόσια οικονομικά και τις δυνατότητες της χώρας. Μέχρι τότε, συνεπώς, δίνουμε τη δυνατότητα να αξιοποιηθεί υφιστάμενο προσωπικό στην ΥΠΑ σε περιφερειακά αεροδρόμια για να καλύψει ανάγκες σε ώρες αιχμής.

Άρα σας παρουσίασα μία πιο αναλυτική εικόνα του τι πάμε να κάνουμε με τις προσλήψεις στην ΥΠΑ και του τι έχουμε ήδη κάνει.

Γενικότερα, όμως, μιλώντας, γιατί είναι ένα θέμα ουσιαστικό και στο οποίο θέλω να τοποθετηθώ, όπως το έκανα και δημόσια προχθές κατά τη διάρκεια του απολογισμού του έργου της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κατά το πρώτο τρίμηνο, προωθείται ο νέος Κώδικας Δεοντολογίας της ΑΠΑ, ο Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, ενισχύθηκε η στελέχωση ΥΠΑ και ΑΠΑ -έχουμε και την ΑΠΑ από το 2020- ορίστηκαν υπεύθυνοι συστήματος διαχείρισης ασφαλείας και υπόλογοι διευθυντές ανά θεματικό τομέα στην ΥΠΑ, καλύπτονται με τη διάταξη αυτή κενά ανθρωπίνου κεφαλαίου, δρομολογείται η σύσταση του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου για την ΥΠΑ και πολύ σημαντικό, αξιοποιούνται πόροι του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, 107 εκατομμύρια ευρώ, για την αναβάθμιση περιφερειακών υποδομών στα αεροδρόμια, για τα δεκατρία από τα δεκατέσσερα περιφερειακά αεροδρόμια πλην Θεσσαλονίκης, γιατί στη Θεσσαλονίκη ούτως ή άλλως τα έργα έχουν υλοποιηθεί.

Και τέλος, για να ολοκληρώσω, κυρία Πρόεδρε, και με την τροπολογία την οποία υποστηρίζει η πολιτική ηγεσία του Υπουρ-

γείου, έχει δύο άρθρα πολύ απλά. Όσον αφορά το πρώτο άρθρο, όπως σας έχουμε πει και είναι δέσμευση της χώρας, θα έχουμε με βάση τα χρονοδιαγράμματά μας διακόσια πενήντα νέα ηλεκτρικά λεωφορεία, εκατόν σαράντα στην Αθήνα και εκατόν δέκα στη Θεσσαλονίκη μέχρι τέλος Απριλίου του 2024. Η διαδικασία δεν είναι καθόλου εύκολη και συνεχώς βρισκόμαστε μπροστά σε νέα εμπόδια τα οποία δεν υπολογίζαμε, ούτε εμείς ούτε οι σύμβουλοι ούτε οι διοικήσεις μέχρι πολύ πρόσφατα. Άρα με το πρώτο άρθρο αυτό που προσπαθούμε να κάνουμε είναι να διευκολύνουμε τη διαδικασία εγκατάστασης συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε αμαξοστάσια ΟΣΥ και ΟΑΣΘ, άρα να δώσουμε τη δυνατότητα να μπορούμε άμεσα να πάμε να εγκαταστήσουμε τις υποδομές για να μπορέσουν να έρθουν τα ηλεκτρικά λεωφορεία, προκειμένου να φορτίζουν αποκλειστικά στους χώρους που έχουν επιλέξει οι φορείς.

Και στο άρθρο 2, στην παράταση προσωρινής ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου στον ΟΑΣΘ, τι κάνουμε; Μέχρι να βρούμε -και είναι κάτι για το οποίο θα ήθελα, όμως, την άποψή σας, όλων των κομμάτων- τι θα κάνουμε με τον ΟΑΣΘ μελλοντικά -και εμείς δώσαμε μία καταληκτική ημερομηνία μέχρι τέλος του έτους να έχουμε απόφαση για το μέλλον του ΟΑΣΘ- πρέπει να αναλάβουμε κάποιες πρωτοβουλίες.

Υπενθυμίζω προς όλα τα κόμματα του ελληνικού Κοινοβουλίου ότι ο ΟΑΣΘ είναι σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης από το 2017. Από το 2017 δίνουμε διαρκώς παρατάσεις. Όταν συνεπώς αυτή τη στιγμή δεν έχουμε ξεκάθαρη εικόνα για το μέλλον, είναι προφανές ότι είναι αναγκαία αυτή η παράταση, προκειμένου: πρώτον, να αποφασίσουμε για το μέλλον του ΟΑΣΘ, δεύτερον, να λειτουργήσουν καλύτερα οι συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη, κυρίως με δεδομένο ότι από τον άλλο μήνα θα ξεκινήσει και η υλοποίηση ενός πολύ σημαντικού έργου, του flyover, στη Θεσσαλονίκη.

Και σε αυτή την κατεύθυνση, θέλω απλά και μόνο να σας ενημερώσω ότι πέραν των άλλων πρωτοβουλιών που αναλαμβάνει η ελληνική Κυβέρνηση για τη βελτίωση της καθημερινότητας του συμπατριώτη μας, του πολίτη στη Θεσσαλονίκη, εξαιτίας της έναρξης λειτουργίας του flyover, που με βάση τη σύμβαση θα έχει περιορισμό στη χρήση λωρίδων -υφιστάμενων λωρίδων- στην περιφερειακή Θεσσαλονίκη, πέραν των άλλων πρωτοβουλιών, εμείς εξαντήσαμε όλες τις δυνατότητες για να βρούμε εντός ΟΑΣΘ νέους οδηγούς και βρήκαμε είκοσι περίπου τον αριθμό. Προχωρήσαμε σε συγκεκριμένες πρωτοβουλίες ώστε τα ΚΤΕΛ να εκτελέσουν συγκεκριμένο κυκλοφοριακό έργο στη Θεσσαλονίκη το επόμενο χρονικό διάστημα -νομίζω η κ. Αλεξόπουλου μπορεί να σας ενημερώσει πιο αναλυτικά- τις επόμενες ημέρες θα έχουμε περίπου εβδομήντα νέα δρομολόγια -ήδη έχουμε κάποια, αλλά θα φτάσουμε τα εβδομήντα νέα δρομολόγια- στη Θεσσαλονίκη και ολοκληρώνεται εντός των επόμενων ωρών, ίσως ημερών, η διαδικασία πρόσληψης εκατόν πενήντα οδηγών στον ΟΑΣΘ για έξι μήνες, προκειμένου να καλύψουν ανάγκες με υφιστάμενο στόλο του ΟΑΣΘ, που σήμερα υπάρχει. Γιατί σήμερα το έργο εκτελείται από τον ΟΑΣΘ από leasing με τον ιδιωτικό τομέα και από εκχώρηση έργου στα ΚΤΕΛ. Το κρίσιμο θέμα είναι να βρούμε και τους οδηγούς. Εδώ είμαστε να τα αξιολογήσουμε όλα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα πέντε μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 4^ο Δημοτικό Σχολείο Λιβαδειάς, καθώς και είκοσι εννέα μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί από το 6^ο Δημοτικό Σχολείο Λιβαδειάς.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου για τα επόμενα δεκαπέντε λεπτά.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλειύσης Ελευθερίας): Καλημέρα, παιδιά, και χαίρομαστε που τα άνω θεωρεία είναι γεμάτα. Δυστυχώς, η Βουλή είναι άδεια, ως συνήθως και αυτό είναι ένα παράδειγμα που ελπίζω να μην το αναπαράγετε εσείς στη ζωή σας, γιατί η συμμετοχή είναι εκείνη που μπορεί να αλλάξει τα πράγματα, οι γεμάτες αίθουσες, οι γεμάτες θέσεις, οι γεμάτες πλατείες, οι γεμάτοι δρόμοι και οι γεμάτες ψυχές.

Κύριε Υπουργέ, όταν τελειώσετε τη συνεννόηση, θέλω να σας πω ότι είναι, πραγματικά, τραγικό να κρύβεται ο κ. Μητσοτάκης, αλλά να κρύβεστε κι εσείς οι Υπουργοί και να μην έρχεστε στη Βουλή. Χαίρομαι που σήμερα πήρατε τον λόγο μόλις βγήκα από την Αίθουσα και χαίρομαι που σας πέτυχα, για να σας πω ότι συμπληρώνονται σαράντα εννέα μέρες -να το πείτε, σας παρακαλώ, στον κ. Μητσοτάκη, τον Πρωθυπουργό- που δεν έχει πατήσει στη Βουλή. Σαράντα εννέα μέρες που δεν έχει πατήσει στην Ολομέλεια. Έφυγε τρέχοντας στις 31 Αυγούστου σε εκείνη την συζήτηση που προκάλεσε, προ ημερησίας διατάξεως, για να ενημερώσει -υποτίθεται- για τις πυρκαγιές, έφυγε τρέχοντας, εκτεθειμένος βαρύτητα για τους χειρισμούς του και για τα πρόσωπα τα οποία έχει επιλέξει στην πολιτική προστασία και έκτοτε δεν ξαναφάνηκε.

Και επειδή χρειαζόταν και μία εικόνα του μέσα στη Βουλή, συγκάλεσε την Κοινοβουλευτική σας Ομάδα στην Αίθουσα της Ολομέλειας, για να εμφανισθεί να μιλάει μέσα στη Βουλή. Αυτό, πρέπει να σας πω ότι, δεν είναι -και να του το μεταφέρετε, κύριε Σταϊκούρα, έτσι όπως το λέω- ένδειξη ηγεσίας, ούτε είναι πράξη ηγεσίας. Είναι ένδειξη λιποψυχίας, για να μην πω δουλίας.

Θα ξεκινήσω, μολονότι το νομοσχέδιο είναι του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών -δικό σας, δηλαδή- από το ζήτημα με το οποίο ξεκινήσατε κι εσείς, εκείνο που απασχολεί τους ανθρώπους στην υφήλιο, σε όλον τον κόσμο και για το οποίο η Κυβέρνησή σας είναι βαρύτητα εκτεθειμένη.

Κύριε Υπουργέ, τι ήταν αυτό που άκουσα από τα χείλη σας; Εκφράζετε τον αποτροπιασμό και την οδύνη σας για το τραγικό «δυστύχημα» στη Γάζα και μετά το διορθώσατε και είπατε «χτύπημα»; Ήταν φυσικό φαινόμενο; Ήταν μία φυσική καταστροφή; Τι διατυπώσεις είναι αυτές και τι διατυπώσεις είναι αυτές που ακούσαμε χτες τον κ. Μητσοτάκη να αρθρώνει -να ψελλίζει, θα έλεγα- στη διάρκεια συνέντευξής του, αλλά και όταν μίλησε στο ασφαλές περιβάλλον του Υπουργικού Συμβουλίου; Εκφράζει τον αποτροπιασμό του. «Έχει το δικαίωμα στην αυτοάμυνα το κράτος του Ισραήλ», είπε ο κ. Μητσοτάκης, «αλλά εντός του Διεθνούς Δικαίου».

Πρέπει να σας πω ότι αυτές οι λεκτικές ακροβασίες, όπως και συνολικά η στάση της ελληνικής Κυβέρνησης, σε σχέση με το κράτος του Ισραήλ, σας εκθέτουν ανεπανόρθωτα.

Είπα χτες από αυτό εδώ το Βήμα ότι η Κυβέρνησή σας, για άλλη μια φορά, παίρνει το μέρος του πολέμου, παίρνει το μέρος των εγκλημάτων πολέμου, εγκλημάτων κατά της ανθρωπότητας, γενοκτονίας, παίρνει το μέρος εκείνων που διαπράττουν τα διεθνή αυτά εγκλήματα, παίρνει το μέρος των θυτών, ενώ όφειλε να παίρνει το μέρος των θυμάτων.

Εμείς παίρνουμε το μέρος των θυμάτων, το μέρος της ειρήνης, το μέρος των ανθρώπων που αυτή τη στιγμή θυσιάζονται -τους θυσιάζετε- και σφαγιάζονται και εξοντώνονται. Και υπάρχουν άμαχοι Παλαιστίνιοι, όπως υπάρχουν άμαχοι Ισραηλινοί, υπάρχουν αθώα θύματα, για τα οποία φέρετε ευθύνη -και η δική σας Κυβέρνηση- όπως όλες οι κυβερνήσεις που δεν αποστασιοποιούνται, δεν απομνώνουν, δεν καταδικάζουν εδώ και δεκαετίες το κράτος του Ισραήλ. Ένα κράτος, το οποίο αρνήθηκε να υπογράψει και καταψήφισε -ήταν το ένα από τα επτά που καταψήφισαν- το καταστατικό του Διεθνούς Ποινικού Δικαστηρίου, εκείνο δηλαδή το διεθνές όργανο και τη διεθνή διαδικασία που είναι αρμόδιο να δικάσει τα διεθνή εγκλήματα. Και καταψήφισε το κράτος του Ισραήλ ειδικά τις διατάξεις για τα εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας, που διαπράττονται μέσω του εθνικισμού.

Αυτές τις διατάξεις -το είπα και χτες στην ομιλία μου, αλλά ήταν μόνο ο Υφυπουργός Δικαιοσύνης παρών από την Κυβέρνηση, το λέω, λοιπόν, και με την παρουσία σας, για να το μεταφέρετε στον κ. Μητσοτάκη και στην Κυβέρνηση- αυτά τα εγκλήματα του εθνικισμού που διαπράττονται στην Κύπρο από τις δυ-

νάμεις κατοχής της Τουρκίας, που διαπράττονται στα παλαιστινιακά εδάφη από το κράτος του Ισραήλ και που αποτέλεσαν πρόταση της ελληνικής πλευράς για ενσωμάτωση, κύριε Σταϊκούρα, στο καταστατικό του Διεθνούς Ποινικού Δικαστηρίου.

Εντός ποιου Διεθνούς Δικαίου ακριβώς κινείστε εσείς; Ποιο Διεθνές Δίκαιο επιτρέπει σε ένα κράτος να εφαρμόζει πρακτικές απαρτχάιντ, πρακτικές απομόνωσης ενός πληθυσμού ο οποίος ζει σε καθεστώς πολλαπλών απαγορεύσεων, ελλείψεων σε ζωτικά αγαθά επί δεκαετίες; Εντός ποιου Διεθνούς Δικαίου και ποιας διεθνούς νομιμότητας αναγνωρίζεται το Ισραήλ ως σύμμαχος σας; Και πώς σέρνετε τον λαό μας, τον ελληνικό λαό -έναν λαό που έχει διαχρονικά σταθεί αλληλέγγυος στα θύματα των πολέμων, στα θύματα των διεθνών εγκλημάτων, στα θύματα εισβολής και κατοχής, στα θύματα του εθνικισμού- σε μια πολιτική που ο λαός αυτός ποτέ δεν ενέκρινε; Ελπίζω ο κ. Τασούλας να μου απαντήσει σε λίγο στη Διάσκεψη των Προέδρων. Πώς βάζετε τη σημαία του κράτους του Ισραήλ στον τοίχο της Βουλής των Ελλήνων; Ποιος το αποφάσισε αυτό και τι ακριβώς εξυπηρετεί, κύριε Σταϊκούρα;

Είναι αδιανόητο να ανεβαίνετε στο Βήμα της Βουλής ως Υπουργός της Κυβέρνησης και να μασάτε τα λόγια σας. Είναι αδιανόητο ο κ. Μητσοτάκης ως Πρωθυπουργός ευρωπαϊκού κράτους, κράτος δικαίου, όπως κατά το Σύνταγμα είναι η Ελληνική Δημοκρατία, να μασάει επίσης τα λόγια του. Και είναι άκρως προβληματικό ότι σε αυτή τη συγκυρία, αντί να βγείτε θαρρετά και να καταδικάσετε τα διεθνή εγκλήματα, αντί να πάρετε αποστάσεις από το κράτος που εγκληματεί, αντί να καταδικάσετε συλλήβδην όποιον διαπράττει εγκλήματα, εσείς διαλέγετε πλευρά μεταξύ των θυτών και παίρνετε βέβαια τεράστια απόσταση από τη μεριά των θυμάτων.

Εμείς θα συνεχίσουμε και θα εξακολουθήσουμε να είμαστε με τα θύματα και θα συνεχίσουμε και θα εξακολουθήσουμε να μιλάμε τη γλώσσα της αλήθειας και να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους.

Στη Γάζα αυτή τη στιγμή διαπράττεται εθνοκάθαρση, όπως διαπράχθηκε προ ολίγων μόνο ημερών στο Ναγκόρνο -Καραμπάχ. Και πάλι σιωπηλοί παραμένετε. Δεν μπορεί παρά να σκεφτούμε τα συμφέροντα που συνδέονται, οικονομικά και άλλα, με τα κράτη με τα οποία συμμαχείτε κάθε φορά. Επειδή, όμως, είναι αρκετά πρόσφατο το Κατάρ-gate, αρκετά πρόσφατη η αποκάλυψη ότι υπάρχουν κράτη που επιδιώκουν την εξαγορά και τον επηρεασμό κυβερνητικών και άλλων κοινοβουλευτικών ιθυνόντων και εκπροσώπων, νομίζω ότι θα πρέπει να δώσετε εξηγήσεις για τη στάση που κρατάτε.

Έρχομαι τώρα στο αντικείμενό σας, υποδομές και μεταφορές. Στη ζούλα φέρνετε ένα νομοσχέδιο, στα γρήγορα να συζητηθεί και να ψηφιστεί, πρώτη επιτροπή τη Δευτέρα, άλλες δύο την Τρίτη, άλλη μία την Τετάρτη και μία ψήφιση στην Ολομέλεια σήμερα. Όχι fast track, όχι κατεπείγουσα διαδικασία, αλλά υπερεπείγουσα, τόσο επείγουσα που αναρωτιέται κανείς ποιος σας πιέζει, τόσο επείγουσα που αναρωτιέται κανείς με τι συνδέεται αυτή η νομοθέτηση.

Επειδή, όμως, αναφερθήκατε στο αποτέλεσμα των αυτοδιοικητικών εκλογών, κύριε Σταϊκούρα, θα ήθελα να είμαστε ξεκάθαροι. Καταψήφιστηκε η πολιτική σας στη Θεσσαλία. Καταψήφιστηκε η πολιτική σας των υποδομών και μεταφορών. Καταψήφιστηκε η απάτη που διαπράξατε σε βάρος του θεσσαλικού λαού και των πολιτών των πληγείσων περιοχών. Καταψήφιστηκε η αλαζονεία με την οποία κουνούσατε το δάχτυλο και λέγατε «δεν έχουμε πολιτικό κόστος, πήραμε 41%». Μετά τα Τέμπη το λέγατε αυτό. Καταψήφιστηκε η γεμάτη οίηση στάση σας μετά τα Τέμπη, να έρχεστε εδώ -συμπληρώνονται σε λίγο τέσσερις μήνες από την εκλογή σας- και να παρασιωπάται το έγκλημα των Τεμπών -που δεν ξέρω αν θα το πείτε και αυτό τραγικό δυστύχημα-, να παρασιωπάται ότι εκκρεμεί ποινική διερεύνηση που στρέφεται σε βάρος της Κυβέρνησής σας, να παρασιωπάται ότι και ο περιφερειάρχης που μαυρίστηκε, ο κ. Αγοραστός, ήταν ο πρώτος που αντέδρασε για τη συγκάλυψη των στοιχείων και των πειστηρίων, ήταν εκείνος ο οποίος μπάζωσε με τρόπο ανίερο και βλάσφημο -και αξιόποιο φυσικά- τον τόπο του δυστυχήματος.

Και ήμουν παρούσα όταν η μητέρα μιας δεκαεννιάχρονης κο-

πέλας, η Μαρία Καρυστιανού, η πρόεδρος του σωματείου των συγγενών των τραγικών θυμάτων, ζήτησε εξηγήσεις από τον κ. Αγοραστό γι' αυτή του την ενέργεια και ήμουν παρούσα όταν ο κ. Αγοραστός μασούσε τα λόγια του για λογαριασμό της Κυβέρνησής σας, όπως πράττει η Κυβέρνησή σας. Και να μην έρθει ο κ. Μητσοτάκης εδώ να μου πει «είστε δικηγόρος και μπερδεύετε τις ιδιότητες σας». Ναι, είμαι δικηγόρος, εκπροσωπώ αφιλοκερδώς τις οικογένειες των θυμάτων, γιατί αναγνωρίζω ότι αυτή η υπόθεση είναι προσωπική υπόθεση όλων των Ελλήνων, ότι απέναντι στη συγκάλυψη την οποία δρομολογείται για το έγκλημα των Τεμπών πρέπει ο καθένας και η καθεμία να κάνει όλα αυτά που του αναλογούν για να μην μπαζώσετε και να μην νινίξετε στο σκοτάδι τις αιτίες, τις ευθύνες και τη δική σας εμπλοκή και για να μην υπάρξουν ξανά νέα παιδιά και μεγαλύτεροι άνθρωποι που χάνουν τη ζωή τους από τις δικές σας εγκληματικές παραλείψεις, από τη δική σας εγκληματική στάση του «πάμε και όπου βγει», του διορισμού με ρουσφέτι ενός σταθμάρχη που δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις και της άφεσης στα χέρια αυτού του ανθρώπου που διορίστηκε με ρουσφέτι της ζωής όλων μας. Γιατί όλοι μας θα μπορούσαμε να είμαστε -όσοι τουλάχιστον παίρνουμε το τρένο- μέσα σε αυτό το τρένο. Μπορεί ο κύριος Πρωθυπουργός να κινείται μόνο με ελικόπτερο και ίσως κάποια στιγμή το χρειαστεί για ειδική αποστολή.

Αλλά ο ελληνικός λαός συνειδητοποίησε, οι πολίτες συνειδητοποίησαν, οι μανάδες και οι πατεράδες συνειδητοποίησαν ότι ο καθένας και η καθεμία και τα παιδιά τους και οι γονείς τους θα μπορούσαν να βρίσκονται στο μοιραίο τρένο, στις μοιραίες στιγμές, στη μοιραία σύγκρουση.

Αντί, λοιπόν, να ασχοληθείτε με αυτό, το καταπνίγετε, κύριε Σταϊκούρα, και φέρνετε μία νομοθετική πρωτοβουλία που θέλετε να ψηφιστεί στο ποδάρι. Φέρνετε τροπολογίες του ποδαριού για θέματα που επιθυμείτε να τα διεκπεραιώσετε, αλλά που δεν επιτρέπεται να ρυθμίζονται με τροπολογίες και μας λέτε κιάλας στη διάρκεια της μίας και μόνης συνεδρίασης που θα ψηφιστεί το νομοσχέδιο αυτό ότι περιμένετε την άποψή μας. Θα αστειεύεστε βέβαια. Θα κάνετε διαβούλευση την ημέρα της ψήφισής; Έρχεστε μετά τα Τέμπη στο πεδίο των υποδομών και μεταφορών και φέρνετε τροπολογίες για τις αμαρτοστοιχίες και για τον ΟΑΣΘ και ζητάτε και την άποψή μας; Αντί να πείτε το Υπουργείο μας αποστρέφεται, κάνει όλα εκείνα που πρέπει για να αποκατασταθεί η ασφάλεια... Όχι το δίκτυο, κύριε Σταϊκούρα. Η ασφάλεια των μεταφορών, η ασφάλεια των σιδηροδρόμων, η ασφάλεια των εθνικών οδών, η οδική ασφάλεια για τους πολίτες. Κουνάει το δάχτυλο ο Πρωθυπουργός για την ασφάλεια, αλλά έχει διασπείρει και εξαπλωθεί το αίσθημα ανασφάλειας στους πολίτες, ότι πουθενά δεν είναι ασφαλείς, ότι πουθενά δεν μπορούν να γλιτώσουν από τη δική σας αδιαφορία, από τη δική σας απραξία, από τη δική σας αβελτηρία.

Φέρνετε νομοθέτηση της τελευταίας στιγμής, αρνείστε αυτό που εμείς σας έχουμε ζητήσει, δηλαδή νομοθέτηση με στρατηγικό σχεδιασμό, με πλαίσιο, με χάραξη και με γνώμονα την ασφάλεια των πολιτών. Βεβαίως, είμαι σίγουρη ότι από μέσα σας λέτε «τον ξαναψήφισαν τον Καραμανλή, τον έκρινε για τις ποινικές του ευθύνες ο λαός». Αυτά δεν μας είπατε μετά τις εκλογές;

Κοιτάξετε να δείτε. Δείξατε ένα σημείο πολύ μεγάλης ανευθυνότητας. Θελήσατε τις δικές σας ευθύνες για την πολιτική στο πεδίο των υποδομών και των μεταφορών, στο πεδίο του εγκλήματος των Τεμπών, να τη μετακυλήσετε στους πολίτες των Σερρών και χρησιμοποιήσατε στη συνέχεια την ψήφο τους ως άλλοθι για τη δική σας άρνηση ανάληψης των ευθυνών σας.

Θα πληροφορηθήκατε ότι στις Σέρρες ο δήμαρχος που διορίζει τους δικούς του ακόμη και στο δημοτικό περιφερειακό θέατρο και ανακοίνωνε νέο καλλιτεχνικό διευθυντή πριν καν την προκήρυξη, καταψήφιστηκε από τους πολίτες. Ούτε αυτόν είχατε το θάρρος να τον ελέγξετε γι' αυτές τις πρακτικές διαφθοράς.

Εγώ θα κλείσω, λέγοντάς σας αυτό που είπα και χθες. Κάνετε λάθος και κάνετε λάθος αν νομίζετε ότι επειδή ψηφιστήκατε τον Μάιο και τον Ιούνιο, ο ελληνικός λαός, οι πολίτες δεν θα σηκώσουν κεφάλι. Κάνετε λάθος αν νομίζετε ότι οι πολίτες δεν θα αντιδράσουν. Οι πολίτες έχουν ήδη αρχίσει να αντιδρούν. Εσείς φαίνεται ότι λειτουργείτε ακόμη με τον νόμο της αδράνειας.

Εμείς θα συνεχίσουμε να λειτουργούμε με τον νόμο και το αίσημα διαφάνειας και με τους πολίτες αυτής της χώρας και το μέλλον τους στην καρδιά μας, στο μυαλό μας, στον ορίζοντα μας για τον οποίο θα παλεύουμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Τον λόγο έχει ζητήσει ο κύριος Υπουργός.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Προφανώς θα αποφύγω να απαντήσω σε ρήματα που χρησιμοποίησε η κ. Κωνσταντοπούλου. Το έχω πει από την πρώτη στιγμή που συναντηθήκαμε με αυτή την ιδιότητα που έχω και που έχει η ίδια, ότι το ύφος μας είναι διαφορετικό. Ρήματα όπως κρύβομαι, έφυγε τρέχοντας ο Πρωθυπουργός, δειλία και μια σειρά από άλλα, προφανώς δεν απηχούν την πραγματικότητα, αλλά αποδεικνύουν και το ύφος του καθενός.

Μου είπατε ότι πήρα τον λόγο μόλις φύγατε. Δηλαδή συγγνώμη, αν έπαιρνα τον λόγο αργότερα δεν θα ερχόσασταν; Με το που τελείωσαν οι εισηγητές, ζήτησα τον λόγο. Απλά με παρακάλεσε ένας συνάδελφος Βουλευτής να τοποθετηθεί πριν από εμένα για να αποχωρήσει. Και πήρα τον λόγο και θα καθίσω μέχρι το τέλος της συνεδρίασης για να ακούσω όλους συναδέλφους. Δεν εξαρτάται η παρουσία μου από την παρουσία σας. Υποθέτω και το αντίστροφο.

Τρίτη παρατήρηση: Φέραμε στη ζούλα το νομοσχέδιο. Δεκαπέντε ημέρες διαβούλευση είναι στη ζούλα; Δεκαπέντε ημέρες, δύο σχόλια από δύο πολίτες. Ένας να λέει μπράβο και ένας να κάνει παρατηρήσεις και να τοποθετούμε σήμερα είναι στη ζούλα; Και εν πάση περιπτώσει αν λέτε ότι είναι fast track διαδικασίες, είχατε είκοσι λεπτά και μια λέξη δεν είπατε για το νομοσχέδιο. Είπατε για όλα τα άλλα. Μια λέξη δεν είπατε. Αφού είχατε χρόνο, αφού είχατε είκοσι λεπτά, αφού είχατε πέντε μέρες, μια παρατήρηση δεν είχατε να κάνετε; Πως είναι fast track διαδικασίες και δεν κάνετε και σχόλια;

Είπατε για τροπολογίες για διεκπεραίωση. Προφανώς με την αρνητική εκφορά του λόγου, πάντα η διεκπεραίωση. Συγγνώμη, το να μπουν ηλεκτρικά λεωφορεία στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη είναι διεκπεραίωση; Το να εξυπηρετήσουμε τους πολίτες, αποδεδειγμένα ποιος έχει στην καρδιά του τους πολίτες, για την καθημερινότητά τους είναι στη ζούλα ή διεκπεραίωση; Το να πάμε και να πούμε ότι βοηθάμε την καθημερινότητα του πολίτη με τον ΟΑΣΘ -γιατί και εσείς ήσασταν μέλος της κυβέρνησης με την ευρύτερη έννοια της κυβερνητικής πλειοψηφίας και ήταν ΟΑΣΘ και τότε, το 2015-, είναι αυτό διεκπεραίωση με την αρνητική εκφορά του λόγου;

Ερχόμαστε με τροπολογία να βοηθήσουμε το έργο. Κι όταν είπα «θέλω την άποψή σας», δεν το περίμενα αυτό από εσάς, θέλω την άποψή σας για τα μεγάλα θέματα, που δεν αποφασίζονται σήμερα, αλλά για το επόμενο χρονικό διάστημα. Θέλω την άποψή σας, από όλα τα κόμματα, για το τι ΟΑΣΘ θέλουμε μετά το 2023. Θέλω την άποψή σας για τους ΔΕΔ-Μ, δηλαδή για τους διαδρόμους και το πώς πρέπει να κινηθεί η χώρα στο νέο ευρωπαϊκό στερέωμα, για να κάνουμε καλύτερες σιδηροδρομικές υποδομές. Άρα, ναι, ζητάω την άποψή σας για τα θέματα τα οποία δεν αποφασίζουμε σήμερα και επί αυτών τοποθετήθηκαν και ζήτησα την άποψή σας. Για το σχέδιο νόμου τις άκουσα τις παρατηρήσεις. Από εσάς προφανώς καμμία.

Και τέλος μιλήσατε -εκτός νομοσχεδίου, εννοείται- πάλι για τα Τέμπη και για το αν έχουμε κάνει κάτι για να ενισχύσουμε την ασφάλεια του πολίτη ή να ελέγξουμε τι έγινε στα Τέμπη. Πρώτα από όλα, να σας θυμίσω υπάρχει δημόσια ανακοίνωση ότι αυτή η πολιτική ηγεσία δρομολόγησε το διοικητικό συμβούλιο του ΕΟ-ΔΑΣΑΜ και μάλιστα, ζήτησα άμεσα από τη νέα ηγεσία του ΕΟ-ΔΑΣΑΜ να στείλει έγγραφο προς τον ΕΡΑ έτσι ώστε να συμβάλει ο ευρωπαϊκός οργανισμός για τη διεκπεραίωση εντός δώδεκα μηνών από τότε που έγινε το δυστύχημα, στο τι έγινε στα Τέμπη.

Άρα ακολουθούμε απολύτως την ευρωπαϊκή νομοθεσία, ακολουθούμε απολύτως αυτά στα οποία δεσμεύτηκε ο Πρωθυπουργός πριν τον Ιούνιο και τον Ιούλιο του 2023 και ακολουθούμε τις

βέλτιστες ευρωπαϊκές πρακτικές γι' αυτό το θέμα. Δεν μένουμε, όμως, μόνο σε αυτό. Θέλω να σας πω -και το είπα δημόσια προχθές- ότι αν δεν είχαμε τις καταστροφές στη Θεσσαλία, από την προηγούμενη εβδομάδα θα σας είχα ανακοινώσει ότι το δίκτυο από Αθήνα μέχρι Θεσσαλονίκη έχει πλήρη σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση. Είχαμε φτάσει να ολοκληρώσουμε τη σηματοδότηση και την τηλεδιοίκηση από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη.

Πράγματι σήμερα, αν με ρωτήσετε, από την Αθήνα μέχρι ένα σημείο κοντά στη Φθιώτιδα και κοντά στη Λάρισα πάλι μέχρι τη Θεσσαλονίκη υπάρχει και σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση. Το άλλο κομμάτι καταστράφηκε. Άρα έγιναν ενέργειες, αναλήφθηκαν πρωτοβουλίες, ολοκληρώσαμε το έργο που είχαμε δεσμευτεί πριν τις εκλογές, αλλά ήρθαν οι φυσικές καταστροφές και δεν μας επιτρέπουν να σας το παρουσιάσω εδώ ολοκληρωμένο. Όμως, όλο το άλλο κομμάτι ολοκληρώθηκε, επειδή είπατε αν ενισχύουμε την ασφάλεια του πολίτη. Παράλληλα, εξασφάλισαμε στον ΟΣΕ, όχι 45 εκατομμύρια, άλλα 75 εκατομμύρια ευρώ, όμως, ταυτόχρονα, με εποπτεία, λογοδοσία και μετρήσιμα αποτελέσματα, από την πλευρά της διοίκησης του ΟΣΕ, έτσι ώστε ο ΟΣΕ να υλοποιήσει τις απαιτούμενες παρεμβάσεις για την καλύτερη λειτουργία των τρένων.

Και μια καταληκτική σκέψη, γιατί ενδιαφέρει και αρκετούς συναδέλφους, οι καταστροφές που έχουν γίνει στο σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής είναι εκτεταμένες και πολύ μεγάλο ύψους χρηματικής απόδοσης. Εκτιμάται ότι ανέρχεται το κόστος στα 185 εκατομμύρια ευρώ και προσπαθούμε το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα να προχωρήσουμε σταδιακά στην ανάκτηση του σιδηροδρομικού δικτύου αρχικά για να μεταφερθούν προϋόντα και στη συνέχεια με ασφάλεια και οι επιβάτες. Όμως, η ζημιά πράγματι είναι μεγάλη και θα προσπαθήσουμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό, για να ενισχύσουμε τον ελληνικό σιδηρόδρομο και μετά τις φυσικές καταστροφές.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Παρακαλώ, έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ευχαριστώ.

Κύριε Υπουργέ, κάτι ξεχάσατε. Ξεχάσατε αυτό το οποίο αποτέλεσε την απαρχή της τοποθέτησής σας και βλέπω ότι αποφεύγετε να επανέλθετε. Είπατε: «Εκφράζουμε την οδύνη, τον αποτροπιασμό για το τραγικό δυστύχημα... Α! χτύπημα στο νοσοκομείο της Γάζας». Εγώ επανέρχομαι και δεν ξεχνώ, ούτε θα αφήσω να ξεχαστεί τίποτα. Η Κυβέρνησή σας είναι υπόλογη για το γεγονός ότι εξακολουθεί να μην αποστασιοποιείται από πράξεις, από ενέργειες και από ένα κράτος το οποίο παραβιάζει συστηματικά και διατυμπανίζοντάς το, το Διεθνές Δίκαιο και το Διεθνές Ποινικό Δίκαιο. Κι εσείς εμμένετε να χαϊδεύετε το κράτος του Ισραήλ και έτσι να συμβάλλετε στη θυματοποίηση του παλαιστινιακού λαού, των Παλαιστινίων, αλλά και των άμαχων ισραηλινών πολιτών, που είναι τα θύματα των διαρκών ευθυνών της διεθνούς κοινότητας, των κυβερνήσεων των λεγόμενων δυτικών χωρών και της δικής σας Κυβέρνησης.

Δεν επανήλθατε. Μιλήσατε για τα πάντα, αλλά για το ζήτημα της ανθρωπιστικής κρίσης, της ανθρωπιστικής καταστροφής, των εγκλημάτων κατά της ανθρωπότητας που διαπράττονται ξεχάσατε να μιλήσετε. Όπως και ο κ. Μητσοτάκης ο οποίος ήταν χθες σε πολύ δύσκολη θέση να απαντήσει. Και δεν αποφεύγεται το ερώτημα ακριβώς γιατί τα θύματα πολλαπλασιάζονται. Θα έχετε ευθύνη και για τον περαιτέρω πολλαπλασιασμό των θυμάτων όσο παίρνετε το μέρος του πολέμου, όσο παίρνετε το μέρος των εγκλημάτων και των εγκληματιών.

Κύριε Υπουργέ, μία ενέργεια πρέπει να κάνετε για τα Τέμπη, αν έχετε στοιχειώδη αίσθηση ευθιχίας, αυτοσεβασμού, ευθύνης και ειλικρίνειας προς τον ελληνικό λαό: Να πάρετε τη δικογραφία που έχει διαβιβαστεί στη Βουλή για ποινικές ευθύνες της Κυβέρνησής σας και να προτείνετε στην Ολομέλεια τη σύσταση προανακριτικής επιτροπής.

Εμείς, δυστυχώς, δεν έχουμε τον απαιτούμενο αριθμό Βουλευτών για να υποβάλουμε τέτοια αίτηση. Εσείς, όμως, τον έχετε και

αυτό είναι που οφείλετε να κάνετε, όπως επίσης οφείλετε να πράξετε τα δέοντα ούτως ώστε να αποζημιωθούν τα θύματα και οι οικογένειές τους χωρίς να χρειάζεται να απευθύνονται στα δικαστήρια, όπως επίσης να πράξετε τα δέοντα για να αποζημιωθεί η χώρα για όλες τις παραλείψεις και τις παραβιάσεις της ιταλικής «HELLENIC TRAIN».

Αυτά οφείλετε να κάνετε πρωτίστως και όχι να έρχεστε εδώ και να μας λέτε: «Τα είχαμε φτιάξει, αλλά χάλασαν από τις πλημμύρες». Το ότι δεν υπάρχει και σήμερα τηλεδιοίκηση και το ότι επικαλείστε ότι θα εγκαινιάζατε τα ίδια που θα εγκαινιάζε και θα διακήρυσσε ο κ. Μητσοτάκης λίγες μέρες μετά τα Τέμπη, αν δεν συνέβαιναν τα Τέμπη, είναι η συνέχιση της απόλυτης συνθήκης περιφρόνησης όχι μόνο των θυμάτων, αλλά όλων των πολιτών.

Αυτά λοιπόν να σκεφτείτε και σε αυτά να μου απαντήσετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Έχετε τον λόγο, κύριε Υπουργέ, αλλά να είναι όντως ένα λεπτό γιατί η υπομονή των Βουλευτών νομίζω ότι...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ούτε μισό λεπτό δεν θα κάνω.

Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Συγγνώμη, αλλά μιλήσατε για περιφρόνηση. Εγώ θα πω για περιφρόνηση της κοινοβουλευτικής διαδικασίας όταν παίρνετε τον λόγο για δεύτερη φορά και δεν αναφέρεστε στο νομοσχέδιο.

Δεύτερη φορά πήρα τον λόγο και μου κάνετε υπόδειξη στο τι λέω και τι δεν λέω. Σας το αντιστρέφω. Εσείς που λέτε ότι είναι fast track διαδικασίες, τι είπατε στη δευτερολογία σας για το νομοσχέδιο; Τσιμουδιά. Τίποτα. Και λέτε για σεβασμό της κοινοβουλευτικής διαδικασίας, όταν συνάδελφοι περιμένουν να μιλήσουν επί του νομοσχεδίου κι εσείς μιλάτε για οτιδήποτε εκτός του νομοσχεδίου;

Και η τελευταία μου παρατήρηση, προφανώς και εγώ και ο Πρωθυπουργός τοποθετηθήκαμε και χθες και σήμερα επί του ζητήματος που αναδείξατε και σε ό,τι αφορά τα Τέμπη είπατε: «Τι κάνουμε για να ενισχυθεί η ασφάλεια;» και σας απαντώ ακριβώς τι κάνουμε για να ενισχυθεί η ασφάλεια. Σας απαντώ με αυτό τον τρόπο επί του ερωτήματός σας και πάτε σε άλλο θέμα, για τις αποζημιώσεις. Έχουμε στοιχεία και για τις αποζημιώσεις. Όποτε θέλετε είναι στη διάθεσή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής κ. Κατρίνης.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου, όπως έκαναν όλοι οι προλαλήσαντες, να ξεκινήσω την ομιλία μου με όλα όσα συμβαίνουν στη Λωρίδα της Γάζας και ιδιαίτερα με ένα περιστατικό που συγκλόνισε και τον καθένα και την καθεμία από εμάς, αλλά νομίζω και την παγκόσμια κοινότητα. Αναφέρομαι βεβαίως στον βομβαρδισμό του νοσοκομείου. Πρόκειται για ένα έγκλημα πολέμου που όλοι απαιτούμε να διερευνηθεί και έρχεται ως συνέχεια επιθέσεων σε άμαχους και αθώους πολίτες. Όλο, όμως, αυτό το δυστοπικό σκηνικό ενισχύει την ανάγκη ανάληψης πρωτοβουλιών στο πεδίο, και όχι μόνο ως εξαγγελία, για άμεση ειρήνευση στην περιοχή με βάση τους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου και τις αποφάσεις του ΟΗΕ, για να μη ζήσουμε μια ακόμα τραγωδία την οποία ήδη ζούμε με απρόβλεπτες διαστάσεις, για να μη βιώσουμε έναν κύκλο βίας και ανθρωποθυσιών με ασύμμετρες συνέπειες για την ευρύτερη περιοχή.

Η Ελλάδα -και νομίζω ότι όλοι συμφωνούμε- θα πρέπει να είναι στις χώρες που θα αναλάβουν ειρηνευτικές πρωτοβουλίες. Βεβαίως, η χώρα μας διατηρεί ισχυρούς δεσμούς με το Ισραήλ, αλλά ταυτόχρονα έχει διαχρονικούς ισχυρούς δεσμούς και με τον αραβικό κόσμο. Αυτή η πολιτική δεν είναι τυχαία. Δεν συνέβη ένα χρονικό διάστημα. Είναι διαχρονική και όλοι γνωρίζουμε ότι ξεκίνησε από την εποχή της διακυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ και του Ανδρέα Παπανδρέου.

Όσον αφορά την ενσωμάτωση ευρωπαϊκών οδηγιών, που αναφέρθηκε αναλυτικά ο εισηγητής, ο Αποστόλης ο Πάνας, μάλιστα μία εξ αυτών έρχεται μετά από δεκαεπτά χρόνια και παραμένει

ζητούμενο το κατά πόσον προετοιμάστηκαν αυτοί τους οποίους αφορά η οδηγία όλα αυτά τα χρόνια και αν το κράτος το ίδιο προετοιμάστηκε για τις αλλαγές στις οδικές μεταφορές, νομίζω ότι υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις. Και μία από αυτές αφορά τους Έλληνες επαγγελματίες οδηγούς, καθώς η πιθανότητα μεταφοράς της έδρας μιας εταιρείας σε χώρα με πιο ελκυστικές συνθήκες και μικρότερο εργασιακό κόστος αυξάνει σημαντικά την εργασιακή τους ανασφάλεια. Και αυτό είναι κάτι που εμείς το αναδείξαμε, το αναδεικνύουμε, το γεγονός ότι δεν υπάρχει μια στρατηγική στο θέμα των οδικών μεταφορών. Φοβάμαι, όμως, ότι δεν είναι ο μόνος τομέας που η Κυβέρνηση δεν έχει στρατηγική, γιατί επιβεβαιώνεται για μια ακόμη φορά ότι κινείστε χωρίς σχέδιο.

