**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 14 Μαρτίου 2018, ημέρα Τετάρτη και ώρα 15.15΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις» (2η συνεδρίαση – ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

 Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Μαυραγάνης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης παρέστησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κ.τ.Β. οι κ.κ.: Δημήτριος Μαραβέλιας, μέλος του Δ.Σ. της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος (ΕΝ.ΠΕ.), Γεώργιος Πατούλης, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος (Κ.Ε.Δ.Ε.), Ταξίαρχος Δημήτριος Αθανασόπουλος, Προϊστάμενος Κλάδου Τάξης του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας (ΕΛ.ΑΣ.), Αλέξανδρος Γασπαράτος, μέλος του Δ.Σ. της Γενικής Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ), Γεώργιος Τσοπανάς, μέλος του Δ.Σ. της Γενικής Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ), Σπυρίδων Καπιτσίνας, Διευθυντής της Γενικής Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ), Νικόλαος Δρανδάκης, ιδρυτής και Διευθύνων Σύμβουλος της Beat, Ελισάβετ Ελευθεριάδου, νομική σύμβουλος της Beat, Λυδία Χατζηαλεξίου, μέλος του συλλόγου «Φίλοι του Ποδηλάτου», Γεώργιος Κουβίδης, Προέδρος του Πανελλαδικού Συλλόγου – «SOS ΤΡΟΧΑΙΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ», Διαμαντής Ηλιάδης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ), Τριαντάφυλλος Πλιάκος, Ταμίας της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ), Μιχαήλ Κιούσης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος (ΟΒΕ), Ιωάννης Μαστοράκης, Δήμαρχος Χερσονήσου, Δημήτριος Πάτσιος, Γενικός Διευθυντής του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων (ΣΕΑΑ), Σωτήριος Χατζίκος, Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων (ΣΕΑΑ), Ευθυμία Ντίβη, γραμματέας του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων (ΣΕΑΑ), Λάμπρος Γεωργακλής, μέλος Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συλλόγου Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΠΣΣΑΜΕΕ), Παναγιώτα Γιαννιώτη, Γενική Γραμματέας του Πανελλήνιου Συλλόγου Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΠΣΣΑΜΕΕ), Κωνσταντίνος Κεπαπτσόγλου, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), Ευθύμιος Μπακογιάννης, μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), Γεώργιος Ασμάτογλου, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ), Λύσανδρος Τσιλίδης, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Συνδέσμων Γραφείων Ταξιδίων και Τουρισμού (FedHATTA), Γεώργιος Παλιούρας, μέλος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Συνδέσμων Γραφείων Ταξιδίων και Τουρισμού (FedHATTA), Βασιλική Δανέλλη -Μυλωνά, Προέδρος του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (ΙΟΑΣ) «ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ», Δημήτριος Μαγγιώρος, Πρόεδρος του Συνδέσμου Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων (ΣΤΕΕΑ), Άννα Βλαχάβα, Διευθύντρια του Συνδέσμου Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων (ΣΤΕΕΑ), Ευθύμιος Λυμπερόπουλος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΤΑΤΑ), Σοφοκλής Φάτσιος, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΥΣ), Καλλέργος Βουλγαράκης, Πρόεδρος της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΣ), Μιχαήλ Σακελλαρίου, Γενικός Γραμματέας της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΣ), Απόστολος Κενανίδης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Οδικών Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών (ΟΦΑΕ), Θεμιστοκλής Αμπλάς, Προέδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας (ΟΣΜΕ), Κωνσταντίνος Μαρκουΐζος, εκπαιδευτής της Σχολής Οδικής Συμπεριφοράς «ΙΑΒΕΡΗΣ», Πέτρος Σκουλικίδης, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συνδικάτου Χερσαίων και Εμπορευματικών Μεταφορών (ΠΣΧΕΜ) και Κωνσταντίνος Φάρκωνας, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Τουριστικών Οχημάτων.

 Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Ιωάννης, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Αθανασίου Χαράλαμπος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Ζαρούλια Ελένη, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος, Δανέλλης Σπυρίδων και Μίχος Νικόλαος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινά η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις». Πρόκειται για τη 2η συνεδρίαση, με την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων.

Θα ήθελα καταρχάς να πω, ότι επειδή το νομοσχέδιο είναι σοβαρό και εμπεριέχει πολλές διατάξεις που αγγίζουν πολλούς κλάδους των μεταφορών, κλήθηκαν περισσότεροι φορείς κατά παρέκκλιση του Κανονισμού της Βουλής. Θα σας παρακαλέσω λοιπόν ιδιαίτερα, για να μην έρθω στη δύσκολη θέση να διακόπτω, ότι η τοποθέτησή των φορέων θα είναι σε δύο φάσεις: Η πρώτη φάση αφορά μια αρχική τοποθέτηση των εκπροσώπων των φορέων για τρία λεπτά με μια σχετική ανοχή και ακολούθως θα τοποθετηθούν οι Εισηγητές, οι Βουλευτές και οι Βουλευτίνες που είναι παρόντες και παρούσες, για να θέσουν κάποια ερωτήματα. Να σας ενημερώσω ότι έχετε τη δυνατότητα δευτερολογίας για αλλά τρία λεπτά ως μορφή απάντησης, ενώ υπάρχει και η δυνατότητα υποβολής υπομνήματος. Παρακαλώ λοιπόν να σεβαστούμε το χρόνο, γιατί επαναλαμβάνω ότι συνολικά έχετε κληθεί περισσότεροι από 25 φορείς και θα ήθελα να υπάρχει ισομερής καταμερισμός του χρόνου.

Θα ξεκινήσουμε από την Ένωση Περιφερειών Ελλάδας και τον παριστάμενο εκπρόσωπό της. Παρακαλώ κ. Μαραβέλια, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΑΒΕΛΙΑΣ (Μέλος του Δ.Σ. της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Έτσι και αλλιώς δεν θα χρησιμοποιήσω την δευτερολογία. Οι θέσεις της Ένωσης Περιφερειών, για το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, είναι οι εξής. Καταρχήν, θεωρούμε, ότι μείζον θέμα για τις αιρετές Περιφέρειες, αποτελεί το γεγονός, ότι με το συζητούμενο νομοσχέδιο, επιχειρούνται τροποποιήσεις στο θεσμικό τους πλαίσιο και στις αρμοδιότητές τους, παρά το γεγονός, ότι ο Υπουργός Εσωτερικών, με τις πλέον, πρόσφατες, εξαγγελίες του, έχει δηλώσει την πρόθεσή του, για την κατάθεση του σχεδίου νόμου, που αφορά την αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, εντός των προσεχών εβδομάδων και την ψήφισή του κατόπιν διαβούλευσης με τις Ενώσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Θεωρούμε αδιανόητο να δρομολογούνται τροποποιήσεις εμβαλωματικού χαρακτήρα, απρογραμμάτιστα και χωρίς κανένα σχεδιασμό, σε σημαντικά ζητήματα αρμοδιοτήτων και οικονομικών πόρων, των αιρετών Περιφερειών, χωρίς προηγούμενο διάλογο με τα θεσμικά αρμόδια συνδικαλιστικά τους όργανα, όπως είναι η Ένωση Περιφερειών.

Ειδικότερα επί των διατάξεων του νομοσχεδίου, με το άρθρο 92 στην παράγραφο 1 ορίζετε, ότι η κατάθεση μαζικά ή ατομικά των αιτήσεων στις υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών των Περιφερειών όλης της χώρας για θέματα έκδοσης, χορήγησης, επανέκδοσης και ανανέωσης αδειών κυκλοφορίας, καθώς και για χορήγηση ή αντικατάσταση κρατικών πινακίδων των οχημάτων πραγματοποιείται αποκλειστικά είτε μέσω ταχυδρομικών υπηρεσιών συστημένη επιστολή ή ταχυμεταφορά, είτε μέσω των Κέντρων Εξυπηρέτησης των πολιτών και δεν επιτρέπεται η αυτοπρόσωπη προσέλευση των πολιτών στις υπηρεσίες αυτές για την παραπάνω δραστηριότητα.

Φρονούμε ότι η δυνατότητα του πολίτη, να προσέλθει αυτοπροσώπως στις παραπάνω υπηρεσίες, δεν θα πρέπει να αποκλειστεί. Εάν τελικώς ψηφιστεί αυτή η διάταξη, η ταλαιπωρία που θα υπάρξει θα είναι μεγάλη, δεδομένου, ότι οι ουρές στα ΕΛΤΑ είναι σχεδόν κανόνας, ενώ η ταχύτητα και η αποτελεσματικότητα εξυπηρέτησης των πολιτών στο σύνολο των υπηρεσιών των Περιφερειών αποτελούν υπόδειγμα για όλο το δημόσιο τομέα. Παράλληλα ο πολίτης θα πρέπει να συνυπολογίζει και την όχι ευκαταφρόνητη οικονομική του επιβάρυνση από το κόστος των ταχυδρομικών υπηρεσιών, ή των υπηρεσιών ταχυμεταφοράς.

Με το άρθρο 53, παράγραφος 2 του νομοσχεδίου ορίζεται, ότι τα δημόσια μπορούν με απόφαση του αρμόδιου Περιφερειακού Συμβουλίου, η οποία εγκρίνεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών να λειτουργούν με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας, σύμφωνα με τις διατάξεις της εμπορικής και φορολογικής νομοθεσίας. Η σύσταση εταιριών, επιχειρήσεων, νομικών προσώπων κάθε μορφής, ή η συμμετοχή των αιρετών Περιφερειών σε αυτές αποτελεί μια ολόκληρη ενότητα στο νόμο 3852 το γνωστό του Καλλικράτη το 2010, η οποία αφορά κατά αποκλειστικότητα το επικείμενο ρυθμιστικό πλαίσιο για την τοπική αυτοδιοίκηση, το οποίο θα κατατεθεί οσονούπω από τον Υπουργό Εσωτερικών. Φρονούμε λοιπόν ότι οι διατάξεις του άρθρου 53 θα πρέπει να αποσυρθούν προκειμένου να τεθούν σε διάλογο μαζί με τις υπόλοιπες διατάξεις.

Με το άρθρο 79 του νομοσχέδιου επέρχονται τροποποιήσεις σε διατάξεις του νόμου 4412/2016 περί των δημοσίων συμβάσεων. Ειδικότερα, σε περίπτωση που η τεχνική υπηρεσία φορέα δεν πληροί τις προδιαγραφές επάρκειας, θα υπάρχει δυνατή διεξαγωγή στη διαδικασία σύναψης εποπτείας και επίβλεψης δημοσίων συμβάσεων, έργων, ή μελετών από άλλη τεχνική υπηρεσία της Γενικής Κυβέρνησης. Προβλέπεται κατ' εξαίρεση των ισχυουσών διατάξεων η δυνατότητα της αναθέτουσας αρχής, να προβεί στη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης σύμβασης, μελέτης ή παροχής υπηρεσιών, χωρίς κλήρωση στην περίπτωση ορεινών ή νησιωτικών δήμων, όταν δεν είναι δυνατή η κατάρτιση καταλόγου με τουλάχιστον τρεις οικονομικούς φορείς.

Επίσης, προβλέπεται η συμμετοχή υπαλλήλων στις Επιτροπές διαγωνισμού με εκτιμώμενη αξία μέχρι το ένα εκατομμύριο ευρώ πλέον Φ.Π.Α. τριών τεχνικών υπαλλήλων κατηγορίας ΠE ή TE με εμπειρία, τεχνική εξειδίκευση ειδικότητες που προσδιορίζουν στις υπό ανάθεση κατηγορίες εργασιών. Για πολλοστή φορά επιχειρούνται αποσπασματικές τροποποιήσεις σε έναν εξαρχής προβληματισμό και εν πολλοίς μη λειτουργικό νόμο, όπως αυτός των περί δημοσίων συμβάσεων. Φρονούμε, ότι το νομοθετικό πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων, θα πρέπει να επανασχεδιαστεί και να επανέλθει ως ενιαίος νόμος προς ψήφιση, αφού καταγράφουν πλήρως τα κενά, οι ελλείψεις και οι δυσλειτουργίες τους με τη συμμετοχή και την κατάθεση των προτάσεων όλων των εμπλεκόμενων φορέων και να μορφοποιηθεί το σύνολο των αναγκαίων αλλαγών και παρεμβάσεων.

Στο άρθρο 81 του νομοσχεδίου προβλέπεται ότι το παράλληλο και κάθετο οδικό δίκτυο το οποίο δημιουργείται συνεπεία αναγκαστικής απαλλοτρίωσης υπέρ της Ο.Σ.Ε. Α.Ε. για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής και τα εφαπτόμενα με αυτό ακίνητα, θεωρούνται κοινόχρηστος χώρος και η συντήρησή τους ανατίθεται στους οικείους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού. Πρόκειται για μια από τις πιο κλασικές πλέον περιπτώσεις που αφορούν μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στην τοπική αυτοδιοίκηση χωρίς τους συνταγματικά προβλεπόμενους αντίστοιχους πόρους. Για την προέλευση των αναγκαίων οικονομικών πόρων και τη συντήρηση του προαναφερόμενου οδικού δικτύου, ο συντάκτης της διάταξης δεν λέει τίποτα.

Ολοκληρώνοντας, στο άρθρο 87 του νομοσχεδίου ορίζεται ότι η αρμοδιότητα διαχείρισης κυκλοφοριακών συνδέσεων, περιλαμβανομένων και της είσπραξης των μισθωμάτων από νόμιμες και των αποζημιώσεων από αυθαίρετες κυκλοφοριακές συνδέσεις και οι σχετικοί πόροι, μεταβιβάζονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Με τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν.4250, η παραπάνω αρμοδιότητα ανήκει στις οικείες περιφέρειες. Είναι προφανές ότι οι αρμοδιότητες που συνδέονται με πόρους που αφορούν την αυτοδιοίκηση περιέχονται στο κεντρικό Κράτος. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Αθανασόπουλος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ (Ταξίαρχος - Προϊστάμενος Κλάδου Τάξης Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας): Κυρία Πρόεδρε, καταθέσαμε ένα σύντομο υπόμνημα με παρατηρήσεις όπου κατά την άποψή μας θίγονται θέματα αρμοδιότητας καθαρά της Ελληνικής Αστυνομίας. Το άρθρο 4 δίδει τη διακριτική ευχέρεια στις αρχές επιβολής του νόμου με τη λέξη «μπορούν». Αν παραμείνει η λέξη «μπορούν» θα δημιουργεί προβλήματα κατά τη διαδικασία του ελέγχου και, ενδεχομένως, να δημιουργούνται παρεξηγήσεις και να μένουν σκιές στα ελεγκτικά όργανα. Όσο αφορά το θέμα με τις συχνές ρυθμιστικές πινακίδες που αναφέρονται για τα ποδήλατα, δεν προβλέπονται ποινές. Βέβαια, το αμέσως επόμενο άρθρο ορίζει ότι με υπουργική απόφαση θα καθοριστεί, όμως, μέχρι της εκδόσεως της υπουργικής απόφασης, όταν παραβιάζονται οι ρυθμιστικές πινακίδες αυτές τι γίνεται; Επιβάλλονται οι διοικητικές κυρώσεις;

Στο άρθρο 29, για κάποιες παραβάσεις που μνημονεύονται στο άρθρο 1, αναφέρεται ότι αφαιρούνται οι πινακίδες. Κατά την άποψή μας, θα πρέπει να συμπληρωθεί «τα στοιχεία του οχήματος», διότι οι πινακίδες από μόνες τους δεν λένε τίποτα. Η άδεια κυκλοφορίας θα πρέπει να αφαιρεθεί. Αναφέρεται σε κάποιες παραβάσεις, όπως, για παράδειγμα, με τη ζώνη ότι αφαιρούνται επί τόπου οι πινακίδες. Δεν γράφει «στοιχεία». Η διάταξη γράφει μόνο «πινακίδες». Επίσης, με το θέμα της καταστροφής των πινακίδων κυκλοφορίας των οχημάτων που παραμένουν στις αστυνομικές υπηρεσίες για παραβάσεις τροχαίας, αυτές καταστρέφονται μετά από 2 έτη. Εδώ θα παρακαλούσαμε, αν είναι δυνατόν, μετά το εξάμηνο οι πινακίδες αυτές να επιστρέφονται στις περιφέρειες και στις περιφερειακές ενότητες που κρατούν και τους φακέλους των οχημάτων, για την περαιτέρω καταστροφή. Για τις περισσότερες παρατηρήσεις, κυρία Πρόεδρε, έχουμε στείλει υπόμνημα. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Τσοπανάς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΟΠΑΝΑΣ (Μέλος του Δ.Σ. της Γενικής Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ)): Ευχαριστούμε κυρία Πρόεδρε για το ενδιαφέρον που δείξατε ώστε να καλέσετε την Ομοσπονδία, για να διατυπώσει τις ενστάσεις της και ότι έχει σχέση με το νομοσχέδιο το οποίο ο κύριος Υπουργός θα φέρει στη Βουλή σύντομα για ψήφιση.