Είπατε πριν, κύριε Υπουργέ, μια σειρά πρωτοβουλιών που θα πάρετε για το θέμα της Πολιτικής Αεροπορίας. Βεβαίως, ξεχάσατε να πείτε ότι τον Ιούλιο του 2023 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απευθύνει συστάσεις προς τη χώρα μας και για το θέμα της έλλειψης ασφάλειας στα αεροδρόμια και εναέριας κυκλοφορίας που αφορά την ΥΠΑ, αλλά και για τα θέματα πτητικών προτύπων και προτύπων πλοήγησης που αφορούν τη νεοσύστατη ΑΠΑ. Μάλιστα, στα ζητήματα αυτά υπάρχουν εκκρεμότητες από το 2019, από τη δική σας Κυβέρνηση και τον προκάτοχό σας και έρχεται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας να δείξει όλα αυτά τα κενά που υπάρχουν και που και η ανεξάρτητη αρχή και η εποπτεύουσα αρχή δεν έχουν κάνει μέχρι σήμερα τίποτα, όχι προφανώς γιατί είναι μόνο δική τους ευθύνη, αλλά γιατί αυτό είναι μία από τις γενικότερες ολιγωρίες, αβελτηρίες της Κυβέρνησής σας, που πολλά εξαγγέλλει λίγα, όμως, υλοποιεί.

Άρα Κυβέρνηση που κινείται χωρίς σχεδιασμό. Να ήταν, όμως, μόνο αυτό. Εδώ ακριβώς το ίδιο βλέπουμε να συμβαίνει και στην περίπτωση των ναυπηγείων Σκαρामαγκά, όπου η τύχη και του ναυπηγείου, αλλά και των εργαζομένων παραμένει αβέβαιη. Έχω εδώ μπροστά μου στις 7 Ιουλίου του 2021, τι δήλωσε ο Πρωθυπουργός για τα ναυπηγεία Σκαρामαγκά: «Περισσότερες δουλειές, ανάπτυξη για όλους. Ξαναπιάνει δουλειά το ναυπηγείο Σκαρामαγκά».

Έχω επίσης δημοσίευμα, κύριε Υπουργέ, που εσείς ο ίδιος στις 21 Μαρτίου συχαίρετε τον επενδυτή, τον καινούργιο ιδιοκτήτη των ναυπηγείων Σκαρामαγκά και λέτε ότι έχετε σχέδιο και ότι ο εκσυγχρονισμός του κλάδου της βιομηχανίας, της ναυπηγοεπισκευαστικής είναι προτεραιότητά σας.

Και αναρωτιέμαι και σας ρωτώ ευθέως: Σήμερα ποια είναι η τύχη του ναυπηγείου, ενός ναυπηγείου για το οποίο είμαστε περήφανοι για τα υποβρύχια, τα οποία έχουν δώσει αμυντική υπεροπλία στη χώρα μας και τα οποία κατασκευάστηκαν στα ναυπηγεία τα συγκεκριμένα; Ποια είναι, λοιπόν, η τύχη των ναυπηγείων και των εργαζομένων;

Και το ΠΑΣΟΚ, βεβαίως, θα ψηφίσει τη διάταξη που δίνει τη δυνατότητα και στηρίζει τους εργαζόμενους για ένα μικρό ακόμα διάστημα. Μέχρι σήμερα, όμως, που μιλάμε ο επενδυτής, τον οποίο εσείς αποθεώνετε, δεν έχει ξεκαθαρίσει τι θα κάνει με τα ναυπηγεία και ποια είναι η τύχη των εργαζομένων.

Θέλουμε με αφορμή τη διάταξη της σημερινής τροπολογίας να μας ξεκαθαρίσετε εσείς αν υπάρχει σχέδιο, αν το ναυπηγείο θα συνεχίσει να λειτουργεί, αν υπάρχει στρατηγική της χώρας συνολικά για τη ναυπηγική βιομηχανία της χώρας, που δεν υπάρχει. Το ΠΑΣΟΚ το ανέδειξε και στα εξοπλιστικά προγράμματα ότι δεν υπήρχε μέριμνα για εγχώρια προστιθέμενη αξία, για συμμετοχή των ελληνικών ναυπηγείων σε όλα τα προγράμματα, τα οποία συμφωνήσατε. Φωνή βοώντος εν τη ερήμω.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι πολίτες και ελληνική κοινωνία αφυπνίζονται, αντιδρούν, παίρνουν την τύχη στα χέρια τους, διαπιστώνουν ότι δεν τους ταιριάζει μια κοινωνία χαμηλών προσδοκιών, όπως είναι αυτή για την οποία εργάζεται η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Γιατί ναι, η Ελλάδα μπορεί. Γιατί ναι, οι Έλληνες αξίζουν να ζήσουν καλύτερα. Γιατί οι πολίτες πρέπει και ελπίζουν και αισιοδοξούν ότι μπορούν να έχουν ένα καλύτερο μέλλον σε μια σύγχρονη και ευρωπαϊκή χώρα.

Ο δεύτερος γύρος των αυτοδιοικητικών εκλογών κατέδειξε ότι υπάρχει ανάγκη διαμόρφωσης μιας εναλλακτικής και αξιόπιστης πρότασης διακυβέρνησης, μιας πρότασης που θα αποκτήσει

πλειοψηφικά χαρακτηριστικά. Αυτή είναι μια κοινωνική ανάγκη, είναι πλέον μια εθνική αναγκαιότητα. Και οι άνθρωποι που υποστήριξαν την υποψηφιότητα τόσο του Χάρη Δούκα στον Δήμο Αθηναίων όσο του Δημήτρη Κουρέτα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, που στήριξαν πολλούς άλλους αιρετούς που εξελέγησαν και εκφράζουν τη δημοκρατική αλλά και προοδευτική εκδοχή στην αυτοδιοίκηση έστειλαν το δικό τους ηχηρό μήνυμα.

Και μπορεί, κύριε Υπουργέ, εσείς να ισχυρίζεστε ότι λάβατε το μήνυμα και μπορώ να το ακούσω αυτό από εσάς, γιατί δεν συγκαταλέγεστε στους Υπουργούς που τη δεύτερη εβδομάδα πριν τις εκλογές πήγαν να εκβιάσουν και να απαιτήσουν από τους πολίτες να στηρίξουν τους κομματικούς υποψηφίους, μάλιστα με το φόβο της μη καλής συνεργασίας στο μέλλον. Δεν είμαι σίγουρος, όμως, ότι το μήνυμα αυτό το έχουν λάβει συνολικά στην Κυβέρνηση ή και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, ένα μήνυμα που ήταν ταυτόχρονα και μήνυμα αποδοκιμασίας της αλαζονείας της Κυβέρνησης, αλλά και της ανεπάρκειας να αναλάβει τις ευθύνες της και να προστατεύσει τους πολίτες.

Και το ισχυρό μήνυμα αυτής της εκλογικής αναμέτρησης δεν είναι μόνο η ήττα της Κυβέρνησης και της απαίτησης του Πρωθυπουργού να κυριαρχήσει παντού, δεν είναι μόνο ότι νέα και αξιόπιστα πρόσωπα με πρόταση και σχέδιο μπορούν και να πετύχουν ευρύτερες συγκλίσεις και να πετύχουν νικηφόρα αποτελέσματα. Το ισχυρό μήνυμα είναι ότι υπάρχει μια μεγάλη πλειοψηφία που αναζητά διέξοδο, αλλά και έκφραση που ήταν ταυτόχρονα και μήνυμα αποδοκιμασίας της αλαζονείας της Κυβέρνησης, αλλά και της ανεπάρκειας να αναλάβει τις ευθύνες της και να προστατεύσει τους πολίτες.

Αντίθετα χρειάζονται συγκεκριμένες προτάσεις για την οικονομία, για τη φορολογία, για το αναπτυξιακό πρότυπο της χώρας, την επιχειρηματικότητα, τον ρόλο της χώρας στα διεθνή δεδομένα, την περιφερειακή ανάπτυξη, την παραγωγική ανασυγκρότηση, το κοινωνικό κράτος, τη δημόσια υγεία. Και όλες αυτές οι προτάσεις αθροισμένες, αλλά και ανανεωμένες αποτελούν και συγκροτούν μια εναλλακτική πρόταση διακυβέρνησης, αλλά κυρίως πρέπει να αποτελούν διέξοδο, αλλά και έκφραση για τους πολίτες. Γιατί η χώρα δεν μπορεί πλέον να έχει ως μοναδική επιλογή τη Νέα Δημοκρατία και τον κ. Μητσοτάκη, που ήδη από τους πρώτους μήνες της δεύτερης θητείας του εμφανίζει μία κόπωση τη στιγμή που αναδεικνύεται ότι η Κυβέρνηση και δεν έχει σχέδιο, αλλά και έχει διαχειριστική ανεπάρκεια.

Χρειάζεται, λοιπόν, συγκροτημένη εναλλακτική πρόταση, ρεαλιστική πειστική στρατηγική, μια Αντιπολίτευση σοβαρή και στιβαρή, αξιόπιστα και καθαρά πρόσωπα. Και βεβαίως, μια εναλλακτική και πλειοψηφική πρόταση δεν διαμορφώνεται και δεν μπορεί να συγκροτηθεί με συνεννοήσεις και συμφωνίες κορυφής. Διαμορφώνεται μέσα στην κοινωνία, συμμετέχουν στη διαμόρφωσή της οι κοινωνικές δυνάμεις.

Ο δικός μας στόχος ήταν και είναι η διαμόρφωση αυτής της εναλλακτικής αλλά και πλειοψηφικής πρότασης, πρότασης που ανατρέπεται καθημερινά σε ισχυρό κοινωνικό αίτημα. Άλλωστε αυτή η αναγκαιότητα νομίζω ότι αναδείχθηκε και χθες μετά από την εμφάνιση αλλά και το περιεχόμενο της συνέντευξης του Πρωθυπουργού σε τηλεοπτικό κανάλι, ενός αδύναμου Πρωθυπουργού που δεν μπορεί να αλλάξει Υπουργούς που έχουν αποτύχει, που έχουν εκτεθεί και κάποιοι εξ αυτών προκαλούν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μια κοινωνία χαμηλών προσδοκιών, όπως αυτή που θέλει να διαμορφώσει η Κυβέρνηση, είναι μια κοινωνία ηττημένη, αλλά και παρατημένη. Υπουργοί που απειλούν με σκαιότατο τρόπο τους πολίτες της περιφέρειας ή ενός δήμου ή ακόμα χρησιμοποιούν ακραία εκβιαστική ρητορική που αναδύει μία εξίσου ακραία καθεστωτική νοοτροπία συνιστούν απλά τα φαινόμενα μιας χώρας που παρακαμάζει, μιας εικόνας που δεν αξίζει στην Ελλάδα, μιας εικόνας που δεν αξίζει στις Ελληνίδες και τους Έλληνες.

Η χώρα μας έχει πάρα πολλές δυνατότητες. Οι Έλληνες αξίζουν καλύτερα. Και η ανάπτυξη της οικονομίας δεν μπορεί να ταυτίζεται με τα υπερκέρδη που αποκομίζουν λίγες και ισχυρές επιχειρήσεις. Αντίθετα, το αναπτυξιακό μοντέλο της χώρας οφείλει και πρέπει να αφορά τους πολλούς, γιατί δικαίωμα στην ανάπτυξη έχουν και οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, οι οποίες είναι εκτός της ρευστότητας, τις οποίες η Κυβέρνησή σας δεν

βλέπει και αποκλείονται και από τα χαμηλότοκα δάνεια του Ταμείου Ανάκαμψης.

Την ίδια στιγμή, όλες οι πολιτικές σας για το ιδιωτικό χρέος - και μάλιστα σπεύσατε μόλις χθες ανακοινώθηκε μια καινούργια δέσμη που ουσιαστικά ομολογεί την αποτυχία των πολιτικών σας για ιδιωτικό χρέος - κάνουν όλες τις ιδιωτικές επιχειρήσεις να στενάζουν κάτω από αυτή την απειλή για την κοινωνική και οικονομική συνοχή.

Το κράτος ευθύνης και δικαίου δεν είναι αυτό που κρύβεται και είναι εξαφανισμένο όταν το έχει και ο πολίτης. Δεν είναι αυτό που αναζητά δικαιολογίες. Δεν είναι αυτό που συγκαλύπτει ευθύνες. Αυτό που περνά κάτω από τον πήχη, αυτό που δεν προλαμβάνει, αυτό που δεν παρεμβαίνει έγκαιρα, αυτό που δεν αντιμετωπίζει αποτελεσματικά, αυτό που δεν προστατεύει τους πολίτες, αυτό που δεν θωρακίζει ελευθερίες και δικαιώματα. Αυτό σίγουρα δεν είναι κράτος ευθύνης και δικαίου. Αυτό είναι το επιτελικό κράτος της Νέας Δημοκρατίας που έχει αποτύχει.

Βεβαίως εμείς καταθέσαμε την πρότασή μας και καλούμε τα κόμματα της Αντιπολίτευσης να ψηφίσουν την πρόταση για τη σύσταση προανακριτικής επιτροπής για τα Τέμπη, γιατί μπορεί να σπεύσατε να συγκροτήσετε την επιτροπή μετά από σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, γιατί μπορεί η άποψη των επικοινωνιακών συμβούλων του Πρωθυπουργού να είναι ότι οι νεκροί ξεχνιούνται σε ένα μήνα, αλλά υπάρχουν σίγουρα και κάποιοι που δεν ξεχνούν και είναι αυτοί οι οποίοι έχασαν άδικα τα παιδιά τους και ζητούν δικαίωση, ζητούν δικαιοσύνη.

Η χώρα χρειάζεται συνολική επανεκκίνηση και ανασυγκρότηση. Χρειάζεται ένα νέο αφήγημα που θα αφορά τους πολλούς, τις παραγωγικές δυνάμεις, τη νέα γενιά, όλους όσους πιστεύουν -και είναι πολλοί- στις αναξιοποίητες δυνατότητες αυτού του τόπου και παλεύουν για αλλαγές και μεταρρυθμίσεις που συνεχώς τις ακούν, αλλά δεν τις βλέπουν. Και αυτό το αφήγημα, αυτή η αλλαγή αποτελεί ευθύνη των προοδευτικών και δημοκρατικών δυνάμεων που αντιδρούν στην αλαζονεία και στις καταστροφικές λογικές των δυνάμεων που είναι υπαρκτές στη βάση της κοινωνίας.

Αποτελεί, όμως, και ευθύνη του ΠΑΣΟΚ, που είναι πλέον ο πιο ισχυρός βραχίονας του καθολικού αιτήματος για αλλαγή, του αιτήματος για ένα νέο, εναλλακτικό και κυρίως πλειοψηφικό σχέδιο για τη χώρα, ένα σχέδιο που θα εμπνέει όλες τις Ελληνίδες και όλους τους Έλληνες.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», σαράντα δύο μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 2^ο Γενικό Λύκειο Τρίπολης.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Διονύσης Καλαματιανός.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαστε όλοι συγκλονισμένοι από το έγκλημα που συντελείται με το βομβαρδισμό νοσοκομείου στη Γάζα, με τους εκατοντάδες νεκρούς, παιδιά, γυναίκες, αμάχους. Όλη αυτή η τραγωδία αποδεικνύει ότι ο ατέρμονος κύκλος της βίας, ο ατέρμονος κύκλος του αίματος οδηγεί μόνο σε νέες τραγωδίες. Και εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι είναι τεράστια η ευθύνη της ανθρωπότητας, γιατί αν δεν σταματήσει η αιματοχυσία, θα μιλάμε για μία ακόμη αποτυχία, τεράστια αποτυχία.

Πρέπει να ενεργοποιηθούν οι διεθνείς οργανισμοί, να ενεργοποιηθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση στην κατεύθυνση της ειρήνευσης, γιατί για μια φορά ακόμα η Ευρωπαϊκή Ένωση αποδεικνύεται ανίκανη να διασφαλίσει την ειρήνη, ανίκανη να έχει μια καίρια και

σοβαρή παρέμβαση προστασίας των ανθρώπων. Πρέπει να υπάρξει κατάπαυση του πυρός, να προστατευθούν οι άμαχοι, να μην υπάρξει μια νέα ανθρωπιστική κρίση, να αναλάβει η διπλωματία, ο διάλογος και βεβαίως να εφαρμοστεί το Διεθνές Δίκαιο και οι αποφάσεις των διεθνών οργανισμών.

Ο ΟΗΕ έχει αποφασίσει για το τι πρέπει να γίνει στην περιοχή, έχει αποφασίσει ότι πρέπει να αναγνωριστεί ένα ανεξάρτητο παλαιστινιακό κράτος για να έχουν οι άνθρωποι αυτοί πατρίδα.

Και βεβαίως η Ελλάδα, η χώρα μας, η Κυβέρνηση, οφείλει να αναλάβει πρωτοβουλίες. Η Ελλάδα οφείλει να είναι επισπεύδουσα της ειρήνης και να έχει πρωταγωνιστικό ρόλο για να εφαρμοστεί το Διεθνές Δίκαιο. Πάντοτε εδώ και δεκαετίες έχουμε τον σεβασμό των αραβικών χωρών. Ταυτόχρονα έχουμε και σχέσεις με το Ισραήλ. Μπορούμε, λοιπόν, να έχουμε αυτό το ρόλο αρκεί η Κυβέρνηση να το θελήσει. Μέχρι τώρα δεν έχουμε δει σημαντικές παρεμβάσεις στην κατεύθυνση αυτή.

Ως Έλληνες είμαστε με το δίκαιο, με τους ανθρώπους, πάντοτε το βλέμμα μας είναι στραμμένο στους ανθρώπους. Και βεβαίως και στην Κύπρο χρειάζεται ειρήνευση και εφαρμογή του Διεθνούς Δικαίου και των αποφάσεων διεθνών οργανισμών.

Έρχομαι στα καθ' ημάς. Χθες ο κ. Πρωθυπουργός σε συνέντευξή του είπε ότι η Ελλάδα δεν είναι Μπανανία. Το είπε προφανώς για να πείσει τους πολίτες ότι δεν συμβαίνει αυτό. Θα έπρεπε, όμως, να πει τι έχει κάνει για να μην είναι η Ελλάδα Μπανανία.

Τι έχει κάνει για το γεγονός ότι η ακρίβεια πνίγει νοικοκυριά και επιχειρήσεις δύο χρόνια τώρα; Τι έχει κάνει για το γεγονός ότι το 2022 η χώρα μας ήταν η πιο ακριβή στη χονδρεμπορική τιμή του ρεύματος; Τι έχει κάνει για το γεγονός ότι έχουμε απ' τα πιο ακριβά καύσιμα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ο πληθωρισμός στα τρόφιμα ανεβαίνει σε δυσθεώρητα ύψη; Ταυτόχρονα η χώρα μας είναι τρίτη χειρότερη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μόνο κάτω από τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία, σε αγοραστική δύναμη. Καταλαβαίνετε ότι όλο αυτό είναι ένα σπιράλ που προκαλεί ασφυξία στους πολίτες και στις επιχειρήσεις βεβαίως.

Θα πρέπει να μας πει τι θα κάνει ο κύριος Πρωθυπουργός και η Κυβέρνηση συνολικά, για το γεγονός ότι χθες η Βουλγαρία ανακοίνωσε ότι βάζει φόρο στο φυσικό αέριο που διέρχεται από τη χώρα της, που σημαίνει ότι θα υπάρξει αύξηση στην τιμή του φυσικού αερίου. Αντέδρασαν οι γειτονικές χώρες, η Σερβία, η Ουγγαρία. Η Κυβέρνηση, η Ελλάδας πού είναι; Τι λέει γι' αυτό; Τι θα κάνει γι' αυτό; Μέχρι τώρα τίποτα δεν βλέπουμε. Ίσως επιλέξει ξανά την αδράνεια, να βλέπει τις τιμές να αυξάνονται. Και βεβαίως, έχει την ευθύνη για το γεγονός ότι αύξησε την εξάρτηση της χώρας από το φυσικό αέριο με δικές της επιλογές μετά το 2019.

Έρχομαι τώρα στα ζητήματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Κύριε Υπουργέ, πράγματι, μετά τα ακραία φαινόμενα, δεν έχουμε σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με τη Θεσσαλονίκη. Είπατε ότι έχετε ένα σχέδιο, όμως, πρέπει να πείτε συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα. Πόσο καιρό δεν θα συνδέεται η Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη σιδηροδρομικά; Πόσο καιρό θα πάρει για να λειτουργήσει το δίκτυο; Καταλαβαίνετε ότι ο σιδηρόδρομος έχει να κάνει με την ασφάλεια των πολιτών.

Το είδαμε στα Τέμπη όπου φτάσαμε στην τραγωδία των Τεμπών, ένα έγκλημα που δεν θα αφήσουμε να ξεχαστεί. Τα θύματα ζητούν δικαίωση, οι οικογένειες ζητούν δικαιοσύνη. Νέα παιδιά χάθηκαν, φοιτήτριες και φοιτητές στην πλειοψηφία τους. Δεν θα αφήσουμε να ξεχαστεί με τίποτα. Οφείλουμε, όμως, ως πολιτεία να λάβουμε μέτρα για να μην ξαναγίνει μια τέτοια τραγωδία, ένα τέτοιο έγκλημα. Ποιο, λοιπόν, είναι το χρονοδιάγραμμα; Περιμένουμε να μας πείτε.

Συνολικά η Κυβέρνησή σας, πέντε χρόνια τώρα -και η προηγούμενη και τώρα, η συνέχεια της- έχει δείξει μια αδράνεια, μια αδιαφορία για τον σιδηρόδρομο. Σε όλες τις χώρες της Ευρώπης που έχουν ισχυρό σιδηροδρομικό δίκτυο, σιδηροδρομικές υπηρεσίες, κάνουν ενέργειες, επεκτείνουν το δίκτυο, το ισχυροποιούν. Εμείς εδώ πέντε χρόνια, αδράνεια.

Παράδειγμα, στον τόπο μου, την Ηλεία, από το 2011 δεν λειτουργεί σιδηρόδρομος. Υπήρξε επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ συγκε-

κριμένο σχέδιο, συγκεκριμένες μελέτες, να διέλθει, να υπογειοποιηθεί το δίκτυο στην Πάτρα, μετά από διαβούλευση με τους φορείς και να συνεχίσει ο σύγχρονος σιδηρόδρομος στην Ηλεία, έναν τόπο που παράγει και ποσότητες και ποιότητα προϊόντων.

Καταλαβαίνετε τι σημαίνει ο σιδηρόδρομος να φορτώνει ένα βαγόνι με αγροτικά προϊόντα ή κτηνοτροφικά προϊόντα από την Ηλεία και να πηγαίνει στην Αθήνα, σε όλη την Ελλάδα, σε όλη την Ευρώπη.

Εσείς δεν έχετε κάνει τίποτα. Λέτε ότι θα φέρετε το μετρικό σύστημα. Ποιο είναι το μετρικό σύστημα; Αυτό που υπάρχει ήδη, που δεν μπορεί να συνδεθεί με το σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο όλης της Ευρώπης. Δεν απαντά στις ανάγκες της Ηλείας και της Ελλάδας αυτό το σύστημα. Χρειάζομαστε το σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο, για να μπορούμε να μιλάμε για ανάπτυξη και περιφερειακή δυνατότητα στα αγροτικά μας προϊόντα, στην αγροτική παραγωγή.

Και βλέπουμε ότι ουσιαστικά όχι μόνο δεν κάνετε πράγματα, αλλά βλέπουμε να απεντάσσονται και έργα που είχαν ενταχθεί στο Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, το οποίο εξελίσσεται σε μία ακόμα χαμένη ευκαιρία για την Ελλάδα.

Όπως το έχετε σχεδιάσει, αφορά μόνο λίγους και ισχυρούς. Το 85,9% του συνόλου των δανείων του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας αφορά μόλις τριάντα έξι μεγάλες επιχειρήσεις και ομίλους. Την ίδια στιγμή, 667 εκατομμύρια σε εκατό χιλιάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Δηλαδή, 6.670 ευρώ κατά μέσο όρο στις επιχειρήσεις αυτές, όταν δύο μόνο εταιρίες πήραν 300 εκατομμύρια ευρώ. Πολλά στους λίγους και λίγα, ελάχιστα στους πολλούς!

Διαβάζουμε δημοσίευμα της «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ» στις 30-8-2023 που αναφέρει ότι απεντάσσονται δάνεια 700 εκατομμυρίων για έργα, που αφορούν και τον σιδηρόδρομο, την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου της βορείου Ελλάδας, που ίσως περιλαμβάνει την ανάπτυξη συνολικά του δικτύου. Πείτε το, όμως, αν είναι έτσι. Και το βλέπουμε ότι γίνεται αυτό ουσιαστικά γιατί δεν έφτασε ποτέ αυτό το έργο σε τεχνικό δελτίο. Δεν θα ενταχθεί μέχρι το 2026, δεν θα γίνει τίποτα, όπως επίσης και ο ψηφιακός μετασχηματισμός του ΟΣΕ. Καμμία ενέργεια. Πάει κι αυτό.

Γιατί τέτοια αδιαφορία για τον σιδηρόδρομο; Μόνο αυτοκινητόδρομοι; Μόνο αυτοκίνητα;

Αρα ανεπάρκεια και αδιαφορία για την αξιοποίηση πόρων που θα υλοποιούσαν έργα τα οποία σχετίζονται και με την ασφάλεια και με την ανθεκτικότητα της χώρας, αλλά και με την ανάπτυξη της χώρας.

Επίσης, διαβάζουμε ότι θα πληρώσει το ελληνικό δημόσιο, δηλαδή όλοι εμείς, όλοι οι Έλληνες φορολογούμενοι, 85 εκατομμύρια για ένα έργο το οποίο, όχι μόνο δεν έγινε ποτέ, ουσιαστικά δεν ξεκίνησε ποτέ, τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με την Καλαμαριά, την υποθαλάσσια σήραγγα κ.λπ.. Ογδόντα πέντε εκατομμύρια θα πληρώσουμε. Θα πρέπει να απολογηθείτε στους πολίτες για το τι συμβαίνει, τι γίνεται, πού πάνε τα χρήματα του Έλληνα φορολογούμενου.

Σχετικά με το νομοσχέδιο, ο εισηγητής μας, ο κ. Μαμουλάκης, αναφέρθηκε με λεπτομέρεια και για την ενσωμάτωση της οδηγίας 2022/738. Έβαλε τις παρατηρήσεις του. Έχουμε συγκεκριμένες παρατηρήσεις γι' αυτό. Πρόκειται ουσιαστικά για μια διεύρυνση και ελαστικοποίηση του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου, γιατί αφορά και την εκμίσθωση οχημάτων από τρίτες χώρες για την εκτέλεση μεταφορικού έργου στην Ελλάδα και το αντίστροφο.

Οι παρατηρήσεις μας είναι, πρώτον, ότι είναι προβληματική αυτή η διαδικασία και περιέχει πολύ μεγάλες επισφάλειες για τη δημόσια ασφάλεια. Η οδηγία δεν λαμβάνει υπ' όψιν το ζήτημα της φορολογίας. Δηλαδή, μια μεταφορική επιχείρηση που δραστηριοποιείται εδώ πλέον, ειδικά στη βόρεια Ελλάδα, θα έχει τεράστιο πρόβλημα. Δίπλα στη Βουλγαρία η φορολογία είναι πολύ κατώτερη. Τι τους λέτε, δηλαδή; Κλείστε εδώ, να πάτε στη Βουλγαρία και να μισθώνετε τα μεταφορικά από εκεί.

Είναι πρόβλημα μεγάλο συνολικά της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γιατί μιλάμε για ενιαία αγορά, όμως φορολογική εναρμόνιση δεν υπάρχει. Το κάθε κράτος τα δικά του! Πώς μπορεί να γίνει αυτό; Ενιαία αγορά, χωρίς φορολογική ισονομία, ισότητα, κ.λπ.; Είναι

ένα ερώτημα για το πώς μπορεί να γίνει.

Βεβαίως, απαιτούνται πανευρωπαϊκές πρωτοβουλίες για να λυθεί αυτό το θέμα. Δεν βλέπω, όμως, η δική σας Κυβέρνηση να έχει τέτοια διάθεση να τις κάνει. Κυρίως, πρέπει να σκεφτείτε πώς θα προστατευθούν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις του χώρου.

Η διάταξη που βάζετε για τους ΟΤΑ δεν προβλέπεται στην οδηγία. Μπορούσατε να μην τη βάλετε και σας έχουμε πει να την αποσύρετε. Δεν βλέπω να το κάνετε. Και το ερώτημα είναι: Γιατί; Δεν καταλαβαίνετε ότι είναι απέναντι στα συμφέροντα και δεν ευνοεί τις μικρομεσαίες μη μεταφορικές επιχειρήσεις, που θα ήθελαν να διευρύνουν τις δραστηριότητές τους; Πρέπει να τα δούμε αυτά θέματα.

Και προφανώς, έτσι όπως ενσωματώνεται, ουσιαστικά δημιουργείτε άνισο ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων και των μη μεταφορικών, γιατί οι μεταφορικές επιχειρήσεις έχουν συγκεκριμένες υποχρεώσεις που πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν, και εξισώνετε την αγορά χωρίς να άρετε τις υποχρεώσεις που έχουν οι μεν ή να βάλετε υποχρεώσεις αντίστοιχες στις δε. Δημιουργείτε μια ανισότητα.

Για την οδηγία για τα διευρωπαϊκά δίκτυα θα έπρεπε να έχει ξεκινήσει ένας δημόσιος διάλογος γι' αυτά, γιατί αρκετά απ' αυτά είναι έργα που πρέπει να υλοποιηθούν μέχρι το 2030. Δεν υπάρχει αυτός ο διάλογος.

Τέλος, όσον αφορά τη διάταξη για την ΥΠΑ, για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ουσιαστικά μιλάτε για μια ανακύκλωση της φτώχειας, της ένδειας, της έλλειψης που υπάρχει σε προσωπικό.

Μας είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι θα προσλάβετε τριάντα πέντε ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):... (δεν ακούστηκε).

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ: Έχουν προσληφθεί με διαγωνισμό του 2015 με κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Και εκατόν σαράντα ένα άτομα για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Το ερώτημα είναι, πέντε χρόνια που προσλάβετε τριετήμια χιλιάδες ειδικούς φρουρούς, που προσλάβετε χίλιους ειδικούς φρουρούς για την αχρείαστη, όπως αποδείχθηκε, γιατί δεν χρησιμοποιείται, Πανεπιστημιακή Αστυνομία, ήταν αυτές οι προτεραιότητές σας; Όχι για την ΥΠΑ; Όχι για ελεγκτές; Όχι για το ΕΚΑΒ; Όχι για πυροσβέστες;

Έτσι πολιτεύεστε όλο αυτό το διάστημα, στις ίδιες «ράγες» συνεχίζετε και τώρα. Εμείς είμαστε παρόντες. Ασκούμε θεσμικά τα καθήκοντά μας ως Αξιωματική Αντιπολίτευση. Θα ασκούμε κριτική, θα καταθέτουμε προτάσεις, για να λυθούν τα πραγματικά προβλήματα της καθημερινότητας των Ελλήνων πολιτών.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Ευάγγελος Αποστολάκης. Σας ενημερώνω ότι θα ακολουθήσει η κ. Αικατερίνη Σπυριδάκη από το ΠΑΣΟΚ και η κ. Σεβαστή Βολουδάκη από τη Νέα Δημοκρατία.

Κύριε Αποστολάκη, έχετε τον λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ξεκινήσω την εισήγησή μου κάνοντας μια σύντομη αναφορά στη διαμορφωθείσα κατάσταση στη Μέση Ανατολή, η οποία δεν μπορεί παρά να προκαλεί θλίψη, αγωνία, απογοήτευση και ανησυχία, ιδιαίτερα για μια πιθανή κλιμάκωση, αλλά και κίνδυνο για γενικευμένη στρατιωτική εμπλοκή στην ευρύτερη περιοχή.

Είναι γεγονός ότι η χώρα μας τιμά τις συμφωνίες, εν προκειμένω με το Ισραήλ. Είναι επίσης πάγια ελληνική θέση, που είναι απόρροια του γνήσιου σεβασμού της χώρας μας στο Διεθνές Δίκαιο, στο οποίο βασίζομαστε για τη διασφάλιση των δικών μας εθνικών θέσεων, η εύρεση και επικύρωση μιας ειρηνευτικής λύσης για την πολύπαθη αυτή περιοχή της Μέσης Ανατολής, με την αναγνώριση του δικαιώματος του Ισραήλ να συνυπάρχει με ασφάλεια και αρμονία με τους γείτονές του και την αναγνώριση του δικαιώματος των Παλαιστινίων σε μια πατρίδα. Αυτός είναι ο γνώμονας πάνω στον οποίο πρέπει να κινούμαστε.

Τα γεγονότα, όμως, των τελευταίων ημερών οδηγούν σε άλλους «δρόμους». Βλέπουμε ότι η κατάσταση έχει φτάσει σε πολύ κρίσιμο σημείο και δεν φαίνεται προς το παρόν να μπορεί να αποκλιμακωθεί, τουλάχιστον χωρίς την ισχυρή παρέμβαση της διεθνούς κοινότητας, έστω με γνώμονα την εξασφάλιση του σεβασμού του Διεθνούς Δικαίου και κυρίως της προστασίας του άμαχου πληθυσμού, ανεξαρτήτως προέλευσης.

Ανησυχία προκύπτει και για τη χώρα μας, καθώς λόγω της γεωγραφικής μας εγγύτητας με την περιοχή της Μέσης Ανατολής και των συμμάχων μας καλούμαστε να προχωρήσουμε με μεγάλη προσοχή στις θέσεις που θα παίρνουμε, αφού οι γεωπολιτικές συνέπειες θα είναι κρίσιμες, αλλά και η πιθανή μετακίνηση πληθυσμού από τη Γάζα μπορεί να μας επηρεάσει άμεσα.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να είμαστε έτοιμοι ενδεχομένως να παρέχουμε την οποία βοήθεια χρειάζεται σε αυτούς τους ανθρώπους. Τίθεται επομένως σοβαρό ζήτημα και ανησυχία για την ασφάλεια της χώρας στα σύνορα και στο εσωτερικό από ενέργειες που μπορεί να προκαλέσουν βλάβη στη χώρα και τους Έλληνες πολίτες και όχι μόνο. Και πρέπει να υπάρχει ανάλογη ετοιμότητα σε μέτρα και προετοιμασίες. Δεν θέλω να επεκταθώ. Όμως θεωρώ ότι η παρέμβαση της ελληνικής Κυβέρνησης και της Ελλάδας πρέπει να είναι προσεκτική, καθοριστική και ξεκάθαρη.

Έρχομαι τώρα στη συζητούμενη τροπολογία. Στο άρθρο 2 της τροπολογίας του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με τη συντήρηση των υποβρυχίων και την τροποποίηση των παραγράφων 8 και 9 του άρθρου 26 του ν.4258 που αφορά και είναι γνωστό- την τροπολογία που καλύπτει τους εργαζόμενους των ναυπηγείων Σκαρμαγκά, προκύπτουν μερικά ερωτήματα. Η μεταβίβαση των ναυπηγείων Σκαρμαγκά έχει ολοκληρωθεί. Ο νέος κύριος των ναυπηγείων θα έπρεπε να έχει αναλάβει τις ευθύνες του. Συνεπώς γιατί το Πολεμικό Ναυτικό συνεχίζει να πληρώνει τους εργαζόμενους και μάλιστα με έναν περιέργο τρόπο; Ποιος είναι αυτός; Οι μισθοί των εργαζομένων είναι γύρω στο 1.000.000 και κάτι. Τα υπόλοιπα 6,3 εκατομμύρια διατίθενται για την ενοικίαση των χώρων και πληρωμή των εμπλεκόμενων στις εργασίες πάνω στην υποστήριξη και την επισκευή των πλοίων, για ενοικίαση του ναυπηγείου.

Θα πρέπει να ξεκαθαρίσει αυτή η κατάσταση. Δεν μπορεί εσάει το ελληνικό δημόσιο να πληρώνει τα ναυπηγεία τη στιγμή που έχει γίνει μεταβίβαση. Πρέπει να ξεκαθαρίσει. Όπως πρέπει να ξεκαθαρίσει και η κατάσταση με τους εργαζόμενους. Δεν μπορεί οι εργαζόμενοι να είναι σε ομηρία.

Εκτός λοιπόν από τους εργαζόμενους οι οποίοι δεν θα αποσχηθούν και δεν θα είναι με τη νέα διοίκηση των ναυπηγείων, ο ΣΥΡΙΖΑ είχε υποβάλει μια τροπολογία με την οποία κάναμε μία πρόταση η οποία είναι πραγματοποιήσιμη, ρεαλιστική, όλοι αυτοί οι άνθρωποι να προσληφθούν στο Πολεμικό Ναυτικό και στο Λιμενικό Σώμα. Θέτω υπ' όψιν του Κοινοβουλίου ότι στο Πολεμικό Ναυτικό υπάρχουν δύο χιλιάδες οκτακόσιες περίπου θέσεις τεχνικών πολιτικών υπαλλήλων άδειες. Το επισκευαστικό έργο λοιπόν του Πολεμικού Ναυτικού καταλαβαίνετε ότι έχει πολλά θέματα να αντιμετωπίσει. Θα ήταν μια πάρα πολύ καλή λύση. Και πρέπει να λυθεί αυτό το πρόβλημα.

Η ανησυχία μου σαν πρώην Αρχηγός του Πολεμικού Ναυτικού και σαν πρώην Αρχηγός του ΓΕΕΘΑ είναι ότι τα πλοία μας και ο στόλος θα πρέπει να έχουν δυνατότητα υποστήριξης και τα ναυπηγεία όσα και να είναι, έχουν κύριο ρόλο. Αλλά εάν δεν είναι κανένα, υπάρχει πολύ μεγάλο πρόβλημα.

Στηρίζουμε λοιπόν τους εργαζόμενους και γι' αυτόν τον λόγο είχαμε καταθέσει την τροπολογία. Και συνεπώς είμαστε θετικοί στην υπερψήφιση, παρά το γεγονός που σας είπα ότι υπάρχουν προβλήματα και σημεία που χρειάζονται διευκρινίσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Καλείται στο Βήμα η κ. Αικατερίνη Σπυριδάκη, Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Με αφορμή τις τακτικές επισκέψεις των σχολείων θα ήθελα να θυμηθούμε όλοι ότι για αυτά τα παιδιά εμείς οφείλουμε να γίνουμε παράδειγμα προς μίμηση και όχι παράδειγμα προς αποφυγή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αγωνία παρακολουθούμε τα τραγικά γεγονότα στη Μέση Ανατολή. Είναι απόλυτη ανάγκη η διεθνής κοινότητα να διασφαλίσει την προστασία των αμάχων και από τις δύο πλευρές. Είναι καταδικαστέα κάθε ενέργεια που πλήττει αμάχους και πρέπει η Ευρωπαϊκή Ένωση να συμβάλει με κάθε τρόπο στην επίτευξη ειρήνης στην περιοχή και στην αποτροπή κλιμάκωσης και διεύρυνσης του πολέμου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν νομοσχέδιο ενσωματώνεται η οδηγία 2006/1/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Σύμφωνα με αυτή επιχειρείται η αναμόρφωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών παρέχοντας δυνατότητα διευρυμένης χρήσης μισθωμένων οχημάτων ιδίως μέσω της χρήσης οχημάτων, που έχουν μισθώσει επιχειρήσεις από επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους μέλους εκτός του κράτους-μέλους, ώστε να καλύπτεται η βραχυπρόθεσμη αύξηση της ζήτησης ή η ανάγκη για αντικατάσταση των οχημάτων.

Πάγια θέση μας είναι ότι είναι ορθή και απαραίτητη η εναρμόνιση με τις κοινοτικές οδηγίες, παρ' ότι πολλές φορές η Κυβέρνηση το πράττει με μεγάλη καθυστέρηση. Όμως έχουμε ευθύνη και χρέος να λάβουμε όλες εκείνες τις πρόνοιες προκειμένου να μη μειωθεί η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών μεταφορών. Διότι εδώ μιλάμε για σύγκριση Δαυίδ και Γολιάθ μιας και έχουμε τις οργανωμένες και δυνατές αγορές οδικών μεταφορών της Ευρώπης έναντι των μεταφορών μιας μικρής αγοράς και χώρας. Οφείλουμε να διασφαλίσουμε τα συμφέροντα και τη βιωσιμότητα του κλάδου των οδικών μεταφορών στη χώρα μας με δικλείδες ασφαλείας και προστασίας.

Δυστυχώς δεν προβλέπεται κανένας ελεγκτικός μηχανισμός ώστε να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή των διατάξεων και των προϋποθέσεων νομιμότητας μίσθωσης φορτηγών δημόσιας χρήσης. Δεν υπάρχει πρόνοια για το πώς θα ισοσκελίσουμε τις οικονομικές απώλειες του κράτους από άμεσους και έμμεσους φόρους, αλλά και ασφαλιστικές εισφορές που εισπράττονται στη χώρα μας από τον κλάδο των μεταφορών όταν οι έδρες των εταιρειών μίσθωσης οχημάτων έχουν φορολογική έδρα τους σε άλλη χώρα με ελκυστικά φορολογικά και εργοδοτικά κίνητρα.

Το νομοσχέδιο δεν προβλέπει τίποτε στην περίπτωση που μια εταιρεία με έδρα σε όμορη χώρα συστήσει εταιρεία με αντικείμενο τη μίσθωση οχημάτων και θα τοποθετήσει οδηγούς από την ίδια χώρα με μισθούς ελκυστικούς για τα συμφέροντα της εταιρείας αλλά πολύ χαμηλότερους από τους μισθούς των δικών μας οδηγών. Και ερωτώ, σε αυτή την περίπτωση τι θα γίνουν οι δικοί μας Έλληνες επαγγελματίες οδηγοί;

Όλα τα παραπάνω αλλά και άλλα πολλά τα έθεσε μετ' επιτάσεως στη συνεδρίαση της αρμόδιας επιτροπής ο ειδικός αγορητής της σης χωρίς να λάβει ουσιαστικές απαντήσεις. Δυστυχώς ήταν αναμενόμενο, διότι απουσιάζει πλήρως μια εθνική στρατηγική και πολιτική ανάπτυξης και εξέλιξης των οδικών μεταφορών που θα τις καθιστά ελκυστικές, ανταγωνιστικές και βιώσιμες. Όπως επίσης απουσιάζει αυτό, που υπάρχει σε όλες τις σύγχρονες ευρωπαϊκές χώρες, μία οικονομοτεχνική μελέτη που να αποτυπώνει την πλήρη εικόνα του κλάδου των οδικών μεταφορών και πιο συγκεκριμένα τα έσοδα του κράτους από άμεσους και έμμεσους φόρους, ασφαλιστικές και εργοδοτικές εισφορές και άλλα, δηλαδή, τη συνολική συνεισφορά του κλάδου, ώστε να εκτιμήσουμε τις μακροχρόνιες επιπτώσεις στην εθνική μας οικονομία προβλέποντας το πώς θα διαμορφωθεί ο κλάδος των οδικών μεταφορών και σχεδιάζοντας το μέλλον του.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνολικά το μέλλον των μεταφορών οδικών και μη συνδέεται με τις υποδομές μιας χώρας. Μπορεί να έχουν γίνει βήματα προόδου, αλλά δυστυχώς είμαστε ακόμα χρόνια πίσω, αφού μάλιστα αποδεικνύεται με τον πιο τραγικό τρόπο κάθε φορά που έχουμε ένα έντονο καιρικό φαινόμενο. Αποδείχθηκε με το έγκλημα στα Τέμπη, για το οποίο ζητήσαμε τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής με βάση το πόρισμα του Ευρωπαϊκού εισαγγελέα για να αποδοθούν οι δέουσες ευθύνες.

Έχουμε οδικά δίκτυα κακής ποιότητας και πεπαλαιωμένα, πε-

ριφερειακά και επαρχιακά αεροδρόμια και λιμάνια κακοσυντηρημένα και με ελλείψεις, αντιπλημμυρικές υποδομές ανύπαρκτες ή ανεπαρκείς, έργα βελτίωσης εκσυγχρονισμού και πνοής καθυστερούν και τελικά βαλτώνουν.

Θα μου επιτρέψετε να μιλήσω πάλι για την πατρίδα μου, το Λασιθί, με ένα και μόνο παράδειγμα για να καταφανεί πλήρως η κυβερνητική ανικανότητα αλλά και το τεράστιο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η χώρα. Στις 27 Μαΐου του 2022 βγήκε η απόφαση έγκρισης του έργου κατασκευής συμπληρωματικών έργων ταμιευτήρα Μπραμιανών, αντιπλημμυρικών έργων Γρα Λυγιάς και φράγματος Μύρτου του Νομού Λασιθίου από το Ταμείο Ανάκαμψης. Η απόφαση ανέφερε ότι το έργο θα δημοπρατηθεί τον Ιούλιο του 2022 καθώς και αναλυτικά τα επικείμενα συνοδά έργα.

Μετά από πέντε μήνες στις 18 Οκτωβρίου του 2022 βγαίνει δεύτερη απόφαση, η οποία δεσμεύει ποσό χρημάτων ύψους 53.500.000 ευρώ. Επιπλέον εγκρίνεται ανοικτή διαδικασία ανάθεσης βάσει της συμφέρουσα οικονομικής προσφοράς τιμής και τέλος ορίζεται σε ποιον φορέα θα ανήκει και θα παραδοθεί το κάθε έργο. Για το έργο συντήρησης φραγμάτων Μπραμιανών και Μύρτου ορίζεται ο ΤΟΕΒ Ιεράπετρας, για τα αντιπλημμυρικά έργα η Περιφέρεια Κρήτης και η Περιφερειακή Ενότητα Λασιθίου.

Στις 31 Ιανουαρίου του 2023 άνοιξαν οι δημοπρασίες του διαγωνισμού, που προβλεπόταν να γίνει τον Ιούλιο του 2022, δηλαδή με έξι μήνες καθυστέρηση. Από τη δημοπρασία προέκυψε ως μειοδότης συγκεκριμένη εταιρεία. Το έργο ήταν να ξεκινήσει φέτος τον Νοέμβριο και αυτό επειδή η διαδικασία περιλαμβάνει και ορθά ενστάσεις. Καμία ένσταση δεν έγινε δεκτή και κατά συνέπεια αναμενόταν η μειοδότης εταιρεία να αρχίσει τις εργασίες για την κατασκευή του έργου τώρα.

Όμως μετά τον διαγωνισμό προέκυψε ένα τεράστιο πρόβλημα, ασήμαντο μάλλον όμως για τους κυβερνώντες. Ο διαγωνισμός-προκήρυξη δεν είχε υπογραφεί από τον τότε Υπουργό Υποδομών κ. Καραμανλή, ούτε υπογράφηκε ποτέ από τους Υφυπουργούς παρά τις πιέσεις ακόμα και στελεχών της Νέας Δημοκρατίας.

Συμπέρασμα, ο διαγωνισμός τόσο καιρό έτρεχε χωρίς υπογραφή, που σημαίνει ακυρότητα της όλης διαδικασίας. Όμως προεκλογικά στελέχη της Νέας Δημοκρατίας έλεγαν ότι έχουν εξασφαλίσει διάφορα έργα για την περιοχή ύψους 500 εκατομμυρίων ευρώ, μεταξύ αυτών και το συγκεκριμένο, ενώ ήξεραν ότι δεν έχει υπογραφεί. Αλλά και ο σημερινός Υπουργός Υποδομών πρόσφατα δήλωσε ότι όσον αφορά τα έργα όλα βαίνουν καλώς. Εννοείται πως και εκείνος γνώριζε.

Η μειοδότης εταιρεία, που περίμενε αυτές τις μέρες να αρχίσει το έργο, δεν ήξερε καν ότι το έργο ουσιαστικά είναι στον αέρα. Τελικά, όπως ήταν φυσικό, το έργο απεντάχθηκε από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Ο πρόεδρος του ΤΟΕΒ δηλώνει πρόσφατα ότι απεντάχθηκαν τα εξής έργα: Κατασκευής συμπληρωματικών έργων ταμιευτήρα Μπραμιανών Ιεράπετρας, αντιπλημμυρικών έργων της Γρα Λυγιάς αλλά και η κατασκευή του φράγματος Μύρτου της Περιφερειακής Ενότητας Λασιθίου Κρήτης με προϋπολογισμό 60.123.000 ευρώ.

Τώρα στελέχη της Νέας Δημοκρατίας διαβεβαιώνουν ότι θα βρεθούν από αλλού τα αναγκαία ποσά και πρέπει να βρεθούν, γιατί πρόκειται για έργα ζωτικής σημασίας για τους αγρότες μας και για την ευρύτερη περιοχή καθώς και για έργα ασφάλειας. Αλλά όσα ακόμα και σήμερα λέγονται είναι γενικά, αυθαίρετα και χωρίς πλάνο. Συμπέρασμα: Αντιπλημμυρικά έργα; Τραγέλαφος!

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

Ολοκληρώνω σύντομα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μπορούσα να συνεχίσω να μιλάω για τα λιμάνια και τις ανεκπλήρωτες υποσχέσεις, για το άθλιο οδικό δίκτυο που ο ΒΟΑΚ χρονίζει με κόστος σε ανθρώπινες ζωές και δυσφημώντας την εικόνα του τουριστικού μας προϊόντος, αλλά δεν θα το κάνω για δύο λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι ότι δεν φτάνει ο χρόνος, ενώ ο δεύτερος λόγος είναι ότι δεν θέλω ούτε άθελα μου να αμαυρώσω παραπάνω την εικόνα ενός πανέμορφου τόπου με πολλές δυνατότητες όπως είναι το Λασιθί.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ)

Δυστυχώς απέχουμε πολύ από ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό και αποτελεσματικό κράτος, που σέβεται τους πολίτες και το δημόσιο χρήμα. Θα κλείσω λέγοντας «αιδώς, Αργείοι!».

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε.

Θα δώσουμε τον λόγο τώρα στην κ. Βολουδάκη Σεβαστή από τη Νέα Δημοκρατία. Μετά είναι ο κ. Τσιάρας -αφού συνεννοήθηκε με την κυρία Υφυπουργό- και θα ακολουθήσει η κ. Αλεξοπούλου.

Τον λόγο έχει η κ. Βολουδάκη.

ΣΕΒΑΣΤΗ (ΣΕΒΗ) ΒΟΛΟΥΔΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να κάνω δύο σχόλια αν μου επιτρέπετε και μένα για όσα ειπώθηκαν πριν, τόσο για την κρίση στη Μέση Ανατολή όσο και για τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά.

Με έκπληξη είδα να διαδραματίζεται εδώ ένας διάλογος για το ποιος είναι με ποιον και ποιον λυπόμαστε ή όχι περισσότερο, βλέποντας το κάθε κόμμα ένα διαφορετικό σημείο έναρξης. Κάποιοι, δηλαδή, ξέχασαν ποιος ξεκίνησε την κρίση, ποιος έκανε πρώτος την επίθεση και κάποιοι άλλοι βιάστηκαν να αποδώσουν ευθύνες για το προχθεσινό χθεσινό χτύπημα στο νοσοκομείο, το οποίο απ' όσο ξέρω εγώ ακόμη δεν έχει διασαφηνιστεί από ποιον έχει προκληθεί.

Νομίζω η θέση του Πρωθυπουργού και της Νέας Δημοκρατίας είναι σαφής και θα παράσχουμε την ανθρωπιστική βοήθεια που πρέπει. Από εκεί και πέρα πρέπει να ξέρουμε και από πού προκλήθηκε αυτό, ποιος έφταιγε εξ αρχής και ποιος όχι.

Όσον αφορά τώρα στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά θα μου επιτρέψετε, κύριε Υπουργέ, με την προηγούμενη ιδιότητά σας ως Υπουργός Οικονομικών, να πω ότι έτρεξε αυτόν τον διαγωνισμό, ένα δημόσιο διεθνή διαγωνισμό, η «Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου» για τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Άκουσα πριν τον κ. Αποστολάκη να λέει ότι γιατί δεν έχει λυθεί το θέμα αυτό τόσο καιρό και τι θα κάνουμε με τους εργαζόμενους.

Παρέλειψαν οι συνάδελφοι που μίλησαν για αυτό πριν να πούνε πόσα είναι τα πρόστιμα που πληρώνει το ελληνικό κράτος, η Ελληνική Δημοκρατία, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τις παράνομες κρατικές ενισχύσεις όσον αφορά στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, οι οποίες σταμάτησαν από τη στιγμή που ευοδώθηκε αυτός ο δημόσιος διεθνής διαγωνισμός και δόθηκε λύση και στο θέμα των κρατικών ενισχύσεων, αλλά και στο τι θα γίνουν όλοι αυτοί οι εργαζόμενοι που εργαζόταν εκεί.

Τώρα, όσον αφορά στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο για την ενσωμάτωση των δύο οδηγιών στην εθνική μας νομοθεσία αυτό που ουσιαστικά αλλάζει με την οδηγία 2022/738 είναι η υποχρέωση των κρατών-μελών να απελευθερώσουν, τουλάχιστον, για τις μεταφορικές επιχειρήσεις τις διασυνοριακές μισθώσεις οχημάτων, τις μισθώσεις δηλαδή που τίθενται σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος-μέλος. Στην Ελλάδα οι συγκεκριμένες μισθώσεις δεν επιτρέπονταν για τις επιχειρήσεις της. Με την εισαγόμενη λοιπόν ρύθμιση η εθνικότητα του οχήματος, όπως φαίνεται από τα στοιχεία κυκλοφορίας, άδεια και πινακίδες, που δηλώνουν τη χώρα που τέθηκε σε κυκλοφορία, δεν θα υποδεικνύει απαραίτητα και την εθνικότητα του μεταφορέα.

Για την εφαρμογή, λοιπόν, της ρύθμισης αυτής προβλέπεται ότι τα όργανα ελέγχου θα έχουν καθ' οδόν ταχεία πρόσβαση σε αξιόπιστη πληροφορία για το ποια επιχείρηση διαθέτει και χρησιμοποιεί τη συγκεκριμένη στιγμή το όχημα το οποίο ελέγχεται, πληροφορία η οποία θα είναι καταχωρημένη σε πληροφοριακό σύστημα του κράτους-μέλους του μισθωτή και διαθέσιμη μέσω διασυνδέσεων στις αρχές ελέγχου όλων των κρατών-μελών.

Η χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, όπως διευκρινίζεται και στο κείμενο της εν λόγω οδηγίας, μπορεί να μειώσει το κόστος των επιχειρήσεων που μεταφέρουν τα εμπορεύματα για ίδιο λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων και ταυτόχρονα να ενισχύσει την επιχειρησιακή ευελιξία τους. Έτσι συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητάς τους. Επιπλέον, επειδή τα μισθωμένα οχήματα είναι συνήθως νεότερα από τον μέσο όρο του στόλου είναι επίσης κατά μέσο όρο ασφαλέστερα και λιγότερο ρυπογόνα.

Προκειμένου να επωφεληθούν, πραγματικά, οι επιχειρήσεις από τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων θα πρέπει να τους δίνεται η δυνατότητα να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα σε οποιοδήποτε κράτος-μέλος και όχι μόνο σε αυτό της εγκατάστασής τους. Με αυτόν τον τρόπο εξυπηρετούν τις ανάγκες τους σε περιόδους που υπάρχει κορύφωση ζήτησης και επιπλέον τους δίνεται η δυνατότητα να αντικαταστήσουν ελαττωματικά οχήματα ή οχήματα με βλάβες. Παράλληλα διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις αναγκαίες απαιτήσεις ασφαλείας και τις κατάλληλες συνθήκες εργασίας για τους επαγγελματίες οδηγούς.

Έτσι λοιπόν εκσυγχρονίζεται το εθνικό νομικό πλαίσιο που αφορά τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες αποτελούν κλάδο ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία με τα μισθωμένα οχήματα και εναρμονίζεται με τις πρόσφατες μεταβολές της σχετικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου δίνεται προτεραιότητα στην υλοποίηση συγκεκριμένων έργων μεταφορικής υποδομής, που εντάσσονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών μέσω της εποπτείας, οργάνωσης και επιτάχυνσης των απαιτούμενων διαδικασιών, οι οποίες προηγούνται της υλοποίησης των έργων. Επίσης, αποσαφηνίζονται οι διαδικασίες τις οποίες πρέπει να ακολουθούν οι φορείς προώθησης των έργων σε σχέση με την αδειοδότηση και τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων.

Οι καθυστερήσεις οι οποίες έχουν παρατηρηθεί εντοπίζονται σε κάποιες διαδικασίες, όπως η έκδοση της απόφασης περιβαλλοντικών όρων, η οποία περιλαμβάνει διαβούλευση με πλήθος φορέων από αρχαιολογικές υπηρεσίες, περιφέρειες, δήμους μέχρι οργανισμούς κοινής ωφελείας. Επίσης, κάποιες φορές απαιτείται αναθεώρηση των μελετών, προκειμένου να ληφθούν υπ' όψιν οι παρατηρήσεις των φορέων στη μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Τις δυσχέρειες αυτές αντιμετωπίζει αποτελεσματικά η οδηγία αυτή που με το συζητούμενο νομοσχέδιο εισάγεται στην ελληνική νομοθεσία.

Η δημιουργία και η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών είχε εξαρχή ως στόχο τη συμβολή στην ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς, την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, τη σύνδεση νησιωτικών, μεσογείων και απόκεντρων περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διευκόλυνση της πρόσβασης στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις γειτονικές χώρες. Η δημιουργία ενός ισχυρού μεταφορικού δικτύου διασφαλίζει τη βιώσιμη συνδεσιμότητα, την έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα στην Ευρώπη, ενώ παράλληλα ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της χώρας μας ως εμπορευματικό και μεταφορικό κόμβο.

Οι μεταφορικές υποδομές και τα δίκτυα συνιστούν ένα πάγιο δομημένο κεφάλαιο για την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας το οποίο έχει επεκτάσεις στο σύνολο της χώρας μας. Με την ενσωμάτωση των δύο αυτών οδηγιών ερχόμαστε ένα βήμα ακόμη πιο κοντά με την Ευρωπαϊκή Ένωση και δίνουμε την απαραίτητη ώθηση εξέλιξης στις επιχειρήσεις και τους επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε την κ. Βολουδάκη.

Θα δώσουμε τον λόγο τώρα στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας κ. Τσιάρτα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι η δεύτερη μέρα που βρίσκομαι και συμμετέχω στη συζήτηση στην Ολομέλεια του ελληνικού Κοινοβουλίου ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και η διαπίστωση είναι ότι το κυρίαρχο θέμα μεταξύ των συναδέλφων που βρέθηκαν στο Βήμα του ελληνικού Κοινοβουλίου είναι οι εξελίξεις στη Μέση Ανατολή, δικαιολογημένα θα έλεγα. Είναι όμως θα έλεγα από την άλλη πλευρά σε λάθος κατεύθυνση μια συζήτηση η οποία πρέπει να προσδιορίζει πολύ συγκεκριμένες αναζητήσεις και βεβαίως να εύχεται για πολύ συγκεκριμένες εξελίξεις.

Το λέω αυτό γιατί ήταν σαφής η θέση του Πρωθυπουργού της χώρας, του Κυριάκου Μητσοτάκη, χθες κατά τη συνεδρίαση του Υπουργικού Συμβουλίου όταν εξέφρασε και την οδύνη, αλλά και

τον αποτροπιασμό του για όσα συνέβησαν στο κομμάτι που αφορά τον άμαχο πληθυσμό της Γάζας, αλλά βεβαίως και θέματα ή ζητήματα που έχουν γενικά να κάνουν με τους αμάχους. Διότι προφανώς πρέπει να δει κανείς τη συνολική εικόνα και να σταθεί απέναντι σε όλα αυτά τα φαινόμενα, τα οποία όχι μόνο δεν δείχνουν σεβασμό στο Διεθνές Δίκαιο, όχι μόνο δημιουργούν συνθήκες, ενδεχομένως, μιας εκρηκτικής εξέλιξης στη Μέση Ανατολή, αλλά πρώτα και πάνω απ' όλα δημιουργούν σοβαρά προβλήματα στους ίδιους τους ανθρώπους οι οποίοι ζουν εκεί, βλέποντας τους ανθρώπους να χάνουν τη ζωή τους, αλλά βεβαίως και σε όλη την ευρωπαϊκή, τη διεθνή και την παγκόσμια κοινότητα δημιουργούν μια τεράστια ανησυχία σε σχέση με αυτό το οποίο εξελίσσεται και αυτό που, εν πάση περιπτώσει, πρέπει με κάθε τρόπο να σταματήσει το συντομότερο δυνατό.

Είναι μια σαφής θέση πιστεύω και θέλω να πιστεύω ότι την υιοθετεί συνολικά το πολιτικό σύστημα. Δεν έχει να κάνει με το γεγονός αν η χώρα έχει μια συγκεκριμένη εξωτερική πολιτική και βαδίζει με βάση συγκεκριμένο σχέδιο όλα τα τελευταία χρόνια. Έχει να κάνει κυρίως με το γεγονός ότι δεν μπορεί να χάνονται αθώοι άνθρωποι. Δεν μπορεί τον 21^ο αιώνα ένας τεράστιος αριθμός ανθρώπων να χάνει τη ζωή του απλά και μόνο επειδή υπάρχουν εντάσεις, υπάρχουν ζητήματα τα οποία δεν έχουν επιλυθεί, κακώς βεβαίως, αλλά ωστόσο δημιουργούν τον πραγματικό λόγο για να έχουμε όλα αυτά τα γεγονότα.

Νομίζω ότι με τα ελληνικά Κοινοβούλια να εκπέμπει ένα σταθερό μήνυμα προς κάθε κατεύθυνση ότι ανησυχούμε βαθιά, ότι η Ελλάδα έχει έναν συγκεκριμένο ρόλο στη συγκεκριμένη γεωπολιτική περιοχή και αυτός εκφράζεται από την παρουσία του Πρωθυπουργού. Νομίζω ότι λίγο-πολύ έχουν δρομολογηθεί εξελίξεις και της παρουσίας του Πρωθυπουργού το επόμενο χρονικό διάστημα σε σύσκεψη στην Αίγυπτο. Αυτό από μόνο του είναι ένα γεγονός ότι οι πρωτοβουλίες που αναλαμβάνονται, τουλάχιστον από την πλευρά της χώρας μας, είναι πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση της επίλυσης του συγκεκριμένου ζητήματος. Είναι ένα ζήτημα που, επαναλαμβάνω, προφανώς πρέπει να απασχολήσει την παγκόσμια κοινότητα, προφανώς πρέπει να κινηθεί στα πλαίσια του Διεθνούς Δικαίου, αλλά και μιας λογικής που δεν μπορεί να επιτρέπει αθώους αμάχους ανθρώπους να χάνουν τη ζωή τους.

Από εκεί και πέρα η συζήτηση συνεχίστηκε σήμερα και στην κατεύθυνση ουσιαστικά των αποτελεσμάτων της τοπικής αυτοδιοίκησης, αλλά και όλων των ζητημάτων που ετέθησαν το τελευταίο χρονικό διάστημα στην επικαιρότητα με έναν απολύτως εμφατικό τρόπο. Έγινε ξανά αναφορά στο αν θα μπορούσαν ή δεν θα μπορούσαν να είχαν γίνει τα αντιπλημμυρικά έργα στην περιοχή της Θεσσαλίας, αν υπήρχε καθυστέρηση ή, εν πάση περιπτώσει, αν έπρεπε ή μπορούσε κανείς να προλάβει όλα αυτά τα οποία εξελίχθηκαν.

Δεν ξέρω πόσες φορές πρέπει να το επαναλάβω, μεταφέροντας μια βιωματική εμπειρία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό το οποίο συνέβη στη Θεσσαλία με τον «Ντάνιελ» ήταν κάτι το οποίο, τουλάχιστον κατά την καταγραφή των επιστημόνων, συμβαίνει πιθανόν μια φορά στα χίλια χρόνια. Αντιλαμβάνεται κανείς ότι θα ήταν οριακά απίθανο οποιαδήποτε πολιτεία να μπορεί να προβλέψει και να δημιουργήσει υποδομές για την αντιμετώπιση ενός τέτοιου φαινομένου. Θα ξαναθυμίσω τι συνέβη στη Γερμανία το 2021 όταν με πολύ μικρότερη ένταση βροχής, με λιγότερα χιλιοστά βροχής, υπήρχε η απώλεια εκατοντάδων ανθρώπινων ζωών. Να σας θυμίσω τι συνέβη στην Ιταλία; Όλα αυτά πρέπει να τα λαμβάνει κανείς υπ' όψιν του πριν με ευκολία βρεθεί στο Βήμα του ελληνικού Κοινοβουλίου και καταθέσει απόψεις οι οποίες απέχουν από την πραγματικότητα.

Μετά τον «Ιανό» υπήρξε μια γενικότερη συζήτηση και ένας προβληματισμός κατ' αρχάς για το πόσο σύντομα θα γίνουν τα έργα αποκατάστασης, και αυτό νομίζω ότι όλοι το γνωρίζετε ότι έγιναν σε ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα, και κατά πόσο έπρεπε να κινηθούμε στην οργάνωση κάποιων αντιπλημμυρικών έργων, τα οποία βεβαίως και βρέθηκαν στον προγραμματισμό και τον σχεδιασμό της Κυβέρνησης, και της προηγούμενης κυβέρνησης φυσικά. Ωστόσο, δεν μπορεί κανείς να μην λάβει υπ' όψιν του ότι από τον «Ιανό» μέχρι τον «Ντάνιελ» υπάρχουν εντελώς

διαφορετικές συνθήκες. Είναι άλλο τα εκατόν σαράντα πέντε χιλιοστά νερού σε δεκαοκτώ ώρες και άλλο τα οκτακόσια χιλιοστά νερού σε λιγότερο από τρία εικοσιτετράωρα. Όποιος, εν πάση περιπτώσει, έχει τη δυνατότητα να καταλάβει και να κατανοήσει τι μπορεί να έχει ο κόσμος στη Θεσσαλία, ποιο ήταν το φαινόμενο και ότι πρακτικά θα ήταν αδύνατο να αντιμετωπιστεί πιθανότατα θα εξέφραζε μια διαφορετική άποψη από το Βήμα του ελληνικού Κοινοβουλίου.

Σήμερα όμως προφανώς δεν υπάρχουν αν θέλετε οι λόγοι εκείνοι οι οποίοι δεν θα μας οδηγήσουν στο να ληφθούν συγκεκριμένες αποφάσεις. Είναι γνωστό ότι στον σχεδιασμό της Κυβέρνησης και με άντληση πόρων τόσο από την Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας θα κατασκευαστούν πολλά και μεγάλα αντιπλημμυρικά έργα, τα οποία θα θωρακίσουν την περιοχή το επόμενο χρονικό διάστημα. Αλλά, αν πάλι κάποιος φαντάζεται ότι δίκην μαγικού ραβδιού σήμερα αποφασίζουμε και αύριο βλέπουμε ολοκληρωμένα έργα τα οποία έχουμε αποφασίσει, προφανώς θα κινείται πάλι στη σφαίρα της αυταπάτης και της ουτοπίας διότι υπάρχουν διαδικασίες μέσα από τις οποίες οποιαδήποτε κατασκευή έργου σαφώς και πρέπει να κινηθεί. Αν κάποιος θεωρεί ότι οι περιβαλλοντικοί όροι παραδείγματος χάριν δεν είναι ένας λόγος για τον οποίον υπάρχουν καθυστερήσεις ή αν από την άλλη πλευρά αποφασίζει ότι πρέπει να τους ξεπεράσει, δεν έχει παρά να βγει και να το δηλώσει δημόσια. Αλλά το να εγκალი κάποιος την Κυβέρνηση ή οποιονδήποτε αρμόδιο θα έλεγα εγώ γιατί κάποια πράγματα δεν προχώρησαν με την ταχύτητα που όλοι ενδεχομένως θα επιθυμούσαμε, όταν ξέρουμε ότι υπάρχουν διαδικασίες στην ελληνική πολιτεία οι οποίες προβλέπονται με έναν απολύτως σαφή τρόπο και τηρούνται αντίστοιχα και ζητάει απλά και μόνο την ταχύτητα χωρίς να λείπει αν θέλει ή δεν θέλει τις διαδικασίες ή από τη μία πλευρά να λείπει να τις παραλείψουμε και από την άλλη να αναρωτιέται γιατί τις παρέλειψε κανείς δεν έχει παρά να το κάνει επισήμως από το Βήμα του ελληνικού Κοινοβουλίου και να το πει.

Σε ό,τι αφορά το νομοσχέδιο, το νομοσχέδιο είναι άλλο ένα βήμα που αφορά τη σχέση της Ελλάδας με την ευρωπαϊκή πραγματικότητα. Είναι η ενσωμάτωση δύο ευρωπαϊκών οδηγιών. Νομίζω ότι ήταν σαφές ο Υπουργός νωρίτερα από το Βήμα όταν εξέθεσε όλους εκείνους τους λόγους για τους οποίους η υπερψήφισή του συγκεκριμένου νομοσχεδίου θα δώσει τη δυνατότητα και στην επιχειρηματικότητα, και στον ανταγωνισμό, και στη διευκόλυνση των Ελλήνων πολιτών να δουν με μια πολύ καλύτερη προοπτική την επόμενη μέρα της νομοθέτησης του συγκεκριμένου νομοσχεδίου. Άλλωστε αυτό υποστήριξε και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, αλλά και οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας που βρέθηκαν νωρίτερα στο Βήμα.

Νομίζω ότι εδώ εξακολουθούμε να κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας. Και το λέω αυτό διότι είναι καλόπιστη η κριτική. Εγώ θεωρώ ότι πολλές φορές πρέπει να γίνεται για κάποιον λόγο. Ωστόσο, είναι ξεκάθαρο αν τα πολιτικά κόμματα τα οποία ενστερνίζονται το ευρωπαϊκό ιδεώδες και θεωρούν τη συμμετοχή τους στο γενικότερο ευρωπαϊκό γίγνεσθαι ως δική τους επιλογή να βρίσκονται εδώ και να υποστηρίζουν την ενσωμάτωση μιας ευρωπαϊκής οδηγίας ή όχι. Έχω πει πολλές φορές ότι κατανοώ τη θέση του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας. Διαφωνώ, διαφωνώ απολύτως, ωστόσο υπάρχει μία άποψη η οποία υποστηρίζεται σταθερά.

Από εκεί και πέρα, κάποιος να λένε ότι είμαστε με την Ευρώπη, αλλά καταψηφίζουμε τις ευρωπαϊκές οδηγίες ή ενδεχομένως θα ψηφίσουμε «λευκό», γιατί κάτι δεν μας αρέσει ή κάτι κινείται σε μια διαφορετική κατεύθυνση, αν μη τι άλλο συνιστά απόλυτη υποκρισία και έναν λόγο, θα έλεγα, μιας μικροπολιτικής ή μικροκομματικής προσέγγισης σε θέματα και σε ζητήματα τα οποία, τουλάχιστον κατά τη δική μου άποψη, κινούνται στη σφαίρα του αυτονόητου.

Όσον αφορά τις τροπολογίες, πραγματικά είναι να αναρωτιέται κανείς πώς μπορεί να υπάρχει αντίλογος για τις συγκεκριμένες τροπολογίες και δεν ξέρω πού μπορεί να βρίσκει ο κάθε αξιότιμος συνάδελφος την αντιπαραληρηματολογία για θέματα ή ζητήματα τα οποία νομίζω ότι έρχονται αυτή τη στιγμή από την πλευρά της Κυβέρνησης ακριβώς για να δώσουν μια λύση και τι-

ποτα περισσότερο, σε όλα τα ζητήματα, από τον Οργανισμό Λιμένος Καβάλας μέχρι το θέμα που αφορά στα ναυπηγεία. Νομίζω ότι το ανέλυσε με εξαιρετικό τρόπο ο Υπουργός νωρίτερα χωρίς να αφήσει κανένα απολύτως περιθώριο, όπως και τα ζητήματα που αφορούν στον ΟΑΣΘ της Θεσσαλονίκης.

Αν κάποιος από εσάς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύει ότι υπάρχει -και το λέω για δεύτερη φορά- μαγικό ραβδί που από τη μια μέρα στην άλλη έρχεται να λύσει όλα τα προβλήματα και να απαντήσει σε όλα αυτά τα ζητήματα που για χρόνια ταλαιπωρούν τις τοπικές κοινωνίες και τους πολίτες ή ειδικές ομάδες εργαζομένων, είναι ευπρόσδεκτος να μας δώσει και να μας προτείνει τη λύση από αυτό το Βήμα.

Όμως, δεν μπορεί από την άλλη πλευρά να απαξιώνεται μια τεράστια προσπάθεια που γίνεται αυτή τη στιγμή, ειδικά από την πλευρά της Κυβέρνησης, η οποία εκτιμώ ότι με έναν πολύ συγκεκριμένο τρόπο θέλει, προτείνει, δίνει λύσεις σε χρονίζοντα προβλήματα, απαντώντας, θα έλεγα απολύτως πειστικά, στο τι πρέπει να κάνει μια κυβέρνηση προκειμένου να υπηρετεί τους πολίτες και, βεβαίως, συνολικά την κοινωνία.

Η Κυβέρνηση νομίζω ότι είναι σαφές πως ακολουθεί το δικό της σχέδιο και τη δική της μεταρρυθμιστική ατζέντα και είναι γεγονός ότι, παρά το ότι υπάρχουν διαφορετικές φωνές, οι Έλληνες πολίτες, ειδικά στις πρόσφατες εθνικές εκλογές, έκριναν θετικά το έργο της προηγούμενης κυβερνητικής θητείας δίνοντας την ανανέωση της εμπιστοσύνης τους στο έργο αυτής της Κυβέρνησης και, βεβαίως, τη συνέχειά της.

Θέλω να ξεκαθαρίσω από αυτή τη θέση ότι η πρόθεση και του Πρωθυπουργού, αλλά και συνολικά της Κυβέρνησης, είναι αυτή η προσπάθεια να συνεχιστεί, να φέρει τα αποτελέσματα που όλοι επιθυμούμε, να δώσει τη δυνατότητα στους Έλληνες πολίτες όλες αυτές τις παθογένειες που κουβαλάμε από το παρελθόν επιτέλους να τις αντιμετωπίσουμε και επιτέλους να δώσουμε χώρο σε μια πραγματικότητα που υπαγορεύει ουσιαστικά το σήμερα, η Ευρώπη, ο 21^{ος} αιώνας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Εμείς ευχαριστούμε τον κ. Τσιάρα.

Τον λόγο τώρα έχει η Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, η κ. Αλεξοπούλου, και μετά θα συνεχίσουμε τον κατάλογο των ομιλητών.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από τέσσερις συνεδριάσεις της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με αντικείμενο την επεξεργασία και εξέταση του παρόντος σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών εισάγεται σήμερα στην Ολομέλεια προς ψήφιση. Κατά τη διάρκεια των επιτροπών, αλλά και της δεκαπενθήμερης ανοιχτής διαβούλευσης, έχω την αίσθηση ότι ακούστηκαν ενδελεχώς οι πάντες ή τουλάχιστον αυτοί που ήθελαν κάτι να μας πουν.

Στη χώρα μας έχουν αναμφισβήτητα τεθεί σε αναπτυξιακή τροχιά με τις μεταφορές να αποτελούν βασικό πυλώνα στήριξης των πολιτικών της οικονομικής και κοινωνικής προόδου. Πρέπει, εν προκειμένω, να αναγνωριστεί η συμβολή στην εθνική οικονομία του ανθρώπινου κεφαλαίου των μεταφορών, όλων όσοι, δηλαδή, ασχολούνται και βιοπορίζονται από τα συναφή επαγγέλματα.

Ως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είμαστε δίπλα τους και έχουμε υποχρέωση για την άμεση υιοθέτηση ευρωπαϊκών οδηγιών και πρακτικών που θα μας βοηθήσουν ακόμη περισσότερο να επιτύχουμε τους αναπτυξιακούς μας σκοπούς. Όλες οι διατάξεις που εισάγονται με το παρόν σχέδιο νόμου έχουν αναπτυξιακό πρόσημο, διευκολύνουν τις μεταφορές και είναι προς το συμφέρον των επιχειρήσεων και τελικά των καταναλωτών.

Σε σχέση με τις παρατηρήσεις που έγιναν από τους φορείς και από την πλευρά της Αντιπολίτευσης στις συνεδριάσεις των επιτροπών, θέλω να δώσω κάποιες διευκρινίσεις.

Η παρουσίαση του νομοσχεδίου και επί της αρχής, αλλά και κατ' άρθρον έγινε με ενδελεχή τρόπο από τον εισηγητή μας, τον κ. Μακάριο Λαζαρίδη. Προσωπικώς θα αναφερθώ επί ζητημάτων που ενδεχομένως να προβληματίσαν για να δοθούν επαρκείς

απαντήσεις και να αποσαφηνιστούν τα πάντα. Άλλωστε, είμαστε εδώ να ακούμε, να δίνουμε εξηγήσεις, να διορθώνουμε ό,τι κατά την κρίση μας απαιτείται. Επισημαίνω ότι η διαβούλευση ήταν ανοιχτή για δεκαπέντε ημέρες, όπως είπε και ο κύριος Υπουργός και έτσι κάθε πολίτης ή φορέας αν ήθελε να καταθέσει τις προτάσεις του, μπορούσε να το κάνει με άνεση χρόνου και δημοσίως.

Αρχικώς, να αναφέρω το γεγονός που σχεδόν από όλους επιπλήθηκε. Πρόκειται για ενσωμάτωση οδηγίας και οι ενδεχόμενες βελτιώσεις που καθέννας προτείνει πρέπει πάντα να κινούνται εντός του Ενωσιακού Δικαίου.

Στο Α' Μέρος του νομοσχεδίου που αφορά στην ενσωμάτωση της οδηγίας 2006/1, όπως τροποποιήθηκε με τη 2022/738 στα άρθρα 5 και 6, προβλέπονται οι όροι υπό τους οποίους οι μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων, ενώ προβλέπονται οι όροι υπό τους οποίους οι επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες με εγκατάσταση στην Ελλάδα μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για οδικές εμπορευματικές μεταφορές για ίδιο λογαριασμό.

Η ρύθμιση μεταξύ άλλων ορίζει ότι οι επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες που ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα στην Ελλάδα μπορούν πράγματι να χρησιμοποιούν με τους ίδιους όρους, όπως και με τα οχήματα που τους ανήκουν, μισθωμένα οχήματα για να πραγματοποιούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές για δικό τους λογαριασμό, δηλαδή για δικά τους προϊόντα, εφόσον το μισθωμένο όχημα έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα ως φορτηγό δημοσίας ή ιδιωτικής χρήσης.

Ως εκ τούτου, ο προβληματισμός και τα σχόλια τόσο της διαβούλευσης όσο και της Αντιπολίτευσης καταρρίπτονται, αφού όλα τα ανωτέρω ισχύουν μόνο για τις επιχειρήσεις που έχουν το δικαίωμα να λάβουν άδεια φορτηγού ιδιωτικής χρήσης και μόνο για την εκτέλεση μεταφορικού έργου της επιχείρησης. Καμμία σκιά, λοιπόν, δεν πρέπει να υπάρξει επί αυτού. Προφανώς και μία μη μεταφορική επιχείρηση δεν θα μπορεί να εκτελεί μεταφορικό έργο για λογαριασμό άλλων επιχειρήσεων.

Όλοι οι προβληματισμοί που τέθηκαν στις συνεδριάσεις των επιτροπών από τους εισηγητές του ΠΑΣΟΚ, του ΚΚΕ και της Ελληνικής Λύσης αναφορικά με την τήρηση της εργατικής νομοθεσίας είναι κατά την άποψή μου κενόι περιεχομένου. Δεν νομοθετούμε επί εργατικών θεμάτων ούτε εμμέσως εισάγουμε κάποια ρύθμιση που επηρεάζει εργατικές σχέσεις. Ό,τι ίσχυε ισχύει και συνεχίζει να ισχύει.

Η οδηγία και τα συγκεκριμένα άρθρα στοχεύουν και εμβαθύνουν στην ιδέα της ενιαίας αγοράς και κατά τη γνώμη μου μας φέρνουν ένα βήμα πιο κοντά σε υλοποίηση ευρωπαϊκών πρακτικών. Ενδεχομένως με την εφαρμογή των συγκεκριμένων άρθρων να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα μεταξύ των επιχειρήσεων -το αναφέρει και η εισηγητική, άλλωστε, έκθεση- με έμμεσο αποτέλεσμα ποιοτικότερες και φθηνότερες υπηρεσίες προς τους πολίτες, κάτι που είναι το ζητούμενο.

Αναφορικά με τους προβληματισμούς επί των φορτίων και το ενδεχόμενο της παράτυπης ή εγκληματικής δραστηριότητας των μεταφερόμενων που τέθηκε από τους εισηγητές της Ελληνικής Λύσης και του ΠΑΣΟΚ, η απάντησή μας είναι ότι απλά εκφεύγουν των αρμοδιοτήτων μας. Ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ ζήτησε ενημέρωση για το ποιος θα ελέγχει το φορτίο. Η απάντηση είναι ότι το φορτίο θα το ελέγχει όποιος το ήλεγχε μέχρι σήμερα, η Αστυνομία και οι λοιποί ελεγκτικοί μηχανισμοί του κράτους. Δεν αλλάζει τίποτα επί αυτού.

Σχετικά με το θέμα της δυνατότητας εκμίσθωσης από τους δήμους των φορτηγών ιδιοκτησίας τους, για το οποίο έγινε μεγάλη ανάλυση και σήμερα και υπήρξε έντονος προβληματισμός από την Αντιπολίτευση, αρχικώς πρέπει να αναφερθεί ότι το ίδιο έχει ήδη προβλεφθεί με τον ν.4093/2012. Δεν αντιλαμβάνομαι, λοιπόν, το ερώτημα του εισηγητή του ΚΚΕ σχετικά με το συγκεκριμένο άρθρο. Πού είναι το λάθος στο να μπορεί ένας δήμος να νοικιάζει ένα φορτηγό που δεν χρησιμοποιεί, αφού αυτό θα του αποφέρει έσοδα στο ταμείο του;

Το σχόλιο της διαβούλευσης περί της διευκόλυνσης συμμετοχής σε έργα των δήμων, το οποίο υιοθετήθηκε από την Αντιπολί-

τευση, δεν έχει καμμία βάση στο σχέδιο νόμου. Σε κάθε περίπτωση, με το παρόν νομοσχέδιο δίνουμε μια δυνατότητα στους δήμους να αξιοποιήσουν μία ευκαιρία που μπορεί και να έχουν. Εναπόκειται σε αυτούς να την αξιοποιήσουν ή όχι κατά βούλησή τους.

Σχετικώς με τα άρθρα του Γ' Μέρους που δεν αφορούν ενσωμάτωση οδηγίων, αλλά διατάξεις σχετικά με τις μεταφορές, θέλω να δώσω διευκρινίσεις επί του άρθρου 28 για τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας λόγω εκτέλεσης συγκοινωνιακών έργων. Ναι, πρέπει να αναφερθεί ότι το συγκεκριμένο άρθρο αφορά και το εμβληματικό έργο flyover της Θεσσαλονίκης. Από την ανάληψη των καθηκόντων μας έχουμε επιδείξει ιδιαίτερα ζωηρό ενδιαφέρον ως πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το συγκοινωνιακό έργο της Θεσσαλονίκης με τακτικές συσκέψεις με τους εμπλεκόμενους φορείς της πόλης, που θεωρώ ότι ήδη αρχίζουν να παράγουν αποτελέσματα.

Ενημερώνω, λοιπόν, ότι εν όψει της έναρξης κατασκευής του έργου της υπερυψωμένης ταχείας λεωφόρου αποφασίσαμε και δρομολογήσαμε την έναρξη τριών υποστηρικτικών γραμμών Express με δεκαέξι λεωφορεία, ενώ σε αμέσως επόμενη φάση θα προστεθούν δύο έως τρεις γραμμές ακόμα. Συγκεκριμένα και όπως και ο κύριος Υπουργός ωριότερα ζήτησε να σας ενημερώσουμε, η Γραμμή 45 που ήδη λειτουργεί ενισχύεται με δύο έξτρα οχήματα και συνολικά με τριάντα δύο επιπλέον δρομολόγια κάθε μέρα. Οι διαμπερείς γραμμές Express 70X «Σταθμός ΚΤΕΛ Μακεδονία-IKEA» και 71X «Εύοσμος-Βούλγαρη» αναμένεται να λειτουργήσουν με μία πλήρη βάρδια τις καθημερινές για τις ώρες αιχμής με επτά και επτά οχήματα που παραχωρούνται στα ΚΤΕΛ αρχικώς τη Δευτέρα 23 Οκτωβρίου και την Παρασκευή 27 Οκτωβρίου μετά την απαραίτητη εκπαίδευση που χρειάζεται να έχουν οι οδηγοί.

Επισημαίνουμε επίσης τις διαδικασίες για την πρόσληψη εκατόν πενήντα οδηγών με συμβάσεις ορισμένου χρόνου. Εν προκειμένω, το παρόν άρθρο τι επιλύει; Μας βοηθά να παρέμβουμε όπου, αν και όποτε διαπιστώσουμε δυσλειτουργίες.

Και εδώ θα ήθελα να απαντήσω στην emphaticή δήλωση του κυρίου εισηγητή του ΚΚΕ στη συζήτηση στην επιτροπή που επισήμανε ότι θέλει να ακουστεί από το Βήμα της Βουλής ότι δεν πρέπει να γίνει καμμία -μα, καμμία- παρέμβαση στον Περιφερειακό της Θεσσαλονίκης μέχρις ότου λειτουργήσει το μετρό της πόλης, σύμφωνα με τις κυβερνητικές ανακινώσεις σε έναν πενήντα χρόνο, το 2024. Υπάρχουν, όμως, κύριε συνάδελφε, συμβάσεις που περιέχουν όρους, ρήτρες και χρονοδιαγράμματα. Υπάρχουν συμβάσεις που αν δεν τηρηθούν, θα έχουμε έναν εργολάβο που δεν θα εκτελεί έργο, αλλά το δημόσιο θα δεσμεύεται, θα πληρώνει και ειλικρινώς είναι η πρώτη φορά που ακούω σύντροφο του ΚΚΕ να υπερασπίζεται την εργοδοσία και τον εργολάβο. Το έργο πρέπει και θα προχωρήσει. Είναι για το καλό των κατοίκων και των επισκεπτών της πόλης και ολοκλήρωσης της ευρύτερης περιοχής.

Η σχετική νομοθετική παρέμβαση για την ενίσχυση των αεροδρομίων με προσωπικό μέσω εσωτερικών μετακινήσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας είναι επίσης απαραίτητη, γιατί πρέπει να δοθεί η δυνατότητα μετακινήσεων υπαλλήλων για μερικές μέρες. Αυτό πρέπει να γίνει για δύο λόγους: Πρώτον, είναι δείγμα της αναπτυξιακής τροχιάς στην οποία έχουμε βάλει τη χώρα. Η διαρκώς αυξανόμενη αεροπορική κίνηση που συνδέεται και με το τουριστικό προϊόν και τα τουριστικά έσοδα μάς υποχρεώνει να είμαστε συνεπείς στις υποχρεώσεις μας σχετικά με την ορθή λειτουργία των αεροδρομίων, παρέχοντας ποιοτικές υπηρεσίες. Και δεύτερον, η ορθή λειτουργία των αεροδρομίων που προανέφερα για εμάς σημαίνει ασφαλής λειτουργία των αεροδρομίων. Η ΥΠΑ έχει υποχρέωση να ανταποκρίνεται στα διεθνή πρότυπα ασφαλείας των πτήσεων και αυτό μπορεί να γίνει με τη βοήθεια άλλων με την ορθή κατανομή του ανθρώπινου δυναμικού.

Με τη συγκεκριμένη ρύθμιση, λοιπόν, επιδιώκεται η οριζόντια ενίσχυση με υπαλλήλους των περιφερειακών αερολιμένων της χώρας, με αύξηση του ορίου ημερών μετακίνησης εκτός έδρας, αρχικά χωρίς διακρίσεις για τα έτη 2023 και 2024 και στη συνέχεια, κατόπιν αξιολόγησης των εκάστοτε αναγκών τους, μέσω της έκδοσης κοινής υπουργικής απόφασης, κατόπιν εξουσιοδότη-

τησης που παρέχεται προς τον σκοπό αυτό.