Έχουμε διαβάσει σχεδόν τις 127 σελίδες. Στα άρθρα κύριε Υπουργέ τα οποία έχουμε ενστάσεις και δεν θα έπρεπε κατά τη δική μας γνώμη να υπάρχουν καθόλου, είναι το άρθρο 31 που προσδιορίζεται από τον ν.2446/1996 άρθρο 1. Δεν μπορούμε να καταλάβουμε θα μπορούσαμε, αν είχαμε τις εισηγητικές εκθέσεις να τις διαβάσουμε για να δούμε τελικά τι πρέπει να αλλάξει στο άρθρο 31. Εκεί έχει γίνει και μια παρανόηση, σε ότι έχει σχέση με την διατύπωση των τακτικών γραμμών. Εμείς λέμε ότι, δεν μπορούνε οι διεθνείς τακτικές γραμμές ένα σημείο που ξεκινάει από την Αθήνα και φτάνει στο Βουκουρέστι, στη Γεωργία, στη Ρωσία να μην κάνει πουθενά στάσεις; Διότι το άρθρο αναφέρει σε ένα σημείο το άρθρο 31 ότι δεν θα γίνονται στάσεις. Για παράδειγμα το ΟΡΓΑΝΙΖΕ, που κάνεις στάσεις, δεν θα πρέπει να μαζεύει τον κόσμο; Τα θαλάσσια μπάνια δεν θα μπορούν ή τα εργοστάσια κ.λπ.;

Κύριε Υπουργέ, αντιλαμβάνομαι ότι αυτά τα ξέρετε, όμως εμείς θέλουμε ρητά, γιατί ξέρετε ότι σε αυτή τη χώρα, πολύ καλύτερα από εμάς, ότι όλα πάνε στα δικαστήρια και έχουμε διάφορους που κλέβουν το έργο. Κύριε υπουργέ, στο άρθρο 31 θα έπρεπε να υπάρχει η υποκλοπή, αυτό που κάνουν όλοι οι φορείς πλην των τουριστικών λεωφορείων. Γνωρίζετε και γνωρίζει πολύ καλά και ο κύριος Υφυπουργός, με τον οποίο έχουμε κάνει αρκετές συναντήσεις και συμφώνησε με όλες μας τις παρατηρήσεις, τα τελευταία τρία χρόνια που δεν είχαμε και την τιμή να σας συναντήσουμε λόγω φόρτου εργασίας, προφανώς και το γνωρίζετε όλοι πολύ καλά ότι η υποκλοπή ήταν το κύριο, αλλά δεν έγινε. Βλέπουμε τώρα εδώ περιστασιακά να αναφέρονται κάποια θέματα.

Εμείς θα ζητούσαμε να έχουμε μια συνάντηση ώστε να γίνει κατανοητό το όλο θέμα, για τις μεταφορές που αφορούν περίπου 10 άρθρο που εμπλέκονται και από τα ταξί θα μιλήσουν και αυτοί που τα εκπροσωπούν, αλλά, για παράδειγμα, τα άρθρα 40 με 44, που έχουν να κάνουν με τα αυτοκίνητα και την αδειοδότηση, αυτό δεν το έχουμε καταλάβει. Ποια είναι η ανάγκη, κύριε Υπουργέ, ο ΟΑΣΑ να βγάλει άδεια; Δεν το έχουμε καταλάβει. Εμείς ξέρουμε ότι υπάρχουν τέσσερα λεωφορεία, 15 ετών ακίνητα. Αυτοκίνητα ακίνητα για 15 χρόνια είναι για scrap. Λέμε εμείς, εάν πραγματικά θέλετε να δώσετε την άδεια γραφείου, θα τους πάρετε και αυτοκίνητα; Εάν τα πάρει το κράτος θα δώσει και στα υπόλοιπα τουριστικά γραφεία λεωφορεία δωρεάν; Θα τα αγοράσει η Α.Ε. ή το γραφείο;

Θα διαφημίζεται το προϊόν σε 5 εκατομμύρια πληθυσμό ή θα πάμε στα δικαστήρια και θα καταπέσει όλο αυτό; Εμείς λέμε σχετικά με τον ΟΣΕ που έχει εδώ, ότι το παράλληλο, κύριε Υπουργέ, δεν έχει καταργηθεί ποτέ, από τον Πύργο μέχρι το Ορμένιο στα βόρεια, και το ξέρετε. Η καινούργια εταιρεία που έχει αγοράσει τα τρένα θα το κάνει χρήση αυτό και καλά θα κάνει. Δεν θα πρέπει να διασφαλίζεται και τους μεταφορείς, αυτούς που επί 40 χρόνια το λιγότερο έφτιαξαν μια πλατφόρμα και λειτουργεί ένα σύστημα; Θα πρέπει, δηλαδή, ο ΟΣΕ να πάρει και αυτός άδεια και ποια λεωφορεία θα πάρει;

Ξέρετε κάτι; Ο κ. Μανιάτης είναι εδώ και γνωρίζει πολύ καλά, όπως και άλλοι, αλλά αυτά, βέβαια, είναι αρρώστιες των προηγούμενων κυβερνήσεων. Μην συνεχίζετε, όμως, και εσείς αυτή την αρρώστια. Βάφτιζαν δηλαδή, με το ν.1690 τα αυτοκίνητα κατά την ταξινόμηση, τα έκαναν για τον ΟΣΕ, γιατί εμπλέκεται η Turing που είναι σοβαρή εταιρία, ο αντίστοιχος ΟΣΕ, και μετά τα βάφτιζαν τουριστικά. Εάν πάρετε ένα φάκελο απ' αυτούς, θα έπρεπε κάποιοι να μπουν φυλακή. Μπορεί κάποιοι να έχουν πεθάνει από αυτούς, αλλά και κάποιοι είναι εν ζωή και ο κ. Μανιάτης τα γνωρίζει αυτά. Δεν είναι, όμως, μόνο ο κ. Μανιάτης, είναι και οι προηγούμενοι.

Κύριε Υπουργέ, οι μομφές από εμάς δεν έχουν προσωπική χροιά, απλά γεγονότα καταγράφονται, αλλά δεν είναι μόνο σημερινών και χθεσινών. Είναι υπόθεση είκοσι ετών. Έχει μείνει σταματημένο το τουριστικό λεωφορείο και το έργο του τα τελευταία 25 χρόνια. Ας βρεθεί μια κυβέρνηση, ένας Υπουργός, να βρείτε ένα Προεδρικό Διάταγμα, ένα νόμο, μια υπουργική απόφαση, που έφερε μια ισορροπία στα τουριστικά λεωφορεία.

Κύριε Υπουργέ, οι επενδύσεις που έγιναν ήταν τεράστιες και, βεβαίως, γνωρίζετε, ότι η επιδότηση του 25% που πήραμε, επειδή άργησε η πολιτεία να δώσει τα λεφτά, έγινε 12%. Οι τράπεζες τα πήραν και πρέπει να το ξεκαθαρίσουμε και αυτό. Είναι πολλά τα θέματα, κύριε Υπουργέ, και βλέπετε, ότι ο χρόνος δεν φθάνει. Ο κ. Υφυπουργός που είναι γνώστης και ενημερωμένος, απορούμε γιατί δεν σας ενημέρωσε με τόσο πολλή προσοχή που εμείς θα θέλαμε για θέματα τα οποία έχουν σχέση με το συγκοινωνιακό έργο, γιατί γνωρίζετε ότι μετά τη διατροφή το δεύτερο στον κόσμο είναι η μεταφορά σε κύκλο εργασιών.

Αυτό είναι πολύ σοβαρό θέμα και θα πρέπει άμεσα μερικά άρθρα ή να αποσυρθούν ή να μας καλέσετε άμεσα - δεν γνωρίζω πώς μπορεί να γίνει τεχνικά αυτό και σε ένα θέμα που τρέχει για ψήφιση - εκτός και αν έχετε την πρόθεση και θα ήθελα να μας το δηλώσατε, ότι μέσα από αυτά τα άρθρα θα υπάρχουν παρεμβάσεις με υπουργικές αποφάσεις, γιατί αυτό είναι μια άρρωστη διαδικασία, για να βρούμε μια άκρη.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Ηλιάδης.

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ): Καλησπέρα σας, κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, κατ' αρχήν σας ευχαριστούμε πολύ για την ευκαιρία που δίνετε στην Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης ως ειδικοί στην οδική ασφάλεια να εκφράσουμε τις απόψεις μας για το επικείμενο νομοσχέδιο σε ό,τι μας αφορά, διότι από ό,τι έχουμε μιλήσει και με τον κ. Υπουργό μετά από λίγες ημέρες θα έχουμε και δικό μας νομοσχέδιο. Είμαστε ο μόνος κλάδος που διδάσκει στους Έλληνες πολίτες - και όχι μόνο - την οδική ασφάλεια από το 18ο έτος της ηλικίας τους.

Επί του νομοσχεδίου, μετά από ενδελεχή μελέτη, έχουμε να αναφέρουμε τα εξής.

Πρώτον, σε ό,τι αφορά στις νέες σημάνσεις του Κώδικα για τα ποδήλατα και τους πεζούς συντασσόμαστε απόλυτα.

Δεύτερον, συμφωνούμε με τα αυστηρά διοικητικά και οικονομικά πρόστιμα, όμως πρέπει να αυξηθεί η αστυνόμευση στους δρόμους και να γίνει πιο αυστηρή.

Τρίτον, θεωρούμε σώφρον να προστεθεί μια παράγραφος, με την οποία να ρυθμίζεται διοικητική ποινή για τους οδηγούς, οι οποίοι παρενοχλούν τα εκπαιδευτικά οχήματα εν ώρα μαθήματος, συμβάν, το οποίο είμαι σίγουρος ότι όλοι έχετε αντιμετωπίσει κατά την εκπαίδευση σας. Έχουμε τους οδηγούς, οι οποίοι δεν καταλαβαίνουν τι γίνεται μπροστά τους ή δεν θέλουν να καταλάβουν και παρενοχλούν το εκπαιδευτικό όχημα με διάφορους τρόπους, οπότε θα ήταν καλό να υπάρχει μια διοικητική ποινή, έστω και γραμμένη στα χαρτιά και όπου μπορεί να γίνει εφαρμογή, καλώς.

Επιπρόσθετα, στο άρθρο 65 του νομοσχεδίου, που αφορά στην ανανέωση της άδειας οδήγησης, αναφέρεται ότι υποχρεούνται ανά τρία έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς οδηγοί άνω των 74 ετών. Εν προκειμένω, πρότασή μας είναι να υποχρεούνται, ανά τρία έτη, σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς οδηγοί άνω των 65 ετών. Διότι, ο οδηγός στο 65ο της ηλικίας του θα κληθεί να ανανεώσει την οδηγική του άδεια σχεδόν μετά από 50 χρόνια, γιατί την έχει πάρει στα 18. Τέλος, συντασσόμαστε με τη διατύπωση του άρθρου 36 πλην όμως θεωρούμε σώφρον να επεκταθεί η ρύθμιση για τους οδηγούς αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, διότι και αυτοί μεταφέρουν καθημερινά μαθητές σχολείων. Κατά τα λοιπά, δεν έχουμε να προσθέσουμε κάτι περαιτέρω. Σας ευχαριστούμε πολύ και είμαστε στη διάθεσή σας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κουβίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΒΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Πανελλαδικού Συλλόγου – SOS ΤΡΟΧΑΙΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ): Σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση. Για όσους δεν γνωρίζουν, είμαστε ένας σύλλογος οικογενειών θυμάτων τροχαίων και τα μέλη μας είναι 250 οικογένειες από όλη την Ελλάδα και στη συνάντηση αυτή εκπροσωπώ και την Ε.Υ.ΘΥ.Τ.Α. της Ρόδου, που δεν μπορούσε να είναι εδώ. Θα ήθελα να με ακούσει ο Υπουργός, μια και στο Υπουργείο δεν μας έχει ακούσει ποτέ. Χθες βγάλαμε μια ανακοίνωση, μαζί με την Ε.Υ.ΘΥ.Τ.Α., ότι η οδική ασφάλεια δεν είναι παρελκόμενο, σε σχέση με το νομοσχέδιο. Μέσα στα τόσα θέματα που είναι να συζητηθούν, που αφορούν στα ταξί και διάφορα άλλα, το να συμπεριλαμβάνονται και θέματα, που στον Τύπο εμφανίζονται ως συνολική μεταρρύθμιση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, δεν είναι το καλύτερο.

Κατά τη γνώμη μας, αυτό το κομμάτι έπρεπε να περάσει από την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, η οποία έπρεπε, εάν η χώρα αυτή σεβόταν τους νεκρούς, που έχουν χαθεί στο οδικό δίκτυο και τους ανθρώπους που έχουν μείνει ανάπηροι και αυτούς που θα σκοτωθούν, να είχε ένα χαρακτήρα αποφασιστικό και όχι συμβουλευτικό. Εν πάση περιπτώσει, ας συζητήσουμε στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου. Αναγκαστικά, θα επικεντρωθώ σε δύο ζητήματα, παρότι όλα τα θέματα, και τα μέσα μεταφοράς, σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, αναλόγως ποιος τα οδηγεί, ποιος είναι ο χρόνος ζωής των λεωφορείων κ.λπ.. Χθες, άκουσα όλη την συζήτηση και μου κάνει εντύπωση, δεν ξέρει κανείς ότι από το 2012 ο χρόνος ζωής των σχολικών λεωφορείων των ιδιωτικών σχολείων επιμηκύνθηκε στα 27 χρόνια; Νομίζω ότι αρκετοί από εσάς ήσασταν στη Βουλή από τότε. Ο χρόνος ζωής των σχολικών λεωφορείων των ιδιωτικών σχολείων έγινε 27 χρόνια, που από ό,τι άκουσα είναι ο μεγαλύτερος χρόνος ζωής για λεωφορεία. Έτσι μεταφέρονται ασφαλώς τα παιδιά. Παρακολουθώντας χθες στην τηλεόραση μια διαφήμιση ενός αυτοκινήτου είχε το μότο «ποτέ το θήραμα, πάντα ο κυνηγός». Αναρωτιέμαι, εάν στην Ελλάδα περάσαμε από το στάδιο που λέγαμε για τον «εμφύλιο των δρόμων» και τώρα γίνεται «σαφάρι» στους δρόμους.