Κλείνοντας, θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι με τις διατάξεις του νομοσχεδίου επιδιώκεται η ενίσχυση της επιχειρησιακής ευελιξίας των επιχειρήσεων που μεταφέρουν εμπορεύματα, καθώς και η αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητάς τους.

Θεωρούμε ότι διευκολύνεται η αντικατάσταση του στόλου οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων με οχήματα λιγότερο ρυπογόνα, υπηρετώντας έτσι έναν ευρύτερο στόχο και σκοπό μας. Εν τέλει, αφ' ενός εναρμονιζόμαστε με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και αφ' ετέρου παρεμβαίνουμε όπου διαπιστώνουμε την ανάγκη για να βελτιώσουμε τη λειτουργία των μεταφορών προς όφελος, πάντα, του πολίτη.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε την Υπουργό.

Θα συνεχίσουμε με τον κατάλογο ομιλητών. Καλούμε στο Βήμα τον κ. Στύλιο Γεώργιο από τη Νέα Δημοκρατία και θα ακολουθήσει ο κ. Κυριακίδης, ο κ. Νικολαΐδης και τελευταίος ομιλητής ο κ. Φόρτωμας.

Ορίστε, κύριε Στύλιο, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σκέψη όλων μας είναι στην περιοχή της Μέσης Ανατολής. Η τρομοκρατική επίθεση της Χαμάς απέναντι σε άοπλους πολίτες του Ισραήλ είναι πράξη καταδικαστέα, όπως καταδικαστέα είναι κάθε επίθεση απέναντι σε άμαχους. Ευχή όλων αυτή τη στιγμή είναι να αποφευχθεί μια ακόμη ανθρωπιστική κρίση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι εμπορικές μεταφορές και ο κλάδος των Logistics αντιπροσωπεύουν πάνω από το 10% του ΑΕΠ της χώρας μας. Οι ελληνικές μεταφορές αποτελούν σταθερό πυλώνα της οικονομίας μας, με ετήσια έσοδα 20 δισεκατομμύρια ευρώ και με το 7% των θέσεων απασχόλησης από τους ίδιους τους εργαζόμενους. Αποτελούν, συνεπώς, τον τομέα που στήριξε την ανάκαμψη των τελευταίων ετών και πρωταγωνιστεί στο σχέδιό μας για την αλλαγή του παραγωγικού μας μοντέλου, ένα σύγχρονο μοντέλο που, όπως έχει τονίσει ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, δίνει έμφαση στην ενίσχυση της ελληνικής παραγωγής και στις εξαγωγές.

Για να γίνει πράξη, για να υλοποιηθεί αυτό το σχέδιο, χρειάζομαστε έναν ανταγωνιστικό σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο κλάδο μεταφορών, ικανό να ανταποκριθεί στις ανάγκες της ελληνικής βιομηχανίας και παραγωγής, έναν τομέα που προσελκύει επενδύσεις και είναι σε θέση να κυριαρχήσει στις μεταφορές στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Το προς ψήφιση νομοσχέδιο στοχεύει ακριβώς σε αυτό: Ενσωματώνει κοινοτικές οδηγίες που ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα, αφού: Πρώτον, απελευθερώνουν για τις μεταφορικές επιχειρήσεις τις διασυνοριακές μισθώσεις οχημάτων και δεύτερον, συμβάλλουν στην υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Μπορεί τα θέματα που επιλύει να ακούγονται τεχνικά, όμως είναι η βάση που μπορεί να στηριχθεί η εθνική στρατηγική μας και ο στόχος, η Ελλάδα να καταστεί ένα διεθνές hub μεταφορών. Δεύτερον, να γίνει ο βασικός κόμβος Logistics όλης της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Για να το πετύχουμε, λοιπόν, αυτό, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας στις μεταφορές είναι βασική προϋπόθεση. Το ίδιο και η διασύνδεση των εμπορικών μας οδών με την υπόλοιπη Ευρώπη.

Η συμμόρφωση με την κοινοτική οδηγία έγινε, όπως τόνισε και ο Υπουργός και ο εισηγητής μας και η Υφυπουργός, με γνώμονα την πιο εύκολη προσαρμογή της αγοράς στις νέες συνθήκες, σε έναν τομέα που ήδη αναπτύσσεται δυναμικά, σε έναν τομέα που επιδιώκουμε την ενίσχυσή του και όχι την απορρύθμισή του.

Η απελευθέρωση των διασυνοριακών μισθώσεων οχημάτων, δηλαδή της μίσθωσης οχημάτων τα οποία έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος-μέλος, είναι ένα θετικό βήμα. Εξίσου σημαντική για τη μετατροπή της πατρίδας μας σε διεθνές hub μεταφορών είναι και η οδηγία που αφορά τα έργα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Αυτό το δίκτυο υποστηρίζεται με έργα υποδομών άνω των 300 εκατομμυρίων ευρώ. Επιπλέον, το νομοσχέδιο αποσαφηνίζει και απλοποιεί τις διαδικασίες αδει-

οδότησης που απαιτούνται για την υλοποίηση αυτών των έργων.

Με απλά λόγια, ξέρετε ότι ένα μεγάλο έργο για να πραγματοποιηθεί και να δοθεί στον κόσμο σε χρήση, πολλές φορές απαιτεί δύο, τρία, πέντε, μπορεί και επτά χρόνια. Ένα μεγάλο μέρος αυτού του χρόνου μέχρι τώρα πήγαινε στο να δοθούν οι απαραίτητες εγκρίσεις και αδειοδοτήσεις. Αυτό λύνεται.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαστε σε μία περίοδο που η παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα αναδιαμορφώνεται, το διεθνές εμπόριο αλλάζει. Η Ελλάδα είναι το σταυροδρόμι τριών ηπείρων, Ευρώπης, Ασίας, Αφρικής και μπορεί να γίνει το σημαντικότερο κέντρο μεταφορών στην περιοχή. Για να το πετύχουμε, όμως, απαιτείται θάρρος, σχέδιο, αποτελεσματικότητα, εμπειρία. Οφείλουμε να γεφυρώσουμε το χάσμα της ανταγωνιστικότητας με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να δώσουμε ώθηση προς τα εμπρός στις ελληνικές επιχειρήσεις και στους επαγγελματίες του κλάδου, γιατί είναι αυτές -οι επιχειρήσεις και οι χιλιάδες εργαζόμενοί τους- που θα καταστήσουν την Ελλάδα διεθνή εφοδιαστικό κόμβο.

Όσο για το αναθεωρημένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, αυτό είναι το μεγάλο πρότζεκτ. Είναι ένα πρότζεκτ, που μπορεί να μεταμορφώσει την Ευρώπη, αφού δημιουργεί ένα σύστημα ασφαλών αποτελεσματικών μεταφορικών υποδομών, που θα ενώνει όλη την ευρωπαϊκή ήπειρο. Η διασύνδεση οδικών αρτηριών, σιδηροδρόμων και λιμανιών, όπως είναι ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Ηγουμενίτσα και άλλα που προβλέπει το σχέδιό μας, μπορεί να μεταμορφώσει και να δώσει ώθηση και στις τοπικές οικονομίες. Γιατί, μεταφορές σημαίνει περιφερειακή ανάπτυξη, σημαίνει σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια αεροδρόμια και σιδηρόδρομοι, σημαίνει πως η μεταφορά των εμπορευμάτων στον προορισμό τους μπορεί να γίνεται πιο εύκολα, πιο γρήγορα, με χαμηλότερο κόστος. Με απλά λόγια, να φτάνουν τα προϊόντα στην ώρα τους. Σημαίνει μεγαλύτερη εξωστρέφεια της εθνικής παραγωγής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ελληνική οικονομία αυτήν τη στιγμή αναπτύσσεται με ρυθμούς διπλάσιους από το μέσο όρο της Ευρωζώνης. Η ανεργία μειώνεται -έχουμε θέμα με τον πληθωρισμό- δοκιμάζει τα ελληνικά νοικοκυριά, ωστόσο τον Σεπτέμβριο η Ελλάδα είχε 2,4 πληθωρισμό, που είναι ο τέταρτος χαμηλότερος στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το πρόγραμμά μας, που υλοποιούμε με συνέπεια, που μας εμπιστεύτηκε ο ελληνικός λαός, δίνει ώθηση στην αγορά και την επιχειρηματικότητα και αποδίδει. Ο πολυδύναμος εκσυγχρονισμός του κράτους παράγει πλούτο και ανάπτυξη. Το παραγωγικό μας μοντέλο μετασχηματίζεται και γίνεται πιο ανθεκτικό στις διεθνείς κρίσεις.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Το παρόν νομοσχέδιο προσθέτει άλλη μία ψηφίδα στον εθνικό μας στόχο για μια Ελλάδα που πρωταγωνιστεί. Σας καλώ να το υπερψηφίσετε.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Στύλιο.

Πριν δώσουμε τον λόγο στον επόμενο ομιλητή, απευθύνομαι στους πέντε Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους οι οποίοι δεν έχουν πάρει τον λόγο έως τώρα, με την παράκληση, όσοι εξ αυτών, βεβαίως, επιθυμούν, να το δηλώσουν στο Προεδρείο, γιατί μετά από τρεις ομιλητές ολοκληρώνεται ο κατάλογος των ομιλητών και θα περάσουμε στις δευτερολογίες.

Ελάτε, κύριε Κυριακίδη, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, αγαπητή κυρία Υπουργέ, συναδέλφισσες και συνάδελφοι, η παγκόσμια κοινότητα βιώνει μία σκληρή πραγματικότητα. Η ωμή βία, που είχε και έχει ως αποτέλεσμα αφαίρεση ζωών χιλιάδων συνανθρώπων μας, είναι ό,τι το χειρότερο. Βεβαίως, ευθύνη έχουμε όλοι μας, εννοώ ως παγκόσμια κοινότητα, αλλά ευθύνη έχουν και οι διεθνείς οργανισμοί, που μέχρι σήμερα δεν κατόρθωσαν να δημιουργήσουν αυτά τα δύο κράτη, έτσι ώστε με ειρήνη και ομαλότητα στη Μέση Ανατολή, αλλά και σε όλο τον κόσμο, να μην έχουμε σήμερα αυτού του είδους τις καταστάσεις.

Και από την άλλη πλευρά, σήμερα μέσα στο ελληνικό Κοινοβούλιο, που θα έπρεπε για τέτοια ζητήματα να υπάρχει μια σύμπνοια, είδαμε και πάλι τη δημόσια κατήγορο, την κ. Κωνσταντοπούλου, να βγάζει, πάλι, καταδικαστική απόφαση κατά της Κυβέρνησης, του Πρωθυπουργού, υπό την έννοια ότι παίρνει μέρος υπέρ του Ισραήλ.

Η θέση του Πρωθυπουργού και της Κυβέρνησης είναι συγκεκριμένη, καθαρή και τονίστηκε ξεκάθαρα. Το ότι αθώωσε η δημόσια κατήγορος της Χαμάς, δεν το αντιλαμβανόμαστε ως Βουλευτές αυτής της χώρας.

Έρχομαι, όμως, στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο και την κύρωση του. Με το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επιχειρείται η ενσωμάτωση στην εθνική έννομη τάξη ενωσιακών οδηγιών επί σκοπό, όσον αφορά την πρώτη, εναρμόνιση της κείμενης νομοθεσίας προς τις προβλέψεις της νεότερης οδηγίας υπ' αριθμόν 222/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6^{ης} Απριλίου 2022 και εν σχέσει με τη δεύτερη εισαγωγή -θα έλεγα- για πρώτη φορά των διατάξεων της οδηγίας 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Ιουλίου του '21.

Ειδικότερα, η πρώτη οδηγία του 2022/738, η οποία αφορά τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταρρυθμίζει και εκσυγχρονίζει το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο για τις εμπορικές μεταφορές με μισθωμένα οχήματα και τούτο γιατί εισάγει την υποχρέωση των κρατών-μελών να επιτρέπουν τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων ανεξαρτήτως του κράτους, έτσι ώστε οι επιχειρήσεις να επωφελούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων. Ουσιαστικά πρόκειται για ένα πλέγμα νομοθετικών ρυθμίσεων που ενισχύει σχετικά την αγορά και προεχόντως την οικονομία και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Πράγματι η ενίσχυση της επιχειρηματικής ευελιξίας των εταιρειών εκείνων που μεταφέρουν ίδια εμπορεύματα ή για λογαριασμό τρίτων εξ αντικειμένου αυξάνει την παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα, προσφέροντας ευελιξία αλλά και μείωση δαπανών.

Με ένα εξαντλητικό πλέγμα επιμέρους διατάξεων τίθενται αναλυτικά οι ειδικότερες προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι μεταφορικές επιχειρήσεις μπορούν να χρησιμοποιούν τα μισθωμένα οχήματα, ρυθμιζοντας μεταξύ άλλων και τους όρους κατ' ιδίαν χρήσης και εκμίσθωσης, αλλά και προβλέποντας αναγκαστικούς και επιβαλλόμενους περιορισμούς. Στο πλαίσιο αυτό ορθώς προβλέπεται η αποτελεσματικότερη παρακολούθηση και έλεγχος της νομιμότητας των μεταφορών για τα μισθωμένα οχήματα. Εδώ, κυρία Υφυπουργέ, υπάρχει μια ιδιαίτερη βαρύτητα, όπως τονίσατε. Υπάρχουν οι αντίστοιχοι μηχανισμοί ελέγχου και θα παρακαλούσα και την ενίσχυσή τους.

Εν σχέσει με τη δεύτερη οδηγία, υπ' αριθμόν 221/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επιχειρείται ο αναγκαστικός εξορθολογισμός για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Με τις προτεινόμενες διατάξεις του β' μέρους του υπό ψήφιση νομοσχεδίου αποσκοπείται ουσιαστικά η κατά προτεραιότητα υλοποίηση σημαντικών έργων μεταφορικής υποδομής μέσω της εποπτείας -το τονίζω για δεύτερη φορά, κυρία Υφυπουργέ-, οργάνωση και επιτάχυνση διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται και προηγούνται της υλοποίησης των έργων. Συναφώς αναφέρεται στην οικεία αιτιολογική έκθεση η έλλειψη σαφούς πλαισίου ως προς τις διασυνοριακές διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων που απαιτούνται προς έναρξη υλοποίησης των έργων του διευρωπαϊκού αυτού δικτύου μεταφορών. Προκαλούν την αβεβαιότητα και προεχόντως την επιφυλακτικότητα των ιδιωτών επενδυτών ως προς τη συμμετοχή τους σε έργα υποδομών, των οποίων και επιτείνει η έλλειψη οργάνωσης των αδειοδοτικών διαδικασιών.

Εν όψει αυτού, με την ψήφιση των συγκεκριμένων διατάξεων επιχειρείται να ρυθμιστεί επαρκώς το οικείο νομοθετικό πλαίσιο, έτσι ώστε να αποσοβηθεί ο κίνδυνος που ελλοχεύει ως προς την έγκαιρη εκτέλεση των έργων αυτών και της καθυστέρησης -αν θέλετε- της όλης οδηγίας. Για τον σκοπό αυτό ακριβώς διασαφηνίζεται και οργανώνεται το πλαίσιο των διαδικασιών αδειοδότησης από συγκεκριμένες εντεταλμένες αρχές, οι οποίες

έχουν την ευθύνη για την εποπτεία, το τονίζω για πολλοστή φορά. Έτσι, λοιπόν, θα ήθελα να τονίσω ότι είναι αναγκαία η κύρωση της συγκεκριμένης οδηγίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται αντιληπτό ότι οι προτεινόμενες διατάξεις, πέραν του ότι τίθενται προς εναρμόνιση του κοινοτικού δικαίου, που βεβαίως αυτό αποτελεί υποχρέωση της χώρας, κινούνται προς τη σωστή και επιβαλλόμενη κατεύθυνση, αποσκοπώντας στην ενίσχυση της αγοράς, στην εξυγίανση του υφιστάμενου πλαισίου και στην καλύτερη εκτέλεση κομβικών έργων συγκοινωνιακής υποδομής.

Στο σημείο αυτό θα μιλήσω για τον τόπο μου, τη Δράμα, όπου πράγματι είναι από τους ελάχιστους νομούς που δεν συνδέονται με το οδικό δίκτυο, με την Εγνατία. Ειδικότερα, υπάρχει μια ιδιαίτερη κίνηση με τη μεταφορά και την εξαγωγή από πλευράς της Δράμας εξόρυξης και -αν θέλετε- εξαγωγής μαρμάρων, όπου τεράστιες ποσότητες διακινούνται καθημερινά με ιδιαίτερες μεταφορές και αυτό έχει ένα ιδιαίτερο βάρος. Με ιδιαίτερη ικανοποίηση μέχρι τέλους του έτους, όπως είναι γνωστό, ήδη υπάρχει η σχετική διαδικασία, η προκήρυξη, με την έννοια της σύμβασης και μέχρι τέλος του έτους έρχεται η δεύτερη φάση, προκειμένου επιτέλους αυτή η σύνδεση μεταξύ Δράμας-Αμφίπολης να είναι μια πραγματικότητα, που βεβαίως αγγίζει το ποσό των 238 εκατομμυρίων ευρώ. Άρα και με τους δύο συναδέλφους της Δράμας -και του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ- επιχειρούμε επιτέλους -αν θέλετε- ένα όνειρο -που πολλές φορές κατέληξε να είναι όνειρο δύσκολο- να γίνει μια πραγματικότητα.

Στις επιτροπές, που όπως ανέφερε και η Υπουργός υπήρξε μια σύμπνοια, υπό την έννοια και των παρατηρήσεων και των επισημάνσεων και των βελτιώσεων της συγκεκριμένης κύρωσης. Ο Υπουργός, όπως τόνισε, έκανε την αναφορά αυτή με την έννοια των διευκρινίσεων, αλλά και των βελτιώσεων που βεβαίως θα υπάρξουν και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό. Βεβαίως έχουμε τον χρόνο προς υλοποίηση, όπως τονίστηκε, έτσι ώστε αυτός ο άξονας επιτέλους να γίνει μια πραγματικότητα και να εφαρμοστεί στην πράξη προς ικανοποίηση και των μεταφορέων.

Γι' αυτό, συνάδελφοι και συναδέλφισσες, πιστεύω ότι όπως κινηθήκαμε στις επιτροπές, να υπάρξει μια κοινή θέση και -αν θέλετε- ψήφιση από το σύνολο των κομμάτων αυτής της κύρωσης που είναι πάρα πολύ σημαντική.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Πριν δώσουμε τον λόγο στον επόμενο ομιλητή, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι οκτώ μαθητές και μαθήτριες και πέντε εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Γενικό Λύκειο Μονεμβασίας.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Νικολαΐδης Αναστάσιος από το ΠΑΣΟΚ και μετά θα ακολουθεί ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Φωτόπουλος.

Έχετε τον λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυο λόγια πρώτα για τις πρόσφατες αυτοδιοικητικές εκλογές. Να ευχηθώ συγχαρητήρια σε όλους τους νεοεκλεγμένους δημάρχους και περιφερειάρχες, καθώς και στους δημοτικούς και περιφερειακούς συμβούλους. Εύχομαι καλή επιτυχία στα καθήκοντά τους, με κοινό στόχο να δουλέψουν σκληρά για το καλό του τόπου τους, ανεξαρτήτως χρωμάτων ή πολιτικών γραμμών.

Σχετικά με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο προφανώς είναι σωστό να εναρμονιζόμαστε με τις οδηγίες και το Κοινοτικό Δίκαιο, αλλά έχει σημασία η κατεύθυνση που δίνουμε. Είναι σημαντικό να υπάρξουν εγγυήσεις για την προστασία πρώτα από όλα του εγχώριου κλάδου οδικών μεταφορών. Δηλαδή δεν πρέπει σε καμία περίπτωση οι επιλογές που γίνονται να προκαλούν τη μείωση

της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής μεταφοράς.

Επίσης είναι πολύ σημαντικό το ζήτημα του ελέγχου της σωστής εφαρμογής των διατάξεων και των προϋποθέσεων νομιμότητας της μίσθωσης των οχημάτων, όπως τα φορτηγά δημόσιας χρήσης. Όταν θεσπίζεις ένα νέο πλαίσιο πρέπει να ξέρεις ότι μπορείς να το εφαρμόσεις, αλλά και να ελέγχεις την τήρησή του.

Πρέπει να δούμε επίσης, τι θα συμβεί όταν εταιρείες από γειτονικές χώρες συστήνουν νέα νομικά πρόσωπα, με αποκλειστικό σκοπό τη μίσθωση οχημάτων με δικό τους προσωπικό και πολύ χαμηλούς μισθούς.

Τι θα γίνει τότε με τους Έλληνες επαγγελματίες οδηγούς; Πρέπει να υπάρξει ιδιαίτερη προσοχή, να μην προκύψει το φαινόμενο του αθέμιτου ανταγωνισμού, το οποίο μόνο θα πλήξει τις εγχώριες επιχειρήσεις, αλλά θα έχει επιπλέον και αρνητικές συνέπειες για το κράτος με την απώλεια εσόδων από φόρους ή ασφαλιστικών εισφορών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δράττομαι της ευκαιρίας εν όψει του σχετικού νομοσχεδίου να θέσω ένα σημαντικό ζήτημα, που αφορά την εκλογική μου περιφέρεια, τη Δράμα. Είναι σημαντικό να ενημερωθούν οι συνάδελφοι Βουλευτές και φυσικά η αρμόδιος Υπουργός. Χθες, στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της οποίας είμαι μέλος, ενημερωθήκαμε για το εθνικό στρατηγικό σχέδιο οδικής ασφάλειας. Όμως, πραγματικά αν με ρωτήσει κάποιος συμπολίτης μου στη Δράμα για το τι κάνει η ελληνική πολιτεία για τη δική του οδική ασφάλεια, θα δυσκολευτώ να του απαντήσω, κυρία Υπουργέ. Η Δράμα όσον αφορά την οδική της σύνδεση με μεγάλα αστικά κέντρα με γειτονικές περιοχές, με αεροδρόμια και λιμάνια είναι πλήρως αποκομμένη και βρίσκεται ουσιαστικά δεκαετίες πίσω. Πρόκειται για τη μοναδική πρωτεύουσα νομού της βόρειας Ελλάδας, που δεν έχει σύνδεση με κάθετο άξονα στην Εγνατία Οδό. Παράλληλα, δεν υπάρχει αξιόπιστη οδική σύνδεση με δρόμο ταχείας κυκλοφορίας με τη γειτονική Καβάλα. Επιπλέον, παρ' όλο που η περιοχή συνορεύει με τη γειτονική Βουλγαρία ούτε ο δρόμος Δράμας - Νευροκοπίου, φτιαγμένος πριν από δεκαετίες, μπορεί να εξασφαλίσει οδική ασφάλεια και ταχύτητα. Οι Δραμινές και οι Δραμινοί είτε πρόκειται για ιδιωτικές μετακινήσεις είτε για εμπορευματικές μεταφορές αναγκάζονται να ταξιδεύουν με κίνδυνο της ζωής τους, να χρησιμοποιούν δρόμους με κακό οδόστρωμα, με πλήθος επικίνδυνων στροφών, χωρίς διαγραμμίσεις, με ελλιπή έως καθόλου φωτισμό, χωρίς τη θέα ασφάλειας. Και όλα αυτά σε δρόμους διπλής κατεύθυνσης, χωρίς δηλαδή τις απαραίτητες λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας για να μπορούν να κινηθούν με ασφάλεια. Κάθε μετακίνηση ενός Δραμινού πολίτη προς Θεσσαλονίκη, προς την Καβάλα και προς τη Βουλγαρία είναι ένα τεράστιο ρίσκο για το αν θα φτάσει τελικά σώος στον προορισμό του.

Οι συμπολίτες μου στη Δράμα βαρέθηκαν να εισπράττουν υποσχέσεις. Για τον δρόμο Δράμα - Αμφίπολη άκουσαν τον Πρωθυπουργό τον Σεπτέμβριο του 2019 να αναφέρει πως θα δημοπρατηθεί εντός δεκαοκτώ μηνών και τελικά η δημοπράτηση έγινε μετά από τρία χρόνια, τον Σεπτέμβριο του 2022. Ακόμη όμως και σήμερα μετά από έναν χρόνο και πλέον δεν υπάρχει καμμία επίσημη ανακοίνωση από πλευράς Υπουργείου για την πορεία της διαγωνιστικής διαδικασίας. Για τον δρόμο Δράμας - Καβάλας υπήρξε κινητικότητα, όπως ειθισται στην προεκλογική περίοδο του Μαΐου. Ξεκίνησαν οι εργασίες για ένα τμήμα του δρόμου και συνεχίζονται με ρυθμούς χελώνας. Ο τότε Υφυπουργός, αρμόδιος για τις υποδομές είχε ζητήσει να ξεπεραστούν τα προβλήματα με τις απαλλοτριώσεις και να εκπονηθούν οι μελέτες για το σύνολο του οδικού άξονα. Ξεπεράστηκαν τα προβλήματα; Εκπονήθηκαν οι μελέτες; Ενημέρωση μηδέν.

Κυρία Υπουργέ, ελπίζω στο διάστημα που θα βρίσκεστε στη συγκεκριμένη θέση να προλάβετε να ενημερωθείτε ότι υπάρχει μία περιοχή στη χώρα πλήρως απομονωμένη, όσον αφορά τις οδικές υποδομές. Η οδική σύνδεση της Δράμας με σύγχρονους οδικούς άξονες, με Θεσσαλονίκη μέσω Αμφίπολης, με Καβάλα και με Βουλγαρία είναι ζωτικής σημασίας για κάθε κάτοικο της περιοχής. Αφορά κυρίως την ασφάλεια στις μετακινήσεις και στο να μη χάνονται ζωές στην ασφάλτο, πέρα από τα οφέλη που θα υπάρξουν σε οικονομικό επίπεδο από τον σημαντικό περιορισμό του χρόνου που θα χρειάζεται για τις μεταφορές.

Δώστε λύση στα προβλήματα. Ενημερώστε την τοπική κοινωνία για την εξέλιξη των έργων παρουσιάστε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και επιτέλους τηρήστε το. Όλοι οι Δραμινοί έχουμε κουραστεί με τα λόγια. Φτάνει με τις εξαγγελίες που δεν έχουν αποτέλεσμα.

Κλείνω, επιστρέφοντας στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο. Οι οδικές μεταφορές είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το οδικό δίκτυο της χώρας. Χωρίς ασφαλές και σύγχρονο οδικό δίκτυο δημιουργούνται υποβαθμισμένες οδικές μεταφορές. Αυτές με τη σειρά τους μειώνουν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα, με αρνητικές συνέπειες στην ανάπτυξη και την οικονομική δραστηριότητα. Πρόκειται ουσιαστικά για συγκοινωνούντα δοχεία. Επομένως η αντιμετώπιση ενός ζητήματος εν γένει των οδικών μεταφορών στη χώρα μας πρέπει να είναι ολιστική και να υπάρξει ένα σαφές και πλήρες πλάνο σε ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας.

Η ενσωμάτωση των κοινοτικών οδηγιών πρέπει να μην είναι ευκαιριακή, αλλά να προκύπτει μέσα από ένα συγκεκριμένο στρατηγικό σχεδιασμό.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Νικολαΐδη.

Θα δώσουμε τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Ελληνικής Λύσης κ. Φωτόπουλο και μετά θα ακολουθήσει ο τελευταίος ομιλητής κ. Φόρτωμας. Και πάμε στις δευτερολογίες των εισηγητών και ειδικών αγορητών.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι όσοι μιλούμε με ανησυχία για το μεταναστευτικό, αυτό που μαστίζει τα νησιά μας, τη χώρα μας, την Ευρώπη ολόκληρη, δεν είμαστε ούτε ακροδεξιοί ούτε ρατσιστές ούτε οτιδήποτε άλλο μπορεί να πει κάποιος απαξιωτικά για να ρίξει την μπάλα στην εξέδρα. Όλοι έχουμε στην οικογένειά μας μετανάστες σε άλλες χώρες, στην Αυστραλία, στην Αμερική, στην Ευρώπη, παντού στον κόσμο. Όλοι αυτοί οι άνθρωποι όμως ταξίδεψαν με χαρτιά, με ταυτότητες, με τα στοιχεία τους και πολλοί απ' αυτούς με τις οικογένειές τους.

Αυτό που έγινε σήμερα στον Έβρο και στα νησιά του Αιγαίου δεν είναι, αγαπητοί συνάδελφοι, προσφυγικό κύμα, αλλά είναι εισβολή. Μπορεί να μην έχει τα χαρακτηριστικά της τελευταίας προσπάθειας εισβολής στον Έβρο το 2020, μπορεί να είναι μέσα από μονοπάτια και όχι καταφύγια πάνω στον φράχτη, αλλά είναι εισβολή. Εξακολουθούν να μπαίνουν κατά εκατοντάδες στη χώρα άνθρωποι ανεξέλεγκτα.

Δυστυχώς αυτή την πραγματικότητα την αρνείστε πεισματικά και όσο την αρνείστε δεν θα μπορέσετε ποτέ να λύσετε το πρόβλημα. Δυστυχώς, για όλους εμάς και πολύ χειρότερα γι' αυτούς τους ανθρώπους το ανακαλύψαμε στις πρόσφατες φωτιές στον Έβρο και στο δάσος της Δαδιάς, όπου άτυχοι μετανάστες βρήκαν φρικτό θάνατο μέσα στις φλόγες.

Σήμερα, στη χώρα μας και τα τελευταία αρκετά χρόνια έρχονται καθημερινά νέοι άνθρωποι, άντρες σε στρατεύσιμη ηλικία, που δεν έχουν στοιχεία πάνω τους όπως λένε στις αρχές, δεν ξέρουν από πού είναι, δεν ξέρω ποιο είναι το όνομά τους, δεν ξέρουν πότε γεννήθηκαν, δεν ξέρουν αν έχουν τίτλους σπουδών και οτιδήποτε άλλο. Με βάρκες, με τα πόδια, με οποιοδήποτε τρόπο μπαίνουν παράνομα στη χώρα. Οι ελάχιστοι από αυτούς που συλλαμβάνονται δεν ξέρουμε ούτε από πού είναι ούτε ποιοι είναι ούτε αν γίνεται στη χώρα τους πόλεμος. Κατά δήλωσή τους όλα. Όλα τα επίσημα στοιχεία δείχνουν ότι ο αριθμός των παράνομα εισερχομένων στη χώρα τα τελευταία χρόνια αυξάνεται. Όλα τα επίσημα στοιχεία και οι δείκτες καταγράφουν πλήθος αρνητικών επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένων του προβλήματος στέγασης, παραβατικότητας, αλλά και υγιεινής μέσα στα ΚΥΤ που ζουν αυτοί οι άνθρωποι, τα οποία έχουν μετατραπεί σε φυλακές ανθρώπων ζώων.

Πληροφορούμαστε από τον τύπο τις τελευταίες μέρες ότι διάφοροι μέσα στα ΚΥΤ πανηγύριζαν, άκουσον-άκουσον, την εισβολή της Χαμάς και τα γεγονότα και τα αποτρόπαια εγκλήματα τα οποία έγιναν στο Ισραήλ. Πλέον η ΕΥΠ αναζητεί κατόπιν εορ-

της ποιοι είναι, από πού έρχονται και τι έχουν κάνει αυτοί οι άνθρωποι. Η ελληνική κοινωνία ανησυχεί. Ο φόβος ότι ανάμεσα σε αυτούς τους ανθρώπους οι οποίοι κατακλύζουν τόσο τα νησιά όσο και την ενδοχώρα μπορεί να κρύβονται τρομοκράτες είναι διάσπαρτος. Οι επιθέσεις που κλιμακώνονται στην Ευρώπη όλο το τελευταίο διάστημα δείχνουν ότι πολλοί από τους ανθρώπους, οι οποίοι πέρασαν είτε από τη χώρα μας είτε από άλλες χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, μπορεί να είναι έτοιμοι ανά πάσα στιγμή να προβούν σε τρομοκρατικά χτυπήματα.

Υπήρχαν και υπάρχουν ακόμα δημοσιεύματα, τα οποία αναφέρουν ότι τζιχαντιστές που πέρασαν από την Ελλάδα απολάμβαναν προνόμια προγραμμάτων, όπως είναι το ΕΣΤΙΑ ή και άλλα προγράμματα. Η κοινωνία έξω ανησυχεί. Εμείς;

Θα έρθω τώρα σε ένα άλλο θέμα το οποίο έχουμε αναλύσει αρκετές φορές αλλά νομίζω ότι καθημερινά δεν παύει να μας εκπλήσσει και αυτό είναι η ληστεία η οποία γίνεται από το τραπεζικό σύστημα στους Έλληνες πολίτες, στις ελληνικές επιχειρήσεις. Η εντυπωσιακή αύξηση η οποία έγινε στα διατραπεζικά εμβάσματα με άμεση πίστωση των χρημάτων σε τραπεζικό λογαριασμό, η οποία ήρθε μετά την πανδημία, ήρθε και παρέμεινε. Το 2022 οι συναλλαγές αυτού του τύπου σημείωσαν νέο ιστορικό υψηλό με τον αριθμό και την αξία τους να υπερδιπλασιάζεται.

Σε σύγκριση με την αμέσως προηγούμενη χρονιά, παρά το γεγονός ότι αυτές είναι απλές μεταφορές, οι τράπεζες συνέχισαν να χρεώνουν ό,τι θέλουν κυριολεκτικά. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΔΙΑΣ, την υπό εξέταση περίοδο για την οποία μιλάμε περίπου τρία στα δέκα εμβάσματα έγιναν με χρήση της υπηρεσίας Inter-Payments η οποία εξασφαλίζει την ολοκλήρωση της συναλλαγής εντός ολίγων δευτερολέπτων χωρίς να παρεμβάλλεται τραπεζικός υπάλληλος.

Πόσο κοστίζει, όμως, αυτό τόσο στον επιχειρηματία, όσο στον απλό πολίτη ο οποίος πληρώνει με συνέπεια ή προσπαθεί να πληρώνει με συνέπεια όλες του τις υποχρεώσεις και υποχρεωτικά - τονίζω- μέσω τραπεζικών μεταφορών; Το επιπλέον κόστος προστίθεται στη χρέωση του απλού εμβάσματος. Για εκτέλεση δηλαδή από μία έως δύο εργάσιμες μέρες ανέρχεται, αν θέλετε, στα ακόλουθα επίπεδα:

Στην Alpha Bank 1,5 ευρώ για ποσά έως 12.500 ευρώ και 5 ευρώ για ποσά έως 50.000 ευρώ.

Έχω λόγο που σας αναφέρω συγκεκριμένα νούμερα και θα το καταλάβετε στη συνέχεια.

Στην Eurobank 2 ευρώ για ποσά έως 12.500 ευρώ.

Στην Εθνική 2,5 ευρώ για ποσά έως 12.500 ευρώ και 0,1% για ποσά άνω των 100.000 ευρώ.

Στην Τράπεζα Πειραιώς 2,5 ευρώ για ποσά έως 12.500 ευρώ και 7,5 ευρώ για ποσά έως 50.000 ευρώ και σε 20 ευρώ για ποσά έως 100.000 ευρώ.

Σημειώνεται ότι μετά τη συνάντηση που είχε η Ένωση Ελλήνων Τραπεζών με τον προηγούμενο Υπουργό Οικονομικών κ. Σταϊκούρα -αυτά που σας είπα μόλις τώρα είναι οι μειωμένες προμήθειες, για να ξέρουμε τι λέμε- στα παραπάνω ποσά δεν περιλαμβάνεται η προμήθεια εισερχομένου εμβάσματος η οποία επιβαρύνει τον λήπτη του εμβάσματος όταν αυτό γίνεται από άλλη τράπεζα. Για να φτάσουν αυτούσια, λοιπόν, τα χρήματα στον δικαιούχο είναι δυνατή η ανάληψη του επιπλέον κόστους από τον αποστολέα. Σε αυτή την περίπτωση το τελικό κόστος διαμορφώνεται για ποσά έως 12.000 ευρώ κατά 1 ή 2 ευρώ, ανάλογα με την τράπεζα.

Αλήθεια, τι γίνεται σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Αυστριακή τράπεζα, Bank of Austria: Άμεσο έμβασμα σε άλλη τράπεζα 0,38 ευρώ, χωρίς χρέωση του αποδέκτη, όταν μιλάμε δηλαδή για συναλλαγές εντός της ίδιας χώρας. Μιλάμε δηλαδή για είκοσι φορές πιο ακριβή η οποία ελληνική τράπεζα. Μιλάμε για περίπου 2.000% παραπάνω.

Οι τράπεζες, όπως και το μεγαλύτερο μέρος του λιανεμπορίου, είναι καρτελοποιημένη κατάσταση. Εάν δεν το σπάσουμε αυτό, δεν πρόκειται να υπάρξει ανταγωνιστικότητα στην ελληνική οικονομία. Μιλάμε όλοι για την προσπάθεια να αυξήσουμε την ανταγωνιστικότητα να βοηθήσουμε την επιχειρηματικότητα, να αλλάξουμε το παραγωγικό μας μοντέλο. Με τέτοιες προμήθειες, με τέτοιες τιμές στις τράπεζες, στις τηλεπικοινωνίες και στις τιμές

των πρώτων υλών δεν πρόκειται να πάμε πουθενά.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε, κύριε Φωτόπουλε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Φίλιππος Φόρτωμας από τη Νέα Δημοκρατία και θα ακολουθήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Πλεύσης Ελευθερίας.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχάς θα ήθελα να κάνω κάποια σχόλια για την επικαιρότητα, για το μεσανατολικό, μιας και, αγαπητοί συνάδελφοι, ειπώθηκαν κάποια πράγματα πριν. Υπάρχουν θύματα και άμαχοι και από τις δύο πλευρές. Έτσι, λοιπόν, κυρίως από την Αριστερά, και όλοι αυτοί οι οποίοι θα έλεγα ότι παριστάνουν τους φίλους των Αράβων και των Παλαιστινίων, με τον τρόπο τους και με τη μη ανοιχτή κατάδικη της Χαμάς, με τη στάση τους, θα έλεγα, κλείνουν το μάτι προς τη Χαμάς, η οποία βρίσκεται σε ανοικτή σύγκρουση με τη μόνη εθνική δύναμη, τη Φατάχ.

Έτσι λοιπόν με τον δικό σας τρόπο, με αυτόν τον τρόπο κυρίως στρώνετε το χαλί προς τον ισλαμοφασισμό ο οποίος εκπροσωπείται και από τη Φατάς και από τη Χαμάς αλλά και από τη Χεζμπολάχ σε ολόκληρο τον αραβικό κόσμο.

Ας πάμε τώρα στο παρόν νομοσχέδιο. Η χώρα μας με το παρόν νομοσχέδιο και με έναν εισηγητή που έχει παρουσιάσει πάρα πολύ γλαφυρά, και στην επιτροπή αλλά και στην Ολομέλεια, ανταποκρίνεται στην υποχρέωσή της να ενσωματώσει ακόμα δύο οδηγίες από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στο πλαίσιο αυτό έγινε η καλύτερη δυνατή προσπάθεια θα έλεγα εκ μέρους του αρμόδιου Υπουργείου, και από τον Υπουργό και από τον Υφυπουργό και στις επιτροπές αλλά και στην Ολομέλεια, για την αποτελεσματικότερη ενσωμάτωση των ρυθμίσεων οι οποίες προβλέπονται από τις δύο αυτές οδηγίες.

Έτσι, λοιπόν, θα ήθελα να σταθώ παρ' όλα αυτά, γιατί έχουν αναλυθεί όλα αυτά ενδελεχώς, σε μια διάταξη ιδιαίτερα σημαντική για τον τόπο μου, κύριε Υπουργέ, τον Νομό Κυκλάδων.

Έτσι, λοιπόν, με την παρούσα ρύθμιση έρχεται μια αλλαγή στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Ποια είναι αυτή; Να πάμε, όμως, πρώτα στον Νομό Κυκλάδων. Στις Κυκλάδες έχει αυξηθεί η τουριστική κίνηση η οποία από το 2019 και μετά έχει σημειώσει σημαντική άνοδο και προφανώς εξακολουθεί να σημειώνει κατακόρυφη αύξηση. Η δε αύξηση της τουριστικής κίνησης συνιστά αποτέλεσμα συντονισμένων αλλά κυρίως στοχευμένων ενεργειών από την Κυβέρνηση.

Έτσι, λοιπόν, στις 17 Οκτωβρίου η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ανακοίνωσε κάποια προσωρινά στατιστικά στοιχεία του Σεπτεμβρίου του 2023 και του εννεαμήνου του 2023, όπου διαπιστώνεται αύξηση προφανώς πτήσεων, αλλά και διακίνηση επιβατών συνολικά στα αεροδρόμια της χώρας.

Καταθέτω και τον παρόν πίνακα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Φίλιππος Φόρτωμας καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Σε αυτόν εδώ τον πίνακα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, διαπιστώνεται αύξηση 12,1% στους διακινούμενους επιβάτες στο εννεάμηνο του 2023, έναντι του 2019, και μια αύξηση 13,7% σε σύγκριση με το 2022.

Τα αποτελέσματα αυτά έχουν προφανώς δημιουργήσει αυξημένες ανάγκες για τη στελέχωση, όπως ειπώθηκε, των περιφερειακών κυρίως αεροδρομίων και δη του Νομού Κυκλάδων. Η όλη κατάσταση προφανώς έχει ενταθεί κατά τους καλοκαιρινούς μήνες που έχουν και αυξημένη τουριστική κίνηση. Στις ανάγκες αυτές έρχεται να προστεθεί προφανώς και το πρόβλημα των αθρόων συνταξιοδοτήσεων που με τη σειρά τους προφανώς δημιουργούν επιπλέον ανάγκες για τη στελέχωση των περιφερειακών αερολιμένων.

Προφανώς, όπως αναλύθηκε πολύ ορθά και από τον Υπουργό, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν μπόρεσε να κάνει προσλήψεις, διότι ήταν ενταγμένοι σε μηνιαίους νόμους το 2009 και το 2011 οι οποίοι προφανώς περιόριζαν και τον αριθμό των

προσλήψεων. Επιπλέον, ένας υπάλληλος του κλάδου παροχής πληροφοριών πτήσεων δεν μπορεί να είναι παραγωγικός από την ημέρα πρόσληψης, διότι απαιτείται περαιτέρω θεωρητική αλλά και πρακτική εκπαίδευση.

Αντιλαμβανόμαστε, λοιπόν, όλοι ότι ακόμα και σήμερα αν κάποιος προσλαμβάνονταν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και υπήρχε ο απαραίτητος αριθμός υπαλλήλων, θα έπρεπε να ασκήσει τα καθήκοντα του πλήρως μετά από κάποιους μήνες.

Άρα για τους λόγους αυτούς είναι επιβεβλημένη και η αύξηση των ημερών μετακίνησης, κάτι το οποίο γίνεται μέσα από την εξαιρετικά σημαντική διάταξη την οποία φέρνει το Υπουργείο και είναι η διάταξη του άρθρου 30 που έχει στόχο την ενίσχυση της λειτουργίας των περιφερειακών αερολιμένων. Πρόκειται για μια διάταξη η οποία λειτουργεί επιπροσθετικά σε έναν διαγωνισμό του ΑΣΕΠ για εκατόν σαράντα ένα πρόσωπα, αν δεν κάνω λάθος, κύριε Υπουργέ. Έτσι, λοιπόν, πετυχαίνουμε με όλους αυτούς τους τρόπους γλαφυρά την ενίσχυση της στελέχωσης των δικών μας αεροδρομίων.

Ειδικότερα, με τη νομοθετική αυτή πρωτοβουλία επιδιώκεται οριζόντια ενίσχυση με υπαλλήλους, αλλά και με την αύξηση του ορίου ημερών μετακίνησης εκτός έδρας, οι οποίες δικαιολογούνται αρχικώς χωρίς διακρίσεις για τα έτη 2023 και 2024 και στη συνέχεια, κατόπιν αξιολόγησης των εκάστοτε αναγκών, μέσω μιας κοινής υπουργικής απόφασης.

Όπως ειπώθηκε πολύ γλαφυρά από τον Υπουργό και στην επιτροπή, με τη συγκεκριμένη διάταξη διασφαλίζουμε την ομαλή λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων.

Συνεπώς τα οφέλη της εν λόγω ρύθμισης θα είναι ορατά και υπαρκτά και στα αεροδρόμια και της Μήλου και της Πάρου και της Νάξου, αλλά και της Σύρου. Για τους παραπάνω λόγους προφανώς, η Κυβέρνηση αποδεικνύει καθημερινά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι μεριμνά εμπράκτως για τη δική τους στελέχωση. Άρα προφανώς και για την ασφάλεια μετακινήσεων κατοίκων, αλλά και επισκεπτών.

Τώρα στο σημείο αυτό θα ήθελα να τονίσω την απαραίτητη επίπτευση διαδικασιών για την αναγκαστική απαλλοτρίωση στον Αερολιμένα της Μήλου, καθώς και την ανάληψη πρωτοβουλιών για τη βελτίωση των υποδομών του. Ενέργειες απαραίτητες, ώστε να μπορέσει και η Μήλος, κύριε Υπουργέ, να γυρίσει σελίδα και στον τουρισμό, καθώς ενισχύοντας τον αερολιμένα της πετυχαίνουμε την εξασφάλιση, αλλά και την αύξηση μιας δυναμικής επιβατικής κίνησης.

Έτσι, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συμβολή των αεροδρομίων στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας είναι τεράστια. Κατά συνέπεια απαιτείται πέρα από τον κυρίως εκσυγχρονισμό τους, η ενίσχυσή τους με ανθρώπινο δυναμικό και αυτό το πετυχαίνουμε και με τη ρύθμιση του άρθρου 30.

Όλες οι μετακινήσεις στον Νομό Κυκλάδων, πτητικές αλλά και θαλάσσιες, είναι πολύ σημαντικές για εμάς, θα έλεγα νευραλγικές σημασίας για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής κατοίκων, αλλά και επισκεπτών.

Έτσι, λοιπόν, σας καλώ να υπερψηφίσετε και το παρόν νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Φόρτωμα.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Σταϊκούρας, γιατί έχει κάποιες νομοτεχνικές να καταθέσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν την έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής, κυριολεκτικά καταθέτουμε κάποιες εντελώς νομοτεχνικές παρατηρήσεις επί του σχεδίου νόμου.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

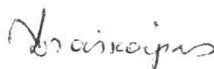
Νομοτεχνικές Βελτιώσεις
στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
«Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του
Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων
χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία
(ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022,
και της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της
7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του
διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και άλλες διατάξεις για τις μεταφορές»

- 1) Στο τέλος του τίτλου του σχεδίου νόμου η φράση «και άλλες διατάξεις για τις μεταφορές» αντικαθίσταται από τη φράση «και άλλες επείγουσες διατάξεις».
- 2) Η υπ' αρ. 25/1/18.10.2023 υπουργική τροπολογία ενσωματώνεται στο τέλος του Μέρους Γ' του σχεδίου νόμου.
- 3) Η υπ' αρ. 26/2/18.10.2023 υπουργική τροπολογία ενσωματώνεται ως Μέρος Δ' του σχεδίου νόμου με τίτλο «ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ» και το υφιστάμενο Μέρος Δ' περί έναρξης ισχύος αναριθμείται σε «Ε'».
- 4) Στην παρ. 1 του άρθρου 6 η φράση «με τους ίδιους όρους, όπως και τα οχήματα που τους ανήκουν» αφαιρείται, και μετά τη φράση «οδικές εμπορευματικές μεταφορές για ίδιο λογαριασμό» προστίθεται η φράση «και με τους ίδιους όρους που ισχύουν για τα οχήματα που τους ανήκουν».
- 5) Η περ. γ της παρ. 1 του άρθρου 6 καταργείται, η λέξη «και», πριν την περ. γ) αφαιρείται και το κόμμα (,) στο τέλος της περ. β), τρέπεται σε τελεία (.)
- 6) Στο άρθρο 16 η φράση «για τη δημιουργία τεχνολογικά προηγμένων διαλειτουργικών δικτύων στην Ευρωπαϊκή Ένωση (L 348)» αντικαθίσταται από τη φράση «, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (L 348)».
- 7) Στην περ. α) του άρθρου 17 η φράση «και προηγούνται» αντικαθίσταται από τη φράση «για την έγκριση».
- 8) Στην παρ. 1 του άρθρου 18 η φράση «για τη δημιουργία τεχνολογικά προηγμένων διαλειτουργικών δικτύων στην Ευρωπαϊκή Ένωση», αντικαθίσταται από τη φράση «περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών».
- 9) Στην αρχή της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 18 η λέξη «μόνο» αφαιρείται.
- 10) Στην παρ. 1 του άρθρου 20 η φράση «εξαιρουμένων των δικαστηρίων» αντικαθίσταται από τη φράση «εξαιρουμένης της αρμόδιας δικαστικής αρχής».
- 11) Στο τέλος της περ. β) της παρ. 5 του άρθρου 21 η αναφορά στο άρθρο «224», διορθώνεται σε «22».
- 12) Στην παρ. 1 του άρθρου 22 η φράση «έναρξη της διαδικασίας» αντικαθίσταται από τη φράση «έναρξή της».
- 13) Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 23 η φράση «αιτιολογημένα ενημερώνοντας τον φορέα» αντικαθίσταται από τη φράση «με πλήρη αιτιολόγηση και ενημέρωση του φορέα».
- 14) Στο τέλος της παρ. 6 του άρθρου 23 προστίθεται η λέξη «πλήρως».
- 15) Στην παρ. 3 του άρθρου 24 η φράση «σχετικά με τις διαδικασίες αδειοδότησης και με σκοπό» αντικαθίσταται από τη φράση «περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (L 348), προκειμένου» και

- με τη φράση «οι Ευρωπαίοι Συντονιστές να», προστίθεται η φράση «μπορούν να» και η αναφορά «L 258» στο τέλος της παραγράφου αφαιρείται.
- 16) Στο άρθρο 26 η φράση «την ως άνω προθεσμία» αντικαθίσταται από τη φράση «την προθεσμία της παρ. 1 του άρθρου 22».

Αθήνα, 19 Οκτωβρίου 2023

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρακαλώ να μοιραστεί στους εισηγητές.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Πλεύσης Ελευθερίας, ο κ. Καζαμιάς.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε

Θα χρησιμοποιήσω και ένα από τα τριλεπτα που δικαιούμαι, αν επιτρέπεται. Θα φροντίσω να μην χρειαστώ περισσότερο χρόνο.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το νομοσχέδιο που καλούμαστε να ψηφίσουμε σήμερα είναι στην πραγματικότητα δύο νομοσχέδια στη συσκευασία ενός. Το πρώτο τμήμα αφορά την ενσωμάτωση της ενωσιακής οδηγίας 738/22, που απελευθερώνει κάπως το καθεστώς λειτουργίας μισθωμένων οχημάτων από τρίτες χώρες και το δεύτερο αφορά την ενσωμάτωση της ενωσιακής οδηγίας 1187/21, που εναρμονίζει το καθεστώς του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Προτού υπεισέλθω στο περιεχόμενο καθεμιάς από τις οδηγίες αυτές ξεχωριστά, θα ήθελα να διατυπώσω δύο γενικές παρατηρήσεις και για τις δύο οδηγίες μαζί.

Πρώτον, και οι δύο οδηγίες έρχονται στη Βουλή εκπρόθεσμα για πολλοστή φορά. Και επειδή ο κύριος Υπουργός πριν είπε ότι το νομοσχέδιο ήταν σε διαβούλευση για δύο βδομάδες, και έλαβε μόνο δύο παρατηρήσεις, πρέπει να πω ότι μέρος αυτής της διαδικασίας είναι και το γεγονός ότι δεν συζητάτε με τους εμπλεκόμενους και ενδιαφερόμενους φορείς. Χθες μιλήσαμε με συνδικαλιστικούς φορείς, οι οποίοι λένε πως το Υπουργείο σας έχει να τους δει μήνες, ίσως και παραπάνω, ίσως και χρόνια. Γιατί το κάνετε αυτό, αν πραγματικά ενδιαφέρεστε για μια διαδικασία διαβούλευσης που να είναι συμμετοχική και ανοικτή;

Δύο παρατηρήσεις! Δεν σας απασχολεί το γεγονός ότι σε δεκαπέντε μέρες, ένα νομοσχέδιο, όπως αυτό, δεν έλαβε παραπάνω από δύο παρατηρήσεις; Είστε ικανοποιημένος με αυτό το βαθμό συμμετοχής; Κάντε κάτι για να τον ανοίξετε περισσότερο, να εμπλέξετε αυτούς τους φορείς ενεργά. Όχι να περιμένετε και να ελπίζετε ή να προσεύχεστε ότι θα πάρει χαμπάρι κάποιος το νομοσχέδιο, επειδή έχει ανέβει στην ιστοσελίδα σας. Νομίζω πως όχι.

Και αυτές οι δύο οδηγίες, επίσης, είναι εκπρόθεσμες. Η ειρωνεία μάλιστα είναι, ότι η δεύτερη οδηγία έρχεται για να επιταχύνει διαδικασίες για την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, το 2030 στον κορμό του και μέχρι το 2050 συνολικά. Μια οδηγία που έρχεται για να επιταχύνει διαδικασίες, την καθυστερείτε δύομισι μήνες. Πόσο πιο ειρωνική μπορεί να είναι η διαδικασία νομοθέτησης που χρησιμοποιείτε από αυτό; Σκεφτείτε, δηλαδή, να μην ήταν για την επιτάχυνση των διαδικασιών.

Η δεύτερη γενική παρατήρηση που θα ήθελα να κάνω είναι ότι εκτός από την έλλειψη του δέοντος σεβασμού προς τη νομοθετική διαδικασία, οφείλετε επίσης και μια εξήγηση απέναντι σε όσους θέλετε να εμφανίζεστε ως δήθεν συνεπείς ευρωπαϊστές για τον τρόπο με τον οποίο νομοθετείτε γενικά σε σχέση με τις ενωσιακές οδηγίες.

Είμαι τρεις μήνες Βουλευτής και δεν μπορώ να θυμηθώ ούτε μία από τις ενωσιακές οδηγίες που ήρθαν εδώ, η οποία να μην ήρθε μήνες ή και χρόνια μετά τη λήξη της προθεσμίας που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή το Συμβούλιο των Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Γιατί το κάνετε αυτό; Και να σας πω και κάτι περισσότερο. Αν πράγματι πιστεύετε τόσο φανατικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, γιατί έχετε εξευτελίσει εντελώς τις νομοθετικές διαδικασίες αυτής της Ένωσης;

Το 2022, κύριε Υπουργέ, η Ελλάδα μαζί με την ευρωσκεπτικιστική Ιταλία ήταν στην τελευταία θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς τον αριθμό των υποθέσεων μη συμμόρφωσης στην ενωσιακή νομοθεσία, που εκκρεμούν στο ευρωπαϊκό δικαστήριο. Είστε ευχαριστημένοι μ' αυτό; Νιώθετε ότι θα έπρεπε ίσως να δώσετε κάποια εξήγηση για το γιατί γίνονται αυτά τα πράγματα;

Η ενωσιακή οδηγία 738/22 -αν μου επιτρέπετε τώρα να περάσω στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου- αφορά τη μίσθωση οχημάτων. Όπως τονίζει η ίδια η οδηγία, τα πλεονεκτήματα αυτής της διευκόλυνσης, τουλάχιστον στα χαρτιά, είναι κυρίως τρία. Η μίσθωση οχημάτων μειώνει το κόστος παραγωγής για κάποιες επιχειρήσεις και πραγματικά θεωρούμε πως ευνοεί τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις, δηλαδή αυτούς που έχουν ήδη τη μερίδα του

λέοντος στην ευρωπαϊκή αγορά, και με αυτόν τον τρόπο ενδεχομένως να, μπορεί να συμβάλει οριακά στην ανάπτυξη. Αλλά είναι ανάπτυξη υπέρ των ολίγων και όχι υπέρ των πολλών. Δεύτερον, η οδηγία λέει πως είναι πιο φιλική στο περιβάλλον στο βαθμό που τα οχήματα μιας επιχείρησης που είναι πιο επιτυχή στην ευρωπαϊκή αγορά αναμένεται να είναι υψηλότερης τεχνολογίας. Ενδεχομένως αυτό να ισχύει. Και τρίτον, λέει πως τα εκμισθωμένα οχήματα είναι επίσης πιο ασφαλή.

Ωστόσο, παράλληλα με αυτά τα πιθανά πλεονεκτήματα -δεν ξέρουμε- η ευρωπαϊκή οδηγία παρουσάζει και μια σειρά από μειονεκτήματα που μας κάνουν επιφυλακτικούς. Πρώτον, η γραφειοκρατική διαδικασία που περιγράφει το νομοσχέδιο, ακριβώς επειδή εναρμονίζει μερικώς αυτό το πεδίο και όχι πλήρως, είναι λαβυρινθώδης και υπονομευτική -νομίζουμε- του όλου πνεύματος της φιλελευθεροποίησης που η οδηγία υποτίθεται ότι εισάγει.

Δεύτερον, υπάρχει για εμάς ένα τεχνικό ζήτημα που αφορά εν τέλει και τους ίδιους τους εργαζόμενους και το οποίο τέθηκε από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης -ίσως γνωρίζετε- όταν γινόταν η διαδικασία διαβούλευσης μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την υιοθέτηση της οδηγίας. Πρόκειται για τον κίνδυνο δημιουργίας επιχειρήσεων στα χαρτιά, δηλαδή αυτό που λένε «letterbox companies» και αυτό η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης φοβάται πως το νομοσχέδιο δεν το αντιμετωπίζει. Δηλαδή μιλάμε για την πιθανότητα επιχειρήσεων εικονικών, οι οποίες θα πάνε να ιδρυθούν στη Βουλγαρία για να μισθώνουν αυτοκίνητα στην Ελλάδα, επειδή στη Βουλγαρία υπάρχουν φθηνότερα εργατικά χέρια. Αυτό οι φορείς των συνδικαλιστών μας είπαν ότι γίνεται εκτεταμένα και ότι υπάρχουν ίσως και εκατό επιχειρήσεις που κάνουν χρήση αυτής της διαδικασίας. Το νομοσχέδιο δεν το προβλέπει καθόλου, και επειδή ακριβώς δεν διαβουλευέστε με τους συνδικαλιστικούς φορείς, δεν έχετε φυσικά μεριμνήσει για να αντιμετωπίσετε αυτό το θέμα.

Τρίτον, υπάρχει και ένα πρόβλημα γενικότερου αθέμιτου ανταγωνισμού. Παρά το γεγονός ότι η οδηγία βάζει περιορισμούς τους δύο μήνες και το 25% του στόλου, ο εγχώριος κλάδος χρησιμοποιεί χαμηλής τεχνολογίας οχήματα και δεν έχετε κάνει απ' ότι φαίνεται το παραμικρό για να τον ενισχύσετε, ούτως ώστε να του επιτρέψετε να ανταγωνιστεί πιο αποτελεσματικά μέσα στην ευρωπαϊκή αγορά. Τη στιγμή που περνάτε μέτρα φιλελευθεροποίησης, δεν θα έπρεπε να μεριμνήσετε γι' αυτό;

Πάντως πρέπει να σας πω ότι ο ΣΕΟΦΑΕ μάς έστειλε λεπτομερή αναφορά για το πόσο λίγη μέριμνα έχει υπάρξει στο πεδίο το συγκεκριμένο, δηλαδή της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του εγχώριου κλάδου και πόσο φοβάται ότι το νομοσχέδιο αυτό ανοίγει το παράθυρο για έναν αθέμιτο ανταγωνισμό, στον οποίο οι ελληνικές επιχειρήσεις μάλλον θα το βρουν πολύ δύσκολο να ανταγωνιστούν τις ανάλογες ευρωπαϊκές.

Όσον αφορά την οδηγία 1187/21, που καλύπτει τα άρθρα 16 και 27 του νομοσχεδίου, τα πράγματα είναι κάπως διαφορετικά. Η οδηγία αυτή έρχεται, όπως ειπώθηκε, για να επιταχύνει τις διαδικασίες ολοκλήρωσης του υψηλής τεχνολογίας ευρωπαϊκού οδικού δικτύου που πριν από δέκα χρόνια η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να ολοκληρώσει στον κορμό μέχρι το 2030 και στο πλήρες δίκτυο μέχρι το 2050.

Δύο από τις μεγάλες κατασκευαστικές δυσχέρειες στην ολοκλήρωση αυτού του δικτύου, βρίσκονται στην καθυστέρηση ολοκλήρωσης κάποιων τμημάτων, καθώς και στην έλλειψη συντονισμού μεταξύ των κρατών-μελών της Ένωσης για την ολοκλήρωση των διασυνοριακών κόμβων. Η οδηγία προβλέπει κυρίως δύο τύπων μέτρα. Επιτάχυνση της αδειοδότησης για την υλοποίηση των έργων και δεύτερον, τη δημιουργία κοινών εντεταλμένων αρχών ανάμεσα σε δύο περισσότερα κράτη-μέλη για τον συντονισμό των διασυνοριακών έργων.

Η Πλεύση Ελευθερίας θεωρεί ότι έργα όπως το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών συμβάλλουν στη βελτίωση της καθημερινής ζωής των πολιτών και ενθαρρύνουν την ταχύτερη διακίνηση μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Βεβαίως ευνοούν τις μεγάλες επιχειρήσεις και τα εμπορεύματα και γι' αυτό οι μεγάλοι δρόμοι θυμίζουν λίγο ένα σύστημα κέντρου-περιφέρειας μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου οι περιφερειακοί δρόμοι είναι μάλλον του περασμέ-

νου αιώνα, ενώ οι κεντρικές αρτηρίες είναι υπερσύγχρονες. Και αυτό είναι ένα θέμα που επιστημάνθηκε και από την ειδική μας αγορήτρια, και θα παρακαλούσαμε να το έχετε διαρκώς υπ' όψιν σας. Είναι στο εμπρός μέρος του μυαλού μας όταν βλέπουμε το οδικό δίκτυο.

Ταυτόχρονα, έχουμε επιφυλάξεις σε τρία κεντρικά ζητήματα όσον αφορά τη διαδικασία επιτάχυνσης που προβλέπει το νομοσχέδιο. Θεωρούμε πως αυτή συμπίπτει τα χρονοδιαγράμματα με αποτέλεσμα να μπορούν να ληφθούν αποφάσεις αδειοδότησης για έργα που δεν είναι επαρκώς φιλικά προς το περιβάλλον. Η συμπίεση των διαδικασιών, επίσης, δημιουργεί συνθήκες που ανεβάζουν το κόστος κατασκευής για τον Έλληνα φορολογούμενο και τέλος, δημιουργούν συνθήκες που ενδεχομένως να διευκολύνουν την αδιαφάνεια. Μία υπόθεση που στο παρελθόν έχει ταλαιπωρήσει πάρα πολύ τις κατασκευές και τα έργα στην οδοποιία.

Κλείνοντας, θα ήθελα να συνοψίσω τη θέση της Πλεύσης Ελευθερίας ως εξής: Αν είχαμε δύο νομοσχέδια, ένα για κάθε ενωσιακή οδηγία, θα καταψήφιζαμε εκείνο που αφορά τη χρήση μηχανικών οχημάτων κυρίως διότι δεν αποτρέπει το κοινωνικό ντάμπινγκ, με τον τρόπο που σας εξήγησα, τις εικονικές επιχειρήσεις έξω από τη χώρα και απειλεί να θέσει εκτός ευρωπαϊκού ανταγωνισμού ένα σημαντικό μέρος του ελληνικού κλάδου. Παράλληλα, όμως, θα ψηφίζαμε «παρών» για τις διατάξεις επίσπευσης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών παρά τις επιφυλάξεις μας για την ανεπαρκή οικολογική διάσταση, που κατά τη γνώμη μας έχει, και την αδιαφάνεια και το υψηλό κόστος που κατά κανόνα συνοδεύουν την επιτάχυνση στην κατασκευή δικτύων μεταφορών.

Επειδή, όμως, η Κυβέρνηση φέρνει και τις δύο οδηγίες μαζί σε ένα νομοσχέδιο, μια άλλη νομοθετική πρακτική που δυστυχώς δεν θεωρούμε θεμιτή, τελικά η Πλέυση Ελευθερίας θα καταψήφισε στο σύνολό του το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Καζαμία.

Συνεχίζουμε τις δευτερολογίες των ειδικών αγορητών και εισηγητών.

Ξεκινάμε από την κ. Κεφαλά από την Πλέυση Ελευθερίας.

Να βάλουμε πέντε λεπτά; Συμφωνείτε; Με μια ανοχή στον χρόνο.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, έτσι και αλλιώς δεν θα μακρηγορήσουμε. Νομίζω ότι ο κ. Αλέξανδρος Καζαμίας ήταν πολύ εύστοχος.

Εγώ να τονίσω άλλη μια φορά την εντύπωση που μας έκανε η αμηχανία των στελεχών της Κυβέρνησης, να τοποθετηθούν πάνω στο παλαιστινιακό και να τονίσουμε ότι πραγματικά, είναι πολύ επικίνδυνη η έλλειψη ειρήνης και η αποτυχία της παγκόσμιας κοινότητας να θέσει θέσεις και στόχους. Να πω ότι ξέρουμε όλοι σε αυτή την Αίθουσα πως ίσως θα έχουμε πεθάνει και η χώρα θα είναι ένα τεράστιο εργοτάξιο, στην καλύτερη περίπτωση, και όταν θα είμαστε έτοιμοι θα μας έχουν προσπεράσει για άλλη μια φορά οι εξελίξεις, δυστυχώς. Αλλά ας είμαστε αισιόδοξοι. Η αξία είναι στην προσπάθεια.

Κλείνοντας, να συνοψίσω τη θέση της Πλεύσης Ελευθερίας. Αν το νομοσχέδιο ήταν χωρισμένο σε δύο μέρη, όπως είπε και ο αγαπητός κ. Καζαμίας, θα ψηφίζαμε «όχι» στο θέμα της πρώτης οδηγίας που έχει να κάνει με τη μίσθωση των οχημάτων, με την προτροπή να συμπεριλάβετε τα αιτήματα των φορέων. Το λέμε πολλές μέρες τώρα, αλλά ευτυχώς ακουστήκαμε μόνο στη μία περίπτωση. Συμπεριλαμβάνεται το αίτημα του διοικητή της ΥΠΑ -κάτι είναι κι αυτό- στην τροπολογία που φέρατε σήμερα. Είναι κάτι που βλέπουμε, όμως, πως δεν έχετε διάθεση να κάνετε, δηλαδή τη συμπερίληψη των υπολοίπων.

Στο κομμάτι των υποδομών θα ψηφίζαμε «παρών» αν ήταν δύο τα νομοσχέδια, όπως είπαμε, γιατί πραγματικά έχουμε άμεση ανάγκη την επίλυση έστω ενός μέρους του τεράστιου προβλήματος των μετακινήσεων και των μεταφορών. Όμως το νομοσχέδιο είναι ενιαίο και πολύ φοβάμαι ότι δεν μπορούμε να συναινέσουμε στο σύνολό του.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε την κ. Κεφαλά.

Εφόσον ο κ. Βρεττός και ο κ. Βαλτογιάννης βρίσκονται σε επιτροπή και δεν θα δευτερολογήσουν, τον λόγο έχει ο κ. Μπούμπας από την Ελληνική Λύση.

Κύριε Μπούμπα, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Κύριοι του Υπουργείου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τις θέσεις μας για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο-ενσωμάτωση στο Ενωσιακό Δίκαιο τις έχουμε πει. Εδώ είναι ξεκάθαρο ότι αυτό το επάγγελμα το βιοποριστικό του Έλληνα αυτοκινητιστή μπαίνει στην άκρη με φορτηγά περιέργα, αλλοδαπά και με κάτι οδηγούς που δεν ξέρουμε οι εταιρείες ποιους θα βάζουν. Αυτό τα λέει όλα. Καλή η οδηγία της Κομισιόν, της Ενωμένης Γηραιάς -πείτε το όπως θέλετε-, αλλά εδώ υπάρχουν τα επαγγέλματα που πρέπει να στηρίζετε και δεν πρέπει να τους αφήνουμε απριόρι στο περιθώριο. Γιατί οι εργασιακές συνθήκες αλλά λένε έξω: Υπάλληλος-λάστιχο, ωράριο-λάστιχο, σουπερ-μάρκετ σε λάστιχο, τα οκτώωρα εξάωρα, οι μετακινήσεις καλά κρατούν και ούτω καθεξής.

Γιατί το επαναλαμβάνετε τώρα αυτό; Το κάνατε και στην προηγούμενη κοινοβουλευτική περίοδο. Δημιουργείτε ένα θολό τοπίο, κύριε Σταϊκούρα, με τις τροπολογίες οι οποίες έρχονται. Δηλαδή, εμείς τι κάνουμε τώρα; Θέλουμε να ψηφίσουμε τις εναπομένους τρεις τροπολογίες και πατάτε την πρώτη τροπολογία και λέτε «παράταση της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ ελληνικού δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας για εξήντα χρόνια από την αρχή της σύμβασης το 2003». Πώς θα το ψηφίσουμε εμείς τώρα; Το είδαμε, για να το δούμε και να αναλύσουμε ως Ελληνική Λύση; Εδώ πέρα μπαίνουν στο μυαλό μας άλλα. Αυτό μπορεί να κρύβει άλλα πράγματα. Πώς να ψηφίσουμε, ενώ συμφωνούμε με τα επόμενα τρία άρθρα σε ό,τι αφορά την τροπολογία, για την παράταση συμβάσεων εργαζομένων στα ναυπηγεία, προκειμένου να ολοκληρωθούν τα τέσσερα υποβρύχια; Αφορά οικονομική ενίσχυση πληγέντων στη Θεσσαλία για τους μήνες Νοέμβριο και Δεκέμβριο. Συμφωνούμε και μπορούμε να είμαστε θετικοί, αλλά πρέπει να ψηφίσουμε «παρών» εξαιτίας της πρώτης.

Τέταρτο: Πρόνοια για τους αναπληρωτές εκπαιδευτικούς εξαιτίας των πλημμυρών στη Θεσσαλία για να εξασφαλιστούν οι πιστώσεις για πληρωμή γενικά αναπληρωτών καθηγητών μέσης εκπαίδευσης, προκειμένου να λειτουργήσει ομαλά το σχολικό έτος. Εδώ κλείνουμε θετικά, αλλά αφού βάζετε εσείς την πρώτη που λέει υπαναχώρηση -πώς το λέτε, πώς το βαφτίζετε εκεί-, παράταση σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του λιμένος Καβάλας για πάνω από μισό αιώνα, το πάτε πίσω, όμως, από το 2003, γιατί γίνεται αυτό; Μπαίνουν ερωτηματικά. Μήπως έχουμε μία υποπαραχώρηση σε ιδιώτη επενδυτή; Γιατί με τα λιμάνια είναι λίγο θολό το τοπίο. Βλέπε Ηγουμενίτσα, βλέπε Ηράκλειο, βλέπε Αλεξανδρούπολη, βλέπε Θεσσαλονίκη που θα γίνει τώρα και μια πλατφόρμα υδροποιημένου αερίου εκεί κ.λπ.. Μας βάζει σε έναν προβληματισμό.

Αυτό, όμως, είναι προσφιλής σας πολιτική τακτική. Είναι η μέθοδος του θολού τοπίου, η μέθοδος της σουπιάς. Αυτό το κάνετε, ρίχνετε μελάνι τώρα. Δηλαδή θολώνετε τα νερά με κάποιες τροπολογίες που εμείς σκεφτόμαστε θετικά, αλλά δεν μπορούμε να τις ψηφίσουμε για τον λόγο που αναφερόμαστε.

Τελευταία τώρα ακόμα γι' αυτές τις αποζημιώσεις στη Θεσσαλία. Κατ' αρχάς, θα ρωτήσουμε ευθαρσώς και θα το καταγγείλουμε ως Ελληνική Λύση και με επίκαιρη ερώτηση τις επόμενες ημέρες. Ο ΕΛΓΑ στο καταστατικό του δεν αποζημιώνει από έντονη βροχόπτωση. Το ξέρετε; Αποζημιώνει -λέει- μόνο από πλημμύρες. Δηλαδή, η έντονη βροχόπτωση δεν δημιουργεί πλημμύρες; Βεβαίως, κύριε.

Αν έχω εγώ ένα χωράφι επικλινές και έχει μήλα και υποβαθμιστεί η ποιότητα των μήλων από μεγάλη νεροποντή...

Προσπαθεί ο αγρότης να πάρει το de minimis. Δεν τον αποζημιώνει ο ΕΛΓΑ, γιατί δεν έχει νερά λιμνάζοντα. Αυτά όλα δεν μπορούμε να τα δούμε, να τα διορθώσουμε; Τι θα λέμε εδώ τώρα; «Δίκαιον ουκ άλλο τι ή του κρείττονος συμφέρον;». Αυτό θα γίνει;

Θα πάμε με το δίκαιο του ισχυρού γενικότερα με ό,τι ψηφίζουμε;

Εδώ τώρα λέμε όσον αφορά τους αγρότες να επιδοτήσουμε κάποια προϊόντα τους, για να μην έχουν προβλήματα, όπως και στη Θεσσαλία και αλλού. Ως χώρα πρέπει να τους «κοιτάξουμε στα μάτια». Έχουμε ψηφίσει τη Συνθήκη GAP ή όχι; Τι λέει η Συνθήκη GAP; «Αθρόες εισαγωγές από τρίτες χώρες». Γιατί έτσι προτάζει η Κομισιόν; Φέρε μπαμπάκι από τη Νικαράγουα, φέρε μαϊντανό από την Τανζανία. Το λέει. Μπορούμε βέβαια να πάρουμε άλλα μέτρα. Δεν το κάνουμε. Για παράδειγμα, φόρο του διοξειδίου του άνθρακα.

Απέναντι, λοιπόν, σε αυτή την ενσωμάτωση -το είπαμε- με τα άρθρα 7, 9, 24, 29 -αόριστη η κατάσταση- δεν υπάρχει αυτό το νομικό πλαίσιο που να διασφαλίζει, αν θέλετε, την ορθή μετακίνηση εμπορευμάτων, να ξέρουμε πού θα πάνε, πόσο θα κοστίζουν οι συμβάσεις στους συμβαλλόμενους. Αλλά, το να ναυλώνουμε, να μισθώνουμε το φορτηγό χωρίς τον οδηγό, «άλλα λόγια να αγαπιόμαστε», κύριοι. Μην τρελαθούμε τώρα!

Θα μου πείτε, δεν πρέπει να ενσωματωθούμε με την ευρωπαϊκή οδηγία; Ναι, αλλά δεν πρέπει να στηρίξει τα παιδιά της Ελλάδας, τον δικό της εργαζόμενο; Άλλοι οι μισθοί στην Ευρώπη, άλλοι οι δρόμοι στην Ευρώπη και ούτω καθεξής.

Σε ό,τι αφορά τις τροπολογίες, ως Ελληνική Λύση αυτό λέμε. Συμφωνούμε με τα τρία, διαφωνούμε με το πρώτο. Μας βάζει σε σκέψεις. Πώς θα τα ψηφίσουμε τώρα εμείς; Πείτε μας. Αναγκαστικά θα πάμε στο «παρών». Αναγκαστικά!

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Μπούμπα.

Θα διακόψουμε τη ροή των παρεμβάσεων των εισηγητών και θα δώσουμε τον λόγο στον κ. Θεοχάρη για να υποστηρίξει την τροπολογία με γενικό αριθμό 26 και ειδικό 2. Και θα συνεχίσουμε μετά τις δευτερολογίες.

Ορίστε, κύριε Θεοχάρη.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ίσως δώσω και λύση στα προβλήματα ή τις αμφιβολίες που είχατε, κύριε Κοινοβουλευτικέ. Θα σας εξηγήσουμε, λοιπόν, τα άρθρα.

Είμαι σίγουρος πως δεν υπάρχει κανένας λόγος και κανένα πρόβλημα. Τίποτα μεμπτό, ιδιαίτερα για το άρθρο 1. Εφόσον με το άρθρο 2 και το άρθρο 3 συμφωνείτε -είμαι σίγουρος ότι συμφωνεί και η πλειοψηφία των κομμάτων της Βουλής-, ως επεκτενιστές λίγο περισσότερο στο άρθρο 1.

Τα πράγματα είναι πάρα πολύ απλά, ξεκάθαρα και δεν υπάρχει και τίποτα το μεμπτό. Στην Καβάλα, όπως σε όλα τα μεγάλα λιμάνια της χώρας, στον αντίστοιχο οργανισμό λιμένος, στον Οργανισμό Λιμένος Καβάλας ΑΕ, ΟΛΚ, έχει παραχωρηθεί για εξήντα χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης, δηλαδή από το 2003 μέχρι το 2063, η χρήση του λιμανιού. Συνεπώς, δεν υπάρχει τίποτα το προβληματικό εκεί.

Όσον αφορά όμως τις διαδικασίες της ιδιωτικοποίησης, στην περίπτωση της Καβάλας δεν έχει επιλεγεί η μέθοδος της αγοράς μέσω πώλησης μετοχών του ίδιου του Οργανισμού Λιμένος, που θα μπορούσε να ήταν μια διαδικασία -έχει γίνει στον Πειραιά, στη Θεσσαλονίκη, στον Βόλο-, αλλά έχει επιλεγεί η διαδικασία της υποπαραχώρησης, δηλαδή μιας παραχώρησης σε περαιτέρω μισθωτή, ο οποίος θα αξιοποιήσει το ίδιο το λιμάνι.

Η υποπαραχώρηση αυτή, ώστε να έχει νόημα, είναι μια παραχώρηση η οποία έχει διάρκεια σαράντα ετών. Σαράντα χρόνια. Επειδή η διαδικασία έχει καθυστερήσει και έχει πάρει παραπάνω χρόνο ενδεχομένως απ' όσο αρχικά υπολογιζόταν, τα σαράντα χρόνια της υποπαραχώρησης -για τα οποία μην έχετε καμμία αμφιβολία ότι θα έρθουν εδώ στη Βουλή και θα κυρωθούν και θα έχουμε τη συζήτηση επί της συγκεκριμένης υποπαραχώρησης- δεν μπορούν να υπογραφούν από τον Οργανισμό Λιμένος, ο οποίος έχει λιγότερα από σαράντα χρόνια μέχρι τη λήξη της διαδικασίας υποπαραχώρησης.

Συνεπώς, αυξάνουμε κατά αυτή την πενταετία την κύρια παραχώρηση στον Οργανισμό Λιμένος Καβάλας, ώστε να μπορούμε μετά να φέρουμε και τη σύμβαση στη Βουλή για τα σαράντα χρό-

νια, που θα είναι το κύριο θέμα συζήτησης και μπορούμε να έχουμε όλες τις διαφωνίες που θέλουμε.

Σε κάθε περίπτωση, η παραχώρηση πέντε ακόμη ετών στον Οργανισμό Λιμένος Καβάλας δεν νομίζω ότι δημιουργεί ούτε πρέπει να εγείρει οποιαδήποτε αμφιβολία.

Όσον αφορά το άρθρο 2 -αναφερθήκατε στην κουβέντα ήδη-, είναι προφανής ο λόγος για τον οποίο εισάγεται από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και από το Υπουργείο Οικονομικών. Είναι να αντιμετωπίσουμε νομοθετικά το ζήτημα της ολοκλήρωσης των απαραίτητων εργασιών και δοκιμών για την επιχειρησιακή ένταξη των υποβρυχίων «Πιπίνος», «Ματρώζος», «Κατσώνης» και «Ωκεανός».

Έπρεπε και έχουν δοθεί διαδοχικές παρατάσεις, έχουν δοθεί διαδοχικές πιστώσεις, ώστε να φτάσουμε στο τέλος αυτής της διαδικασίας. Αυτή η διαδικασία πρέπει να συνεχιστεί περαιτέρω από την τελευταία παράταση που έχει δοθεί έως τον Ιανουάριο του 2023. Ερχόμαστε εδώ να διαθέσουμε επιπλέον 6.300.000 ευρώ για την κάλυψη μισθοδοσίας και ασφαλιστικών εισφορών των εργαζομένων, για λειτουργικά έξοδα και συντήρηση του ναυπηγείου, για βιομηχανικά έξοδα, καθώς και για τεχνική υποστήριξη από εξειδικευμένους τεχνικούς κατασκευαστές και προμήθεια υλικών για την ολοκλήρωση του προγράμματος αυτού.

Συνεπώς η παράταση αυτή θα δώσει ακριβώς τη δυνατότητα και στα ναυπηγεία Σκαρामαγκά να ολοκληρώσουν το έργο το οποίο έχουν αναλάβει από τη μια μεριά και φυσικά να έχουμε την πλήρη επιχειρησιακή ένταξη στο Πολεμικό Ναυτικό. Και συνεπώς να ενισχύσουμε το αξιόμαχό του με αυτά τα τέσσερα νέα υποβρύχια.

Στο άρθρο 3 -νομίζω και εδώ- δεν θα πρέπει να έχουμε καμμία αντίρρηση. Είναι μια διάταξη με την οποία παρατείνουμε ως το τέλος του έτους, δηλαδή για τους μήνες Νοέμβριο και Δεκέμβριο -καθότι υπήρξε ήδη η παράταση οριζόντια και για όλη τη χώρα μέχρι και τον Οκτώβριο, στηρίζοντας στην πράξη τα νοικοκυριά- την οικονομική ενίσχυση, με στόχο την κάλυψη μέρους του αυξημένου κόστους αγορών, το λεγόμενο σε όλους Market Pass. Η επέκταση, όμως, αυτή θα γίνει μόνο στις περιοχές που επλήγησαν από τις πρόσφατες μεγάλες φυσικές καταστροφές: Στη Θεσσαλία, την Εύβοια και τον Έβρο.

Η διάταξη έρχεται σε εφαρμογή της κυβερνητικής πρωθυπουργικής εξαγγελίας και αποτελεί φυσικά ένα μέτρο ανακούφισης των πληθυσμών που επλήγησαν σοβαρά από τις πρόσφατες θεομηνίες. Η ενίσχυση είναι στο διπλάσιο ποσό σε σχέση με το τρέχον Market Pass, δηλαδή το 20% επί του μηνιαίου ύψους αγορών αντί του 10% που ισχύει στο τρέχον Market Pass. Τα λοιπά εισοδηματικά κριτήρια και οι λοιπές προϋποθέσεις παραμένουν ίδια με το Market Pass II, την ενίσχυση που δόθηκε για τους μήνες Αύγουστο και Οκτώβριο.

Οι δικαιούχοι θα παίρνουν τα χρήματα αυτόματα. Δεν χρειάζεται να κάνουν καμμία νέα αίτηση. Ελέγχουμε την πρώτη κατοικία τους από τα στοιχεία του Ε1, από τα στοιχεία της ΑΑΔΕ. Και αυτόματα θα επεκτείνουμε για τους δύο ακόμα μήνες.

Επίσης, αυτόματα θα πάρουν τα χρήματα με την ίδια μεθοδολογία είτε σε λογαριασμό είτε σε χρεωστική κάρτα με την οποία επέλεξαν με την τελευταία αίτηση που έχουν κάνει για τους μήνες Αύγουστο έως Οκτώβριο. Συνεπώς, το μόνο που απομένει φυσικά είναι οι τεχνικές λεπτομέρειες, που με την κατάλληλη κοινή υπουργική απόφαση θα αποφασιστούν και θα ολοκληρωθούν.

Είναι λοιπόν τρία μέτρα τα οποία δεν έχει κανένας κανέναν λόγο να μην τα στηρίξει, διότι είτε στηρίζουν τα νοικοκυριά είτε στηρίζουν τη λειτουργία των ναυπηγείων μας και το αξιόμαχό του Πολεμικού Ναυτικού είτε στηρίζουν το πρόγραμμα των επενδύσεων, το οποίο είναι τόσο πολύ επιτυχημένο και το οποίο τόσο σημαντικές θέσεις εργασίας και επενδυτικά κεφάλαια φέρνει στη χώρα μας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον Υπουργό.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Για την τροπολογία, κύριε Κατρίνη;

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Φτάνουν, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να σας ρωτήσω, με αφορμή την τοποθέτησή σας και την τροπολογία που συζητάμε, που ούτως ή άλλως και ο εισηγητής μας θα αναφέρει ότι την υπερψηφίζουμε με τις επιμέρους διαφοροποιήσεις, αν η Κυβέρνηση έχει κάποιο σχέδιο στρατηγικό και αν μπορεί ξεκάθαρα να πει στην αντιπροσωπεία τι μέλλει γενέσθαι με τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά.

Εγώ πριν έδειξα ότι ο προκάτοχός σας, ο παριστάμενος Υπουργός Υποδομών, είπε τον Μάρτιο, όταν υπεγράφη η σύμβαση, ότι ανοίγει μια καινούργια μέρα για τα ναυπηγεία. Σήμερα έχουμε φτάσει, λοιπόν, τέλος Οκτωβρίου, ψηφίζουμε -εμείς θα την ψηφίσουμε τη διάταξη για να συνεχιστούν τα έργα που γίνονται εκεί- και ο επενδυτής δεν έχει ξεκαθαρίσει αν θα συνεχίσει και θα επεκτείνει το ναυπηγείο ή τι θα κάνει, αν θα κρατήσει τους εργαζομένους ή όχι. Μάλιστα, για την ακρίβεια έχει αφήσει να διαρρεύσει ότι χρειάζεται πάρα πολύ λίγους από τους υπάρχοντες εργαζομένους, άρα η Κυβέρνηση οδηγεί στην ανεργία εκατοντάδες εργαζομένους των ναυπηγείων Σκαραμαγκά.

Και το λέω, κύριε Πρόεδρε, γιατί όταν κυρώθηκε ο διαγωνισμός και υπεγράφη η συμφωνία, η Κυβέρνηση έλεγε τότε ότι διασφαλίζεται το μέλλον των εργαζομένων και των ναυπηγείων, κάτι που δεν γίνεται και δεν έχετε σήμερα σαφή απάντηση να μας δώσετε και ξεκάθαρη πρόταση για το τι θα γίνει στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά.

Και σχετικά με το δεύτερο που αφορά το Market Pass και αναδεικνύει την τεράστια υποκρισία της Κυβέρνησής σας, εμείς σας κατηγορούμε -και όχι μόνο εμείς- ότι διατηρείτε πολύ ψηλά τον ΦΠΑ στα βασικά είδη διατροφής. Τι λέγατε εσείς; Πέρα από τα γνωστά, ότι έχει αποτύχει στις άλλες χώρες -που δεν έχει αποτύχει και το ξέρετε, γιατί και στην Ισπανία παρατάθηκε και στην Κύπρο παρατάθηκε και στην Πολωνία παρατάθηκε- λέγατε ότι «ναι, εισπράττουμε έσοδα, μέρος των οποίων επιστρέφουμε στους κοινωνικά αδύναμους ως Market Pass». Είχε μία λογική αυτό. Ποια είναι η αλήθεια που αποκαλύπτει και ξεγυμνώνει την Κυβέρνησή σας;

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

Το πρώτο οκτάμηνο του 2023 -τελειώνω, κύριε Πρόεδρε- 805 εκατομμύρια ευρώ επιπλέον έσοδα από ΦΠΑ, 60 εκατομμύρια ευρώ επιπλέον έσοδα από ειδικούς φόρους, δηλαδή συν 865 εκατομμύρια ευρώ και καταργείτε το Market Pass.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τώρα, μην επεκτείνετε, κύριε Κατρίνη!

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Θα μας πείτε σήμερα -και τελειώνω- αν έχετε κάποιο μέτρο για να στηρίξετε τη μεσαία τάξη και τα ευάλωτα νοικοκυριά ή θα συνεχίζετε να μαζεύετε χρήματα με πολύ μεγάλους συντελεστές έμμεσης φορολογίας;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Προφανώς δεν υπάρχει κάποια άλλη ερώτηση. Θα δώσουμε τον λόγο στον κ. Θεοχάρη.