Στο νομοσχέδιο, όσον αφορά στην οδική ασφάλεια, απουσιάζει παντελώς το θέμα της ταχύτητας. Δεν ξέρω, γιατί για το Υπουργείο Μεταφορών αυτό το θέμα είναι κάτι που δεν το απασχολεί. Θα βρουν σήμερα οι Βουλευτές στις θυρίδες τους μία έκδοση του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, που είναι μετάφραση του συλλόγου μας και με απόφαση του Προεδρείου της Βουλής τυπώθηκε σε 10.000 αντίτυπα. Το «*Save Lives*», είναι 50 σελίδες, ένα έντυπο του Παγκοσμίου Οργανισμού Υγείας, που εκδόθηκε πέρυσι με αφορμή την Παγκόσμια Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας και είχε σαν κεντρικό θέμα «*Η ταχύτητα σκοτώνει*». Το 1/3 του βιβλίου αυτού ασχολείται με το θέμα της ταχύτητας. Στο νομοσχέδιο το μόνο που ακούστηκε για την ταχύτητα, γιατί δεν είδαμε πουθενά το νομοσχέδιο αναρτημένο, όταν το ανήγγειλε ο κ. Σπίρτζης το Σεπτέμβριο, ήταν ότι θα γινόταν το όριο στους αυτοκινητόδρομους 150 χιλιόμετρα, κάτι που δεν ίσχυε πουθενά. Εμείς αντιδράσαμε και στη συνέχεια και η Ένωση Συγκοινωνιολόγων και σταμάτησε αυτό. Τώρα εξαιρείτε την ταχύτητα από τις παραβάσεις εκείνες για τις οποίες δεν θα υπάρχει μείωση προστίμων και ένα σωρό άλλα πράγματα ή δεν θα αφαιρείται το δίπλωμα. Υποστηρίζετε ότι αυτό που προτείνετε εσείς σχετίζεται με το φινλανδικό μοντέλο.

Θα ήθελα να σας πω ότι στην Φινλανδία, το ξέρετε δηλαδή, αλλά προς ενημέρωση των υπολοίπων βουλευτών, καταδικάστηκε ένας μοτοσικλετιστής σε 52.000 ευρώ πρόστιμο, ήταν μεγαλοστέλεχος της NOKIA, όχι 600 ευρώ, αλλά 52.000 ευρώ πρόστιμο. Γιατί κύριε Υπουργέ; Γιατί παραβίασε το όριο ταχύτητος κατά 18 χιλιόμετρα. Στην Ελλάδα, εάν παραβιάσεις το όριο ταχύτητος κατά 20 χιλιόμετρα, το πρόστιμο είναι 40 ευρώ και αν το πληρώσεις σε 20 μέρες είναι 20 ευρώ, αν και με τις δικές σας ρυθμίσεις πάει στο 40%, άντε να πάει 25 ευρώ. Είκοσι χιλιόμετρα παραβίαση του ορίου ταχύτητος σημαίνει οκταπλασιασμό της πιθανότητας εμπλοκής σε θανατηφόρο τροχαίο. Αυτά δεν είναι δικές μας θεωρίες, είναι της επιστήμης.

Στη Φινλανδία το μήνυμα είναι απλό. Πρώτα- πρώτα ξεκινούν από πάρα πολύ ψηλά τα πρόστιμα για όλους και κλιμακώνονται. Το μήνυμα είναι ένα «μη διανοηθείς να το κάνεις, μη σου περνάει από το μυαλό». Γι’ αυτό τα μαθαίνει όλος ο κόσμος, δεν είναι παραβατικοί, μία φορά στις τόσες που συμβαίνει και πιάνουν έναν, μαθαίνεται παγκόσμια, τρελό πρόστιμο 52.000 ευρώ. Δεν θέλουν να κάνουν τον «κομμουνισμό», θέλουν να μειώσουν τα τροχαία και το έχουν πετύχει. Δεν είναι μόνο αυτό φυσικά, δεν θα γίνει με τα πρόστιμα αυτή η ιστορία μόνο, είναι πάρα πολλά πράγματα.

Είπε ο κ. Ουρσουζίδης, ζώνες 30 χιλιομέτρων στις πόλεις. Tι γίνεται με αυτό; Υπάρχει; Κάποτε κρεμαστήκανε κάτι ταμπέλες έξω από τα σχολεία, 30 χιλιόμετρα, έκτοτε τίποτα, ούτε τα σέβεται κανείς, ούτε τα επιτηρεί κανείς, οι ίδιοι οι γονείς τα παραβιάζουν. Αν δεν γίνει αυτό στα 30 χιλιόμετρα την ώρα, που μερικοί θα το θεωρούν αστείο, σημαίνει ότι, εάν ένα αυτοκίνητο εμπλακεί με ένα πεζό, ένα ποδηλάτη, ένα μοτοσικλετιστή, η πιθανότητα να τον σκοτώσει είναι 1 στις 10. Στα 50 χιλιόμετρα είναι 6 στις 10, στα 70 χιλιόμετρα είναι 100%. Αν αυτά τα στοιχεία, που είναι στοιχεία της επιστήμης και από αναλύσεις εκατοντάδων χιλιάδων θανατηφόρων τροχαίων σε όλο τον πλανήτη, δεν λαμβάνονται υπόψη σε χάραξη πολιτικής, όλα τα άλλα είναι ευχές και δεν πρόκειται να αποδώσουν στο παραμικρό. Εμείς κατ’ αρχάς, σε σχέση με τα πρόστιμα, είχαμε κάνει μια πρόταση στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, να επιβραβεύονται οι μη παραβατικοί οδηγοί και όχι να κοιτάμε πώς θα πέσουν λιγότερο οι παραβατικοί. Θα μπορούσαν σε αυτούς να μειώνονται π.χ. τα τέλη κυκλοφορίας. Είναι πολύ απλό να βρεθούνε.

Επειδή υπάρχει μέσα στο νομοσχέδιο ένα κομμάτι περί παραβάσεων με αντικοινωνική συμπεριφορά και διάσταση, αναρωτιέμαι αν στο Υπουργείο Μεταφορών έχουν διαβάσει το άρθρο 43 του Κ.Ο.Κ.. Αφορά το θέμα της εγκατάλειψης θυμάτων τροχαίων, όχι την ποινή, γιατί τον χτύπησες, τον τραυμάτισες ή τον σκότωσες, της εγκατάλειψης. Σ’ αυτό παρότι υπάρχει το άρθρο 306 του Ποινικού Κώδικα που λέει «αν εγκαταλείψεις τραυματία και σηκωθείς και φύγεις και δεν ειδοποιήσεις, διώκεσαι και η ποινή είναι έξι χρόνια κάθειρξη το κατώτερο», για τους οδηγούς μηχανοκινήτων μέσα στο άρθρο 43 από το 1975 τουλάχιστον, ανανεώνεται συνέχεια αυτή η διάταξη που λέει «έξι μήνες φυλάκιση».

Λοιπόν, αν δεν τελειώσουμε με το άρθρο 43, τι να συζητάμε για οδική ασφάλεια, για αξίες, για προστασία της ανθρώπινης ζωής. Τα θύματα έχουν ονοματεπώνυμο, προχθές στην Κηφισίας ένα παπάκι σκότωσε και εγκατέλειψε μια γυναίκα 44 ετών με δυο ανήλικα παιδιά. Την παραμονή πρωτοχρονιάς στα Χανιά, διαμελίστηκε ο Μαρίνος, λαχειοπώλης, γνωστός άνθρωπος της πόλης. Όλοι οι δράστες αυτοί είναι ελεύθεροι και με την άδεια οδήγησής τους. Έχουν χαρακτηρισθεί όλα πλημμελήματα. Σας παραδίδω την έκκληση 265 οικογενειών θυμάτων τροχαίων, οι οποίοι ζητούν την άμεση κατάργηση του άρθρου 43. Μας το είχαν υποσχεθεί και ο κ. Ρουπακιώτης και ο κ. Παρασκευόπουλος και ο κ. Κοντονής. Έχουμε εξουθενωθεί πλέον και δεν μιλάμε για τα δικά μας παιδιά, γιατί τα χάσαμε. Μιλάμε για τα δικά σας παιδιά. Αν θέλετε να το βρείτε στο δρόμο και να το έχουν εγκαταλείψει κιόλας, συνεχίστε αυτή την κατάσταση. Εκτός από τους φυσικούς αυτουργούς όμως, υπάρχουν και οι ηθικοί αυτουργοί.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής): Από την Uber Hellas, που έχει κληθεί ο Γενικός Διευθυντής κ. Μανασσάκης, έχει σταλεί ένα υπόμνημα, το οποίο διανεμήθηκε σε όλους ηλεκτρονικά.

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Συγγνώμη που παρεμβαίνω, αλλά χθες ζητήσαμε η Uber Hellas να είναι εδώ, γιατί είναι κρίσιμο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Έχω εδώ την απάντηση του κ. Μανασσάκη, ο οποίος έχει στείλει υπόμνημα και εξηγεί τους λόγους που δεν μπόρεσε να παραστεί. Το λόγο έχει ο κ. Δρανδάκης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Θέλω να επικεντρωθώ μόνο σε δυο σημεία, για τα οποία η εταιρεία μας έχει πολύ σοβαρές ενστάσεις για τις διατάξεις του άρθρου 12 στο προτεινόμενο νομοσχέδιο. Πιστεύουμε καταρχήν, ότι το άρθρο 12 δεν έχει καν λόγο ύπαρξης, έτσι ώστε να ψηφισθεί. Υπάρχει πρόσφατη απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, την οποία επικαλούνται πάρα πολλοί και σύμφωνα με αυτήν, προκύπτουν αναλυτικά οι λόγοι για τους οποίους δεν έχει λόγο ύπαρξης το άρθρο 12 και για τους οποίους η εταιρεία μου και όλες οι παρόμοιες εταιρείες δεν μπορούν να ενταχθούν σε αυτό. Εμείς παρέχουμε υπηρεσίες στις κοινωνίες της πληροφορίας, οι οποίες δεν μπορούν να περιορίζονται με βάση την κοινοτική νομοθεσία και μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να συμβεί αυτό, οι οποίες περιπτώσεις όμως σε καμία περίπτωση δεν συντρέχουν για την περίπτωση που συζητάμε, για την δική μας αγορά.

Αυτό είναι κάτι, το οποίο δεν το λέω μόνο εγώ, δεν το λένε πάρα πολλοί στην αγορά μας, αλλά το λέει και ο κ. Γιάννης Δρόσος επιφανής συνταγματολόγος – πολύ γνωστός σε όλους και απ’ όσο ξέρω όχι αντίθετος προς την κυβέρνηση – ο οποίος έχει εκδώσει μια γνωμοδότηση, την οποία μπορώ να μοιράσω σε όλα τα μέλη της Επιτροπής σας και στην οποία αποφαίνεται ότι οι υπηρεσίες που παρέχει η εταιρεία TAXIBEAT δεν εμπίπτουν στις υπηρεσίες μεταφορών, κατά την έννοια της απόφασης στην υπόθεση C - 434/15 του δικαστηρίου της Ε.Ε., απόφαση της 20/12/2017. Το πολυσέλιδο σκεπτικό αυτής της γνωμοδότησης, είναι πολύ ενδιαφέρον να το διαβάσουν όλοι και πάρα πολύ εύκολα θα καταλάβουν, γιατί και το άρθρο 12 δεν έχει λόγο ύπαρξης και γιατί σε κάθε περίπτωση η εταιρεία μου και οι εταιρείες σαν την δική μου δεν μπορούν να συμπεριλαμβάνονται σε ένα τέτοιο σκεπτικό.

Μια δεύτερη σκέψη που θέλω να αναπτύξω έχει να κάνει με την παρ. 1 του άρθρου 12, που μας αφορά και λέει συγκεκριμένα, ότι οι εταιρείες διαμεσολάβησης που επηρεάζουν την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς αμέσως ή εμμέσως δια της παροχής εκπτώσεων ή επιδοτήσεων, πρέπει να θεωρούνται εταιρείες παροχής μεταφορικού έργου και να αδειοδοτηθούν. Το ερώτημα είναι το εξής: αν η δική μου εταιρεία ενταχθεί σε αυτόν το νόμο και αδειοδοτηθεί, αυτό σημαίνει ότι θα μπορεί να συνεχίσει να παρέχει εκπτώσεις; Για την ακρίβεια, όχι να συνεχίσει, να παρέχει εκπτώσεις, γιατί μέχρι τώρα παρείχαμε μόνο επιδότηση του κομίστρου. Αυτό σημαίνει ότι η εταιρεία μου θα μπορεί να συνεχίσει να παρέχει επιδότηση του κομίστρου, αλλά να κάνει και εκπτώσεις, που έκπτωση σημαίνει ότι και ο οδηγός, ο πάροχος της υπηρεσίας θα παίρνει μικρότερο κόμιστρο. Αν εγώ μπορώ να συνεχίσω να το κάνω μετά από την ψήφιση αυτού του νόμου, αυτό σημαίνει ότι μπορούν να το κάνουν και άλλες εταιρείες. Εδώ μιλάμε για παραβίαση του κομίστρου, στο νόμο όπως τον βλέπουμε αυτή τη στιγμή, είναι ξεκάθαρο ότι αν μπορώ εγώ να κάνω εκπτώσεις από εδώ και πέρα, σημαίνει ότι μπορώ να παραβιάσω το κόμιστρο.

Προφανώς - εγώ σας λέω δεν θέλω να το κάνω, γιατί σέβομαι τον ιδρώτα των ταξιτζήδων – αλλά αν μπουν άλλες εταιρείες σε αυτή τη διάταξη του νόμου και αδειοδοτηθούν και αρχίσουν να κάνουν εκπτώσεις, διότι ο νόμος δεν παρέχει κανέναν περιορισμό, δεν αναφέρει πόσο μεγάλη έκπτωση μπορώ να κάνω 20% ή 80% και δεν λέει για πόσο χρονικό διάστημα, δηλαδή μπορεί να το κάνω και για πάντα και αν το κάνουν οι ανταγωνιστές μου, φυσικά μετά θα μπορεί να το κάνει και η δική μας εταιρεία. Αυτό θα «κουρελιάσει» το κόμιστρο και τα ποσά τα οποία μπορούν να εισπράξουν οι ταξιτζήδες από τη δουλειά που κάνουν. Αυτή τη διάσταση τη γνωρίζουν τα συνδικάτα των ταξί, έχουν κάποια γνώμη για αυτό, για τη δυνατότητα που παρέχει ο προτεινόμενος νόμος;

Αυτά ήταν τα δύο σημεία, τα οποία ήθελα να επισημάνω και φυσικά να σας πω για τη συζήτηση που έχει γίνει όλο αυτό το διάστημα, δεν έχω το χρόνο να παρουσιάσω την εταιρεία μας, ποιοι είμαστε και τί έχουμε κάνει μέχρι τώρα, αλλά προφανώς, όπως έλεγε πολύ σωστά και ο σημερινός Πρωθυπουργός παλαιότερα, έχουμε «ταράξει» στη νομιμότητα αυτή την αγορά. Είμαστε απόλυτα νόμιμοι, έχουμε φέρει όλα τα στοιχεία για τα έσοδά μας, για το πώς φορολογούμαστε και πιστεύουμε ότι δεν υπάρχει συζήτηση επ’ αυτού, για το πόσο νόμιμη δηλαδή είναι η εταιρεία μας. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Ασμάτογλου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΣΜΑΤΟΓΛΟΥ(Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ)): Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ως Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων, θα ήθελα να κάνω τις ακόλουθες επισημάνσεις, παρατηρήσεις και προτάσεις προκειμένου να ληφθούν υπόψη και να ενταχθούν ως τροποποιήσεις στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, το οποίο αφορά σε πολλά ζητήματα ζωτικής σημασίας για τον κλάδο μας. Όσον αφορά στο άρθρο 69, στο οποίο αναφέρεται η προθεσμία υποβολής των φακέλων, στην οποία είχε δοθεί μια παράταση των 6 μηνών και έχει μια καταληκτική ημερομηνία μέχρι τον Ιούνιο, έχουν ήδη παρέλθει 3 μήνες τουλάχιστον και δεν θα προλάβουμε στους υπόλοιπους 3 μήνες. Σας προτείνουμε, επειδή είναι πάρα πολλοί οι φάκελοι, είναι 1.600 πρατήρια και καταλαβαίνετε ότι θα υπάρξει τεράστιο πρόβλημα, διότι αυτή την προθεσμία, έστω και αν τη βάλετε και 6 μήνες από σήμερα θα φτάσει στο τέλος του χρόνου, εμείς, λοιπόν, προτείνουμε την 31η Δεκεμβρίου του 2018, για να υποβληθούν οι φάκελοι. Λέμε, ότι πρέπει να δοθεί το παραπάνω εύλογο διάστημα που προτείνουμε, ώστε να είναι δυνατή η παραμονή αυτών των πρατηρίων στη λειτουργία, διότι έχουν αρχίσει οι υπηρεσίες και κοιτάνε πως θα εκδώσουν άδειες, στις οποίες δεν υπάρχει καταληκτική ημερομηνία.

Επίσης, θα πρέπει να ορισθεί, τί νοείται πρατήριο κάτω από ορόφους. Σίγουρα δεν πρέπει να υπάρχουν στρεβλώσεις ή λάθος εκτιμήσεις για τα συγκεκριμένα πρατήρια, καθώς πρατήριο ισόγειων κτιρίων με ορόφους δεν μπορεί να νοείται αυτό που απλώς και μόνο έχει το κατάστημα του πρατηρίου κάτω από έναν ή περισσότερους ορόφους, ενώ οι εγκαταστάσεις του, οι δεξαμενές και οι αντλίες βρίσκονται μακριά. Δηλαδή, υπάρχουν μεγάλα γήπεδα, τα οποία είναι ένα με δύο στρέμματα, το κτίριο είναι στην άκρη και οι δεξαμενές και οι αντλίες βρίσκονται έξω από τη ζώνη αντιεκρηκτικότητας. Σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις αυτά τα πρατήρια πρέπει να αντιμετωπίζονται όπως και τα άλλα. Επίσης, προτείνουμε την τροποποίηση της παραγράφου 2 του άρθρου 70, όπου εδώ υπάρχει ένα θέμα που βεβαίως το ρυθμίζετε.

Όσον αφορά στα πρατήρια καυσίμων θα πρέπει να περιληφθούν και τα πρατήρια ενέργειας, δηλαδή θα πρέπει να περιλάβετε μέσα τον όρο «πρατήρια ενέργειας» ή «μικτά πρατήρια καυσίμων». Μικτά πρατήρια καυσίμων είναι και τα υγραέρια, τα οποία είναι πολύ ασφαλή, όπως το γνωρίζετε και εσείς, διότι εσείς έχετε επιβάλλει και αυτή τη νομοθεσία, όσον αφορά στην ευαισθησία σας επάνω στην ασφάλεια του κόσμου. Άρα, λοιπόν, είναι ασφαλή. Πρέπει να τα βάλετε τώρα μέσα στο νομό και όχι με υπουργική απόφαση, ώστε οι πρατηριούχοι να ξέρουν τι θα κάνουν. Διότι, με αυτό το υφιστάμενο καθεστώς οι πρατηριούχοι αυτοί είναι όμηροι της άμεσης απομάκρυνσης του πρατήριο σε περίπτωση εγκατάστασης μιας απαγορευτικής χρήσης δίπλα τους. Θεωρούμε ότι, όπως με το παρόν νομοσχέδιο ρυθμίζεται στο άρθρο 70, της μη απομάκρυνσης των πρατηρίων υγρών καυσίμων, θα βάλετε μέσα και τα μικτά πρατήρια υγραερίου. Πράγματι κάνατε πράξη μέσα στο 2017, για τη διατήρηση των πρατηρίων που βρίσκονται με υπερκείμενους ορόφους. Πράγματι κάνετε πράξη και μειώνετε τις εξωτερικές αποστάσεις με πρόσθετα μέτρα για τα πρατήρια, τα οποία κινδυνεύουν μια ζωή από το να έρθει δίπλα τους κάποιος με χώρους συνάθροισης.

Επίσης, θα ήθελα να σας πω το εξής: Ο πρατηριούχος έχει επιβαρυνθεί ιδιαίτερα με πάρα πολλά μέτρα. Το έχουμε φορτώσει πάρα πολύ, δηλαδή, όσον αφορά το κομμάτι της ασφάλειας, με την ευαισθησία που έχετε και το αντιλαμβάνομαι και το ασπάζονται, αλλά σε τέτοιους καιρούς είναι πάρα πολύ δύσκολη η επένδυση αυτή. Θέλω να δούμε λίγο πώς μπορεί, κύριε Υπουργέ -σας κάνω την έκκληση αυτή- να μειωθούν τα κόστη. Για παράδειγμα, μπορεί να αντικατασταθεί μια βαλβίδα, η οποία έχει και πίνακα κ.λπ. με μια άλλη βαλβίδα, η οποία θα ανιχνευτής υδρογονανθράκων, θα παρέχει την ίδια ασφάλεια, θα υπάρχει ο ίδιος συναγερμός και θα είναι συνδεδεμένος με συναγερμός, έτσι ώστε να μπορεί να παράσχει την ασφάλεια αυτή που πρέπει στο χώρο της και αυτούς που βρίσκονται γύρω τους. Θέλω να σας παρακαλέσω -σας το είπα και προηγουμένως- όσον αφορά το χρόνο. Δυστυχώς, όμως, ο κόσμος είναι λίγος στις υπηρεσίες. Θεωρούμε ότι οι δεκαπέντε μέρες είναι πολύ λίγες, θα μείνουν φάκελοι και θα υπάρχει ένα τεράστιο πρόβλημα με τους υπαλλήλους. Θεωρώ ότι το διάστημα αυτό είναι μικρό, γιατί ξέρετε ότι οι υπηρεσίες δεν είναι και τόσο φορτωμένες.

Τέλος, δεν θα πρέπει πλέον - σας είχαμε κάνει και την πρότασή μας - να μπουν όλα τα πρατήρια και τα ιδιωτικά, τα οποία έχουν αμαξοστάσια μέσα στους όρους και στις προϋποθέσεις, που έχει ένα δημόσιας χρήσης πρατήριο που εξυπηρετεί τα αυτοκίνητα και δεν είναι ένα ιδιωτικό πρατήριο, π.χ. του Ασμάτογλου, με ένα αμαξοστάσιο, το οποίο έχει ένα στόλο οχημάτων; Ξέρω ότι ήσαστε υπέρ της τακτοποίησης αυτού και θα πρέπει να μπουν οι όροι και προϋποθέσεις, για να μπορεί να υπάρχει έλεγχος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προέδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κιούσης.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΙΟΥΣΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος (ΟΒΕ)): Κυρία Πρόεδρε, κ. Υπουργέ, κ. Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το νομοσχέδιο αυτό για τα πρατήρια καυσίμων επιδιώκει λύση σε κάποια ζητήματα που εκκρεμούσαν μέχρι σήμερα. Να παρατείνει μέχρι στις 10 Δεκεμβρίου 2017 τα πρατήρια κάτωθι κτιρίων και τα πρατήρια κοντά σε απαγορευτικές χρήσεις. Να δώσει διέξοδο σε μικρά πεζοδρομιακά πρατήρια, ώστε να μπορέσουν να παραμείνουν και βγαίνει η βούληση του παρόν του υπό ψήφιση νομοσχέδιο, ότι πρέπει να παραμείνουν αυτά, γιατί μας έχουν κλείσει η κρίση 2.200 πρατήρια, η μείωση της αγοραστικής δύναμης όλων μας, άλλες μορφές ενεργείας και της θέρμανσης, οπότε από το 8.000 πρατήρια είμαστε περίπου τα 5.000 και από τα 5.000, τα 1.200 είναι ιδιολειτουργούμε εταιριών και 500 - 600 είναι «νονών της νύχτας». Εμείς, λοιπόν, ζητάμε για να παραμείνουν και να πετύχει αυτό το υπό ψήφιση νομοσχέδιο το στόχο, ότι χρειάζονται κάποιες παρεμβάσεις.

Το πρώτο είναι η 10 Δεκεμβρίου 2017, των κάτωθι κτιρίων, που τους δίνεται μια παράταση μέχρι 10 Ιουνίου 2018 και αυτά που είναι κοντά σε απαγορευτικές χρήσεις είναι μέχρι τις 10 Δεκεμβρίου του 2018, ενώ αυτά ήταν μαζί μέχρι 10 Δεκεμβρίου 2017. Τώρα χώρισαν και σήμερα ο μήνας έχει 14 Μαρτίου, μιλάμε για 10 Ιουνίου, μιλάμε για το Πάσχα στη μέση, θα εγκλωβιστούμε όλοι μαζί και εμείς και οι υπηρεσίες. Πολύ εύκολα το περνάτε. Δεν λέμε για ένα χρόνο, τουλάχιστον να πάει μαζί με αυτά που είναι δίπλα 10 Δεκέμβρη του 2018. Αφού ήταν μαζί χωρίστηκε για τον άλφα ή βήτα λόγο. Αν ξαναπάνε μαζί, δεν ζητάμε κάτι παράλογο θεωρώ, οι 2,5 μήνες που απομένουν μαζί με το Πάσχα θα εγκλωβιστούμε και θα έχουμε την τελευταία στιγμή παρατάσεις κ.λπ..

Το υπό ψήφιση νομοσχέδιο δείχνει τη βούληση να παραμείνουν τα μικρά πρατήρια. Να δείτε λίγο τις αντιεκρηκτικές ζώνες. Έχουμε στείλει έγγραφο με τις παρατηρήσεις. Θεωρούμε ότι ισχύει για τα κάτωθι κτηρίου, πρέπει να ισχύει και δίπλα. Έχουμε ένα σοβαρό πρόβλημα εκεί που ξεχωρίζουν τα μεικτά πρατήρια που πρέπει να λυθούν τα προβλήματα, ενώ για τα αμιγώς πρατήρια καυσίμων τα λύνει τα μέτρα ο νόμος, για τα μεικτά που είναι μαζί με το γκάζι θα βγει υπουργική απόφαση. Καλό θα ήταν να συμπεριλάβετε και τα μεικτά πρατήρια. Αυτό που δεν καταλαβαίνω είναι, εκεί που λέει «απαγόρευση προσθήκης γκαζιού σε πρατήρια κάτω από επιτρεπόμενες χρήσεις». Θα σας δώσω μια εικόνα για το τι είναι οι επιτρεπόμενες χρήσεις και πως είναι τα πρατήρια στο 90% της περιφέρειας. Είναι το πρατήριο και το σπίτι του ιδιοκτήτη από επάνω. Δηλαδή, αυτά τα πρατήρια δεν θα μπορούν όταν έχουν τα απαιτούμενα μέτρα ασφαλείας να βάζουν γκάζι; Αν είναι έτσι πρέπει άμεσα να διορθωθεί. Πρέπει να δούμε τις ζώνες αντιεκρηκτικότητας για τα αμιγώς πεζοδρομιακά πρατήρια. Σας έχουμε στείλει τις θέσεις μας κατ’ άρθρο και κατά παράγραφο, χθες, της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδας. Στο νόμο 4439 από αυτό το βήμα είχα πει για τα υπέρογκα κόστη και δυστυχώς η ΟΒΕ επιβεβαιώθηκε ότι ένα μαγαζί για να προσαρμοστεί εν έτη 2016 τότε, 2018 σήμερα, πάνω από 30.000 ευρώ. Δυστυχώς, επιβεβαιωθήκαμε.

Τουλάχιστον, δώστε τη δυνατότητα σε αυτούς που έχουν τα χρήματα με τα μικρά, με τα κάτωθι κτηρίου ή με αυτούς που δεν είναι κάτωθι κτηρίου να μην τους εγκλωβίσουμε σε απαγορευτικές και αντιεκρηκτικές ζώνες, τουλάχιστον, αυτοί που έχουν τα χρήματα να προσαρμοστούν, να αλλάξουν και τις αντλίες, να γίνουν νάτεξ. Πάντα η ΟΒΕ ήταν υπέρ της ασφάλειας και η ασφάλεια είναι το πρώτιστο για όλους μας και ευτυχώς η Ελλάδα πάει πάρα πολύ καλά και γενικά το πρατήριο καυσίμων πληροί όλες τις προδιαγραφές και ξέρετε καλά, από τη βόμβα που έβαλαν στο δικό μου μαγαζί, σε ένα μαγαζί με ρούχα θα πάθαινε μεγαλύτερη ζημιά, γιατί λειτούργησαν όλα τα ασφαλιστικά, όλα τα πυροσβεστικά που δεν τα έχουν άλλα μαγαζιά. Θέλω να δείτε λίγο αυτά τα θέματα. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Πάτσιος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΤΣΙΟΣ (Γενικός Διευθυντής του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Κυρίες και κύριοι καλησπέρα σας. Ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων, από το 1934, εκπροσωπεί όλους τους κεντρικούς διανομείς καινούργιων οχημάτων, φορτηγών, λεωφορείων, επιβατηγών, δικύκλων. Έχει επίσης όμως στις τάξεις του και τους επισήμους εμπόρους, που συνολικά είναι 1300 σημεία ανά την Ελλάδα. Επίσημοι έμποροι, οι οποίοι είναι τοπικοί επιχειρηματίες και οι οποίοι, εκτός από τα καινούργια αυτοκίνητα, διαχειρίζονται και μεταχειρισμένα. Η αγορά αυτοκινήτου, θα ξέρετε ίσως, έχει δεχθεί μεγάλη πίεση. Συνεχίζει και σήμερα, μετά από 3 με 4 χρόνια σχετικής ανάκαμψης, να κινείται στο μείον 70%. Μείον 69,1% για την ακρίβεια. Δυστυχώς όμως, μεγαλύτερο πρόβλημα για την αγορά μας είναι η ανατροπή των κανόνων. Και η τοποθέτησή μας σήμερα εδώ, έχει να κάνει με το άρθρο 46 συγκεκριμένα, ένα άρθρο που προσπαθεί να βάλει σε τάξη την εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Στο σημείο αυτό, θέλουμε να εξηγήσουμε ότι δεν αφορά το ζήτημα των μεταχειρισμένων. Δεν ανταγωνίζονται αυτά τα καινούργια, άρα δεν προσδοκούμε αυξημένες πωλήσεις καινούργιων αυτοκινήτων. Όμως, είναι οι συνεργάτες μας αυτοί, οι 1300 ανά την Ελλάδα που σας ανέφερα, οι οποίοι δέχονται τον αθέμιτο ανταγωνισμό και στην πράξη, εξ ονόματος αυτών ομιλούμε.

Πρέπει να ξέρετε, ότι από το 2013, που οι εισαγωγές μεταχειρισμένων ήταν 6.000, την περασμένη χρονιά έφθασαν τις 42.000. Επταπλασιάστηκαν δηλαδή και φέτος, οδηγούμαστε στις 75.000. Έχουν ξεπεράσει πλέον τις πωλήσεις καινούργιων αυτοκινήτων, κάτι το οποίο είναι πρωτόγνωρο και το αντιμετωπίζουμε στα τέως ανατολικά κράτη. Αυτή η κατάσταση, δηλαδή η Ελλάδα να έχει καταστεί το νεκροταφείο των αυτοκινήτων της Ευρώπης, έχει πολλές συνέπειες. Γιατί, σε πολλές περιπτώσεις, όχι βεβαίως σε όλες, έχουμε καταναλωτές να εξαπατώνται, να προμηθεύονται δηλαδή αυτοκίνητα, τα οποία τους πωλούνται για 80,60, 70.000 χιλιόμετρα και να έχουν 380.000 χιλιόμετρα. Οι ιδιοκτήτες δεν γνωρίζουν ότι τα αυτοκίνητά τους έχουν τέτοιου είδους άλλη χρήση, με αποτέλεσμα να μην γνωρίζουν πώς θα τα συντηρήσουν, άρα η ασφάλεια είναι σε κίνδυνο. Είναι υπεύθυνοι για τελωνειακές παραβάσεις. Έχουμε περιπτώσεις, έχουν συμβεί αυτά που σας λέω. Να κατάσχονται αυτοκίνητα ή να απαγορεύεται η πώληση τους και φυσικά, υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός με τα ντόπια αυτοκίνητα, τα οποία, όταν πωλήθηκαν κατέβαλαν μια μέση φορολογία της τάξεως των 5 χιλιάδων πεντακοσίων ευρώ, από αυτοκίνητα τα οποία φοροδιαφεύγουν κ.λπ..