Σύντομα, κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ, για να συνεχίσουμε τη διαδικασία.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Σύντομα, γιατί υπάρχει και η συζήτηση στην Επιτροπή του Προϋπολογισμού. Άμα θέλετε, κύριε Κατρίνη, πεδίο δόξης λαμπρό, ελάτε να μας τα πείτε εκεί. Το προσχέδιο είναι κατατεθειμένο. Μπορούμε να τα συζητήσουμε όλα αυτά. Όμως, παρ' όλα αυτά, εφ' όσον ανοίξατε τα ζητήματα, θα τα πούμε.

Κοιτάτε, όσον αφορά τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, ξέρετε ότι υπήρξε μια μακρά περίοδος κατά την οποία έπρεπε να διευθετηθούν όλες οι λεπτομέρειες και όλες οι διενέξεις και όλες οι δικαστικές και οι μη δικαστικές διαδικασίες μέχρι να ολοκληρωθούν. Αφήστε τον επενδυτή να δούμε το σχέδιό του και όταν αυτό συμβεί, η Κυβέρνηση έχει αποδείξει ότι είναι δίπλα σε κάθε εργαζόμενο και είναι δίπλα σε κάθε νοικοκυριό. Το έχει κάνει με σειρά πολλαπλών μέτρων και δεν έχει αφήσει κανέναν Έλληνα πολίτη στην τύχη του. Αυτό το έχουμε αποδείξει και αυτό θα συμβεί και

τώρα και στη δεύτερη τετραετία της Κυβέρνησης Μητσοτάκη. Να είστε σίγουροι και να είναι σίγουρος ο ελληνικός λαός ο οποίος μας ακούει.

Όμως, αυτό που δεν κάνει αυτή η Κυβέρνηση είναι να συντηρεί εργαζομένους χωρίς να υπάρχει αντικείμενο. Εμείς θέλουμε και τα ναυπηγεία και οι υπόλοιπες επιχειρήσεις να έχουν αντικείμενο, να έχουν εργασία, να μεγαλώνουν, να αυξάνουν τον κύκλο εργασιών τους και μέσα από αυτό να μειωθεί και να μειώνεται η ανεργία και να δημιουργούνται εξειδικευμένες θέσεις εργασίας.

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

Γι' αυτό, εξάλλου, όλοι οι δείκτες της ανεργίας βαίνουν μειούμενοι και ιδιαίτερα αυτά τα περασμένα τέσσερα χρόνια είναι πάρα πολύ σημαντικοί και μάλιστα πλησιάζουμε στο μονοψήφιο ποσοστό, είμαστε τώρα πια κάτω από το 11% και αυτό επέτρεψε και στην Κυβέρνηση να ξεπαγώσει τις τριετίες, πριν ακόμα φτάσουμε στο μονοψήφιο ποσοστό.

Τώρα, όσον αφορά το Market Pass, τις υποκρισίες, τον ΦΠΑ και τα λοιπά, τα περί υποκρισίας δεν χρειάζονται να μας τα λέτε εδώ πέρα. Η Κυβέρνηση έχει πάρει μέτρα τα οποία βοηθούν τα νοικοκυριά στην πράξη. Τα χρήματα τα οποία χάνονται από το δημόσιο ταμείο μειώνοντας τον ΦΠΑ δεν πάνε -ούτε 1 ευρώ!- στην τσέπη των πολιτών. Αυτό το έχει αποδείξει η ελληνική εμπειρία. Αυτό το έχει αποδείξει η διεθνής εμπειρία.

Και προς απάντησή σας μόνο ένα νούμερο φτάνει: Ο πληθωρισμός τροφίμων στην αγαπημένη σας Ισπανία που μείωσε τους συντελεστές είναι 10,5%, ενώ στην Ελλάδα, η οποία έχει κλέψει, κατακλέψει τους πολίτες είναι 9,5%.

Γι' αυτό η χώρα μας έχει τον τέταρτο καλύτερο πληθωρισμό στην Ευρώπη και γι' αυτό θα συνεχίσει σε αυτόν τον αταλάντευτο δρόμο πραγματικών μέτρων και όχι μέτρων λαϊκισμού, μέτρων που μόνο στα χαρτιά δουλεύουν και στην πράξη αποτυγχάνουν. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κύριο Υπουργό.

Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Δελής Ιωάννης από το ΚΚΕ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Ξεκινώ με τις δύο οδηγίες οι οποίες ενσωματώνονται στο Ελληνικό Δίκαιο και αποτελούν τον κορμό, ουσιαστικά, του σημερινού νομοσχεδίου, λέγοντας ότι και οι δύο αυτές οδηγίες και η μεταφορά τους από τη Νέα Δημοκρατία στο Ελληνικό Δίκαιο, είναι κοιμμένες και ραμμένες στα μέτρα των μεγάλων οδικών μεταφορικών επιχειρήσεων και των πολυεθνικών ομίλων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γι' αυτό καταψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο, γιατί πολύ απλά όχι μόνο αδιαφορούν, αλλά εχθρεύονται επιπλέον τις ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων.

Θα ξεκινήσω με την τροπολογία με αριθμό 26. Η αύξηση της διάρκειας της σύμβασης παραχώρησης του λιμανιού της Καβάλας από το ελληνικό δημόσιο στον Οργανισμό Λιμένα Καβάλας για εξήντα πέντε έτη, από εξήντα που ήταν μέχρι τώρα, έχει μία και μόνη σκοπιμότητα, την οποία ομολόγησε πριν από λίγο και ο ίδιος ο Υπουργός: Την εξυπηρέτηση της ιδιωτικοποίησης και του λιμανιού αυτού με τη μορφή της υποπαραχώρησης. Πώς; Μέσω της εναρμόνισης της χρονικής διάρκειας της αρχικής σύμβασης παραχώρησης με αυτήν που ακολουθεί της υποπαραχώρησης. Είναι πάρα πολύ απλό.

Είμαστε αντίθετοι, λοιπόν. Ήμασταν αντίθετοι στην αρχική σύμβαση, είμαστε αντίθετοι και στην σύμβαση υποπαραχώρησης -αλίμονο- και λέμε «όχι» στη διάταξη αυτή, που είναι το άρθρο 1 της τροπολογίας 26.

Για την ίδια τροπολογία και για το άρθρο 4 αυτής, το τελευταίο, που αφορά τους αναπληρωτές και τους ωρομίσθιους εκπαιδευτικούς της Θεσσαλίας, είμαστε θετικοί και αν ερχόταν -θέλουμε να το πούμε εδώ- μόνη της, θα την ψηφίζαμε. Έρχεται, όμως, ως τμήμα μιας ενιαίας τροπολογίας τεσσάρων ετερόκλητων μεταξύ τους διατάξεων για την οποία τροπολογία, βεβαίως, συνολικά θα ψηφίσουμε «παρών».

Για την οικονομική ενίσχυση των πλημμυροπαθών της Θεσσαλίας, που είναι το άρθρο 3 της ίδιας τροπολογίας, τώρα, έχω να πω τα εξής: Όπως και αν το δει κανείς, για ψίχουλα πρόκειται, αλλά και μόνο να το συγκρίνει κάποιος με την ακρίβεια που συνέχεια φουντώνει και με την ανέχεια χιλιάδων ανθρώπων στη

Θεσσαλία μετά την καταστροφή. Έτσι, δηλαδή, θα πάμε από δω και πέρα; Πώς θα ζήσουν οι άνθρωποι αυτοί; Πώς θα βγάλουν το χειμώνα; Με τέτοια μέτρα; Σπίτια χρειάζονται, κύριοι της Κυβέρνησης. Σπίτια χρειάζονται όσοι είδαν το σπίτι τους να καταστρέφεται και αυτά τα σπίτια να νοικιαστούν με πλήρη κάλυψη του κράτους. Αποζημιώσεις στο 100% δικαιούνται για όλες τις καταστροφές που έπαθαν σε καλλιέργειες, επιχειρήσεις, φυτικό, ζωικό κεφάλαιο. Ένα έκτακτο βοήθημα 1.500 ευρώ έχει ανάγκη κάθε πλημυροπαθής οικογένεια προσυζητημένο κατά 300 ευρώ για κάθε παιδί. Μια ουσιαστική οικονομική στήριξη χρειάζεται, άμεσα μάλιστα, όσοι εργαζόμενοι έχασαν τη δουλειά τους και όσοι επαγγελματίες έπαθαν ζημιές. Και βεβαίως ένα εξαμηνίο πάγωμα οφειλών σε εφορίες, τράπεζες και ταμεία.

Αυτά είναι τα ελάχιστα από τα μέτρα που απαιτούνται, τα ελάχιστα μέτρα ανακούφισης, αυτών των ανθρώπων, ιδιαίτερα μπροστά στο δύσκολο χειμώνα που έρχεται.

Κλείνοντας, τι ήταν αυτό τώρα; Ζήσαμε να το ακούσουμε και αυτό από την Κυβέρνηση, από Υπουργό της Νέας Δημοκρατίας, ότι λέει- «το ΚΚΕ βοηθάει τα κέρδη των εργολάβων».

Εντάξει, προσπερνά τη φαιδρότητα του ισχυρισμού και αυτό που θέλω να σας πω είναι το εξής. Ο ρόλος της εξυπηρέτησης των συμφερόντων και των κερδών των εργολάβων είναι δικός σας, όχι αποκλειστικά βέβαια! Τον μοιράζεστε με τα υπόλοιπα αστικά κόμματα. Αυτή τη στιγμή αυτόν τον ρόλο, όμως, τον κεντρικό τον παίζετε εσείς και το αποδεικνύετε κάθε μέρα με την πολιτική σας και με το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε.

Και για να μην ανησυχείτε, βέβαια, αυτόν τον ρόλο, τον ρόλο του υπηρέτη δηλαδή των αστικών συμφερόντων και των εργολαβικών κερδών ούτε τον διεκδικεί το ΚΚΕ ούτε μας ενδιαφέρει. Είναι ολόδικός σας αυτός ο ρόλος. Αντίθετα, τον ρόλο αυτόν εμείς και τον αντιμαχόμαστε και τον αντιπαλεύουμε παντού και πάντα.

Όμως, ακούστε, για να μιλήσουμε για την ουσία του ζητήματος. Μην εκβιάζετε έτσι, με τον τρόπο αυτό τον λαό της Θεσσαλονίκης, με τις ρήτρες μιας σύμβασης για το flyover στον περιφερειακό της πόλης, μιας σύμβασης που εσείς υπογράψατε με τον εργολάβο. Δεν υπογράψαμε εμείς αυτή τη σύμβαση. Εσείς την υπογράψατε.

Τι ξεχάσατε, όμως, να κάνετε, κύριε Υπουργέ; Ξεχάσατε να κάνετε το στοιχειώδες. Για μια τέτοια μεγάλη κοινωνικιστική οδική παρέμβαση ξεχάσατε, αμελήσατε να κάνετε μια ολοκληρωμένη κυκλοφοριακή μελέτη για τις επιπτώσεις που θα έχει η εκτέλεση ενός τέτοιου μεγάλου οδικού έργου στο κυκλοφοριακό της πόλης. Διότι θα είναι μακροχρόνια η κατασκευή. Δεν θα κρατήσει μια εβδομάδα.

Γι' αυτό, λοιπόν, σας εγκαλούμε, γι' αυτό σας λέμε ακόμα και τώρα να μην προχωρήσετε προτού ομαλοποιηθεί η κοινωνία, η κυκλοφορία αυτής της πόλης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Διότι αυτή τη στιγμή δεν θα ήταν υπερβολή να πει κανείς ότι στη Θεσσαλονίκη υπάρχουν ελάχιστα μέσα μαζικής μεταφοράς για τις ανάγκες ενός εκατομμυρίου και πλέον ανθρώπων.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Δελή, ειδικό αγορητή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

Κύριε Βρεττέ, επειδή σας είδα, θέλετε να δευτερολογήσετε;

Συγγνώμη, κύριε Πάνα, αλλά προηγείται.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

Μια σύντομη απλώς παρατήρηση θέλω να κάνω, γιατί ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Κυβέρνησης έθεσε ένα ρητορικό ερώτημα, φαντάζομαι, σχετικά με το αν συμφωνούμε με την Ευρωπαϊκή Ένωση και αν συμφωνούμε, γιατί δεν συναινούμε στις ενσωματώσεις.

Προφανώς, με την αποσπασματική παρουσία του δεν παρακολουθήσει ότι έχουμε δικαίωμα μέσα από την κατάθεση της πρότασής μας και της θέσης μας να στείλουμε ένα πολιτικό μήνυμα και αυτό το πολιτικό μήνυμα δεν είναι άλλο και διαφορετικό από το μήνυμα ότι καμμία υποχρέωση όσον αφορά στο χρονοδιάγραμμα δεν είναι πιεστική. Και η απόδειξη είναι ότι αυτή η οδηγία από το 2006 έχει περάσει από τρεις-τέσσερις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας και δεν το έκαναν σε προγενέστερο χρόνο.

Και υπάρχουν και πάρα πολλές ενσωματώσεις που έχουν πολύ μεγαλύτερο χρόνο και έρχονται κάποια στιγμή και για κάποιους άλλους λόγους, που εμείς θεωρούμε όχι ουσιαστικούς -το είπαμε και στην πρωτομιλία μας- αλλά για λόγους καθαρά πρακτικούς έρχονται.

Το πιο σημαντικό είναι οι τροπολογίες που κουμπώνουν πάνω σε αυτά τα διαδικαστικά και διεκπεραιωτικά με τη σημασία της λέξεως νομοσχέδια και ενσωματώσεις.

Επομένως, όταν κάποιος είναι κυβερνητικός τόσα χρόνια και δεν έχει κάνει το καθήκον του, αυτό που εκκαλεί την Αντιπολίτευση να κάνει, δεν είναι σωστό να το επικαλείται, γιατί απλώς έχει παρελθόν.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Βρεττό.

Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Απόστολος Πάνας, ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ: Δεν θα κουράσω ιδιαίτερα. Νομίζω ότι έχουμε εξαντλήσει τη συζήτηση σε ό,τι αφορά την ενσωμάτωση της οδηγίας.

Σε ό,τι αφορά την τροπολογία 26/2, έχουμε τοποθετηθεί αρκετές φορές σχετικά με την πολυτομεακή αντιμετώπιση των τροπολογιών αναφορικά με τα άσχετα μεταξύ τους άρθρα. Είναι κάτι το οποίο έχω επισημάνει και εγώ αρκετές φορές από το Βήμα της Βουλής. Θα πρέπει να αλλάξει, καθώς είμαστε υποχρεωμένοι να έχουμε διάφορα άρθρα τροπολογιών τα οποία έχουν άσχετα θέματα μεταξύ τους.

Σε ό,τι αφορά, βέβαια, το άρθρο 1, θέλω να ξεκαθαρίσω ότι το ΠΑΣΟΚ-Κίνημα Αλλαγής έχει στρατηγική θέση ως προς την αξιοποίηση των δημόσιων πόρων, αλλά διαφωνούμε κάθετα με την καθολική παραχώρηση των λιμένων και ουσιαστικά, την εκχώρηση στην άσκηση της πολιτικής διοίκησης και την ανάπτυξη των υποδομών στρατηγικής σημασίας, όπως οι λιμένες.

Ως εκ τούτου, είμαστε διαφοροποιημένοι ως προς το συγκεκριμένο άρθρο. Όμως, στα υπόλοιπα άρθρα, το άρθρο που αφορά στη συντήρηση υποβρυχίων του Πολεμικού Ναυτικού, τη χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης από τον κρατικό προϋπολογισμό, δηλαδή τα μέτρα τα οποία κατατέθηκαν και φυσικά και τις ρυθμίσεις για τους προσωρινούς αναπληρωτές εκπαιδευτικούς, είμαστε θετικοί. Γι' αυτό, παρ' όλο που στο άρθρο 1 έχουμε αντίρρηση, θα ψηφίσουμε τη συγκεκριμένη τροπολογία.

Σε ό,τι αφορά την τροπολογία 25/1, το πρώτο άρθρο για την εγκατάσταση συσκευής φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, η θέση μας είναι θετική, ενώ σε ό,τι αφορά την παράταση της προσωρινής ανάθεσης κοινωνικοοικονομικού έργου στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, λέμε «όχι». Γι' αυτό, στη συγκεκριμένη τροπολογία θα ψηφίσουμε «παρών».

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Πάνα.

Επόμενος ομιλητής είναι ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Χαράλαμπος Μαμουλάκης.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μια σύνοψη θέλω να κάνω και εγώ, από την πλευρά μου. Να πω το εξής, ότι μετά από την αναλυτική, θα έλεγα, συζήτηση που έγινε επί του νομοσχεδίου, της οδηγίας ουσιαστικά, εκπορεύονται δύο-τρία συμπεράσματα. Πρώτον, η ανελαστικότητα που επιδεικνύει το Υπουργείο όσον αφορά στην παρατήρηση, που θέλω να πιστεύω ότι ήταν στοχευμένη, αναφορικά με τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, που δεν μπορούν να επικουρούν μια τέτοια προσπάθεια. Θα έπρεπε να έχει αποφευχθεί αυτή η διάταξη, εξ ου και η καταψήφισή της εν λόγω διάταξης.

Παρ' όλα αυτά, επειδή πρόκειται πράγματι ως επί το πλείστον για μια ευρωπαϊκή οδηγία, θα μας βρει σύμφωνους επί της αρχής στο νομοσχέδιο. Όμως, θα επισημάνουμε κάποια άλλα στοιχεία. Παράδειγμα, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Αν δεν υπάρξουν εν τοις πράγμασι γενναίες παρεμβάσεις για την ενίσχυση του στελεχιακού δυναμικού και να παύσει αυτή η στελεχιακή αφυδάτωση που διέπαι την υπηρεσία εδώ και πάρα, μα πάρα πολλά χρόνια και ειδικά, μια τέτοια εποχή που ο φόρτος είναι μεγάλος και

οι επισφάλειες στις μεταφορές εξίσου μεγάλες, νομίζω ότι εκεί οδηγούμαστε από την πλευρά μας, στο «λευκό». Αυτά όσον αφορά στο άρθρο 30. Αναφέρομαι στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Η μη άρση των περιορισμών για να υπάρχει μια ισότιμη προσέγγιση σε όρους ανταγωνιστικότητας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των μη μεταφορικών, μας οδηγεί στα άρθρα 8 και 9 επίσης να κινηθούμε κατά.

Επί της αρχής, βεβαίως, όπως προείπα, είμαστε σύμφωνοι. Θα υπερψηφίσουμε.

Καταλήγω, εν κατακλείδι, επισημαίνοντας δύο ζητήματα που άπτονται των τροπολογιών. Για τη δε τροπολογία η οποία αφορά στην εγκατάσταση συσκευών φόρτισης -πάλι ετερόκλητη, βέβαια, γιατί μιλάω για την 25, διότι αμέσως μετά έχουμε παράταση της ανάθεσης του συγκοινωνιακού μέσου- να σας απαντήσω, κύριε Υπουργέ, γιατί θέσατε ένα ερώτημα, ποιες είναι οι προθέσεις της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης για το σοβαρότατο ζήτημα του ΟΑΣΘ, το εξής. Αναμφίβολα η απρόσκοπτη εκτέλεση του μεταφορικού έργου στη συμπρωτεύουσα είναι κάτι το οποίο νομίζω ότι το σύνολο του πολιτικού κόσμου βρίσκει σύμφωνο. Όμως, με ποιους όρους, ποιες νόρμες και ποιους κανόνες θα διέπεται αυτή η διαδικασία; Και αναμφίβολα, είναι και τα κόστη, γιατί πράγματι, τα όποια κόστη προκύπτουν φυσικά και επιβαρύνουν τον ελληνικό λαό, τους Έλληνες φορολογούμενους.

Δεν μίλησαμε εμείς για ιδιωτικοποίηση. Άλλωστε, το ξέρετε πάρα πολύ καλά, γιατί έχετε θητεύσει και στο Υπουργείο Οικονομικών, ότι το μεταφορικό έργο δεν είναι από τα φόρτε των εταιρειών που ασχολούνται με ιδιωτικοποιήσεις και δεν είναι μόνο στη χώρα μας, αλλά είναι σε όλη την Ευρώπη. Είναι μια ζημιόγωνα υπηρεσία εκ των πραγμάτων και είναι πολύ δύσκολο να βρεθούν και ενδιαφερόμενοι. Το γνωρίζετε. Έχουν γίνει και προσπάθειες από προηγούμενες κυβερνήσεις πλείστες φορές.

Όμως, δεν είναι αυτό το ζήτημα. Το θέμα είναι ότι πρέπει να υπάρχει ένα θεσμικό πλαίσιο, ακόμα και με το αντίστοιχο *modus operandi* που υπάρχει τώρα, αλλά σε μόνιμη βάση, για να μην έρχεται η Εθνική Αντιπροσωπεία συνεχώς να δίδει παρατάσεις επί παρατάσεων. Αυτό δεν συνιστά καλή νομοθέτηση.

Έκλεισα, λοιπόν, με την τροπολογία 25.

Ως προς την 26, όπως ανέφερε και ο συνάδελφος προηγούμενος, εδώ και αν υπάρχουν ετερόκλητες διατάξεις. Έχετε το άρθρο 3, που βεβαίως είναι η χορήγηση οικονομικής ενισχύσεως από τον κρατικό προϋπολογισμό, με σκοπό την κάλυψη μέρους του αυξημένου κόστους των νοικοκυριών, ειδικά στις πληγείσες περιοχές από τις φυσικές καταστροφές. Νομίζω ότι κανείς δεν διαφωνεί.

Τώρα, το τι σχέση έχει αυτό το άρθρο με την αύξηση διάρκειας παραχώρησης του ελληνικού δημοσίου για τον λιμένα Καβάλας για εξήντα πέντε έτη, το αφήνω στην κρίση όσων μας παρακολουθούν. Αυτό είναι που «φωνάζουμε» -το κάνουμε με τον τρόπο μας και τον λόγο μας- και λέμε ότι πρέπει να σταματήσει. Όταν λέμε «καλή νομοθέτηση», πάντοτε η επιτομή του λόγου μας είναι η πράξεις μας. Και αυτές οι πράξεις καταγράφονται, αποτυπώνονται και κρίνονται εν τέλει από την ελληνική κοινωνία. Καλό θα ήταν, λοιπόν, να μπορούσε να έχει μία διακριτή τροπολογία η ενίσχυση των νοικοκυριών και των επιχειρήσεων των πληγείσων περιοχών, και να έχει άλλη τροπολογία που θα μπορούσε να ασχοληθεί πιο ενδελεχώς με τα άλλα ζητήματα.

Δεν θέλω να κουράσω άλλο. Άλλωστε νομίζω ότι έχει εξαντληθεί το θέμα και η κοινοτική οδηγία εν είδει νομοσχεδίου. Και νομίζω ότι η στάση μας είναι αυτή που αποτύπωσε λεκτικά και θα αποτυπωθεί και ψηφιακά εντός ολίγων λεπτών.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Μαμουλάκη.

Τον λόγο έχει ζητήσει για μια μικρή παρέμβαση η Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Πλεύσης Ελευθερίας.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα για ένα λεπτό και εγώ τον λόγο.

ΣΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Θα μιλήσω στο τέλος, κύριε Πρόεδρε, μετά τις δευτερολογίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Είπατε ότι δεν θέλετε να δευτερολογήσετε, κύριε Λαζαρίδη, γι' αυτό έδωσα τον λόγο στην κ. Κωνσταντοπούλου.

Παρακαλώ, κύριε Λαζαρίδη, έχετε τον λόγο.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι έχει εξαντληθεί η συζήτηση σχετικά με τις ενσωματώσεις των δύο οδηγιών. Εγώ εκείνο το οποίο απλά θα ήθελα πολύ σύντομα να σχολιάσω είναι το εξής. Το ζήτημα του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας -μιας που με αφορά ως Βουλευτή της Περιφερειακής Ενότητας Καβάλας- νομίζω ότι είναι πάρα πολύ καθαρό. Με δεδομένο ότι πάμε σε μία υποπαραχώρηση του «Φίλιππος Β'», δεν μπορεί αυτή να έχει μια χρονική διάρκεια μεγαλύτερη από αυτή της παραχώρησης. Επομένως τα πέντε επιπλέον έτη νομίζω ότι δεν είναι θέμα.

Εκείνο για το οποίο πραγματικά θέλω να κάνω ένα σχόλιο, είναι για τα ναυπηγεία, επειδή άκουσα πολύ μεγάλη κριτική σχετικά με το ζήτημα αυτό. Θέλω να θυμίσω ότι η πρώτη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, η κυβέρνηση της περιόδου 2019-2023, παρέλαβε, κύριε Μαμουλάκη, από τον ΣΥΡΙΖΑ τρία ναυπηγεία κλειστά. Αναφέρομαι στα Ναυπηγεία Ελευσίνας, στα Ναυπηγεία του Νεωρίου Σύρου και, βεβαίως, στα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά. Και καταφέραμε μέσα σε αυτά τα δύσκολα χρόνια και τα δύο ναυπηγεία ήδη να λειτουργούν και μάλιστα και με ιδιωτικές δουλειές, όχι μόνο από το Πολεμικό Ναυτικό. Διότι, κακά τα ψέματα, αυτά τα ναυπηγεία, και ειδικά τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και Σκαρामαγκά -όπου γνωρίζω πολύ καλά, καθώς ο πατέρας μου ήταν ηλεκτροσυγκολλητής για πάρα πολλά χρόνια εκεί- είχαν αποκλειστικό πελάτη το Πολεμικό Ναυτικό.

Άρα αυτό το οποίο κάνει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και η προηγούμενη και η σημερινή, είναι να αντιμετωπίζει και να επιλύει προβλήματα προς όφελος των εργαζομένων και προς όφελος των πολιτών.

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Πολύ σύντομα, κύριε συνάδελφε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Λαζαρίδη, επειδή μου πετάξατε το μπαλάκι και οφείλω μια απάντηση, θα σας πω το εξής για την «τρίαινα», όπως την ονομάζουν οι γνωρίζοντες, της ναυπηγικής πολεμικής βιομηχανίας της χώρας μας με τα Ναυπηγεία της Σύρου, της Ελευσίνας και του Σκαρामαγκά. Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ στα δύσκολα μηνιακά χρόνια δεν κατάφερε μόνο να ρυθμίσει το χρέος, να αφήσει το περιφέρμα *buffer* και να βγάλει τη χώρα από τα μνημόνια, κατάφερε και αυτές τις σωρευμένες εκκρεμότητες που είχαμε στα ναυπηγεία της χώρας μας να τις βάλει σε μια σειρά. Και εξηγούμαι.

Στη Σύρο είναι ανεξίτηλη η σφραγίδα της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ για την ανάταξη των ναυπηγείων στο τέλος του 2018 και αρχές του 2019. Επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ η Σύρος δρομολογήθηκε. Άλλωστε δεν το λέω εγώ. Και ο τότε Υπουργός Ανάπτυξης της κυβέρνησης το είχε πει, όπως νομίζω και το σύνολο των κυβερνητικών στελεχών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Δεύτερον, να σας πω για την Ελευσίνα. Βάλαμε πλάτη στη δύσκολη συγκυρία. Και το ξέρουν οι κυβερνητικοί παράγοντες. Και εμείς υπερψηφίσαμε ένα νομοσχέδιο το οποίο δρομολόγησε -κάτι που για εμάς ήταν κομβικής σημασίας- την εργασιακή εκκρεμότητα και τις οφειλές των εργαζομένων, για να μην κλείσουν. Βάλαμε και νόρμες και κανόνες για την επόμενη μέρα που, δυστυχώς, όμως -και το σημειώνω εδώ στη Βουλή- δεν τηρούνται, κύριε Πρόεδρε. Για την Ελευσίνα μιλώ. Συμφωνήσαμε άλλα πράγματα και άλλα συμβαίνουν.

Για τον δε Σκαρामαγκά νομίζω ότι αυτή η παράταση και αυτή η εύνοια στον γνωστό εφοπλιστή, ο οποίος είχε αναλάβει τα ηνία του Νεωρίου και, εν πάση περιπτώσει, των ναυπηγείων, δεν είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και πρέπει να σταματήσει. Έχουμε

συμφωνήσει συγκεκριμένα πράγματα. Έχουμε νομοθετήσει συγκεκριμένες διατάξεις και πρέπει να τηρούνται.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, φτάσαμε στο τέλος της συζήτησης και νομίζω ότι, αν δεν ήταν κατανοητό κατά την έναρξη, τώρα πλέον πρέπει να είναι κατανοητό το τι λέει η Πλεύση Ελευθερίας για το νομοσχέδιό σας και συνολικά για τη νομοθέτησή σας. Λέμε ότι, πρώτον, αγνοείτε επιδεικτικά τους πολίτες, τους εμπλεκόμενους φορείς, την κοινωνία. Και τους αγνοείτε όταν εφαρμόζετε μια διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης, για την οποία οι ίδιοι ομολογείτε ότι δεν κατέστη προσιτή στους πολίτες. Μας είπατε emphaticά ότι μόνο δύο πολίτες σχολίασαν στη δημόσια διαβούλευση. Αυτό κατά την κρίση σας, τι σημαίνει; Σημαίνει ότι είναι αδιάφορες οι οδικές μεταφορές για τους πολίτες; Σημαίνει ότι είναι αδιάφορη η νομοθέτηση για τους πολίτες ή ότι αυτή η διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης στο διαδίκτυο δεν είναι τόσο προσβάσιμη και τόσο λειτουργική και θα έπρεπε να την επανεξετάσετε;

Με ενημέρωσε η δική μας αγορήτρια, η κ. Κεφαλά, και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ο κ. Καζαμίας, που ήταν παρόντες στην επιτροπή, ότι οι φορείς ήρθαν και σας πρότειναν και παραπονέθηκαν και ξαναείπαν και πρότειναν και ζήτησαν και παρατήρησαν και σχολίασαν. Αλλά όταν τους φέρνεται την Τρίτη και το ψηφίζετε την Πέμπτη, οποιαδήποτε ακρόαση φορέων καθίσταται εικονική και στα αλήθεια απατηλή. Λέτε ότι τους ακούτε.

Η Πλεύση Ελευθερίας έχει κάνει αγώνα για να αναβαθμιστεί η ακρόαση των πολιτών και των φορέων, και θα συνεχίσουμε τον αγώνα. Πετύχαμε να σας υποχρεώσουμε να τους φέρνεται στη Βουλή, γιατί είχατε αφήσει το παλιό σύστημα της πανδημίας και δεν τους καλούσατε στη Βουλή, τους κρατούσατε μακριά, μην τυχόν και κινδυνεύσει η κυβερνητική νομοθέτηση από τους πολίτες.

Ασχοληθείτε με αυτά τα οποία οι πολίτες βιώνουν και επισημαίνουν. Οτιδήποτε αφορά τις οδικές μεταφορές, είτε εμπορευματικές και εμπορικές είτε αστικές είτε ιδιωτικές, αφορά την ασφάλεια των πολιτών. Αφορά και την οδική ασφάλεια. Αφορά και το δικαίωμα μετακίνησης στη χώρα μας. Αφορά και την ποιότητα των δρόμων. Αφορά και την αίσθηση ασφάλειας ή κινδύνου που έχουν οι πολίτες όταν χρησιμοποιούν τις εθνικές οδούς και τις δημόσιες οδούς. Τι πιστεύετε; Οι Έλληνες πολίτες αισθάνονται ασφαλείς με την κατάσταση στην οποία βρίσκονται τα οδικά δίκτυα; Αισθάνονται ασφαλείς με εθνικές οδούς που καταρρέουν κάθε τόσο; Και η μεγαλύτερη σύνδεση Αθήνας - Θεσσαλονίκης κατέρρευσε και διακόπηκε με τις πλημμύρες. Αυτά, λοιπόν, εμείς σας λέμε.

Μη μας φέρνεται μία οδηγία του 2006. Είναι το 2006, κύριε Υπουργέ, η οδηγία και με ρωτάτε στα σοβαρά τι λέμε για το νομοσχέδιο; Είναι προ δεκαεπτά ετών η οδηγία. Λέμε ότι πρέπει να λάβετε υπ' όψιν την περιβαλλοντική νομοθεσία και την περιβαλλοντική ευαισθησία. Λέμε ότι πρέπει να λάβετε υπ' όψιν τις προϋποθέσεις βιώσιμης ανάπτυξης για τους πολίτες και όχι σε πείσμα των δικαιωμάτων των πολιτών. Λέμε ότι -και το υπογράμμισε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος- δεν μπορεί να έχουμε οδούς δημόσιες δύο ποιότητων και δύο «ταχυτήτων», τις εθνικές αρτηρίες που είναι σε καλύτερη κατάσταση και τις τοπικές οδούς που είναι σε κατάσταση τραγική.

Έχετε κάνει τη διαδρομή Χαλκίδα - Αιδηψός στην Εύβοια; Έχετε υπ' όψιν ότι μιλάμε για ένα δίκτυο στο οποίο υπάρχουν κατωλισθήσεις σταθερά όλες τις τελευταίες δεκαετίες; Έχετε υπ' όψιν ποια είναι η κατάσταση των οδών στο Πήλιο μετά τις πλημμύρες, διότι ακριβώς είχαν χτιστεί επάνω σε σαθρό έδαφος χωρίς σχεδιασμό;

Από όλες αυτές τις οδούς περνούν φορτηγά, γίνονται και εμπορικές μεταφορές κι αυτό που σας λέμε στα αλήθεια για το νομοσχέδιο είναι ότι το φέρνεται αποσπασματικά, εντελώς στα κούτουρ, εντελώς στη ζούλα. Το φέρνεται την ίδια ώρα που συζητείται το σχέδιο προϋπολογισμού, την ίδια ώρα που συζητιόταν

χθες το νομοσχέδιό σας για τη Θεσσαλία και για τους πλειστηριασμούς, την ίδια ώρα που γίνονται άλλα πράγματα και η Βουλή είναι άδεια, ενώ θα έπρεπε να νομοθετείτε -και δεν θα μακρηγορήσω- με στρατηγικό σχεδιασμό, με όραμα να αποκτήσουμε μια χώρα όπως την αξίζουμε.

Για τις τροπολογίες που ήρθαν σε αυτό το νομοσχέδιο ο κ. Θεοχάρης μπήκε και απήλθε. Για την παράταση για πέντε έτη της παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας, δεν νομίζω ότι αναλογεί ούτε στους πολίτες της Καβάλας ούτε στους πολίτες αυτής της χώρας αυτή η διαδικασία νομοθέτησης. Όσο για την αντίληψη του κ. Θεοχάρη ότι είμαστε πρωταθλητές στον καλό πληθωρισμό, πραγματικά το άκουγα πάνω από το γραφείο μου και αναρωτιόμουν: Μπορεί να τα λέει αυτά ένας Υπουργός, ότι έχουμε τον καλύτερο πληθωρισμό; Πρέπει να τα πείτε στους πολίτες κι ο κ. Θεοχάρης, που και στη Βουλή έρχεται και απέρχεται, ας δοκιμάσει να τα πει στους πολίτες γι' αυτό που βιώνουν στα σουπερμάρκετ, γι' αυτό που βιώνουν στην καθημερινότητά τους.

Αυτά, λοιπόν, στον σύντομο χρόνο που έχω σας λέμε και όλα όσα αναλυτικά σας είπαν και η εισηγήτριά μας και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, εκείνα που προφανώς δεν θέλετε να ακούγονται, αλλά που εμείς θα επιμένουμε να ακούγονται σε αυτή εδώ την Αίθουσα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ την Πρόεδρο της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Κωνσταντοπούλου.

Τη συνεδρίαση θα ολοκληρώσει με τη δευτερολογία του ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστος Σταϊκούρας.

Παρακαλώ πολύ, κύριε Υπουργέ. Έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θέλω να ευχαριστήσω πάρα πολύ τους συναδέλφους για τον εξαιρετικό διάλογο που έγινε κατά τη διάρκεια των συζητήσεων των επιτροπών αλλά και εδώ στην Ολομέλεια.

Θα ξεκινήσω λίγο ανάποδα, θα είμαι πολύ διαγώνιος στις σκέψεις μου.

Κυρία Κωνσταντοπούλου, τη διαδικασία νομοθέτησης την τηρούμε απαρέγκλιτα. Θέλω να σας πω ότι το θεσμικό πλαίσιο λέει ότι θα μπορούσε η δημόσια διαβούλευση να είναι και μικρότερη των δεκαπέντε ημερών. Εξαντλήσαμε όλα τα περιθώρια για δημόσια διαβούλευση.

Δώσατε δύο ενδεχόμενα στο γιατί μόνο δύο πολίτες κατέθεσαν παρατηρήσεις. Υπάρχει και ένα τρίτο. Μπορεί να μην υπάρχει προβληματισμός για τις διατάξεις του νομοσχεδίου. Και επειδή έχω φέρει στη Βουλή αρκετά νομοθετήματα στο παρελθόν, έχω την εμπειρία να γνωρίζω πότε κάτι αποδέχεται ο πολίτης ότι είναι κοινοτική οδηγία και πρέπει να ενσωματωθεί, γιατί η χώρα, όπως ζητάει από την Ευρώπη πόρους, έχει υποχρεώσεις. Συνεπώς, όταν μου λέτε εμένα αν είναι το άλφα ενδεχόμενο ή το βήτα, γιατί λησμονείτε το γάμμα; Να είμαστε πλήρεις στις τοποθετήσεις μας. Εγώ εκτιμώ ότι η προσέγγιση η ορθή είναι αυτή. Και, ναι, είχα τον πολύ χρόνο και χώρο οι φορείς να τοποθετηθούν δημόσια και τοποθετήθηκαν στην επιτροπή.

Μας λέτε -πολλές φορές το ακούω και από εσάς- «να ακούτε την Επιστημονική Επιτροπή» και καμιά φορά έρχεστε στο νομοσχέδιο και η βασική εισήγηση της Αντιπολίτευσης είναι η Επιστημονική Επιτροπή. Την ακούσαμε. Μία παρατήρηση από αυτές που είπατε, υπάρχει μέσα; Καμμία. Ούτε μία παρατήρηση από αυτές που είπατε ως Αντιπολίτευση δεν υπάρχει μέσα στην Επιστημονική Επιτροπή. Άρα τώρα γιατί είναι κακή η Επιστημονική Επιτροπή;

Ενσωματώσαμε όλες τις νομοθετικές παρατηρήσεις τις οποίες έχει η Επιστημονική Επιτροπή. Αλλά επί αυτών που είπατε και απαντήσατε -και απαντήσαμε εδώ και εγώ και η κυρία Υφυπουργός- δεν υπάρχει ούτε μία παρατήρηση που να ταυτίζεται με την έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής.

Σε κάθε περίπτωση, σας λέω ότι τηρήσαμε απαρέγκλιτα το θεσμικό πλαίσιο που υπάρχει εδώ. Σεβαστήκαμε τη διαβούλευση, την κρατήσαμε δεκαπέντε μέρες και ενσωματώσαμε τις βελτιστες παρατηρήσεις που είχαμε.

Τώρα οφείλω να ομολογήσω ότι ο εκπρόσωπος της Πλεύσης Ελευθερίας έκανε μια πολύ σωστή προσέγγιση στο κομμάτι των διευρωπαϊκών δικτύων και συγκράτησα δύο προτάσεις που εί-

πατε: Έλλειψη συντονισμού μεταξύ κρατών-μελών και δυσκολία χρηματοδότησης για συγκεκριμένα έργα. Ταυτίζομαι απόλυτα με τους προβληματισμούς σας. Πράγματι, επιδιώκουμε να συγχρωτιστούμε καλύτερα, κυρίως με Ρουμανία και με Βουλγαρία, για να κάνουμε από κοινού προτάσεις για έργα, γιατί τα έργα τα οποία γίνονται από περισσότερες χώρες στο CEF 2 και πιθανότατα στο CEF 3 που θα έρθει, έχουν καλύτερες πιθανότητες επιτυχίας. Έχετε δίκιο συνεπώς ότι χρειάζεται καλύτερος συντονισμός και είναι και μια ευκαιρία να πάρουμε πρόσθετους πόρους από εξοπλιστικά, που δίνονται για εξοπλιστικά ή για την άμυνα, επειδή προβλέπονται πόροι και πιθανότατα να προβλεφθούν και περισσότεροι στην επόμενη προγραμματική περίοδο. Και, ναι, χρειάζεται να κατευθύνουμε σε μία στρατηγική τους πόρους τους οποίους έχουμε, αναγκαίους και για το βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο αλλά και για τους δύο διαδρόμους που σας ανέφερα προηγουμένως και νομίζω ότι οι παρατηρήσεις σας είναι ορθές.

Τονίζω, απλώς, ότι πρόταγμα της Ευρώπης πλέον είναι η χρηματοδότηση σιδηροδρομικών δικτύων και η σύνδεση αυτών με λιμένες, όχι οδικών δικτύων. Και η χώρα ήταν η εξαίρεση που μπορούσαμε στο Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας να βάλλουμε πόρους για την ολοκλήρωση του Ε65, το τμήμα μετά την Καλαμπάκα αλλά και τη διαμόρφωση του ΒΟΑΚ.

ΥΠΑ και ΑΠΑ. Αναφερθήκατε και επικεντρωθήκαμε στην ΥΠΑ. Άκουσα κάποιες παρατηρήσεις για το ότι δεν κάνουμε τίποτα για την ΥΠΑ. Ξεδίπλωσα εδώ μια σειρά από πρωτοβουλίες που έχουμε ήδη αναλάβει, προκειμένου να αντιμετωπίσουμε προβληματισμούς οι οποίοι εγείρονται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο για πολλά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και, ναι, έχουμε αναλάβει συγκεκριμένες πρωτοβουλίες τόσο για την ΥΠΑ όσο και για την ΑΠΑ.

Θέλω να υπενθυμίσω ότι όταν κάνουμε συζήτηση εδώ για την ΥΠΑ και για το αν υπάρχουν προσλήψεις στην ΥΠΑ, μην ξεχνάμε ότι από το 2020 και μετά, στο θεσμικό πλαίσιο της χώρας -και ορθώς- υπάρχει και Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Ουσιαστικά, δηλαδή, ο regulator και αυτός έπρεπε να στελεχωθεί και έχει στελεχωθεί, εν πολλοίς, με εργαζόμενους της ΥΠΑ. Άρα εδώ πρέπει να κοιτάξουμε την ανεξαρτησία των δύο φορέων, αλλά να ενδυναμώσουμε αντίστοιχα και τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν.

Για το χρονοδιάγραμμα εργασιών και ενεργειών, για την αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, έχω μιλήσει πάρα πολλές φορές δημόσια. Θα στοιχίσει αρκετές δεκάδες εκατομμύρια ευρώ. Υπάρχουν προβλήματα στην υποδομή σε σιδηροδρομικό άξονα, σε σιδηροδρομικούς σταθμούς και στα συστήματα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης που παραδόθηκαν τον Αύγουστο πιστοποιημένα από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Πρόταγμα μας είναι τις επόμενες εβδομάδες να ξεκινήσει η διαδικασία λειτουργίας του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη για τα εμπορεύματα, έτσι ώστε να δούμε και πώς λειτουργεί το δίκτυο και στη συνέχεια, μετά από κάποιους μήνες, να συνεχίσει αυτή η διαδικασία για τους πολίτες, αφού για αρκετό χρονικό διάστημα σε έναν συγκεκριμένο άξονα που θα εκτείνεται περίπου από τον Δομοκό μέχρι τη Λάρισα, θα πρέπει να αλλάζει μηχανή.

Ήμασταν ξεκάθαροι, έχουμε τοποθετηθεί δημόσια και η πολιτική ηγεσία και η διοίκηση του ΟΣΕ. Αυτή είναι η πραγματικότητα, ως προς τις ζημιές στις καταστροφές που έχουν γίνει στο σιδηροδρομικό δίκτυο και αυτό σημαίνει ότι κατ'αντιστοιχία η ολοκλήρωση της σηματοδότησης και της τηλεδιοίκησης και το ETCS που θα παραδίδονταν ολοκληρωμένα τον Σεπτέμβριο και τον Νοέμβριο του '23 μετατίθενται για αρκετούς μήνες, έτσι ώστε να ολοκληρωθεί και το συγκεκριμένο κομμάτι, το οποίο παραδόθηκε και καταστράφηκε. Είμαι πολύ ξεκάθαρος γι' αυτό και αν θέλετε και περισσότερες πληροφορίες, όπως έχω πει δημόσια στους εκπροσώπους των κομμάτων σας την άλλη βδομάδα μπορούμε να τα πούμε από κοντά.