Τέλος, οι ντόπιοι καταναλωτές, δυστυχώς, βλέπουν τις περιουσίες τους να μειώνονται, γιατί απαξιώνονται τα ντόπια αυτοκίνητα. Σε αυτά λοιπόν τα πλαίσια, ο ΣΕΑΑ θεωρεί πολύ θετική την κίνηση του άρθρου 46. Θα παρακαλούσαμε μόνο, οι βεβαιώσεις, που οι αντιπροσωπείες θα πρέπει να παράξουν, να δοθούν σε 15 εργάσιμες και όχι ημερολογιακές μέρες για να μπορούμε να τις ανακτήσουμε. Τελευταία επισήμανση, ένα άσχετο ζήτημα, αφορά τα λεωφορεία. Βλέπουμε τα αστικά ΚΤΕΛ Πάτρα, Λάρισα κ.λπ., που οδηγούνται στα 18 έτη μεταχειρισμένα. Παρακαλούμε, κύριε Υπουργέ, τη βοήθειά σας. Μέτρα ανανέωσης στόλου χρειάζονται τα ΚΤΕΛ, για να βοηθηθεί ο πληθυσμός. Επίσης, φορολογικές αποσβέσεις για τα λεωφορεία αυτά, θα τα οδηγήσει να ανανεωθούν. Τελειώνω λέγοντας, ότι στον ΣΕΑΑ έχουμε μια ξεχωριστή λειτουργία για τα δίκυκλα και ο κ. Χατζίκος θα σας ενημερώσει για τα θέματα δικύκλων.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΧΑΤΖΙΚΟΣ (Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων): Σας ευχαριστώ πολύ. Έχουμε κάποιες συγκεκριμένες παρατηρήσεις επί του σχεδίου νόμου. Να συνεχίσω για τα μεταχειρισμένα, τα οποία είναι μια πολύ σωστή πρόβλεψη. Η Αιτιολογική Έκθεση περιγράφει, ότι με τις προτεινόμενες διατάξεις βελτιώθηκε η θέσπιση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διασφάλισης του καταναλωτή-αγοραστή. Πολύ σωστά, για τα ΙΧ, για τα ελαφρά φορτηγά. Γιατί όχι για τα δίκυκλα; Ερωτώ. Νομίζω ότι, ότι προσπαθεί να πετύχει η διάταξη αυτή για τα άλλα οχήματα, πρέπει να ισχύσει και για τα δίκυκλα. Νομίζω, ότι είναι αρκετά προφανές.

 Συνεχίζω με το άρθρο 31. Το θέμα της απαγόρευσης των τετράτροχων μοτοσικλετών έως 125 κυβικά, μια διευκρίνιση. Εάν εννοούμε και τα 125, είναι έως και 124. Τεχνική ερώτηση, αλλά σημαντική. Σαφέστατα, δεν μπορούμε ακόμα να εξηγήσουμε πώς ένα όχημα, το οποίο έχει έγκριση τύπου, έχει νόμιμα ταξινομηθεί, έχει πληρώσει όλους τους φόρους του, ξαφνικά, απαγορεύεται από κυκλοφορία σε ασφαλτοστρωμένο δρόμο. Δεν το κατανοούμε αυτό. Είναι αντίθετο κάθε Οδηγίας Ευρωπαϊκής, αλλά και λογικής. Η Αιτιολογική Έκθεση αναφέρει, ότι λόγω του μεγάλου αριθμού ατυχημάτων, ακόμη και σήμερα, παρά τις συνεχείς οχλήσεις μας, δεν έχουμε κάποια στοιχεία, δεν μας έχουν δοθεί, δεν μας έχουν διατεθεί κάποια στοιχεία, που να υποστηρίζουν αυτή τη δήλωση για τα υπερβολικά ατυχήματα. Το αντίθετο, αυτά που παίρνουμε από την τροχαία δεν είναι στοιχεία τα οποία μπορούν να υποστηρίξουν μια τέτοια απαγόρευση.

Ο κ. Μαυραγάνης κιόλας, πρόσφατα σε μια δήλωσή του δήλωσε, ότι μια απαγόρευση με αυτή την επιχειρηματολογία δεν ευσταθεί και ορθώς, λέω εγώ. Πέραν του «γιατί», υπάρχει και το, τι γίνονται αυτοί που έχουν ήδη ένα τέτοιο όχημα, το πετάνε; Είναι μια περιουσία, οι άνθρωποι αυτοί αγόρασαν αυτά τα οχήματα κάτω από ένα νομικό καθεστώς και ξαφνικά αυτή η περιουσία τους μηδενίζεται η αξία της; Τι γίνεται, δεν τους σκεφτήκαμε αυτούς, δεν σκεφτήκαμε ακόμα περισσότερο μια ομάδα ενοικιαστών, επαγγελματιών, επιχειρηματιών, οι οποίοι επένδυσαν και έχουν κάνει δουλειά αυτή τη δραστηριότητά τους, το κεφάλαιο που έχουν επενδύσει εκεί, ξαφνικά έτσι «γεια σας» και μάλιστα παραμονές τουριστικής περιόδου, χωρίς καμία μεταβατική περίοδο, χωρίς τίποτα; Νομίζω είναι πολύ αυστηρό και εμείς πραγματικά, προτείνουμε την απόσυρσή του και δεν βλέπουμε και κανένα όφελος είτε από οδική ασφάλεια και αντιτίθεται στην νομοθεσία. Υπάρχει και η πρόβλεψη για την εκπαίδευση. Εδώ υπάρχει μεγάλη ασάφεια, υπάρχει η απόφαση του Υπουργού, θα την δούμε φαντάζομαι εν καιρώ. Δημιουργεί τεράστια ασάφεια αυτό, δεν ξέρουμε τι θα περιλαμβάνει, ποιος θα πιστοποιεί, ποτέ, τι γίνεται με αυτούς που οδηγούν τώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αυτοί που οδηγούν τώρα τι έχουν;

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΧΑΤΖΙΚΟΣ (Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων - ΣΕΑΑ): Προβλέπεται από τις ευρωπαϊκές οδηγίες, ότι μπορούν με δίπλωμα αυτοκινήτου- οδηγία 2002/24 και κανονισμός 168/2013, είναι σαφέστατο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Από πού προκύπτει αυτό;

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΧΑΤΖΙΚΟΣ (Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων - ΣΕΑΑ): Είναι στις ευρωπαϊκές οδηγίες. Το θέμα για τις πινακίδες, παράγραφος 6 του άρθρου 45, για την καταστροφή των πινακίδων, πλην της 4ης Μαρτίου του 2004, πάλι και εδώ μας ξέφυγε το «δίκυκλα». Προτείνουμε για τα Ι.Χ., προτείνουμε για τα ελαφριά φορτηγά, γιατί δεν ισχύει η ίδια πρόβλεψη του άρθρου 45, παράγραφος 6 για τα δίκυκλα;

Τέλος, μια πολύ σύντομη παρατήρηση για το παρατηρητήριο τιμών ανταλλακτικών. Ενδιαφέρουσα η πρόταση, θα δούμε πώς εξειδικεύεται με κάποιες αποφάσεις, απλώς να πω, ότι τα γνήσια ανταλλακτικά που ζητάτε από τους εισαγωγείς, είναι η μειοψηφία των ανταλλακτικών που πουλιούνται στην αγορά, υπάρχουν και μη-γνήσια, υπάρχουν και απομιμήσεις, εκεί δεν προβλέπεται μητρώο τέτοιων ανταλλακτικών; Να το σκεφτούμε και αυτό. Ευχαριστούμε πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Παναγιώτα Γιαννιώτη, Γενική Γραμματέας του Πανελλήνιου Συλλόγου Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΓΙΑΝΝΙΩΤΗ (Γενική Γραμματέας του Πανελλήνιου Συλλόγου Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων -ΠΣΣΑΜΕΕ): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, να ευχαριστήσουμε και εμείς με τη σειρά μας για την τιμή που μας κάνετε, να μας δώσετε βήμα, προκειμένου να τοποθετηθούμε πάνω στο επίμαχο νομοσχέδιο. Το άρθρο το οποίο μας αφορά είναι το άρθρο 61, «Έλεγχος συμμόρφωσης των υπόχρεων επιχειρήσεων, με την υποχρέωση ορισμού συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων».

Θα ήταν αμέλεια μας, καταρχάς, να μην τονίσουμε το γεγονός, ότι είναι η πρώτη φορά που δρομολογείται ένα τέτοιο άρθρο σε νομοσχέδιο, δηλαδή γίνεται μια προσπάθεια να ελεγχθούν και να συμμορφωθούν οι επιχειρήσεις, οι οποίες είναι υποχρεωμένες να έχουν σύμβουλο ADR για την οδική μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων τους και δεν τον έχουν. Κάτω απ' αυτό το πρίσμα, είμαστε σίγουρα στη θετική κατεύθυνση. Για την πρώτη παράγραφο του άρθρου δεν έχουμε τίποτα να παρατηρήσουμε, μόνο το γεγονός ότι η ΚΥΑ του 2015- την οποία εγώ τουλάχιστον διαβάζω στο άρθρο και διορθώστε με αν έχει τροποποιηθεί- έχει ήδη αντικατασταθεί από τις 24 Αυγούστου του 2017, από μια καινούργια ΚΥΑ, την Γ5 22039.

Κατά τα άλλα, η πρώτη παράγραφος είναι πολύ σωστά στοχευμένη και ορίζει το πρόστιμο στις επιχειρήσεις, οι οποίες πρέπει να συμμορφώνονται και να έχουν ορίσει συμβούλιο ADR, ενώ δεν το τηρούν. Ωστόσο, έχουμε ορισμένες επιφυλάξεις ως προς τη δεύτερη παράγραφο, η οποία εισάγει την έννοια της μη άσκησης ή της πλημμελούς άσκησης των καθηκόντων από τον Σύμβουλο Ασφαλούς Μεταφοράς. Θα θέλαμε να τονίσουμε το γεγονός, ότι προκειμένου να αποδοθούν ευθύνες και να αποδοθούν διοικητικά πρόστιμα, θα πρέπει να είναι απολύτως καθορισμένα τα πλημμελήματα τα οποία προκύπτουν. Ωστόσο, η καινούργια ΚΥΑ την οποία σας ανέφερα νωρίτερα, του 2017, έχει ήδη στο άρθρο 10 συμπεριλάβει την ετήσια έκθεση την οποία υποχρεούται ο σύμβουλος κάθε επιχείρησης να φροντίσει, να διαμορφώσει και να συντάξει στο τέλος κάθε χρονιάς.

Αυτό, λοιπόν, το οποίο προτείνουμε είναι η συγκεκριμένη παράγραφος να αντικατασταθεί ως ακολούθως: «’Ότι στις επιχειρήσεις στις οποίες ο Σύμβουλος Ασφαλούς Μεταφοράς παρέλειψε να συντάξει την ετήσια έκθεση είτε καθ' ολοκληρίαν είτε μερικώς και όπως αυτή προσδιορίζεται στο άρθρο το επίμαχο, να επιβάλλεται και διοικητικό πρόστιμο». Για δε τους συμβούλους ADR, προτείνουμε να είναι αρμόδια τα δικαστήρια σχετικά με τις περαιτέρω κυρώσεις τους, οι οποίες ούτως ή άλλως πρέπει να επιβληθούν. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει, ο κύριος Μαστοράκης.

 ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΣΤΟΡΑΚΗΣ (Δήμαρχος Χερσονήσου): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι βουλευτές, σας ευχαριστώ για την πρόσκληση. Είμαι ο Ιωάννης Μαστοράκης, δήμαρχος Χερσονήσου Κρήτης. Να πω δύο λόγια, για τον δήμο μας. Είναι ο πλέον τουριστικός δήμος στην Κρήτη και ένας από τους μεγαλύτερους τουριστικούς προορισμούς της χώρας, με πάνω από 85.000 κλίνες καταγεγραμμένες, 1,5 εκατομμύριο επισκέπτες κάθε χρόνο και περίπου 8.500.000 διανυκτερεύσεις. Για να αντιληφθείτε με ποιον δήμο έχετε να κάνετε και με τι πρόβλημα στη ουσία ερχόμαστε. Και θα ευχαριστήσουμε και θα συγχαρούμε το Υπουργείο για την πρωτοβουλία του επιτέλους να βάλει περιορισμούς και όρους στη χρήση των τριώροφων και τετραώροφων οχημάτων με το άρθρο 31, του κώδικα που προτείνετε.

Θα αναγνώσω έξι αιτιολογικές προτάσεις, που είναι καταγεγραμμένες στην κανονιστική μας απόφαση, για να αντιληφθείτε γιατί μιλάμε. Η προστασία του πολίτη και οι προσβολές του ιδιωτικού εννόμου αγαθού της ψυχικής υγείας και της σημαντικής ακεραιότητας, διασφαλίζονται από το ισχύον νομικό πλαίσιο. Το άρθρο 57 του αστικού κώδικα κατοχυρώνει την έκφραση της προσωπικότητας. Το δικαίωμα του ανθρώπου να βιώνει σε ένα υγιές και ισορροπημένο περιβάλλον είναι προϋπόθεση για την ελεύθερη ανάπτυξη της προσωπικότητας. Από την προσωπικότητα απορρέει το δικαίωμα της χρήσης των κοινοχρήστων πραγμάτων.

Κατά τα άρθρα 966-67-68 ΑΚ οι οδοί, τα πεζοδρόμια και οι πλατείες είναι κοινά τοις πάσι. Το περιβάλλον είναι ζωτικός χώρος. Αναπτύσσεται η πρωτοβουλία του ανθρώπου. Η χρήση του ζωτικού χώρου δεν πρέπει να προσβάλλει το δικαίωμα χρήσης του άλλου. Η εκπομπή θορύβων και μη εκκωφαντικών προσβάλλει την ψυχική υγεία των ατόμων. Κατά τα άρθρα 2 και 24 του Συντάγματος, εγείρεται αξίωση προστασίας κάθε στοιχείου του ζωτικού χώρου που είναι απαραίτητος για την ελεύθερη ανάπτυξη προσωπικότητας. Το δικαίωμα χρήσης των κοινοχρήστων χωρών, αποτελεί έκφραση προσωπικότητας. Αυτές οι προτάσεις είναι κομμάτι της αιτιολογίας της κανονιστικής απόφασης που ο δήμος Χερσονήσου από το 2012 έχει βάλει σε ισχύ, για την ρύθμιση της άδειας λειτουργίας των καταστημάτων εκμίσθωσης τετράτροχων και δίκυκλων κάτω των 50 κυβικών και της γνωμοδότησης που πρέπει να παρέχει στις αδειοδοτήσεις από τον Ε.Ο.Τ..

Αυτά προκύπτουν δυστυχώς από μια ασύδοτη χρήση η οποία γίνεται εδώ και πάρα πολλά χρόνια, με το κράτος να αδυνατεί να αστυνομεύσει, να ελέγξει και τους επιχειρηματίες να λειτουργούν ασύδοτα και περισσό θράσος σχεδόν στο σύνολό της τουριστικής μας περιοχής, αμαυρώνοντας καταρχήν την εικόνα του τουριστικού προϊόντος, βάζοντας την αξιοπρέπεια των ανθρώπων και των κατοίκων της περιοχής σε δεύτερο βαθμό και υποβαθμίζοντας την και δημιουργώντας επικινδυνότητα σε όλα τα σημεία της πόλης με την ανεξέλεγκτη χρήση αυτών των οχημάτων. Εμείς αυτό που ζητάμε, είναι, να μπουν περιορισμοί. Από την στιγμή που ένα όχημα κρίνεται επικίνδυνο για να κυκλοφορεί στους ασφαλτοστρωμένους δρόμους και θα πρέπει να τους διασχίζει μόνο κάθετα, θεωρούμε, ότι δεν υπάρχει και λόγος αυτό το όχημα να μισθώνεται. Άρα, στην ουσία, θα πρέπει να απαγορευθεί η μίσθωση των οχημάτων κάτω των 125 κυβικών και σαφώς, να βγει η υπουργική απόφαση, που θα καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις εκπαίδευσης για τους οδηγούς αυτών των οχημάτων.

 Θα ήθελα να πω χαρακτηριστικά ότι στον οικισμό των Μαλίων, ο οποίος αριθμοί περίπου τους 2000 μόνιμους κατοίκους ή και κάτι λιγότερους, αυτή την στιγμή δραστηριοποιούνται και εκμισθώνονται πλέον των 2.000 τετράτροχων. Αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, ότι είναι πάνω από 2000, τα οποία είναι καταγεγραμμένα με νόμιμες άδειες που είχαν δοθεί και τις οποίες έχουμε αφαιρέσει σύμφωνα με την κανονιστική μας, αλλά τα καταστήματα συνεχίζουν να λειτουργούν, χωρίς να σέβονται το οτιδήποτε, είτε την τοπική κοινωνία, τη νομοθεσία και το δικαίωμα των συνανθρώπων μας και των επισκεπτών μας, ώστε να κυκλοφορούνε με ασφάλεια στους δρόμους. Για την Κρήτη, για την Χερσόνησο, για τα Μάλια, το τετράτροχο δεν είναι ένα όχημα μεταφοράς, αλλά είναι ένα όχημα το οποίο μεταβάλλεται σε όχημα λούνα-πάρκ, κάνοντας την πόλη ένα απέραντο αγώνα δρόμου, ένα απέραντο στάδιο επιδείξεων όλων των δεξιοτήτων όποιων τις χρησιμοποιούν. Ένα όχημα μισθώνετε είτε από έναν οδηγό, ο οποίος όμως το μεταβιβάζει στην παρέα του και δεν σταματάει στην κυριολεξία στο εικοσιτετράωρο, σε καμιά περίπτωση. Όσοι έχετε επισκεφθεί τα Μάλια και την περιοχή μας, θα τα έχετε δει.

Έχω μαζί μου ένα φάκελο, κυρία Πρόεδρε, με όλη την αλληλογραφία που έχει γίνει εδώ και πάρα πολλά χρόνια από όλους τους δημάρχους διαχρονικά, με δημοσιεύματα που υπάρχουν στον τύπο, με Επερωτήσεις στη Βουλή από Βουλευτές όλων των Κομμάτων και ένα βίντεο, το οποίο είναι πάρα πολύ κατατοπιστικό, δηλαδή, για το πώς αυτό το όχημα χρησιμοποιείται από τους επισκέπτες και κυρίως από τους νέους. Σε κάθε περίπτωση η φέρουσα ικανότητα της περιοχής δεν διασφαλίζεται με τον τρόπο που μισθώνονται, δεν έχει συνδεθεί ποτέ και είναι ένα πολύ μεγάλο έλλειμμα της νομοθεσίας η άδεια λειτουργίας με τους όρους ταξινόμησης αυτών των οχημάτων. Ξεκινάει ένα κατάστημα το οποίο λειτουργεί νόμιμα με μία άδεια με 20 οχήματα, στη συνέχεια αγοράζει και ταξινομεί χωρίς να ελέγχεται η άδεια λειτουργίας που θα πρέπει να συνοδεύει άλλα 100 οχήματα. Για παράδειγμα, μπορεί ένα ειδικό όχημα, όπως είναι το ταξί που το κατέχω εγώ να πάρω δεύτερο όχημα, εφόσον δεν αποσύρει το πρώτο; Γιατί, λοιπόν, δεν ισχύει αυτό στις περιπτώσεις της μισθώσεως όλων των οχημάτων; Όχι μόνον των τετράτροχων, αλλά και των δίτροχων και των αυτοκινήτων, θα πρέπει να συνδέονται απόλυτα με την άδεια λειτουργίας.

Θα ήθελα να κλείσω με κάτι σημαντικό, κυρία Πρόεδρε. Το σημαντικό που υπάρχει στο άρθρο 31, είναι η επιβολή των προστίμων στους οδηγούς και στους μισθωτές των οχημάτων που δίνουν τα οχήματα χωρίς δίπλωμα, είτε στους οδηγούς που το οδηγούν χωρίς δίπλωμα. Εμείς, αυτό το έχουμε κάνει και με δική μας κανονιστική και εφαρμόζεται και έχω βεβαιώσει το τελευταίο διάστημα πάνω από 100.000 € για τέτοιες παραβάσεις, είτε μη ύπαρξης διπλώματος, είτε ασφαλιστηρίου, είτε άδειας κυκλοφορίας για το όχημα και θα πρέπει να σας πω ότι είμαστε πάρα πολύ αυστηροί σε αυτό. Αλλά σε καμία περίπτωση, εάν δεν συνδεθεί η παράβαση με ένα στοιχείο είσπραξης ειδικά στις περιπτώσεις των αλλοδαπών χρηστών επισκεπτών, δεν θα μπορέσουνε να εισπράξουνε οι Δήμοι τα πρόστιμα. Άρα, θα χάσει το ελληνικό δημόσιο και οι Ο.Τ.Α. πάρα πολλά έσοδα. Επίσης, δεν υπάρχει το αίσθημα της τιμωρίας. Υπάρχει μία ατιμωρησία, μιας και ο καθένας παίρνει ένα πρόστιμο και αμέσως μπροστά στον αστυνομικό το σκίζει, γιατί ξέρει ό,τι κανείς δεν θα το απαιτήσει. Θα πρέπει, λοιπόν, να καταγράφεται η πιστωτική κάρτα πάνω στην κλήση, για να μπορεί ο δήμος να εισπράττει αυτό το πρόστιμο που έχει επιβληθεί στον πολίτη. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Πατούλης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΟΥΛΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος (Κ.Ε.Δ.Ε.)): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Θα έλεγα ότι η Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος, κατ' επανάληψη έχει εκφέρει τις απόψεις της στις αλλεπάλληλες συναντήσεις με τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κύριο Σπίρτζη, επί θεμάτων εφαρμογής του ν.4412/2016 και ειδικότερα στα θέματα που αφορούν τις διαδικασίες ανάθεσης αλλά και εκτέλεσης έργων, μελετών και συναφών επιστημονικών υπηρεσιών. Επί των συγκεκριμένων διατάξεων του άρθρου 79, που έχουν συμπεριληφθεί στο υπό επεξεργασία σχέδιο νόμου, η άποψη της ΚΕΔΕ είναι η εξής. Ως προς τις παραγράφους 7 και 8 του άρθρου 79, θεωρούμε ότι αν και αποτελούν σημαντικές βελτιώσεις, μέσα από το διάλογο που είχαμε με τον Υπουργό και που διατυπώθηκαν μέσα από τη συνεργασία της ΚΕΔΕ, χρήζουν μιας περαιτέρω βελτίωσης, την οποία θα καταθέσουμε. Απλώς, επιγραμματικά, να πω όσον αφορά την παράγραφο 7 του άρθρου 79, να απαλειφθεί εντελώς η προϋπόθεση της προηγούμενης διαδικασίας για εγγραφή οικονομικών φορέων στο μητρώο, όταν πρόκειται για μικρούς νησιωτικούς και ορεινούς δήμους. Όσον αφορά την παράγραφο 8 του άρθρου 79, να συμπεριληφθεί και η τροποποίηση των διατάξεων περί προγραμματικών συμβάσεων του άρθρου 100 του ν. 3852/2010.

Κύριε Υπουργέ, θα κατατεθεί αρμοδίως, απλώς το διατυπώνω τώρα για πρακτικούς λόγους. Ως προς την παράγραφο 9, που αφορά την τροποποίηση της παραγράφου 8 του άρθρου 221 του ν.4412/2006, περί συγκρότησης των επιτροπών για την ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων έργων, πρέπει να επαναδιατυπωθεί, κατά την άποψή μας και χρειάζεται μια επεξεργασία. Πρότασή μας είναι να αποσυρθεί, αν είναι δυνατόν, για να επαναδιατυπωθεί, συμπεριλαμβάνοντας προτάσεις της ΚΕΔΕ, όπως έχουν διατυπωθεί στην τελευταία συνάντηση μας με τον Υπουργό Υποδομών και έχουν αποτυπωθεί με αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου, οι οποίες επισυνάπτονται στο παρόν και θα σας τεθούν αρμοδίως. Επειδή υπάρχει ένα χρονικό διάστημα μέχρι την ψήφιση, νομίζω ότι μπορούμε να κάνουμε και μια περαιτέρω συνάντηση. Θα σας καταθέσουμε την πρότασή μας. Πέραν των συγκεκριμένων διατάξεων του σχεδίου νόμου, η ΚΕΔΕ μένει στις προτάσεις περί γενικότερων τροποποιήσεων του ν. 4412/2006, όσον αφορά στα θέματα, κυρίως, ανάθεσης και υλοποίησης δημοτικών έργων, με δεδομένη την υποστελέχωση των δήμων.

Κύριε Υπουργέ, αυτό το έχετε δεχθεί και εσείς. Προφανώς, δεν είναι αρμοδιότητα δικά σας και γι' αυτό ακριβώς τα θέματα του Καλλικράτη, ίσως και με κάποιες νομοθετικές διαδικασίες και του αρμόδιου Υπουργού Εσωτερικών, θα πρέπει, συγχρόνως, να δούμε την άμεση απορρόφηση κονδυλίων και υλοποίησης έργων, αναγκαίων για τους δημότες. Ως προς τις λοιπές διατάξεις του σχεδίου νόμου, η ΚΕΔΕ ζητάει να απαλειφθεί η διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρο 81, με την οποία περιορίζονται τα τέλη καθαριότητας και φωτισμού στο όριο του 25% της συνολικής επιφάνειας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αυτό είναι για υποδομές που ζητάνε συνήθως οι δήμοι να φτιάξει η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, μια πλατεία ή κάτι άλλο. Ε, δε μπορεί να πληρώνει και τέλη στο 100%, για την πλατεία που σας έφτιαξε. Είναι λίγο παράνοια. Να πληρώνει στο 25%, λέμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΤΟΥΛΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων): Μπορεί να υπάρξει μια βελτίωση του ποσοστού. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κι εμείς ευχαριστούμε. Ο κ. Κεπαπτσόγλου, έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΕΠΑΠΤΣΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καταρχάς, να σας ευχαριστήσουμε για την πρόσκληση. Με χαρά μας είδαμε ότι κάποιες από τις παρεμβάσεις που έχουμε κάνει, εδώ και μερικούς μήνες, έγιναν αποδεκτές. Εν γένει, η θέση του του συλλόγου είναι ότι θα πρέπει να έχουμε χαμηλά πρόστιμα, οπότε καλώς κάποια αυτά μειώνονται, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά εφαρμόζονται. Αλλιώς μιλάμε για ασκήσεις επί χάρτου. Αυτό πρέπει να το καταλάβουμε όλοι. Χωρίς εφαρμογή δεν κάνουμε τίποτε, όπως και να τα χαρακτηρίζουμε, όπως και να τα λέμε, ότι και να νομίζουμε. Σημαντικό, επίσης, είναι το θέμα των εισοδηματικών κριτηρίων. Θεωρούμε, ως σύλλογος, ότι πρέπει να γίνει προσεκτική μελέτη βασισμένη σε ποσοτικά στοιχεία, διότι, όπως γνωρίζουμε, σε αυτή τη χώρα άλλο δηλώνουμε, άλλο είμαστε και άλλο διαθέτουμε. Συνεπώς, χρειάζεται πάρα – πάρα πολύ μεγάλη προσοχή, όταν θα μιλήσουμε για εισοδηματικά κριτήρια, να είναι ποσοτική αυτή η ανάλυση. Υπάρχουν στη βιβλιογραφία, και το δήλωσε ο ακαδημαϊκός, αντικρουόμενα περισσότερο στοιχεία, είναι πάρα πολύ σημαντικό αυτό.

Δύο σημεία για τον ΚΟΚ.. Πρώτα απ' όλα πρέπει να δούμε τι γίνεται με τους κυκλικούς κόμβους. Δεν υπάρχει κάτι τώρα. Φυτρώνουν παντού ROUNDABAUTS, ο κάθε Δήμος τα σηματοδοτεί, όπως θέλει και ενδεχομένως αργότερα και οι οδηγοί να μπλέκονται. Είναι πολύ σημαντικό να το δούμε κύριε Υπουργέ αυτό στα ROUNDABAUTS. Επίσης, πρέπει κάποια στιγμή να αποφασίσουμε, και το είπε και κάποιος κύριος νωρίτερα, να μειώσουμε τις ταχύτητες στο μη ιεραρχημένο οδικό δίκτυο. Δεν μπορούμε να έχουμε στα στενά 50 χιλιόμετρα την ώρα, δεν τα έχουν πουθενά στον κόσμο. Εμείς τα διατηρούμε και φυσικά αυτά γίνονται και 80 χιλιόμετρα την ώρα πολλές φορές. Συνεπώς, πρέπει να το κοιτάξουμε και αυτό. Αυτές είναι οι βασικές θέσεις του Συλλόγου για τον ΚΟΚ. Σε ό,τι αφορά τις ρυθμίσεις που αφορούν τις μεταφορικές υπηρεσίες, ο Σύλλογος είναι υπέρ, τόσο των υφιστάμενων, όσο και πιθανώς νέων υπηρεσιών, οι οποίες είναι επωφελείς για τον πολίτη. Είναι σημαντικό, βέβαια, να λειτουργούν σε ένα δίκαιο ρυθμιστικό πλαίσιο και να είναι σύννομες. Είμαστε πολύ υπέρ αυτού. Θα κλείσω, θα είμαι αρκετά σύντομος, λέγοντας το εξής. Οι μεταφορές είναι άμεσα συνυφασμένες με την πρόοδο και απλά ξέρουμε και να το καταλαβαίνουμε όλοι, ότι τίποτα δεν τη σταματάει, θα προχωράει η πρόοδος. Ευχαριστούμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής):Το λόγο έχει ο κ. Ευθύμιος Λυμπερόπουλος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων(ΠΟΕΙΤΑΤΑ). Επίσης είναι παρόντες και οι κύριοι Σεραφείμ Κασιδιάρης και Παναγιώτης Σκέντζος.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Σήμερα η πρόσκλησή μας ήταν ευχής έργον, για να δώσουμε μετά από τρία χρόνια τα συγχαρητήριά μας στο Υπουργείο Μεταφορών που μετά από «πόλεμο» τριών ετών με θεσμούς, πολιτικές παρατάξεις, πολυεθνικές, μπόρεσε να φέρει ένα τέτοιο νομοσχέδιο, που δημιουργεί δικαιοσύνη στην οικονομία και δικαιώνεται η εργασία του αυτοαπασχολούμενου. Πριν πάω εξειδικευμένα στο νομοσχέδιο θα πω και κάτι για το πρόσωπό μου. Πρώτον και να με ακούσει ο κ. Καραμανλής, ότι αυτός ο κλάδος, οι αυτοαπασχολούμενοι, δεν είναι συντεχνία. Συντεχνία και διαπλοκή. Είναι εκείνοι που μέσα από την καινοτομία δεν κλέβουν μόνο τους επαγγελματίες, αλλά και την πατρίδα, είναι εκείνοι που με λόγους καινοτομία παρερμηνεύουν ακόμη και το νόμο του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, γιατί όταν αναφέρεται για τις αστικές μεταφορές, ότι κάνουν καινοτομίες, κάποιοι λένε «εμάς μας πιάνουν, τους άλλους δεν πιάνουν». Τι άποψη είναι αυτή; Αυτοί που τα λένε να νομίζουν, ότι επειδή είμαστε μια τάξη η οποία πολεμήθηκε τόσο πολύ από το 2010, λόγω μνημονίων - γι' αυτό αγωνίζονται κάποιοι να μείνει το μνημόνιο ως πολιτική γραμμή και μετά τον Αύγουστο να αποφασίζουν αυτοί και όχι οι Έλληνες πολιτικοί και Βουλευτές. Αυτή είναι η προσφορά τους ως πολιτικοί. Και δεν φοβάμαι κάποιους, ούτε Αρχηγούς Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να με απειλούν - και για να γίνω καθαρός δια μέσω του Βορίδη να τον βάζει - ούτε επιχειρηματίες «αγωγοί», γιατί τους κατηγόρησα για πολιτικές φιλίες και να αποδεικνύεται ότι είναι συνεταιριστικές φιλίες, μετά τα τελευταία γεγονότα.