Δύο τελευταίες σκέψεις. Σκαρμαγκάς. Κύριε συνάδελφε, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι για τον Σκαρμαγκά ως Υπουργός Οικονομικών εργάστηκα τέσσερα χρόνια. Είπατε κάποια στοιχεία, καταθέσατε κάποιες παρατηρήσεις, ξεχάσατε όμως κάτι πάρα πολύ σημαντικό. Σε ό,τι προσπάθεια κάνατε, βγήκαν όλοι άγονοι. Για τον Σκαρμαγκά σας λέω. Μίλησα γι' αυτό που είχα εμπλοκή

ως Υπουργός Οικονομικών. Όποια προσπάθεια κάνατε για τον Σκαρμαγκά ήταν άγονη.

Παραλάβαμε, συνεπώς, τον Σκαρμαγκά με άγονους διαγωνισμούς από τη δική σας πλευρά, άγονους δύο διαγωνισμούς από την κυβέρνησή σας. Είμαι απολύτως ακριβής σε αυτά που σας λέω. Δύο άγονους διαγωνισμούς από την κυβέρνησή σας...

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: ... (Δεν ακούστηκε)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε συνάδελφε, δεν κάνουμε διάλογο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δύο άγονους διαγωνισμούς από την κυβέρνησή σας και πρόστιμο -αν δεν με απατά η μνήμη μου- έξι εκατομμύρια ευρώ κάθε εξάμηνο για το γεγονός ότι δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία του εμπορικού σκέλους -είναι και το στρατιωτικό σκέλος του Σκαρμαγκά.

Ολοκληρώσαμε τη διαδικασία με επιτυχία. Δύσκολη διαδικασία. Βρέθηκε ιδιώτης. Από τη στιγμή που βρέθηκε ιδιώτης, έπρεπε να ξεμπλοκάρουμε αρκετές δύσκολες διαδικασίες, μεταξύ άλλων και προσφυγή δήμου που διεκδικούσε τον χώρο μεταξύ της θαλάσσης και του εργοστασίου. Αυτό πήγε πίσω τη διαδικασία κάποιους μήνες. Και ναι, δυστυχώς ο Έλληνας φορολογούμενος συνεχίζει να πληρώνει πρόστιμο και για τον Σκαρμαγκά και για τη «ΛΑΡΚΟ» μέχρι να ολοκληρωθεί η διαδικασία. Αυτό, συνεπώς, που γίνεται εδώ είναι ότι, για να ολοκληρωθεί η διαδικασία και μέχρι να ολοκληρωθεί, πληρώνουμε τους εργαζόμενους για να εκτελέσουν τα υφιστάμενα έργα στον Σκαρμαγκά.

Αναφορικά με τον ΟΑΣΘ, είπατε ότι προφανώς είστε θετικός. Το θέμα είναι με ποιους όρους. Και σχετικά με τους όρους, να θυμίσω ότι ο ΟΑΣΘ μπήκε σε ειδική εκκαθάριση το 2017. Κυβέρνηση τότε ήταν ο ΣΥΡΙΖΑ. Παρέδωσε την κυβέρνηση το 2019. Τι κάνατε από το '17 μέχρι το '19 για ένα περιουσιακό στοιχείο που ήταν σε ειδική εκκαθάριση και λέτε ότι θα έπρεπε να έχει εξυγianeθεί και να λειτουργήσει επ'ωφέλεια των φορολογουμένων; Μηδέν.

Άρα αυτό που έρχομαι και σας λέω -και καλώ και τα άλλα κόμματα- είναι ότι έχουμε ένα περιουσιακό στοιχείο σε ειδική εκκαθάριση. Προσπαθούμε να λειτουργήσει καλύτερα με τους σημερινούς όρους. Βρίσκουμε εργαζόμενους εντός ΟΑΣΘ, κάνουμε σύμβαση με τα ΚΤΕΛ -μίλησε η κ. Αλεξοπούλου- και ολοκληρώνεται εντός των επόμενων ωρών η διαδικασία για να προσλάβουμε εκατόν πενήντα νέους οδηγούς στον ΟΑΣΘ. Αλλά, ναι, πρέπει να δούμε τι θα κάνουμε και με τον ΟΑΣΘ την επόμενη μέρα από το '24 και μετά μαζί με τα ΚΤΕΛ στη Θεσσαλονίκη και με τον ΟΣΕΘ, που είναι ο συγκοινωνιακός φορέας. Εδώ συνεπώς είναι ένα κρίσιμο θέμα, στο οποίο νομίζω ότι μπορούμε να βρούμε κοινό βηματισμό και με πολλά κόμματα, προφανώς ανάλογα και με τους διαθέσιμους πόρους του κρατικού προϋπολογισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ολοκληρώνετε, κύριε Υπουργέ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τελευταία παρατήρηση οικονομικής φύσεως, γιατί άκουσα και αυτό. Πολλές φορές τα δημόσια έσοδα, οι έμμεσοι φόροι, ο ΦΠΑ δηλαδή, για να πάω κλιμακωτά προς τα κάτω, δεν αυξάνουν γιατί υπάρχει πληθωρισμός, αυξάνουν γιατί μπορεί να έχει αυξηθεί η κατανάλωση. Όταν, συνεπώς, το ΑΕΠ της χώρας αυξάνει κατά 5,6% -απλά οικονομικά είναι, το ΑΕΠ της χώρας είναι η κατανάλωση, κύριε Πρόεδρε, τα ξέρετε πολύ καλά, οι επενδύσεις και οι εξαγωγές- όταν αυξάνεται η κατανάλωση, όταν ο τουρισμός πηγαίνει τόσο καλά, είναι αυτονόητο ότι αυτό θα φέρει και περισσότερους έμμεσους φόρους. Και είχα δώσει τα στοιχεία, με την προηγούμενη ιδιότητά μου, ότι τα τρία τέταρτα της αύξησης των έμμεσων φόρων έρχονταν από την καλύτερη πορεία της οικονομίας και όχι από τον πληθωρισμό, όπως άκουσα εσφαλμένα σήμερα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κύριο Υπουργό.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής και των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022, και της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και άλλες επείγουσες διατάξεις.».

Προχωρούμε 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, τριάντα άρθρα, δύο τροπολογίες, το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο.

Παρακαλώ πολύ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022, και της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και άλλες επείγουσες διατάξεις.

Επί της αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ

Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ

Άρθρο 2 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ

Άρθρο 3 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΝΑΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ

Άρθρο 4 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ

Άρθρο 5 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ

Άρθρο 6 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΝΑΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ

Άρθρο 7 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ

Άρθρο 8 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΝΑΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ

Άρθρο 9 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΝΑΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ

Άρθρο 10 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΝΑΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ

Άρθρο 11 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΝΑΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ

Άρθρο 12 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΝΑΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ

Άρθρο 13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΝΑΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ

Άρθρο 14 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΝΑΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ
Άρθρο 23 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΝΑΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ
Άρθρο 24 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΝΑΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ
Άρθρο 25 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΝΑΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ
Άρθρο 26 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΝΑΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ
Άρθρο 27 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΝΑΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
Άρθρο 28 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΟΧΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΝΑΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ
Άρθρο 29 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΝΑΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
Άρθρο 30 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΝΑΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ
Υπ. Τροπ. 25/1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΠΡΝ
ΝΙΚΗ: ΝΑΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ
Υπ. Τροπ. 26/2 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΠΡΝ

ΝΙΚΗ: ΝΑΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ
Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΝΑΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
Επί του συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022, και της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και άλλες επείγουσες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022, και της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και άλλες επείγουσες διατάξεις

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α'

ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2006/1/EK ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 18ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2006 ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΜΙΣΘΩΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΧΩΡΙΣ ΟΔΗΓΟ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2022/738 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 6ΗΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2022 ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΗ ΜΙΣΘΩΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΤΡΙΤΩΝ ΚΑΙ ΓΙΑ ΙΔΙΟ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1 Σκοπός

Άρθρο 2 Αντικείμενο

Άρθρο 3 Ορισμοί (άρθρο 1 Οδηγίας 2006/1/EK)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΜΙΣΘΩΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ Ή ΣΕ ΑΛΛΟ ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Άρθρο 4 Χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων σε ελληνικό έδαφος από επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών (άρθρο 2 Οδηγίας 2006/1/EK)

Άρθρο 5 Χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις για λογαριασμό τρίτων (παρ. 1 και περ. α), β) και γ) παρ. 2 άρθρου 3 Οδηγίας 2006/1/EK)

Άρθρο 6 Χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από ελληνικές επιχειρήσεις για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό (παρ. 1 και περ. δ) παρ. 2 άρθρου 3 Οδηγίας 2006/1/EK)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΜΙΣΘΩΣΗ - ΕΚΜΙΣΘΩΣΗ - ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΙΣΘΩΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 7 Μίσθωση οχημάτων των δήμων και των επιχειρήσεων των δήμων

Άρθρο 8 Εκμίσθωση οχημάτων από ελληνικές επιχειρήσεις

Άρθρο 9 Εκμίσθωση φορτηγών ιδιωτικής χρήσης από επιχειρήσεις εκμίσθωσης

Άρθρο 10 Κατάρτιση και γνωστοποίηση της σύμβασης μίσθωσης

Άρθρο 11 Γνωστοποιήσεις σε περίπτωση εκμίσθωσης ελληνικού οχήματος στο εξωτερικό

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ - ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

Άρθρο 12 Ανταλλαγή πληροφοριών και διοικητική συνεργασία (άρθρο 3α Οδηγίας 2006/1)

Άρθρο 13 Διατηρούμενοι κανόνες (άρθρο 5 Οδηγίας 2006/1)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ - ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 14 Εξουσιοδοτικές διατάξεις

Άρθρο 15 Καταργούμενες διατάξεις

ΜΕΡΟΣ Β'

ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2021/1187 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 7ΗΣ ΙΟΥΛΙΟΥ 2021 ΠΕΡΙ ΜΕΤΡΩΝ ΕΞΟΡΘΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16 Σκοπός (άρθρο 1 Οδηγίας 2021/1187)

Άρθρο 17 Αντικείμενο (άρθρο 1 Οδηγίας 2021/1187)

Άρθρο 18 Πεδίο εφαρμογής (άρθρο 1 Οδηγίας 2021/1187)

Άρθρο 19 Ορισμοί (άρθρο 2 Οδηγίας 2021/1187)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2021/1187 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 7ΗΣ ΙΟΥΛΙΟΥ 2021 ΠΕΡΙ ΜΕΤΡΩΝ ΕΞΟΡΘΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 20 Καθεστώς προτεραιότητας (άρθρο 3 Οδηγίας 2021/1187)

Άρθρο 21 Εντεταλμένη αρχή (άρθρο 4 Οδηγίας 2021/1187)

Άρθρο 22 Διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης (άρθρο 5 Οδηγίας 2021/1187)

Άρθρο 23 Οργάνωση της διαδικασίας αδειοδότησης (άρθρο 6 Οδηγίας 2021/1187)

Άρθρο 24 Συντονισμός της διασυννοριακής διαδικασίας αδειοδότησης (άρθρο 7 Οδηγίας 2021/1187)

Άρθρο 25 Δημόσιες συμβάσεις σε διασυννοριακά έργα (άρθρο 8 Οδηγίας 2021/1187)

Άρθρο 26 Υποβολή εκθέσεων (άρθρο 10 Οδηγίας 2021/1187)

Άρθρο 27 Εξουσιοδοτικές διατάξεις (παρ. 2 άρθρου 3 και παρ. 4 άρθρου 5 Οδηγίας 2021/1187)

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 28 Μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας λόγω εκτέλεσης συγκοινωνιακών έργων - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 52 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Άρθρο 29 Καθορισμός γεωγραφικών περιοχών και δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών - Προσθήκη παρ. 3 στο άρθρο 11 του ν. 4974/2022

Άρθρο 30 Ενίσχυση περιφερειακών αερολιμένων - Τροποποίηση παρ. 5 άρθρου 3 υποπαρ. Δ.9 παρ. Δ' άρθρου 2 ν. 4336/2015

Άρθρο 31 Εγκατάσταση συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε αμαξοστάσια

Άρθρο 32 Παράταση προσωρινής ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης - Τροποποίηση άρθρου 26 ν. 4482/2017

ΜΕΡΟΣ Δ'

ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 33 Αύξηση διάρκειας της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας Οργανισμού Λιμένος Καβάλας

Άρθρο 34 Συντήρηση υποβρυχίων Πολεμικού Ναυτικού - Τροποποίηση παρ. 8 και 9 άρθρου 26 ν. 4258/2014

Άρθρο 35 Χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης από τον κρατικό προϋπολογισμό με σκοπό την κάλυψη μέρους του αυξημένου κόστους των νοικοκυριών σε πληγείσες από φυσικές καταστροφές περιοχές

Άρθρο 36 Ρυθμίσεις για τους προσωρινούς αναπληρωτές και ωρομίσθιους εκπαιδευτικούς και μέλη Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού και Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού της πρωτοβάθμιας και της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης για το σχολικό έτος 2023-2024 - Τροποποίηση άρθρου 19 ν. 4283/2014

ΜΕΡΟΣ Ε'

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 37 Έναρξη ισχύος

ΜΕΡΟΣ Α'

**ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2006/1/ΕΚ ΤΟΥ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ
18ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2006 ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΜΙΣΘΩ-
ΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΧΩΡΙΣ ΟΔΗΓΟ ΣΤΙΣ
ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΟΠΩΣ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2022/738 ΤΟΥ ΕΥ-
ΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 6ΗΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2022 ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑ-
ΤΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΗ ΜΙΣΘΩΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΟΔΙ-
ΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ
ΤΡΙΤΩΝ ΚΑΙ ΓΙΑ ΙΔΙΟ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η ενίσχυση της επιχειρησιακής ευε-
λιξίας των επιχειρήσεων που μεταφέρουν εμπορεύματα για ίδιο
λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων και η αύξηση της παραγω-
γικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω επιχειρή-
σεων.

Άρθρο 2
Αντικείμενο

Αντικείμενο του παρόντος είναι, μέσω της επικαιροποιημένης
ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινο-
βουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 «για τη
χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές
εμπορευματικές μεταφορές» (L 33), όπως τροποποιήθηκε με την
Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του
Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022 (L 137), η αναμόρφωση των
οδικών εμπορευματικών μεταφορών, παρέχοντας δυνατότητα δι-
ευρυμένης χρήσης μισθωμένων οχημάτων, ιδίως μέσω της χρή-
σης οχημάτων που έχουν μισθώσει επιχειρήσεις, από επιχειρή-
σεις εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, εκτός
του κράτους μέλους εγκατάστασής τους, ώστε να καλύπτουν τη
βραχυπρόθεσμη αύξηση της ζήτησης ή να αντικαθιστούν οχή-
ματα ελαττωματικά ή με βλάβη.

Άρθρο 3
Ορισμοί
(άρθρο 1 Οδηγίας 2006/1/ΕΚ)

1. Για τους σκοπούς του παρόντος νοούνται ως:
 - α) «όχημα»: κάθε μηχανοκίνητο όχημα, ρυμουλκούμενο όχημα, ημιρυμουλκούμενο όχημα ή σύνολο οχημάτων (συνδυασμός οχη-
μάτων), που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπο-
ρευμάτων,
 - β) «μισθωμένο όχημα»: κάθε όχημα το οποίο, επί πληρωμή και
για καθορισμένο χρονικό διάστημα, τίθεται στη διάθεση επιχεί-
ρησης που πραγματοποιεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές,
για λογαριασμό τρίτων ή για ίδιο λογαριασμό, βάσει σύμβασης
με την επιχείρηση που διαθέτει τα οχήματα,
 - γ) «επιχειρήσεις εκμίσθωσης»: οι επιχειρήσεις εκμίσθωσης που
λειτουργούν σύμφωνα με την υπ' αρ. 16597/29.12.2010 κοινή
απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και
Πολιτισμού και Τουρισμού (Β' 2156, διόρθωση σφάλματος Β'
263/2011), όπως εκάστοτε ισχύει.
2. Οι αναφορές σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης νο-
ούνται ως αναφορές και στα κράτη μέλη του Ευρωπαϊκού Οικο-
νομικού Χώρου του ν. 2155/1993 (Α' 104).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΜΙΣΘΩΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΑΠΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΑΔΑ Ή ΣΕ ΑΛΟ ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Άρθρο 4

Χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων σε ελληνικό
έδαφος από επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών
(άρθρο 2 Οδηγίας 2006/1/ΕΚ)

1. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται στο ελληνικό έδαφος οχή-
ματα που έχουν μισθώσει επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο έδα-
φος άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφόσον:

α) το όχημα έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυ-
κλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία οποιουδήποτε κράτους μέ-
λους και, κατά περίπτωση, χρησιμοποιείται σύμφωνα με τους
Κανονισμούς (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και
του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 σχετικά με τη θέσπιση
κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρού-
νται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα
και για την κατάργηση της Οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (L
300) και (ΕΚ) 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του
Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 για τους κοινούς κανόνες
πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μετα-
φορών (L 300),

β) η σύμβαση αφορά μόνο στη διάθεση οχήματος χωρίς οδηγό
και δεν συνοδεύεται από σύμβαση παροχής υπηρεσιών, η οποία
συνολογείται με την ίδια επιχείρηση και αφορά στον οδηγό ή
το βοηθητικό προσωπικό,

γ) το μισθωμένο όχημα, κατά τη διάρκεια της περιόδου μίσθω-
σης, βρίσκεται στην αποκλειστική διάθεση της επιχείρησης που
το χρησιμοποιεί, και

δ) το μισθωμένο όχημα οδηγείται από το ίδιο το προσωπικό
της επιχείρησης που το χρησιμοποιεί.

2. Η τήρηση των όρων των περ. α) έως δ) της παρ. 1 αποδει-
κνύεται με την επίδειξη των ακόλουθων εγγράφων σε έντυπη ή
ηλεκτρονική μορφή, τα οποία βρίσκονται επί του οχήματος:

α) σύμβαση μίσθωσης του οχήματος ή επικυρωμένο απόσπα-
σμα αυτής της σύμβασης, που περιέχει ιδίως το όνομα του εκμι-
σθωτή, το όνομα του μισθωτή, την ημερομηνία και τη διάρκεια
της σύμβασης, καθώς και τα στοιχεία του οχήματος και

β) εφόσον ο οδηγός δεν είναι εκείνος που μισθώνει το όχημα,
σύμβαση εργασίας του οδηγού ή επικυρωμένο απόσπασμα της
σύμβασης αυτής, που περιέχει ιδίως το όνομα του εργοδότη, το
όνομα του υπαλλήλου, την ημερομηνία και τη διάρκεια της σύμ-
βασης εργασίας ή πρόσφατη απόδειξη καταβολής μισθού.

3. Κατά περίπτωση, τα έγγραφα που αναφέρονται στις περ. α)
και β) της παρ. 2 μπορούν να αντικαθίστανται από αντίστοιχο έγ-
γραφο που εκδίδουν οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους
εγκατάστασης της μισθώτριας επιχείρησης. Για τις μισθώσεις
των άρθρων 5 και 6 που καταρτίζουν επιχειρήσεις εγκατεστημέ-
νες στην Ελλάδα ως μισθώτριες, το έγγραφο της περ. α) της παρ.
2 αντικαθίσταται από τη βεβαίωση γνωστοποίησης του άρθρου
10.

Άρθρο 5

**Χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από ελληνικές μετα-
φορικές επιχειρήσεις για λογαριασμό τρίτων**
(παρ. 1 και περ. α), β) και γ) παρ. 2 άρθρου 3 Οδηγίας
2006/1/ΕΚ)

1. Μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην
Ελλάδα μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για οδι-
κές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων, με τους
ιδίους όρους που ισχύουν για τα οχήματα που τους ανήκουν,
εφόσον πληρούνται οι όροι του άρθρου 4.

2. Όταν το μισθωμένο όχημα έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή
έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία άλλου κρά-
τους μέλους, τότε:

α) Το μισθωμένο όχημα μπορεί να χρησιμοποιείται σε ελληνικό
έδαφος μόνο για περίοδο δύο (2) διαδοχικών μηνών, εντός οποι-
ουδήποτε δεδομένου ημερολογιακού έτους. Η χρησιμοποίηση
του οχήματος μπορεί να γίνεται από την ίδια μεταφορική επιχεί-
ρηση. Η διάρκεια της σύμβασης μίσθωσης δεν μπορεί να υπερ-
βαίνει το χρονικό όριο των δύο (2) μηνών.

β) Η επιχείρηση μπορεί να χρησιμοποιεί αριθμό μισθωμένων

οχημάτων που δεν υπερβαίνει το είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) του στόλου φορτηγών οχημάτων που βρίσκεται στη διάθεση της επιχείρησης, σύμφωνα με την περ. ζ) της παρ. 1 του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα (L 300), την ημέρα κατά την οποία η επιχείρηση αρχίζει να χρησιμοποιεί το μισθωμένο όχημα. Στην περίπτωση μεταφορικής επιχείρησης, η οποία έχει συνολικό στόλο μεγαλύτερο του ενός (1) και μικρότερο των τεσσάρων (4) οχημάτων, επιτρέπεται η χρησιμοποίηση ενός τέτοιου οχήματος. Ο ελάχιστος αριθμός, σύμφωνα με την παρούσα, αναφέρεται στον στόλο φορτηγών οχημάτων που βρίσκεται στη διάθεση της μεταφορικής επιχείρησης με βάση τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία.

3. Για το μισθωμένο όχημα εκδίδεται από την αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της ενωσιακής άδειας που έχει εκδοθεί προς τη μεταφορική επιχείρηση, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1072/2009, στο οποίο αναγράφεται ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος. Η ισχύς του επικυρωμένου γνησίου αντιγράφου είναι ίση με τη διάρκεια της σύμβασης μίσθωσης.

Άρθρο 6

Χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από ελληνικές επιχειρήσεις για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό (παρ. 1 και περ. δ) παρ. 2 άρθρου 3 Οδηγίας 2006/1/ΕΚ)

1. Οι επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες που ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα στην Ελλάδα, μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για να πραγματοποιούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές για ίδιο λογαριασμό και με τους ίδιους όρους που ισχύουν για τα οχήματα που τους ανήκουν, εφόσον:

α) το μισθωμένο όχημα έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα ως φορτηγό δημοσίας ή ιδιωτικής χρήσης, β) πληρούνται οι όροι των περ. β), γ) και δ) της παρ. 1 και της παρ. 2 του άρθρου 4.

2. Για την εφαρμογή του παρόντος, σε ό,τι αφορά στη μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων, τα φορτηγά οχήματα εμπίπτουν στην κατηγορία μέτρησης εκπομπών ρύπων «EURO IV» ή μεταγενέστερη αυτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΜΙΣΘΩΣΗ - ΕΚΜΙΣΘΩΣΗ - ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΙΣΘΩΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 7

Μίσθωση οχημάτων των δήμων και των επιχειρήσεων των δήμων

Οι μη μεταφορικές επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες μη μεταφορείς που ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα στην Ελλάδα μπορούν να μισθώνουν, υπό την επιφύλαξη του ενωσιακού δικαίου, φορτηγά οχήματα των δήμων, καθώς και των ανωνύμων εταιρειών και επιχειρήσεων αυτών. Το φορτηγό όχημα που μισθώνεται πρέπει να είναι κατάλληλο για την εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου του μισθωτή. Τα φορτηγά οχήματα χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εκτέλεση έργου που έχει αναθέσει ο εκμισθωτής στον μισθωτή, εφόσον η μίσθωση του οχήματος, οι όροι της μίσθωσης, καθώς και το ύψος του μισθώματος προβλέπονται στους όρους ανάθεσης του έργου.

Άρθρο 8

Εκμίσθωση οχημάτων από ελληνικές επιχειρήσεις

1. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα μπορούν να εκμισθώνουν τα οχήματα που διαθέτουν και για τα οποία έχει χορηγηθεί άδεια Φορτηγού Δημοσίας Χρήσης ή ανεξάρτητη άδεια ρυμουλκούμενου, σε επιχειρήσεις, μεταφορικές ή μη, ή επαγγελματίες με εγκατάσταση στην Ελλάδα ή σε

άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Οι μη μεταφορικές επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες μη μεταφορείς με εγκατάσταση στην Ελλάδα μπορούν να εκμισθώνουν τα οχήματα που διαθέτουν και για τα οποία έχει χορηγηθεί άδεια Φορτηγού Ιδιωτικής Χρήσης ή ανεξάρτητη άδεια ρυμουλκούμενου, σε επιχειρήσεις μη μεταφορικές ή επαγγελματίες με εγκατάσταση στην Ελλάδα.

Άρθρο 9

Εκμίσθωση φορτηγών ιδιωτικής χρήσης από επιχειρήσεις εκμίσθωσης

1. Επιχειρήσεις μη μεταφορικές και επαγγελματίες μη μεταφορείς που ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα στην Ελλάδα, καθώς και φυσικά και νομικά πρόσωπα και ενώσεις προσώπων χωρίς νομική προσωπικότητα που δεν ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα, μπορούν να μισθώνουν φορτηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης με μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) έως και τρεισήμισι (3,5) τόνους, από επιχειρήσεις εκμίσθωσης που λειτουργούν σύμφωνα με την υπ' αρ. 16597/2010 κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Πολιτισμού και Τουρισμού (Β' 2156), όπως εκάστοτε ισχύει, για την εξυπηρέτηση της επιχείρησης ή του επαγγέλματος ή των ιδιωτικών μεταφορικών αναγκών τους, αντίστοιχα, με τις προϋποθέσεις των περ. β), γ) και δ) της παρ. 1 του άρθρου 4 αναλόγως εφαρμοζόμενες, τόσο για επιχειρήσεις και επαγγελματίες, όσο και για ιδιώτες.

2. Οι επιχειρήσεις εκμίσθωσης μπορούν να εκμισθώνουν στα πρόσωπα της παρ. 1, φορτηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης με ΜΑΜΦΟ, έως και τρεισήμισι (3,5) τόνους, που τους ανήκουν ή τα έχουν μισθώσει από εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης, σύμφωνα με τους όρους λειτουργίας τους.

3. Η εκμίσθωση των φορτηγών ιδιωτικής χρήσης από τις επιχειρήσεις εκμίσθωσης γίνεται με τις εξής προϋποθέσεις:

α) τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης να έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στο όνομα της επιχείρησης εκμίσθωσης,

β) στο έντυπο της άδειας κυκλοφορίας των φορτηγών ιδιωτικής χρήσης, στο πεδίο των παρατηρήσεων, αναγράφεται:

«Φορτηγό Ιδιωτικής Χρήσης επιχείρησης εκμίσθωσης αυτοκινήτων».

Άρθρο 10

Κατάρτιση και γνωστοποίηση της σύμβασης μίσθωσης

1. Για τις μισθώσεις του παρόντος καταρτίζεται σύμβαση μίσθωσης που περιέχει, τουλάχιστον, το όνομα του εκμισθωτή, το όνομα του μισθωτή, την ημερομηνία και τη διάρκεια της σύμβασης, καθώς και τα στοιχεία του οχήματος.

2. Για τις μισθώσεις των άρθρων 5 και 6 που καταρτίζονται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ως μισθώτρια, η σύμβαση μίσθωσης γνωστοποιείται στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας της έδρας της μισθώτριας, πριν από την ημερομηνία έναρξης της μίσθωσης. Η αρμόδια υπηρεσία χορηγεί βεβαίωση γνωστοποίησης. Η πρόωρη λύση της σύμβασης μίσθωσης για οποιονδήποτε λόγο γνωστοποιείται επίσης στην ίδια κατά τόπον αρμόδια υπηρεσία, εντός πέντε (5) εργασίμων ημερών, από την ημέρα της λύσης. Αν λυθεί πρόωρα η σύμβαση μίσθωσης, η μισθώτρια καταθέτει στην αρμόδια υπηρεσία τα γνήσια επικυρωμένα αντίγραφα της ενωσιακής άδειας που είχαν εκδοθεί για το όχημα.

3. Η σύμβαση που καταρτίζεται για τις μισθώσεις του παρόντος γνωστοποιείται στην Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων, σύμφωνα με τον Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας ν. 4987/2022, Α' 206).

Άρθρο 11

Γνωστοποιήσεις σε περίπτωση εκμίσθωσης ελληνικού οχήματος στο εξωτερικό

1. Για τις μισθώσεις που καταρτίζονται ανάμεσα σε μεταφορική επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα, ως εκμισθώτρια, και επι-

χείρηση εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως μισθώτρια, και αφορούν όχημα που έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία στην Ελλάδα, η σύμβαση μίσθωσης γνωστοποιείται από την εκμισθώτρια στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας της έδρας του οχήματος, τουλάχιστον πέντε (5) εργάσιμες ημέρες πριν από την ημερομηνία έναρξης της μίσθωσης. Η πρόωρη λύση της σύμβασης μίσθωσης γνωστοποιείται στην ίδια υπηρεσία εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την ημέρα της λύσης. Μαζί με την αίτηση υποβάλλεται η σύμβαση μίσθωσης που καταρτίστηκε, από την οποία προκύπτουν τα στοιχεία της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 4 και, αν συντρέχει περίπτωση, το επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο ενωσιακής άδειας που έχει εκδοθεί για το όχημα με βάση την ενωσιακή άδεια της μισθώτριας, το οποίο ακυρώνεται.

2. Η αρμόδια υπηρεσία καταχωρίζει στο Εθνικό Μητρώο Μεταφορικών Επιχειρήσεων του άρθρου 9 του ν. 3887/2010 (Α' 174) τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος που εκμισθώνεται, την ημερομηνία έναρξης και την ημερομηνία λήξης της σύμβασης μίσθωσης, σύμφωνα με την περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 4 και το κράτος μέλος εγκατάστασης της μισθώτριας. Κατά τη διάρκεια της σύμβασης μίσθωσης το όχημα δεν προσμετράται στον αριθμό των οχημάτων που διαθέτει η μεταφορική επιχείρηση σύμφωνα με την περ. ε) της παρ. 1 του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 «σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου» (L 300), ο οποίος διατίθεται στις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με το άρθρο 16 αυτού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' **ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ** **ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ - ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ**

Άρθρο 12 **Ανταλλαγή πληροφοριών και διοικητική συνεργασία** **(άρθρο 3α Οδηγίας 2006/1)**

1. Οι κατά τόπον αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών καταχωρίζουν στο Εθνικό Μητρώο Μεταφορικών Επιχειρήσεων (ΕΜΜΕ) τον αριθμό κυκλοφορίας μισθωμένου οχήματος, το οποίο χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα που δραστηριοποιείται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων. Καταχωρίζουν επίσης την ημερομηνία έναρξης και την ημερομηνία λήξης της σύμβασης μίσθωσης, σύμφωνα με την περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 4 και τη χώρα ταξινόμησης του οχήματος, αν το όχημα που μισθώνεται έχει τεθεί σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Οι κατά τόπον αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών συνεργάζονται στενά με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και παρέχουν αμελλητί και σε αμοιβαία βάση συνδρομή και κάθε σχετική πληροφορία, προκειμένου να διευκολύνουν την εφαρμογή του παρόντος. Η Υπηρεσία Υποστήριξης Πληροφορικής και Ηλεκτρονικών Συστημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται ως το εθνικό σημείο επαφής, αρμόδιο για την εξασφάλιση της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών, μεταξύ των αρμόδιων Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών, και των αρμόδιων αρχών των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και την παροχή πρόσβασης στα δεδομένα του ΕΜΜΕ στις αρμόδιες αρχές.

3. Η ανταλλαγή των πληροφοριών της παρ. 1 διενεργείται από τις κατά τόπον αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών, μέσω του Ευρωπαϊκού Μητρώου Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών («ERRU»), όπως ορίζεται στον εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2016/480 της Επιτροπής της 1ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των επιχειρή-

σεων οδικών μεταφορών (L 87).

4. Οι πληροφορίες που παρέχονται χρησιμοποιούνται μόνο για τα θέματα που ζητήθηκαν. Η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα διενεργείται αποκλειστικά για τους σκοπούς του παρόντος και γίνεται σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 2016 (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων, L 119) και τον ν. 4624/2019 (Α' 137). Υπεύθυνοι επεξεργασίας για την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα ορίζονται οι κατά τόπον αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών και οι αρχές ελέγχου της παρ. 8 που πραγματοποιούν επεξεργασία δεδομένων σύμφωνα με τα άρθρα 10, 11 και 12, καθώς και με την απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 1 του άρθρου 14 του παρόντος.

5. Η αμοιβαία διοικητική συνεργασία και συνδρομή παρέχονται δωρεάν.

6. Η αίτηση για πληροφορίες δεν εμποδίζει τις κατά τόπον αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών να λαμβάνουν μέτρα για τη διερεύνηση και την αποτροπή εικαζόμενων παραβιάσεων των κανόνων που απορρέουν από τον παρόντα.

7. Η επεξεργασία των δεδομένων της παρ. 1 γίνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις για τις πληροφορίες της περ. ζ) της παρ. 2 του άρθρου 16 του Κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 «σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου» (L 300), όπως προσδιορίζονται στο τρίτο και πέμπτο εδάφιο της παρ. 2 και στις παρ. 3 και 4 του άρθρου 16 αυτού.

8. Τα δεδομένα της παρ. 1 καταχωρίζονται στο ΕΜΜΕ και είναι προσβάσιμα στις αρχές ελέγχου του άρθρου 2 του ν. 3446/2006 (Α' 49) και του άρθρου 21 της υπό στοιχεία Φ451/107877/8.4.2022 κοινής απόφασης των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών και Μεταφορών (Β' 1765), όπως εκάστοτε ισχύει, κατά τη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχων, σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που εκδίδονται κατά την παρ. 8 του άρθρου 3α της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006, «για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές» (L 33).

Άρθρο 13 **Διατηρούμενοι κανόνες** **(άρθρο 5 Οδηγίας 2006/1)**

Με την επιφύλαξη των άρθρων 4, 5 και 6, δεν θίγεται η εφαρμογή των κανόνων που αφορούν:

α) την οργάνωση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτων και για ίδιο λογαριασμό, και ιδίως την εφαρμογή των κανόνων για την πρόσβαση στην αγορά και για τις ποσοτώσεις όσον αφορά το δυναμικό των οδικών εμπορευματικών μεταφορών,

β) τις τιμές και τους όρους μεταφοράς στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές,

γ) τη διαμόρφωση των τιμών μίσθωσης,

δ) την εισαγωγή των οχημάτων και

ε) τους όρους πρόσβασης στη δραστηριότητα ή στο επάγγελμα του εκμισθωτή οδικών οχημάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε' **ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ - ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Άρθρο 14 **Εξουσιοδοτικές διατάξεις**

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού μπορούν να τροποποιούνται οι όροι του άρθρου 5 για τη χρησιμοποίηση από μεταφορικές επιχειρήσεις, σε ελληνικό έδαφος, μισθωμένων οχημά-

των που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία άλλου κράτους μέλους, στο πλαίσιο του άρθρου 3 της Οδηγίας 2006/1/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 «για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές» (L 33).

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να τροποποιούνται η διαδικασία γνωστοποίησης της σύμβασης μίσθωσης στις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών του άρθρου 10 και τα δεδομένα που καταχωρίζονται στο Εθνικό Μητρώο Μεταφορικών Επιχειρήσεων, σύμφωνα με το άρθρο 12.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού μπορούν να ρυθμίζονται θέματα εκμίσθωσης φορτηγών οχημάτων, χωρίς οδηγό, από τις επιχειρήσεις εκμίσθωσης που αναφέρονται στο άρθρο 9 και να προστίθεται η δυνατότητα εκμίσθωσης οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων και άλλων κατηγοριών.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για την έκδοση της βεβαίωσης γνωστοποίησης της παρ. 2 του άρθρου 10 και το περιεχόμενό της.

Άρθρο 15 **Καταργούμενες διατάξεις**

Από τη θέση σε ισχύ του παρόντος καταργείται η παρ. ΙΕ' του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222), περί ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2006/1/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 «για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές» (L 33).

ΜΕΡΟΣ Β' **ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ** **ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2021/1187 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ** **ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 7ΗΣ** **ΙΟΥΛΙΟΥ 2021 ΠΕΡΙ ΜΕΤΡΩΝ ΕΞΟΡΘΟΛΟΓΙΣΜΟΥ** **ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ** **ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' **ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Άρθρο 16 **Σκοπός** **(άρθρο 1 Οδηγίας 2021/1187)**

Σκοπός του παρόντος είναι η έγκαιρη ολοκλήρωση των έργων που αφορούν στην υλοποίηση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), στο πλαίσιο που θέτει ο Κανονισμός (ΕΕ) 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (L 348).

Άρθρο 17 **Αντικείμενο** **(άρθρο 1 Οδηγίας 2021/1187)**

Αντικείμενο του παρόντος είναι:

α) η οργάνωση και αποσαφήνιση των διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται για την έγκριση της υλοποίησης,

αα) των έργων που αποτελούν μέρος προκαθορισμένων τμημάτων διασυνοριακών συνδέσεων και ελλείποντα τμήματα του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως αυτά παρατίθενται στο Παράρτημα της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021 «περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)» (L 258),

αβ) άλλων έργων στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου,

όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 44 του Κανονισμού 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (L 348), με συνολικό κόστος άνω των τριακοσίων εκατομμυρίων (300.000.000) ευρώ,

β) ο καθορισμός της εντεταλμένης αρχής, η οποία πρόκειται να διευκολύνει την αποτελεσματική εποπτεία και τη διεκπεραίωση των διαδικασιών αδειοδότησης των έργων αυτών, διαρθρωμένη στα επιμέρους στάδια αυτής,

γ) ο συντονισμός της διασυνοριακής διαδικασίας αδειοδότησης και

δ) η ρύθμιση θεμάτων σχετικά με τη διαδικασία σύναψης δημοσίων συμβάσεων διασυνοριακών έργων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, σύμφωνα με το άρθρο 25.

Άρθρο 18 **Πεδίο εφαρμογής** **(άρθρο 1 Οδηγίας 2021/1187)**

1. Ο παρών δεν εφαρμόζεται σε έργα: α) για τα οποία οι διαδικασίες περιβαλλοντικής αδειοδότησης άρχισαν πριν τη 10η Αυγούστου 2023 ή β) που αφορούν αποκλειστικά στις τηλεματικές εφαρμογές, τις νέες τεχνολογίες και την καινοτομία, κατά τα άρθρα 31 και 33 του Κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

2. α) Το άρθρο 25 εφαρμόζεται σε συμβάσεις για τις οποίες η προκήρυξη διαγωνισμού απεστάλη ή, αν δεν προβλέπεται προκήρυξη διαγωνισμού, για τις οποίες η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας κίνησε τη διαδικασία σύναψης της σύμβασης, μετά τη 10η Αυγούστου 2023.

β) Το άρθρο 25 δεν εφαρμόζεται σε κοινό φορέα που έχει συσταθεί πριν την 9η Αυγούστου 2021.

3. Από την παρ. 1 εξαιρούνται τα έργα του Παραρτήματος της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021 «περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)» (L 258).

Άρθρο 19 **Ορισμοί** **(άρθρο 2 Οδηγίας 2021/1187)**

Για τους σκοπούς του παρόντος, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «απόφαση έγκρισης»: η απόφαση που εκδίδεται από τον προϊστάμενο της εντεταλμένης αρχής, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις των άρθρων 45 και 49 του ν. 4412/2016 (Α' 147) και του άρθρου 29 του ν. 4413/2016 (Α' 148), η οποία καθορίζει αν ο φορέας προώθησης έργου δικαιούται να εκτελέσει το έργο στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή και δεν θίγει τις αποφάσεις που λαμβάνονται κατόπιν προσφυγής ενώπιον διοικητικής αρχής ή δικαστηρίου,

2. «διαδικασία αδειοδότησης»: η διαδικασία που ακολουθείται σε κάθε έργο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 18, προκειμένου να λάβει την απόφαση έγκρισης, με εξαίρεση τον πολεοδομικό ή χωροταξικό σχεδιασμό, τις διαδικασίες που σχετίζονται με την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων και τα μέτρα που λαμβάνονται σε στρατηγικό επίπεδο και που δεν παραπέμπουν σε συγκεκριμένο έργο, όπως η στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση, ο δημοσιονομικός σχεδιασμός, καθώς και τα εθνικά ή περιφερειακά σχέδια μεταφορών, όπως περιγράφεται στο άρθρο 23,

3. «έργο»: η πρόταση κατασκευής, προσαρμογής ή τροποποίησης ορισμένου τμήματος της υποδομής μεταφορών, η οποία στοχεύει στη βελτίωση της χωρητικότητας, της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας της εν λόγω υποδομής και της οποίας η εκτέλεση απαιτεί απόφαση έγκρισης,

4. «διασυνοριακό έργο»: το έργο που καλύπτει ένα διασυνο-

ριακό τμήμα μεταξύ δύο (2) ή περισσότερων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

5. «φορέας προώθησης έργου»: ο αιτών έγκριση για υλοποίηση έργου ή η δημόσια αρχή που αναλαμβάνει την πρωτοβουλία για ένα έργο,

6. «εντεταλμένη αρχή»: η αρχή η οποία, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 21, αποτελεί το σημείο επαφής για τον φορέα προώθησης του έργου και η οποία διευκολύνει την αποτελεσματική και διαρθρωμένη διεκπεραίωση των διαδικασιών αδειοδότησης, σύμφωνα με τον παρόντα,

7. «κοινή αρχή»: αρχή που ιδρύεται με αμοιβαία συμφωνία δύο (2) ή περισσότερων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να διευκολύνει τις διαδικασίες αδειοδότησης διασυνοριακών έργων, συμπεριλαμβανομένων των κοινών αρχών που συστάθηκαν από εντεταλμένες αρχές, εξουσιοδοτημένες προς τούτο από τα κράτη μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2021/1187 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 7ΗΣ ΙΟΥΛΙΟΥ 2021 ΠΕΡΙ ΜΕΤΡΩΝ ΕΞΟΡΘΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 20

Καθεστώς προτεραιότητας (άρθρο 3 Οδηγίας 2021/1187)

1. Οι αρμόδιες υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της εντεταλμένης αρχής της παρ. 1 του άρθρου 21, που εμπλέκονται στη διαδικασία αδειοδότησης, εξαιρούμενης της αρμόδιας δικαστικής αρχής, υλοποιούν κατά προτεραιότητα τις ενέργειες που αφορούν στα έργα του άρθρου 17.

2. Με την επιφύλαξη των στόχων, των απαιτήσεων και των προθεσμιών του παρόντος, έργα που υπάγονται σε ειδικότερες διαδικασίες αδειοδότησης και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος, υλοποιούνται βάσει των διαδικασιών αυτών.

3. Το παρόν εφαρμόζεται με την επιφύλαξη δημοσιονομικών διατάξεων και περιορισμών.

Άρθρο 21

Εντεταλμένη αρχή (άρθρο 4 Οδηγίας 2021/1187)

1. Για τους σκοπούς του παρόντος ως εντεταλμένη αρχή ορίζεται η Γενική Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

2. Η εντεταλμένη αρχή παρέχει στους υπεύθυνους προώθησης των έργων όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την ταυτότητά της και αναρτά στον διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τα απαραίτητα για τον σκοπό αυτό στοιχεία.

3. Η αρμοδιότητα εισήγησης και έκδοσης της απόφασης έγκρισης της παρ. 1 του άρθρου 19 ασκείται από την εντεταλμένη αρχή της παρ. 1.

4. Η εντεταλμένη αρχή υποχρεούται να ενημερώνει τον φορέα προώθησης του έργου για την έκδοση της απόφασης έγκρισης της παρ. 1 του άρθρου 19.