Όποιος πάει κόντρα στην ανθρώπινη αξιοπρέπεια δεν έχει καταλάβει τι θα αντιμετωπίσει. Ο άνθρωπος αντέχει, αλλά μέχρι ενός σημείου. Η πίεση από το 2010 και ύστερα, το πώς θα «καρτελοποιήσουμε» αυτή την κοινωνία στη χώρα μας και να βρίσκεται μια Κυβέρνηση να παλεύει με κάθε τρόπο, με αντίμετρα, κ.ά., με κάθε τρόπο - και με λάθη - και να υπάρχει μια αντιπολίτευση και να ακούω Βουλευτές και πρώην Υπουργούς να μιλάνε για «μαντράδες» για να χτυπήσουν το ταξί! Ο αντιπρόεδρός σας κύριοι Νεοδημοκράτες, στον Μανώλη Παπαδάκη μαντρά στην οδό Λιοσίων και στέλεχος της Ν.Δ., έλεγε πώς θα φτιάξει παράταξη γιατί χάνει ψήφους! Και εσύ κύριε Μανιάτη θα μας πεις για «μαντράδες»; Υπουργός ήσουνα. Νόμιμες άδειες δεν έχουνε; Γιατί δεν τους κλείνεις μέσα άμα είναι παράνομοι;

Σας βγήκε ποτέ το ταξί, να σας πει, γιατί υπάρχουν «μαντράδες»; Εσείς να πάτε, εσείς είστε Υπουργοί τόσα χρόνια. Αλλά ξέρετε τι έχετε κάνει; Από το 2010 και ύστερα το πολιτικό με το μιντιακό σύστημα της διαπλοκής έχετε «ξεσκίσει» την κοινωνία. Ο Λυμπερόπουλος έχει 80 ταξί ή η κόρη του δουλεύει σε συγκεκριμένο πολιτειακό παράγοντα, για να τον χτυπήσετε και να πείτε ότι φτιάχνει και το νομοσχέδιο και δεύτερον, ότι έχει και γιο στη Λένορμαν - που δεν έχω γιό - που έχει 300 άδειες ταξί. Αυτοί είστε κύριοι, αυτό είναι το κατάντημά σας. Για να υποδουλώσετε το επάγγελμα αυτό. Ένα επάγγελμα που σας στήριξε! Και με σένα κ. Μανιάτη, με το ΠΑ.ΣΟ.Κ., έφτιαξε έναν εξαιρετικό νόμο με τον Βερελή το 2003 και με τη Ν.Δ., αλλά θέλετε να σας λέμε πάντα Ν.Δ..

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Λίγο πιο χαμηλούς τόνους, παρακαλώ κ. Λυμπερόπουλε.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ, (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Συγνώμη, αλλά είναι τέτοια η αγανάκτηση.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συνεχίστε, για ένα-δυο λεπτά ακόμα.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ, (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Εντάξει. Κύριε Βουλευτά, σας παρακαλώ πολύ. Το «μιντιακό» χρήμα έχει αποκλείσει τον κλάδο να μιλάει και να λέτε εσείς ότι είναι μειοψηφία, συντεχνία και είναι οι πολυεθνικές πλειοψηφία και δεν θέλετε ούτε εδώ να σας απαντήσουμε στον ναό της Δημοκρατίας. Σας πειράζει, σας ενοχλεί, να μην ακουστεί. Ακούστε λοιπόν. H μόνη καινοτομία που ασχολείται με ταξί, που εισπράττει για λογαριασμό της στο μίσθωμα και όχι ο ταξιτζής, είναι η Taxibeat. Δεν πληρώνεται ο ταξιτζής. Εδώ έχω ένα σωρό εμβάσματα με εκατοντάδες αριθμούς, που δεν ξέρει κανένας που βρίσκονται. Εγώ δεν θέλω καμία καινοτομία να αποκλείεται. Έχω χιλιάδες παραπάνω εδώ στην Αθήνα και σε όλη την Ελλάδα με αυτοκίνητα. Την IQ, την TaxiWay, την TaxiPlon. Και μάλιστα την τελευταία την έχει ιδιώτης που προήλθε από την Taxibeat, από επιστήμονες που έφυγαν από την Taxibeat και δεν πληρώνεται η εφαρμογή, πληρώνεται ο ταξιτζής και δίνει την προμήθεια που έχει συμφωνήσει ή το ενοίκιο.

Θα μας μιλήσουν ποιοι για τεχνολογίες, αυτοί που μέχρι το 2003 δεν είχαν ιδέα; Βάζαμε τα ραδιοταξί για να στήσουμε μια κεραία και μας πήγαιναν φυλακή; Για να κάνουμε τα ραδιοταξί; Ποιοι θα μας μιλήσουν από τους πολιτικούς που κάθισαν να ασχοληθούν για τον κλάδο; Και έρχονται σήμερα να πουν τι; Ότι είναι καλός ο ένας επιχειρηματίας, κακός ο άλλος. Όλους τους επιχειρηματίες τους θέλουμε εμείς εδώ. Το ταξί θα το πληρώνει ο ταξιτζής και θα του παίρνει προμήθεια, οποιαδήποτε τεχνολογία που θα συμφωνήσει ο ταξιτζής και η μίσθωση με την οποιαδήποτε εφαρμογή στην εφορία. Δεν θα μπορώ να έχω εγώ χιλιάδες ταξιτζήδες που έρχονται τα εμβάσματα χωρίς λογιστική κάλυψη στη φορολογική τους δήλωση και θα πάνε φυλακή, γιατί οι τράπεζες δεν ελέγχουν τόσες χιλιάδες εμβάσματα πως έρχονται. Και θα τους πάρουν όχι μόνο τα ταξί, αλλά και τα σπίτια. 12% προμήθεια, 3,8% τραπεζική προμήθεια, 4% ανά έμβασμα πίσω, 30 ευρώ κουμπαράς απ' όλους και μετά θα πληρώνεσαι. Πού είναι αυτά τα λεφτά; Πού επενδύονται; Τις υπηρεσίες που κάνω εγώ; Εγώ «ντροπή σας» εσείς που βγαίνετε και εξυπηρετείτε τέτοιες λειτουργίες. Έχω κάνει τις παρατηρήσεις και τις έχω δώσει.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Λυμπερόπουλε, σας παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ, (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Θέλω να πω και κάτι ακόμη. Στη Γερμανία για τη MyTaxi, δηλαδή αυτήν που αγόρασε εδώ την Taxibeat, με απόφαση γερμανικού δικαστηρίου, πρώτον κρίθηκαν παράνομες και άκυρες οι εκπτώσεις και οι προσφορές στα ταξίμετρα των ταξί. Οι αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με την παράγραφο 39 της παραγράφου 3 του τάδε νόμου, ρυθμίζουν τους ναύλους για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με ταξί. Συγκεκριμένα, τα τέλη μεταφοράς δεν πρέπει να μειώνονται ή να υπερβαίνουν αυτούς τους ναύλους που καθορίζονται από τις αρμόδιες αρχές. Οι εκπτώσεις που δεν εφαρμόζονται σε όλους τους επιβάτες υπό τις ίδιες συνθήκες, είναι παράνομες και άκυρες. Δηλαδή έχω 25 ραδιοταξί - 8.000 κόσμο και έχω και μια εφαρμογή που λέει ότι πριμοδοτώ τον πελάτη για να κάνω ένα «καρτελάκι» πελατών και να την πουλήσω μετά «αέρα». Και πουλήθηκε! Διαδόθηκε πουλήθηκε για 43 εκατ.. Για τις υπηρεσίες που προσέφερε δεν πλήρωνε εδώ τους φόρους. Πού είναι οι φόροι των 43 εκατομμυρίων, αν λέει αλήθεια; Ή μήπως έγινε μαύρο χρήμα ή ξεμπερδεύτηκε μαύρο χρήμα μέσα από off-shore; Εδώ πρέπει να είναι καθαρά τα πάντα και αν θέλουν οι πολιτικοί να συμμετέχουν σε οποιαδήποτε, με γειά τους με χαρά τους. Εγώ δεν έχω ούτε καράβια, ούτε ταξί. Έχω ενάμισι ταξί. Από μικρό παιδί είμαι γιος οικοδόμου. Θα καταθέσουμε το υπόμνημα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Μπουκώρος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Επί της διαδικασίας, κυρία Πρόεδρε. Οφείλω να δηλώσω ότι σέβομαι τον αγώνα της κάθε επαγγελματικής τάξης και του κάθε συνδικάτου είτε συμφωνώ με τις απόψεις μαζί του είτε όχι. Άλλωστε, η έννοια της ακρόασης φορέων στην Επιτροπή έχει ακριβώς αυτήν τη σημασία. Η λειτουργία της Επιτροπής, κατά αυτόν τον τρόπο, έχει την έννοια να ακούσουμε τους φορείς και τα αιτήματά τους επί του νομοσχεδίου. Οι γενικές πολιτικές τοποθετήσεις ή πολιτικά σχόλια μπορούν να γίνονται, αλλά το να εκμηδενίζουμε το λόγο των πολιτικών παρατάξεων και να κουνάμε το δάχτυλο κατά αυτόν τον απαξιωτικό τρόπο μέσα στη Βουλή, επειδή πιθανότατα δεν μας αρέσουν οι απόψεις, δεν θεωρώ ότι είναι επιτρεπτό.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Μπουκώρο, έγινε μια προσπάθεια να αποφευχθούν οι προσωπικοί χαρακτηρισμοί, το ανέφερα και καταγράφηκε και στα πρακτικά. Ο καθένας είναι υπεύθυνος για αυτά που λέει, ο ρόλος του Προεδρείου είναι ο συντονισμός και η ομαλή διεξαγωγή της συζήτησης. Θα ήθελα αν δεν έχετε αντίρρηση να το κλείσουμε εδώ, άλλωστε όσοι μας παρακολουθούν έχουν σαφή εικόνα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Δεν ξέρω πόσοι μας παρακολουθούν, αλλά οι παριστάμενοι εκπρόσωποι φορέων κατάλαβαν πολύ καλά.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προέδρος της Επιτροπής): Καταγράφηκε η ένστασή σας. Επιτρέψτε μου να σας σημειώσω ότι δεν ακούστηκαν χαρακτηρισμοί από Βουλευτή και δεν υπερέβη τα εσκαμμένα μέλος της Επιτροπής ή του Προεδρείου. Το κάθε εξωκοινοβουλευτικό πρόσωπο είναι υπεύθυνο για αυτά που λέει και θα παρακαλούσα στο σημείο αυτό να μην δώσουμε συνέχεια. Το λόγο έχει ο κύριος Τσιλίδης.

ΛΥΣΑΝΔΡΟΣ ΤΣΙΛΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδέσμου Γραφείων Ταξιδίων και Τουρισμού (FedHATTA)): Εκπροσωπούμε το σύνολο των τουριστικών και ταξιδιωτικών γραφείων της Ελλάδος ο οποίος απαριθμείται στο σύνολο του από 4.500 επιχειρήσεις. Επίσης, είμαστε ο κλάδος που διακινεί τον εισερχόμενο τουρισμό της χώρας στο 100% των οργανωμένων τουριστών που έρχονται στη χώρα. Είμαστε εμείς που συναλλασσόμαστε με την ΑΙΑΤΑ τη γνωστή παγκόσμια οργάνωση που όλοι γνωρίζουμε τι ρόλο παίζουμε. Σας τα λέω εν τάχει για να γνωριστούμε εδώ και με τους άλλους φορείς.

Επί του νομοσχεδίου, υπάρχουν 6 άρθρα στα οποία θα ήθελα να αναφερθώ επιγραμματικά. Θα ήθελα να τονίσω ότι το νομοσχέδιο όταν ξεκίνησε να συζητιέται επί μακρόν, είχε μια άλλη μορφή και πολλές θέσεις, τις οποίες ο κλάδος μας σε συνεργασία με το Υπουργείο δούλεψε και έβγαλε κάποια πράγματα που ήταν περιττά. Εξακολουθούμε όμως να έχουμε λεκτικές έννοιες στο νομοσχέδιο, το οποίο δυστυχώς αυτό τον χώρο που εμείς εκπροσωπούμε βρισκόμαστε πολλές φορές απολογούμενοι στη δικαιοσύνη για παραβάσεις που εμείς δεν κάνουμε μαζί. Για να είμαι σαφής, έχουμε στο άρθρο 20 την δυνατότητα χρήσης ενός μίνι βαν. Όπως είναι γνωστό σε όλους, τα γραφεία ταξιδίων εκ της συστάσεων τους στον 393, είναι αυτά που διακινούν και μεταφέρουν τον τουρίστα. Το εάν συνεργαζόμαστε με οποιαδήποτε άλλη τάξη επαγγελματιών και δίνουμε εντολές με voucher για τη δουλειά μας, είναι ένας τρόπος που πρέπει να εξυπηρετείται ο κόσμος να μεταφέρεται ο κόσμος από τα αεροδρόμια, στα λιμάνια, στα ξενοδοχεία κ.ο.κ.

Αυτό το αυτοκίνητο ζητούσαμε πολλά χρόνια γιατί η κατηγορία η δική μας, τα γραφεία ταξιδιών που έχουν τον 711 και το τουριστικό λεωφορείο και είμαστε συνδεδεμένοι με την αδελφή ομοσπονδία, ανήκουμε σε μια κατηγορία που ασχολούμαστε με τον τουρισμό καθολικά. Άρα έχουμε να αντιμετωπίσουμε έναν νομοθέτη ο οποίος εμπλέκει δύο επαγγέλματα σε μια φράση. Λέει το ενοικιαζόμενων Ι.Χ. επιβατηγό μινι βαν της εταιρίας ενοικίασης των αυτοκινήτων και γραφείων ταξιδίων. Είναι δύο διαφορετικά επαγγέλματα. Είναι καρδιολόγος και δικηγόρος. Δεν είναι το ίδιο επάγγελμα. Στο μισθωτήριο συμβόλαιο της rent a car οφείλει ξέρετε ότι όταν νοικιάζετε αυτοκίνητο όταν σας κάνουμε κρατήσεις εμείς γιατί με εμάς ταξιδεύετε ως επί το πλείστον επαγγελματικά και για τις διακοπές σας, σας κλείνουμε ένα αυτοκίνητο και πάτε σε ένα αεροδρόμιο και υπογράφετε ένα μισθωτήριο συμβόλαιο για παραλαβή αυτοκινήτου. Αυτό λέγεται σύμβαση. Η έννοια που μπαίνει το γραφείο ταξιδίων μέσα και δημιουργεί αυτή τη σύγχυση εσκεμμένα εδώ και πολύ καιρό, διότι ζητάει η σύμβαση από εμάς, οι οποίοι δεν είμαστε περί μισθώσεως αυτοκινήτων, δεν εκδίδουμε μισθωτήριο συμβόλαιο, δεν καταθέτουμε 24% Φ.Π.Α. στη μίσθωση.

Είναι μια υπηρεσία που παρέχεται σε ένα ενιαίο πακέτο. Παγκοσμίως ο τουρισμός κινείται σε πακέτα. Η έννοια είναι κατανοητή, άρα είναι μια πονηρή έκφραση, η οποία θα μπορούσε ευγενικά να φύγει από το άρθρο που αναφέρεται το μισθωτήριο συμβόλαιο γραφείων ταξιδίων και να ενταχθεί στο άρθρο 5, το οποίο λέει, όπως μεταφέρει ένα ξενοδοχείο στα νησιά μας σε όλη την Ελλάδα. Όλοι έχετε δει ότι υπάρχουν μίνι βαν που μεταφέρουν τον πελάτη στο ξενοδοχείο τους. Εκεί πρέπει να είμαστε ενταγμένοι νόμιμα, γιατί δεν πρέπει να μπερδέψουμε, ότι υπάρχουν μίνι βαν και ταξί, με τα οποία δουλεύουμε και μας εξυπηρετούν, αλλά αυτό είναι όταν εμείς έχουμε να κάνουμε πολλές μεταφορές. Όταν έχουμε μια συγκεκριμένη μεταφορά για τις δικές μας ανάγκες έχουμε το δικαίωμα να έχουμε το δικό μας όχημα και το οποίο δεν αντιστρατεύεται κανένα επάγγελμα.