5. Η εντεταλμένη αρχή:

α) αποτελεί το σημείο επαφής για την ενημέρωση του φορέα προώθησης του έργου και των λοιπών συναρμόδιων υπηρεσιών στο πλαίσιο της διαδικασίας που οδηγεί στην έκδοση της απόφασης έγκρισης της παρ. 1 του άρθρου 19, για συγκεκριμένο έργο,

β) παρέχει στον φορέα προώθησης του έργου, κατόπιν σχετικού αιτήματός του, το αναλυτικό σχεδιάγραμμα της αίτησης της παρ. 5 του άρθρου 23, καθώς και ενημέρωση για τις ενδεικτικές προθεσμίες που σχετίζονται με τις διαδικασίες αδειοδότησης, υπό την προϋπόθεση τήρησης της προθεσμίας της παρ. 1 του άρθρου 22,

γ) επιβλέπει το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας αδειοδότησης και καταγράφει κάθε παράταση της προθεσμίας της παρ. 1 του άρθρου 22, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 27,

δ) εφόσον ζητηθεί, παρέχει καθοδήγηση στον φορέα προώθησης του έργου σχετικά με την υποβολή όλων των σχετικών πληροφοριών και εγγράφων, συμπεριλαμβανομένων όλων των αδειών, αποφάσεων και γνώμων που λαμβάνονται και παρέχονται για την απόφαση έγκρισης.

6. Η παρ. 5 δεν θίγει τις αρμοδιότητες άλλων υπηρεσιών που εμπλέκονται στη διαδικασία αδειοδότησης και δεν απαγορεύει στον φορέα προώθησης του έργου να έλθει σε επαφή με τις επιμέρους υπηρεσίες για τις επιμέρους άδειες, αποφάσεις ή γνώμες που αποτελούν μέρος της απόφασης έγκρισης.

Άρθρο 22

Διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης (άρθρο 5 Οδηγίας 2021/1187)

1. Η διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης δεν δύναται να υπερβαίνει τα τέσσερα (4) έτη από την έναρξή της, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 23.

2. Η περίοδος της παρ. 1 δεν θίγει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το διεθνές και το ενωσιακό δίκαιο και δεν περιλαμβάνει χρονικά διαστήματα που είναι απαραίτητα για την ανάληψη διοικητικών και δικαστικών διαδικασιών προσφυγής και την άσκηση ενδίκων μέσων ενώπιον δικαστηρίου, καθώς και κάθε αναγκαία περίοδο για την εφαρμογή σχετικών αποφάσεων ή μέτρων.

3. Οι υπηρεσίες αδειοδότησης έργου δεν θεωρούνται υπαίτιες για τυχόν υπέρβαση της τετραετούς περιόδου της παρ. 1, ή ενδεχόμενης παράτασης αυτής, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 27 όταν η ευθύνη των καθυστερήσεων οφείλεται στον φορέα προώθησης του έργου.

Άρθρο 23

Οργάνωση της διαδικασίας αδειοδότησης (άρθρο 6 Οδηγίας 2021/1187)

1. Ο φορέας προώθησης του έργου κοινοποιεί το έργο στην εντεταλμένη αρχή της παρ. 1 του άρθρου 21 ή, κατά περίπτωση, στην κοινή αρχή της παρ. 2 του άρθρου 24. Η κοινοποίηση του έργου από τον φορέα προώθησης σηματοδοτεί την έναρξη της διαδικασίας αδειοδότησης.

2. Η κοινοποίηση συνοδεύεται από μια σύντομη παρουσίαση με εύλογο βαθμό ανάλυσης. Ο φάκελος κοινοποίησης που υποβάλλει ο φορέας προώθησης του έργου στην εντεταλμένη αρχή, προκειμένου να εξεταστεί η ωριμότητα του έργου, περιλαμβάνει, κατ' ελάχιστον:

α) τεκμηρίωση σκοπιμότητας του έργου,
β) τεχνική περιγραφή του έργου,
γ) κατάλογο ολοκληρωμένων μελετών,
δ) κατάλογο των απαιτούμενων μελετών και χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσής τους,

ε) περίληψη της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), ή των στοιχείων του φακέλου του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων, καθώς και αποδεικτικό κατάθεσης φακέλου της ΜΠΕ στο Ηλεκτρονικό Περιβαλλοντικό Μητρώο του άρθρου 18 του ν. 4014/2011 (Α' 209), στο οποίο αναφέρονται η αρμόδια περιβαλλοντική αρχή και ο αριθμός πρωτοκόλλου παραλαβής,

στ) αναλυτικό κατάλογο με τις απαιτούμενες άδειες ή εγκρίσεις οποιασδήποτε αρχής,

ζ) τρόπο και πηγή χρηματοδότησης της υλοποίησης του έργου και ένταξή του στον προγραμματικό σχεδιασμό του φορέα,

η) αν πρόκειται για έργο υπό τη μορφή παραχώρησης, παρουσίαση των πηγών κεφαλαίου του παραχωρησιούχου.

3. Η εντεταλμένη αρχή αξιολογεί την ωριμότητά του έργου και αν κάνει δεκτή την κοινοποίηση, ενημερώνει εγγράφως τον φορέα προώθησής του για την αποδοχή. Αν το έργο δεν έχει ωριμάσει, η κοινοποίηση απορρίπτεται με πλήρη αιτιολόγηση και ενημέρωση του φορέα προώθησης του έργου ως προς τα πρό-

σθετα πληροφοριακά στοιχεία και έγγραφα που προσκομίζονται εντός τεσσάρων (4) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης.

Η εντεταλμένη αρχή δύναται, κατόπιν συνεννόησης με τον φορέα προώθησης του έργου, να ζητήσει εγγράφως επιπλέον στοιχεία, προκειμένου να αξιολογήσει την ωριμότητά του.

4. Γενικές πληροφορίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με ευθύνη της εντεταλμένης αρχής. Οι γενικές πληροφορίες λειτουργούν ως κατευθυντήριες γραμμές για την κοινοποίηση, προσαρμοσμένες καταλλήλως στο είδος της μεταφορικής υποδομής και περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τις άδειες, αποφάσεις και γνώμες που ενδέχεται να απαιτούνται για την υλοποίηση ενός έργου.

Για κάθε άδεια, απόφαση ή γνώμη, οι εν λόγω πληροφορίες περιλαμβάνουν:

α) το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής και το επίπεδο λεπτομέρειας των πληροφοριών που υποβάλλει ο φορέας προώθησης του έργου,

β) τις ισχύουσες προθεσμίες ή, εάν δεν υπάρχουν τέτοιες προθεσμίες, ενδεικτικές προθεσμίες, και

γ) τα στοιχεία επικοινωνίας των αρχών και των ενδιαφερόμενων μερών που συμμετέχουν κατά κανόνα σε διαβουλεύσεις, οι οποίες συνδέονται με τις διάφορες άδειες, αποφάσεις και γνώμες.

5. Σε περίπτωση αιτήματος του φορέα προώθησης του έργου, η εντεταλμένη αρχή καταρτίζει αναλυτικό σχεδιάγραμμα της αίτησης με εξειδικευμένες πληροφορίες για το έργο, όπου περιλαμβάνονται:

α) τα στάδια της διαδικασίας και οι ισχύουσες προθεσμίες τους, ή, εάν δεν υπάρχουν, ενδεικτικές προθεσμίες,

β) το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής και το επίπεδο λεπτομέρειας των πληροφοριών που υποβάλλει ο φορέας προώθησης του έργου,

γ) κατάλογος των αδειών, αποφάσεων και γνώμων που λαμβάνει ο φορέας προώθησης του έργου, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης,

δ) τα στοιχεία επικοινωνίας των αρχών και των ενδιαφερόμενων μερών που συμμετέχουν σε σχέση με τις αντίστοιχες υποχρεώσεις, και κατά τη διάρκεια της επίσημης φάσης δημόσιας διαβούλευσης.

6. Το αναλυτικό σχεδιάγραμμα της αίτησης αποστέλλεται στον φορέα προώθησης του έργου και κοινοποιείται στις εμπλεκόμενες στη διαδικασία αδειοδότησης υπηρεσίες και παραμένει σε ισχύ κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης. Κάθε τροποποίηση του σχεδιαγράμματος από την εντεταλμένη αρχή αιτιολογείται πλήρως.

7. Η εντεταλμένη αρχή παρέχει, κατόπιν σχετικού αιτήματος, πληροφορίες στον φορέα προώθησης του έργου για τη συμπλήρωση των στοιχείων της παρ. 5.

8. Οι υπηρεσίες που εμπλέκονται στη διαδικασία αδειοδότησης κοινοποιούν στην εντεταλμένη αρχή τις άδειες, αποφάσεις και γνώμες που απαιτούνται κατά περίπτωση σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5.

9. Η διαδικασία αδειοδότησης ολοκληρώνεται, εντός της προθεσμίας της παρ. 1 του άρθρου 22, με την έκδοση της απόφασης έγκρισης της παρ. 1 του άρθρου 19 από την εντεταλμένη αρχή, υπό την προϋπόθεση υποβολής του πλήρους φακέλου αίτησης από τον φορέα προώθησης του έργου.

Άρθρο 24

Συντονισμός της διασυνοριακής διαδικασίας αδειοδότησης (άρθρο 7 Οδηγίας 2021/1187)

1. Στις περιπτώσεις διασυνοριακών έργων η εντεταλμένη αρχή του άρθρου 21 συνεργάζεται με την αντίστοιχη εντεταλμένη αρχή του εμπλεκόμενου άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με σκοπό τον συντονισμό των χρονοδιαγραμμάτων και την κατάρτιση κοινού προγράμματος της διαδικασίας αδειοδότησης.

2. Για τα διασυνοριακά έργα δύναται να συσταθεί κοινή εντεταλμένη αρχή, με συμφωνία των εμπλεκόμενων κρατών μελών.

3. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε συνεργασία με

το αρμόδιο Υπουργείο του εμπλεκόμενου κράτους μέλους ενημερώνουν τους Ευρωπαίους Συντονιστές του άρθρου 45 του Καταστατικού (ΕΕ) 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (L 348), προκειμένου οι Ευρωπαίοι Συντονιστές να μπορούν να διευκολύνουν τις επαφές μεταξύ των εντεταλμένων αρχών στο πλαίσιο των διαδικασιών αδειοδότησης για διασυνοριακά έργα.

4. Εάν δεν τηρηθεί η προθεσμία της παρ. 1 του άρθρου 22, κατόπιν αιτήματος, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών παρέχει πληροφορίες στους οικείους Ευρωπαίους Συντονιστές σχετικά με τα μέτρα που έχουν ληφθεί ή πρόκειται να ληφθούν, προκειμένου να καταστεί εφικτή η ολοκλήρωση της διαδικασίας αδειοδότησης με τη μικρότερη δυνατή καθυστέρηση.

Άρθρο 25

Δημόσιες συμβάσεις σε διασυνοριακά έργα (άρθρο 8 Οδηγίας 2021/1187)

1. Όταν οι διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων διενεργούνται από κοινό φορέα σε διασυνοριακό έργο, ο κοινός φορέας εφαρμόζει την παρ. 5 του άρθρου 43 και το άρθρο 276 του ν. 4412/2016 (Α' 147), εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά σε συμφωνία που έχει συναφθεί μεταξύ των συμμετεχόντων κρατών μελών.

2. Για τις δημόσιες συμβάσεις που συνάπτονται από θυγατρική κοινού φορέα, η θυγατρική εφαρμόζει την παρ. 5 του άρθρου 43 και το άρθρο 276 του ν. 4412/2016 ή, κατόπιν συμφωνίας των συμμετεχόντων κρατών μελών, η θυγατρική εφαρμόζει τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων του κοινού φορέα της παρ. 1.

Άρθρο 26

Υποβολή εκθέσεων (άρθρο 10 Οδηγίας 2021/1187)

Η εντεταλμένη αρχή υποβάλλει στην Επιτροπή το αργότερο τη 10η Αυγούστου 2026 και στη συνέχεια ανά δύο (2) έτη, πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των διαδικασιών αδειοδότησης που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος, τη μέση διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης, τον αριθμό των διαδικασιών αδειοδότησης που υπερβαίνουν την προθεσμία της παρ. 1 του άρθρου 22 και τη σύσταση οποιασδήποτε κοινής αρχής κατά την περίοδο αναφοράς.

Άρθρο 27

Εξουσιοδοτικές διατάξεις (παρ. 2 άρθρου 3 και παρ. 4 άρθρου 5 Οδηγίας 2021/1187)

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, το Μέρος Β' δύναται να εφαρμόζεται σε άλλα έργα στο κεντρικό και στο εκτεταμένο δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των έργων της περ. β) της παρ. 1 του άρθρου 18. Σε περίπτωση λιμενικών έργων, στην απόφαση του πρώτου εδαφίου συμπράττει και ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Η Γενική Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κοινοποιεί τις αποφάσεις της παρούσας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης της εντεταλμένης αρχής, δύναται να χορηγηθεί παράταση της τετραετούς περιόδου της παρ. 1 του άρθρου 22. Στην ίδια απόφαση προσδιορίζονται η διάρκεια της παράτασης με πλήρη αιτιολόγηση και ο σκοπός της, ο οποίος περιορίζεται στην ολοκλήρωση της διαδικασίας αδειοδότησης και την έκδοση της απόφασης έγκρισης. Η απόφαση κοινοποιείται υποχρεωτικά στον φορέα προώθησης του έργου. Νέα παράταση μπορεί να χορηγηθεί άπαξ, υπό τους ίδιους όρους.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να εξειδικεύονται τα αναγκαία δικαιολογητικά για την έκδοση της απόφασης έγκρισης της παρ. 1 του άρθρου 19, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

ΜΕΡΟΣ Γ'
ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 28
Μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας λόγω εκτέλεσης
συγκοινωνιακών έργων - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 52
Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Στην παρ. 1 του άρθρου 52 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57), περί μέτρων για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας: α) στο τελευταίο εδάφιο προστίθεται η σύμφωνη γνώμη του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης για την περιοχή αρμοδιότητάς του, β) προστίθενται τέσσερα νέα εδάφια, και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Μέτρα που αφορούν στην ρύθμιση της κυκλοφορίας, όπως στον καθορισμό των μονοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στην εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, λαμβάνονται με αποφάσεις του Περιφερειακού ή Δημοτικού Συμβουλίου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών τους. Οι αποφάσεις αυτές εγκρίνονται από τον Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο οποίος αποφασίζει εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την κοινοποίηση της απόφασης του Περιφερειακού Συμβουλίου και εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση της απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία του δεύτερου εδαφίου, η χορήγηση της έγκρισης τεκμαίρεται.

Κατ' εξαίρεση, τα μέτρα του πρώτου εδαφίου, που καθορίζονται στις μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις Υπηρεσίες κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, λαμβάνονται με αποφάσεις των κατά τόπους αρμοδίων Περιφερειακών Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτά αφορούν:

α) Τους αυτοκινητόδρομους, τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας και το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας, τις παρακαμπτήριες οδούς αυτών και αυτές που τα επηρεάζουν.

β) Τα εκτελούμενα ή υπάρχοντα ή προγραμματιζόμενα συγκοινωνιακά έργα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο.

γ) Το βασικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών:

Των Δήμων της Περιφέρειας Αττικής, εκτός των Δήμων της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων.

Του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, ήτοι των Δήμων Θεσσαλονίκης, Κορδελιού Ευόσμου, Παύλου Μελά, Αμπελοκήπων Μενεμένης, Καλαμαριάς, Νεάπολης Συκεών, πλην της δημοτικής ενότητας Πεύκων, Πυλαίας Χορτιάτη, πλην της δημοτικής ενότητας Χορτιάτη, της δημοτικής ενότητας Θέρμης του Δήμου Θέρμης και της δημοτικής κοινότητας Καλοχωρίου του Δήμου Δέλτα.

Του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου, ήτοι των δημοτικών ενότητων Βόλου, Νέας Ιωνίας, Αισωνίας και Ιωλκού του Δήμου Βόλου.

Του πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου, ήτοι των δημοτικών ενότητων Ηρακλείου και Νέας Αλικαρνασσού του Δήμου Ηρακλείου και της δημοτικής Ενότητας Γαζίου του Δήμου Μαλεβιζίου.

Του πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών, ήτοι των δημοτικών κοινοτήτων Ανατολικού, Αρκτηίου, Κεντρικού και Νότιου Τομέα Δήμου Πατρέων, της δημοτικής κοινότητας Ρίου (Αγίου Γεωργίου Ρίου), της τοπικής κοινότητας Ακταίου (Βερναδαϊκών) και της δημοτικής κοινότητας Παραλίας.

Του πολεοδομικού συγκροτήματος Λάρισας, ήτοι της δημοτικής ενότητας Λαρισαίων.

δ) Τις παρακαμπτήριες οδούς του βασικού δικτύου της προ-

ηγούμενης περίπτωσης και στις οδούς που επηρεάζουν το ανωτέρω δίκτυο.

ε) Την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο επί των ορίων, μεταξύ όμορων Ο.Τ.Α..

Οι παραπάνω κανονιστικές αποφάσεις γνωστοποιούνται άμεσα στις κατά τόπους Υπηρεσίες Τροχαίας ή στις Αστυνομικές Υπηρεσίες που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, καθώς και στις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Αν από τη λήψη των μέτρων της παρούσας παραγράφου επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) ή του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.), για την περιοχή αρμοδιότητάς τους, για την περιοχή αρμοδιότητάς του ή των αρμοδίων Υπηρεσιών των Περιφερειών για λεωφορειακές διαδρομές ΚΤΕΛ ή των δήμων για αστικές λεωφορειακές διαδρομές, για τις άλλες περιοχές της χώρας.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, δύναται να προσδιορίζεται δίκτυο οδών που επηρεάζονται από την κατασκευή εκτελούμενων ή προγραμματιζόμενων συγκοινωνιακών έργων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που υλοποιούνται ως συμβάσεις παραχώρησης ή Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) ή χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Κατ' εξαίρεση κάθε αντίθετης διάταξης, τα μέτρα της παρούσας για τα ανωτέρω συγκοινωνιακά έργα που κατασκευάζονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και το προσδιοριζόμενο δίκτυο οδών που επηρεάζεται από αυτά, ανεξαρτήτως του χαρακτηρισμού τους, καθορίζονται με μελέτες που εκπονούνται ή εγκρίνονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες κατασκευής και κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και λαμβάνονται με απόφαση του Γενικού Διευθυντή Συγκοινωνιακών Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να ανατίθεται κατ' εξαίρεση, σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου η αρμοδιότητα για τη λειτουργία, συντήρηση, σήμανση, διαγράμμιση, καθαριότητα και τον ηλεκτροφωτισμό του δικτύου των οδών που επηρεάζονται κατά την κατασκευή των έργων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που υλοποιούνται με συμβάσεις παραχώρησης ή ΣΔΙΤ ή χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Αν από τη λήψη των μέτρων της παρούσας, επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, για τα παραπάνω συγκοινωνιακά έργα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και το επηρεαζόμενο δίκτυο οδών, η απαιτούμενη γνώμη του Ο.Α.Σ.Α. ή του Ο.Σ.Ε.Θ., για την περιοχή αρμοδιότητάς τους ή των αρμοδίων υπηρεσιών των Περιφερειών για λεωφορειακές διαδρομές ΚΤΕΛ ή των δήμων για αστικές λεωφορειακές διαδρομές, για τις άλλες περιοχές της χώρας, παρέχεται υποχρεωτικά εντός προθεσμίας πέντε (5) ημερών από την υποβολή του σχετικού φακέλου, άλλως τεκμαίρεται ως σύμφωνη.»

Άρθρο 29
Καθορισμός γεωγραφικών περιοχών και δικτύων
τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών
δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών - Προσθήκη παρ. 3
στο άρθρο 11 του ν. 4974/2022

Στο άρθρο 11 του ν. 4974/2022 (Α' 185), περί καθορισμού γεωγραφικών περιοχών και δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών, προστίθεται παρ. 3 ως εξής:

«3. Αν οι αρμόδιες τοπικές αρχές δεν υποβάλλουν τις εισηγήσεις της παρ. 2, την αρμοδιότητα της τεκμηρίωσης του περιφερειακού σχεδιασμού υπεραστικών και αστικών γραμμών σύμφωνα με το άρθρο 10, αναλαμβάνει η αρμόδια αρχή, η οποία επεξεργάζεται όλα τα απαιτούμενα στοιχεία για την εκπόνηση της εισήγησης της παρ. 2.»

Άρθρο 30**Ενίσχυση περιφερειακών αερολιμένων - Τροποποίηση παρ. 5 άρθρου 3 υποπαρ. Δ.9 παρ. Δ' άρθρου 2 ν. 4336/2015**

Στην παρ. 5 του άρθρου 3 της υποπαρ. Δ.9 της παρ. Δ' του άρθρου 2 του ν. 4336/2015 (Α' 94), περί ημερών μετακίνησης για τη στελέχωση των περιφερειακών αερολιμένων, στο πρώτο εδάφιο η λέξη «στελέχωση» αντικαθίσταται από τη λέξη «ενίσχυση», η εξουσιοδότηση του δεύτερου εδαφίου αντικαθίσταται, προστίθεται τελευταίο εδάφιο, και η παρ. 5 διαμορφώνεται ως εξής:

«5. Για την ενίσχυση των περιφερειακών αερολιμένων οι ημέρες μετακίνησης εκτός έδρας, δεν επιτρέπεται να υπερβαίνουν τις εκατόν ογδόντα (180) κατ' έτος. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών καθορίζονται ανά έτος οι υπό ενίσχυση περιφερειακοί αερολιμένες. Οι εν λόγω μετακινήσεις εκτελούνται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα επόμενα άρθρα 7, 8, 10 και 11 του Κεφαλαίου Β' της υποπαραγράφου Δ.9 του παρόντος. Ειδικά για τα έτη 2023 και 2024 δεν εφαρμόζεται το δεύτερο εδάφιο.»

Άρθρο 31**Εγκατάσταση συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε αμαξοστάσια**

Για την εγκατάσταση της υποδομής, την τοποθέτηση και τη σύνδεση συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε υφιστάμενα, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, αμαξοστάσια της «ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Α.Ε.» και του «Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης υπό εκκαθάριση εν λειτουργία», ανεξαρτήτως αν για τη σύνδεση απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή μέσης ή χαμηλής τάσης, δεν απαιτείται οικοδομική άδεια, έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας ή βεβαίωση μηχανικού του άρθρου 30 του ν. 4495/2017 (Α' 167). Κατά τα λοιπά εφαρμόζεται η παρ. 1 του άρθρου 24 του ν. 4710/2020 (Α' 142), εξαιρουμένου του τρίτου εδαφίου αυτής.

Άρθρο 32**Παράταση προσωρινής ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης - Τροποποίηση άρθρου 26 ν. 4482/2017**

Η προθεσμία του πρώτου εδαφίου του άρθρου 26 του ν. 4482/2017 (Α' 102), περί προσωρινής ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), παρατείνεται, και το άρθρο 26 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 26**Συγκοινωνιακό έργο**

Ανατίθεται προσωρινά στον Ο.Α.Σ.Θ. το συγκοινωνιακό έργο στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης για τον απολύτως αναγκαίο χρόνο και πάντως όχι μετά τις 31.12.2024. Κατά το χρονικό διάστημα της προσωρινής ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου στον Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, το συγκοινωνιακό έργο θα παρέχεται με τους ίδιους όρους της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., όπως ίσχυε μετά την τροποποίηση και συμπλήρωσή της κατά την ημερομηνία δημοσίευσής του ν. 4482/2017 και ταυτόχρονα επιτρέπεται γι' αυτό το συγκοινωνιακό έργο η σύναψη των συμβάσεων, που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 54 παρ. 3 και 4 του ν. 4568/2018.»

ΜΕΡΟΣ Δ'**ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****Άρθρο 33****Αύξηση διάρκειας της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας Οργανισμού Λιμένος Καβάλας**

Η διάρκεια της από 15 Ιανουαρίου 2003 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας Α.Ε., η οποία κυρώθηκε με την περ. ΣΤ' του άρθρου 1 του ν. 4597/2019 (Α' 35), ορίζεται στα εξήντα πέντε (65) έτη από την ημερομηνία υπογραφής της.

Άρθρο 34**Συντήρηση υποβρυχίων Πολεμικού Ναυτικού - Τροποποίηση παρ. 8 και 9 άρθρου 26 ν. 4258/2014**

1. Στις παρ. 8 και 9 του άρθρου 26 του ν. 4258/2014 (Α' 94), περί των υποβρυχίων (Υ/Β) του Ελληνικού Δημοσίου, επέρχονται οι εξής αλλαγές: α) στην παρ. 8, οι λέξεις «παραλαμβάνονται αυτοδίκαια» αντικαθίστανται από τη λέξη «παρελήφθησαν», β) η ημερομηνία «30ή Σεπτεμβρίου 2023» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «31η Δεκεμβρίου 2023», γ) στην περ. α' της παρ. 9, γα) διαγράφεται η φράση «της ΕΝΑΕ», γβ) η λέξη «μεταβιβάζονται» αντικαθίσταται από τη λέξη «μεταβιβάσθηκαν», γγ) η φράση «που δύναται να χρησιμοποιεί το Πολεμικό Ναυτικό» διαγράφεται και γδ) η ημερομηνία «30ή Σεπτεμβρίου 2023» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «31η Δεκεμβρίου 2023», δ) στην περ. β' δα) στο πρώτο εδάφιο γίνεται νομοτεχνική βελτίωση, δβ) στο δεύτερο εδάφιο διαγράφονται οι λέξεις «ή διμηνιαία» και η ημερομηνία «30ή Σεπτεμβρίου 2023» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «31η Δεκεμβρίου 2023», δγ) διαγράφεται το τρίτο εδάφιο, και οι παρ. 8 και 9 διαμορφώνονται ως εξής:

«8. Για τα Υ/Β «ΠΙΠΙΝΟΣ», «ΜΑΤΡΩΖΟΣ», «ΚΑΤΣΩΝΗΣ» και «ΩΚΕΑΝΟΣ», τα οποία ανήκουν κατά κυριότητα στο ελληνικό δημόσιο και τα οποία παρελήφθησαν, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 5Α, καθώς και για τα πλοία του Αρχηγείου Στόλου, το ελληνικό δημόσιο, στο πλαίσιο του δικαιώματός του, νομής και κατοχής σε αυτά, προκειμένου να συνεχιστεί η αδιάλειπτη συντήρηση και υποστήριξη αυτών και για την κάλυψη των τεχνικών αναγκών των Υ/Β, και με σκοπό τη διατήρηση της επιχειρησιακής ετοιμότητάς τους, αναθέτει στο Πολεμικό Ναυτικό την αξιοποίηση των αναγκαίων πιστώσεων, που διατίθενται από πιστώσεις του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, για το χρονικό διάστημα από 1ης Φεβρουαρίου 2023 έως την 31η Δεκεμβρίου 2023.

9. Οι υπηρεσίες συντήρησης και υποστήριξης των πολεμικών πλοίων της παρ. 8, παρέχονται ως εξής:

α. Οι εργασίες συντήρησης και υποστήριξης εκτελούνται από στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού, πρώην εργαζομένους της ΕΝΑΕ, τρίτους εργαζόμενους και τους αναγκαίους υπεργολάβους, σε εγκαταστάσεις του Πολεμικού Ναυτικού, καθώς και σε εγκαταστάσεις και με κινητό εξοπλισμό του οικονομικού φορέα, στον οποίο μεταβιβάσθηκε το ενεργητικό της ΕΝΑΕ στο πλαίσιο της ειδικής διαχείρισης, έως την 31η Δεκεμβρίου 2023.

β. Το Πολεμικό Ναυτικό συμβάλλεται από την 1η Φεβρουαρίου 2023 με πρώην εργαζομένους της ΕΝΑΕ και με τρίτους εργαζόμενους, εκτός της ΕΝΑΕ, με συμβάσεις ορισμένου χρόνου, προκειμένου να παράσχουν τις απαιτούμενες υπηρεσίες, για τη συντήρηση και την υποστήριξη των Υ/Β και των πολεμικών πλοίων του Αρχηγείου Στόλου. Οι συμβάσεις αυτές έχουν μηνιαία διάρκεια και δεν εκτείνονται πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2023. Το Πολεμικό Ναυτικό καταβάλλει τις μηνιαίες αμοιβές που συμφωνούνται για κάθε εργαζόμενο, πλέον της αναλογούσας στην αμοιβή ασφαλιστικής εισφοράς ως αποδοχές για την παρεχόμενη εργασία. Οι συμβάσεις με πρώην εργαζομένους της ΕΝΑΕ και τρίτους εργαζόμενους δεν δημιουργούν οποιαδήποτε διαδοχή του Πολεμικού Ναυτικού στις απαιτήσεις αυτών έναντι της ΕΝΑΕ. Κατά την αυτοδίκαιη ολοκλήρωση και λύση των συμβάσεων, εφαρμόζεται η παρ. 5Α.

γ. Για τη σύναψη των τυχόν αναγκαίων συμβάσεων της περ. α' και για την εκτέλεση των εργασιών συντήρησης και υποστήριξης των Υ/Β και πλοίων του Αρχηγείου Στόλου, με τρίτους προμηθευτές και υπεργολάβους για κάθε επί μέρους αντικείμενο, παραμένει σε ισχύ η εξουσιοδότηση της παρ. 4.»

2. Οι συμβάσεις που συνάπτονται μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος, σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 26 του ν. 4258/2014 ισχύουν από 1ης Οκτωβρίου 2023.

Άρθρο 35**Χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης από τον κρατικό προϋπολογισμό με σκοπό την κάλυψη μέρους του αυξημένου κόστους των νοικοκυριών σε πληγείσες από φυσικές καταστροφές περιοχές**

1. Με σκοπό την κάλυψη μέρους του αυξημένου κόστους αγοράς, ιδίως ειδών διατροφής, σε περιοχές που έχουν πληγεί από φυσικές καταστροφές, παρέχεται για τους μήνες Νοέμβριο και Δεκέμβριο 2023 οικονομική ενίσχυση από τον κρατικό προϋπολογισμό σε νοικοκυριά που δικαιούνται την οικονομική ενίσχυση του άρθρου 46 του ν. 5045/2023 (Α' 136), και τα οποία κατά την 5η Σεπτεμβρίου 2023 είχαν την κύρια κατοικία τους, όπως αυτή δηλώθηκε στη φορολογική δήλωση του φορολογικού έτους 2022 ή όπως είναι καταγεγραμμένη στο Φορολογικό Μητρώο της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ), εφόσον η αλλαγή επήλθε στο Μητρώο εντός του 2023, στα διοικητικά όρια των κάτωθι περιοχών:

- α. της Περιφέρειας Θεσσαλίας,
- β. από την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης:
 - βα) της Περιφερειακής Ενότητας Έβρου,
 - ββ) από την Περιφερειακή Ενότητα Ροδόπης:
 - i) της Δημοτικής Ενότητας Φιλλύρας του Δήμου Αρριανών,
 - ii) της Δημοτικής Ενότητας Σώστου του Δήμου Ιάσμου,
 - iii) των Δημοτικών Κοινοτήτων Γρατινής, Στυλάριου και Σιδηράδων της Δημοτικής Ενότητας Κομοτηνής του Δήμου Κομοτηνής,
 - iv) της Δημοτικής Κοινότητας Μαρώνειας της Δημοτικής Ενότητας Μαρώνειας, και
 - v) της Δημοτικής Ενότητας Σαπών του Δήμου Μαρώνειας Σαπών,
 - γ. από την Περιφερειακή Ενότητα Βοιωτίας:
 - γα) της Δημοτικής Κοινότητας Στειρίου της Δημοτικής Ενότητας Διστόμου του Δήμου Διστόμου-Αράχωβας-Αντίκυρας,
 - γβ) της Δημοτικής Ενότητας Κυριακίου του Δήμου Λεβαδέων,
 - γγ) των Δημοτικών Κοινοτήτων Αγίας Τριάδας και Αγίας Άννας της Δημοτικής Ενότητας Κορώνειας του Δήμου Λεβαδέων,
 - γδ) της Δημοτικής Ενότητας Θίσβης του Δήμου Θηβαίων, και
 - γε) των Δημοτικών Κοινοτήτων Πύλης και Στεφάνης της Δημοτικής Ενότητας Δερβενιοχωρίων, του Δήμου Τανάγρας,
 - δ) από την Περιφερειακή Ενότητα Φθιώτιδας:
 - δα) της Δημοτικής Κοινότητας Κάτω Τιθορέας της Δημοτικής Ενότητας Τιθορέας,
 - δβ) της Δημοτικής Ενότητας Ελάτειας του Δήμου Αμφίκλειας-Ελάτειας,
 - δγ) του Δήμου Δομοκού,
 - δε) του Δήμου Λαμιέων,
 - δστ) του Δήμου Μακρακώμης, και
 - δζ) του Δήμου Στυλίδας.
 - ε) από την Περιφερειακή Ενότητα Εύβοιας:
 - εα) του Δήμου Λίμνης - Μαντουδίου - Αγίας Άννας,
 - εβ) των Δημοτικών Ενότητων Ιστιαίας, Αιδηψού, Αρτεμισίου και Ορέων του Δήμου Ιστιαίας - Αιδηψού,
 - εγ) της Δημοτικής Κοινότητας Αλυροποτάμου της Δημοτικής Ενότητας Στυραίων του Δήμου Καρύστου.

2. Το μηνιαίο ύψος των αγορών, επί του οποίου χορηγείται ενίσχυση είκοσι τοις εκατό (20%), ανέρχεται σε διακόσια είκοσι (220) ευρώ για το μονομελές νοικοκυριό, αυξανόμενο κατά εκατό (100) ευρώ για κάθε επιπλέον μέλος του νοικοκυριού με ανώτατο όριο αγορών το ποσό των χιλίων (1.000) ευρώ. Το ανωτέρω όριο αγορών δεν ισχύει για δικαιούχους με περισσότερα από έξι (6) εξαρτώμενα τέκνα.

3. Η οικονομική ενίσχυση του παρόντος πιστώνεται υπέρ του δικαιούχου από την «Κοινωνία της Πληροφορίας Μονοπρόσωπη Α.Ε.» (ΚτΠ Μ.Α.Ε.), χωρίς νέα αίτηση από τους δικαιούχους. Η πίστωση διενεργείται με τον ίδιο τρόπο που έχει επιλέξει ο δικαιούχος κατά την αίτηση της οικονομικής ενίσχυσης του άρθρου 46 του ν. 5045/2023.

4. Εάν ο δικαιούχος έχει επιλέξει την πίστωση του ποσού της ενίσχυσης στην ψηφιακή χρεωστική κάρτα, η ενίσχυση πιστώνεται σε αυτήν και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για αγορά αγαθών

κάθε είδους σε καταστήματα ή λαϊκές αγορές που δραστηριοποιούνται στο λιανικό εμπόριο τροφίμων, όπως αυτά εξειδικεύονται με την απόφαση της παρ. 15 του άρθρου 46 του ν. 5045/2023.

Εάν ο δικαιούχος έχει επιλέξει την πίστωση σε τραπεζικό λογαριασμό, τα ποσά που καταβάλλονται ανέρχονται στο ογδόντα τοις εκατό (80%) επί του αρχικά προσδιοριζόμενου ποσού της ενίσχυσης, το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με την παρ. 4, και μπορούν να χρησιμοποιηθούν χωρίς περιορισμούς.

5. Η ΚτΠ Μ.Α.Ε. αναλαμβάνει τον τεχνικό σχεδιασμό, την υλοποίηση, καθώς και την οργάνωση των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και άλλων δεδομένων από κάθε πηγή, την τήρηση υπό συνθήκες που διασφαλίζουν την ακεραιότητα, την εμπιστευτικότητα και τη διαθεσιμότητα των δεδομένων και κάθε άλλο θέμα που αφορά στην ομαλή λειτουργία της εφαρμογής. Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που καταχωρίζονται στην ανωτέρω εφαρμογή, συλλέγονται, τηρούνται και τυγχάνουν περαιτέρω επεξεργασίας αποκλειστικά για τον σκοπό της παρ. 1. Τα ανωτέρω δεδομένα τηρούνται για τους σκοπούς της παρούσας, για την περίοδο δύο (2) ετών, και στη συνέχεια διαγράφονται. Υπεύθυνος επεξεργασίας της εν λόγω εφαρμογής ορίζεται η ΚτΠ Μ.Α.Ε., η οποία διασφαλίζει την προστασία των δικαιωμάτων των προσώπων, της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, σύμφωνα με το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο και ιδίως, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 2016 (ΕΕ L 119) [Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων (Γ.Κ.Π.Δ.)] και τον ν. 4624/2019 (Α' 137).

6. Η οικονομική ενίσχυση είναι αφορολόγητη, ανεκχώρητη και ακατάσχετη στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής και ειδικής διάταξης, δεν υπόκειται σε οποιαδήποτε κράτηση, τέλος ή εισφορά, δεν δεσμεύεται και δεν συμψηφίζεται με βεβαιωμένα χρέη προς τη φορολογική διοίκηση και το Δημόσιο εν γένει, τους δήμους, τις περιφέρειες, τα ασφαλιστικά ταμεία ή τα πιστωτικά ιδρύματα και δεν υπολογίζεται στα εισοδηματικά όρια για την καταβολή οποιασδήποτε παροχής κοινωνικού ή προνοιακού χαρακτήρα.

7. Η ψηφιακή χρεωστική κάρτα των δικαιούχων της παρ. 1 παραμένει ενεργοποιημένη έως την 29η Φεβρουαρίου 2024, μετά την πάροδο της οποίας το πιστωτικό ίδρυμα ή ο χρηματοπιστωτικός οργανισμός υποχρεούται άμεσα να την απενεργοποιήσει. Εναπομένει υπόλοιπο του χρηματικού ποσού της οικονομικής ενίσχυσης επιστρέφεται στο ελληνικό δημόσιο και αποκλείεται η περαιτέρω αναζήτησή του από τον δικαιούχο.

8. Δεν είναι δυνατή:

- α) οποιαδήποτε μεταφορά σε τρίτο πρόσωπο του χρηματικού ποσού που πιστώνεται στη χρεωστική κάρτα, ή
- β) η ανάληψή του.

9. Για την εφαρμογή του παρόντος, η ΚτΠ Μ.Α.Ε. επιχορηγείται από τον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, κατόπιν ενίσχυσης των σχετικών πιστώσεων του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης από τις πιστώσεις του Ειδικού Φορέα 1023711-0000000 (Γενικές Κρατικές Δαπάνες) του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.

10. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας και Ψηφιακής Διακυβέρνησης καθορίζονται, οι απαραίτητες διαλειτουργικότητες, τα καταστήματα και οι λαϊκές αγορές όπου χρησιμοποιείται η ψηφιακή κάρτα, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος. Με όμοια απόφαση δύναται να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του παρόντος ως προς τις πληγείσες περιοχές.

Άρθρο 36

Ρυθμίσεις για τους προσωρινούς αναπληρωτές και ωρομίσθιους εκπαιδευτικούς και μέλη Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού και Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού της πρωτοβάθμιας και της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης για το σχολικό έτος 2023-2024 - Τροποποίηση άρθρου 19 ν. 4283/2014

1. Εξαιρετικά κατά το σχολικό έτος 2023-2024, για τους προσωρινούς αναπληρωτές εκπαιδευτικούς και τα μέλη Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού και Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού της πρωτοβάθμιας και της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και ειδικότερα σε όσους από αυτούς τοποθετήθηκαν στην Περιφέρεια Θεσσαλίας ή διαμένουν σε αυτήν και υπείχαν την υποχρέωση μετακίνησης προς άλλες περιοχές, ως ημερομηνία ανάληψης υπηρεσίας στη σχολική μονάδα και κατάρτισης της σύμβασης εργασίας λογίζεται η 7η Σεπτεμβρίου 2023, ανεξαρτήτως της ημερομηνίας ανάληψης υπηρεσίας εντός του μηνός Σεπτεμβρίου 2023. Από την ημερομηνία του πρώτου εδαφίου εκκινούν τα μισθολογικά και ασφαλιστικά τους δικαιώματα. Για θέματα προσμέτρησης προϋπηρεσίας σε αξιολογικούς πίνακες κατάταξης, ως ημερομηνία ανάληψης υπηρεσίας λογίζεται η ημερομηνία έκδοσης της απόφασης πρόσληψης.

2. Το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 19 του ν. 4283/2014 (Α' 189), περί της χρήσης πόρων του συγχρηματοδοτούμενου σκέλους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού για την πληρωμή αναπληρωτών και ωρομίσθιων εκπαιδευτικών, μελών Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού (Ε.Ε.Π.) και Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού (Ε.Β.Π.), συμπεριλαμβανομένων ιδιωτών που προσλαμβάνονται για τη διδασκαλία αντικειμένων/μαθημάτων στα Καλλιτεχνικά Σχολεία, καθώς και εμπειροτεχνών ιδιωτών που προσλαμβάνονται για τη διδασκαλία μαθημάτων μουσικής ειδίκευσης και άσκησης στα εργαστήρια των Μουσικών Σχολείων, αντικαθίσταται και το άρθρο 19 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 19

Χρηματοδότηση από το συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού των αναπληρωτών και ωρομίσθιων εκπαιδευτικών και μελών Ειδικού Εκπαιδευτικού και Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού

Για την πληρωμή των αναπληρωτών και ωρομίσθιων εκπαιδευτικών, των μελών Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού (Ε.Ε.Π.) και Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού (Ε.Β.Π.), συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτών που προσλαμβάνονται για τη διδασκαλία αντικειμένων/μαθημάτων στα Καλλιτεχνικά Σχολεία και αμείβονται σύμφωνα με την υπό στοιχεία 151323/Ε2/13.9.2017 κοινή απόφαση των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Οικονομικών (Β' 3370), καθώς και των εμπειροτεχνών ιδιωτών που προσλαμβάνονται για τη διδασκαλία μαθημάτων μουσικής ειδίκευσης και άσκησης στα εργαστήρια των Μουσικών Σχολείων και αμείβονται σύμφωνα με την υπό στοιχεία 2/64978/0022/14.11.2006 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων (Β' 1671), μπορεί να γίνει χρήση πόρων του συγχρηματοδοτούμενου σκέλους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού. Η σχετική δαπάνη μπορεί να βαρύνει τη Συλλογική Απόφαση Έργων (ΣΑΕ) 445/2 του συγχρηματοδοτούμενου σκέλους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του έτους 2023 και συγκεκριμένα το έργο με κωδικό 2019ΣΕ44520000 και τίτλο «Πληρωμή αναπληρωτών και ωρομίσθιων εκπαιδευτικών, καθώς και Ειδικού Εκπαιδευτικού και Βοηθητικού Προσωπικού (Ε.Ε.Π.Ε.Β.Π.) του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων βάσει του άρθρου 44 του ν. 5029/2023 (Α' 55), Π.Κ. 2014ΣΕ04700000», έως το ποσό των ενενήντα πέντε εκατομμυρίων εκατόν δέκα έξι χιλιάδων (95.116.000) ευρώ και την οικεία συλλογική απόφαση του έτους 2024 έως το ποσό των εξήντα τεσσάρων εκατομμυρίων εννιάκοσίων ογδόντα πέντε χιλιάδων επτακοσίων εξήντα (64.985.760) ευρώ και αντίστοιχα έργα Συλλογικής Απόφασης του συγχρηματοδοτούμενου σκέλους του Υπουργείου Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού του έτους 2023 έως το ποσό των εκατόν είκοσι οκτώ εκατομμυρίων διακοσίων δεκατριών χιλιάδων τριακοσίων εβδομήντα ενός (128.213.371) ευρώ.»

ΜΕΡΟΣ Ε' ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 37 Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται ειδικότερα.

Αθήνα,

2023

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	2. ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
3. ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ	4. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
5. ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ	6. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
7. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	8. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
9. ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	10. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
11. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ	12. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ
13. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	14. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
15. ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ	16. ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
17. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	18. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): 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.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 16.55' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 20 Οκτωβρίου 2023 και ώρα 9.00', με αντικείμενο εργασίων του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικείμενων ερωτήσεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