Δεύτερον, στο ίδιο θέμα με τα αυτοκίνητα έχει αναφερθεί ο νομοθέτης ζητώντας μια σειρά νομικών εγγράφων, τα οποία είναι περιττά. Είναι το μόνο όχημα που του ζητάνε τόσα παραστατικά για να κινείται στο δρόμο, που εμείς θεωρούμε ότι αυτό είναι ακόμα ένα εμπόδιο για μας. Εάν τα πιστοποιητικά αυτά τα επιβάλλει το Υπουργείο στα ασθενοφόρα, στις δημόσιες συγκοινωνίες, σε οποιασδήποτε φύσης επαγγελματικό αυτοκίνητο τότε συμφωνούμε μαζί σας, μην το βγάλετε. Εφόσον, όμως, δεν το έχουν οι άλλοι, βγάλτε το από πάνω μας, γιατί είναι αρνητικό.

Στα άρθρα 31 και 32 αναφέρετε ακόμα και για τα ειδικά οχήματα, μοτοσικλέτες κ.λπ. και θα ήθελα να σας πω, ότι ό,τι είναι νόμιμο να γίνει στη χώρα είναι ωραίο να είναι σωστό, γιατί έχουμε ζήσει στο εξωτερικό και ξέρουμε πώς είναι τα πράγματα. Να σας υπενθυμίσω, ότι ο δωδεκάμηνος τουρισμός που είναι θεματικός τουρισμός και είναι ο τουρισμός δραστηριοτήτων, όταν πηγαίνετε σε λίμνες και ποτάμια δεν θα κατεβείτε με ΙΧ αυτοκίνητο, αλλά με ένα Τζιπ 4Χ4 ή με μία γουρούνα 4Χ4. Αυτά είναι τα λεγόμενα activities ή safari tours και γίνονται πάντοτε με έναν αρχηγό μπροστά και ακολουθούν όλοι νόμιμα μια διαδικασία. Το θέμα αυτό, λοιπόν, θα πρέπει να το λάβετε υπόψη σας και ως συναρμόδιο Υπουργείο το Τουρισμού να βρεθεί μια λύση, γιατί αυτό εξυπηρετεί το δωδεκάμηνο τουρισμό. Να υπενθυμίσω, ότι ο τουρισμός συμμετέχει σε ένα πολύ μεγάλο ποσοστό στο Α.Ε.Π. της χώρας, άρα θέλουμε να έχουμε καλό αποτέλεσμα.

Με μεγάλη μας χαρά βλέπουμε, ότι το δικό μας επάγγελμα εκτός από τις εταιρείες των ΚΤΕΛ, οι οποίες έχουν δημιουργήσει και γραφεία ταξιδίων δικά τους για να κάνουν και εκείνοι το έργο το δικό μας και το έχουμε ζήσει, άσχετα αν έχουμε διαφορές στη λειτουργία των οχημάτων μας, διότι έχουμε διαφορές και δεν πρέπει να υπάρχουν, θα θέλαμε να μας βοηθήσετε σε αυτό. Εδώ λοιπόν θα δοθεί το δικαίωμα και σε άλλες υπηρεσίες, όπως είναι οι συγκοινωνίες να κάνουν και αυτές γραφείο ταξιδίων για να κάνουν και αυτοί τουριστικό γραφείο. Απ' ό,τι φαίνεται το επάγγελμά μας είναι περιζήτητο - και καλά κάνουν και έρχονται - είναι ανοιχτό επάγγελμα, δεν απαγορεύεται να το κάνει κανείς, ας έρθουν όλοι με μία διαφορά. Η ισονομία πρέπει να είναι και σε εκείνους και σε εμάς η ίδια. Δεν μπορεί να λέει στο άρθρο 37 «P 40 δεν μπορείς να σταματήσεις τρία μέτρα πριν τη στάση του λεωφορείου». Δεν διαφωνώ να το κάνετε. Οι πελάτες από τα διώροφα πώς θα βγαίνουν στη στάση; Θα πηδάνε από πάνω;

Πρέπει να έχουν μέτρο στάσης εξυπηρέτησης από επιβίβασης, αυτό είναι δεδομένο και δεν το συζητάμε, γιατί εδώ γνωρίζουμε, ότι η πόλη μας δεν έχει δρόμους, δεν έχει χώρους, αλλά δεν γίνεται να βάλουμε πάντοτε όλοι εναντίον ενός τουριστικού προϊόντος, το οποίο μπορεί κάποιοι να μη το θέλουμε ή να μη μας αρέσει, δικαίωμά τους, αλλά είναι νόμιμα αδειοδοτούμενο όχημα αυτό που πρέπει να σταματήσει κάπου πριν από τη στάση Ρ. Πάμε να ζητήσουμε από τις συγκοινωνίες να μας πουν που θα σταματάμε. Δεν θα πάρουμε ποτέ απάντηση, κύριε Υπουργέ. Επίσης, ξέχασα να σας ρωτήσω, εάν αυτά που συζητήσαμε θα μας τα κάνετε πράξη.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Δανέλλη.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΔΑΝΕΛΛΗ – ΜΥΛΩΝΑ (Πρόεδρος του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ (Ι.Ο.Α.Σ.)): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, ευχαριστώ για την πρόσκληση και παρά τον περιορισμένο χρόνο θα προσπαθήσω στην ομιλία μου να συμβάλλουμε εποικοδομητικά και εμείς από την πλευρά μας σε αυτή τη διαδικασία, όπως το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ» κάνουμε αδιάκοπα τα τελευταία 13 χρόνια. Επειδή ο χρόνος είναι περιορισμένος θα καταθέσω και ομιλία μου από τις 17.1.2007 στην τότε Επιτροπή Οικονομικών και Κοινωνικών Υποθέσεων της Βουλής των Ελλήνων, θέτοντας τότε θέματα για την οδική ασφάλεια, πολλά από τα οποία ακόμη, δυστυχώς, χρονίζουν με την πολιτεία να παραμένει για πολλά χρόνια θεατής. Επικαλούμαι την συναίσθησή σας για την αντιμετώπιση της κατάστασης που επικρατεί στους δρόμους μας που καθημερινά βιώνουμε και επιτέλους πρέπει να αλλάξει.

Μετά από 13 χρόνια αγωνίας και αγώνα του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ» διεκδικούμε ακόμη το αυτονόητο, δηλαδή, το δικαίωμα της ασφάλειας στο δρόμο, που είναι ανθρώπινο δικαίωμα, το έχουμε ανάγκη και το αξίζουμε. Γι' αυτό επιμένουμε ότι αυτό που έχει σημασία δεν είναι μόνο η θέσπιση των μέτρων, αλλά και η εφαρμογή τους. Η οδική ασφάλεια είναι θέμα παιδείας και είναι και θέμα αστυνόμευσης. Η παιδεία με μακροπρόθεσμα, αλλά ουσιαστικά αποτελέσματα, που έχει επενδύσει το Ινστιτούτο από την ίδρυσή του, στηρίζοντας την πολιτεία σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς και η αστυνόμευση με άμεσα αποτελέσματα, που μπορούν να κάνουν τη διαφορά στην καθημερινότητά μας. Τα μέτρα και οι προτεινόμενες αλλαγές και βελτιώσεις είναι σε θετική κατεύθυνση και μας βρίσκουν σύμφωνους, αλλά δυστυχώς η ελλιπής αστυνόμευση και η μη εφαρμογή των νόμων μπορούν να ακυρώσουν οποιαδήποτε προσπάθεια βελτίωσης μπορεί να γίνεται μέσω της ψήφισης νέων νόμων. Θα προσπαθήσω εν συντομία να σχολιάσω επιμέρους μέτρα.

Εισαγωγή νέων πινακίδων κυκλοφορίας: ρυθμίσεις για τα ποδήλατα, που έλειπαν, που δεν πρέπει να παραβιάζονται και να βανδαλίζονται και δεν είδα στο μέτρο αυτό κανόνες με τα επιβατικά δημόσιας χρήσης οχήματα. Μέτρα, διοικητικές κυρώσεις, σωστά. Εφαρμόστε τα. Αναφορικά με τις παραβάσεις. Ο διαχωρισμός και η κατηγοριοποίηση, βάσει της επικινδυνότητας και της συχνότητας είναι στη σωστή κατεύθυνση, αλλά στην παρούσα φάση δεν καθορίζονται τα κριτήρια κατάταξης και θα αναμένουμε τις απαραίτητες υπουργικές αποφάσεις, που θα καθορίζουν αυτές τις λεπτομέρειες, ώστε να εκφέρουμε πιο συγκεκριμένη άποψη. Επιπλέον, πολύ σημαντικό είναι, πώς θα προκύψει αυτή η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων σε σχέση με την επικινδυνότητα, όταν μάλιστα πολλές φορές τα δότα δεν είναι απόλυτα αξιόπιστα.

Στο άρθρο 29 βλέπουμε ότι εκεί που επιτρεπόταν η χρήση κινητού με ανοιχτή ακρόαση, τώρα επιτρέπεται και με ακουστικά. Έχουμε τονίσει και οι διεθνείς έρευνες έχουν καταδείξει ότι η χρήση του κινητού δεν παίζει ρόλο με ποιον μέσο γίνεται, η απασχόληση του εγκεφάλου είναι αυτή που είναι επικίνδυνη κατάσταση. Άρα, πρέπει ρητά να απαγορεύεται η χρήση του κινητού. Τα υπόλοιπα μέτρα του άρθρου 29 σωστά αναφέρονται και συμφωνούμε.

Όσον αφορά στα οικονομικά μέτρα και τα εισοδηματικά κριτήρια. Τα μέτρα πρέπει να είναι αυστηρά και τα πρόστιμα να εισπράττονται και η λογική να είναι, όσοι με την παραβατική συμπεριφορά τους θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή και την υγεία των πολιτών, αυτοί να συνεισφέρουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας μέσω των προστίμων, αλλά και ενίοτε της κοινωνικής εργασίας ή αναμορφωτικών μέτρων, που προβλέπονται στον Ποινικό Κώδικα. Εμείς, στο Ινστιτούτο το υλοποιούμε, σε στενή συνεργασία με το Υπουργείο Δικαιοσύνης με δικαστικές αποφάσεις, που παραπέμπουν παραβατικούς νέους σ’ εμάς, όπως και στα σωφρονιστικά καταστήματα.

Επισημαίνουμε για τους δήμους και τις περιφέρειες, να προβαίνουν σε βελτίωση και συντήρηση των υποδομών, σήμανση, λακκούβες κ.λπ. και κυρίως από τα πρόστιμα να υπάρχει συνεισφορά και στο έργο της Τροχαίας. Να ενισχύεται η Τροχαία με προσωπικό, με εκπαίδευση, με εξοπλισμό και σύγχρονα ηλεκτρονικά μέσα. Είναι κρίσιμο το θέμα της διαρκούς συστηματικής παρουσίας της Τροχαίας στο δρόμο, όπως και της ενημέρωσης. Στην Ιρλανδία, μελέτη έχει αναδείξει, πως για κάθε 1 ευρώ που επενδύεται στην πρόληψη για την οδική ασφάλεια εξοικονομούνται 19 ευρώ από το δημόσιο σύστημα υγείας. Η πολιτεία πρέπει να αντιμετωπίζει τα μέτρα για την οδική ασφάλεια ως επένδυση και όχι ως δαπάνη. Θα αναφερθώ στο ότι η χώρα μας, παρά την 54% μείωση των θανατηφόρων τροχαίων στην τελευταία δεκαετία, στο θέμα του single vehicle collision, σύγκρουση όπου εμπλέκεται ένα μόνο όχημα, παραμένει πρώτη στην Ευρώπη σε θανάτους σε άτομα ηλικίας 18 έως 24 ετών, με την απόσπαση της προσοχής να ανέρχεται στο 31%.

Τα κρίσιμα θέματα τα έχουμε επισημάνει, τόσο στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, όσο και στην Επιτροπή Δημογραφικού, όπου κληθήκαμε πρόσφατα και έχουμε επίσης παρουσιάσει τις προτάσεις μας στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, στο πλαίσιο μιας εποικοδομητικής, αποτελεσματικής εφαρμογής και χαιρόμαστε, που είδαμε να εντάσσονται στο πλαίσιο αυτό. Η ολοκλήρωση των έργων των αυτοκινητοδρόμων σίγουρα βελτιώνει σημαντικά την οδική ασφάλεια, αλλά το πρόβλημα στις πόλεις και το επαρχιακό δίκτυο παραμένει, όπως και το θέμα της συμπεριφοράς, που ανέρχεται στο 95% σε ευθύνες για την πρόκληση των τροχαίων. Το ζητούμενο, λοιπόν, πλέον είναι η εφαρμογή και τα μέτρα να γίνουν γνωστά και παράλληλα να προχωρήσουμε στην ενημέρωση των πολιτών. Σ’ αυτό το κρίσιμο ζήτημα είμαστε αρωγοί, καθόσον, κάθε μέρα, το Ινστιτούτο έρχεται σε προσωπική επαφή με 243 άτομα και περίπου 300 μαθητές. Όλοι, όμως, οι πολίτες πρέπει να ενημερωθούν, αναγνωρίζουν τα μέτρα και να έχουν την αίσθηση της παρουσίας του νόμου.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μαγγιώρος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΓΓΙΩΡΟΣ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων ΣΤΕΕΑ): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριε Γενικέ Γραμματέα, κυρίες και κύριοι Βουλευτές καλησπέρα σας. Δεν θα καταχραστώ το χρόνο σας, γιατί δεν έχω ανάγκη να χρησιμοποιήσω το χρόνο των δέκα λεπτών και πλέον που χρειάστηκε ο κ. Λυμπερόπουλος όχι για να μιλήσει για το νομοσχέδιο, αλλά να μιλήσει για την αγωνία του μην του αλλάξουμε το «μαγαζάκι», αυτό που έχει τόσα χρόνια, σε κάτι πιο σύγχρονο. Μίλησε για καινοτομίες τις οποίες αρνείται να τις κάνει μια και προσπαθεί εδώ και πολλά χρόνια να κρατήσει αυτά τα ταξί τα παλιά, τα οποία όταν απεργούν καθαρίζει ο αέρας της Αθήνας.

Αυτές είναι οι καινοτομίες. Μιλάει για πολυεθνικές και διάφορα άλλα υπονοούμενα, τα οποία δεν καταλαβαίνω. Αυτοί μιλούσαν ότι, αν απελευθερωθεί «το σοφέρ» θα μπορούσαν κάποια rend a car, πολυεθνικά τα λέει, αλλά ξέρει πως είναι ελληνικές εταιρείες 100%, να έχουν μέχρι και 3000 άδειες σοφέρ, τα οποία βεβαίως και δεν έγιναν. Ο τρόμος τους είναι να μην αλλάξει κάτι το οποίο τόσα χρόνια φυλάνε και έχουν εκτραχυνθεί, γιατί εκεί που πριν προσκυνούσαν, στο σπίτι, τώρα γυρίζουν και το βρίζουν. Εγώ ένα πράγμα θα πω: ντροπή. Όσον αφορά στο σχέδιο νόμου έχουμε τέσσερις παρατηρήσεις για να μπω στην ουσία αυτού που θέλω να πω. Τα άλλα προέκυψαν κυρία Πρόεδρε, δεν είχα σκοπό να αναφερθώ, αλλά μας προκάλεσαν. Ο σκοπός του νομοσχεδίου σε μεγάλο βαθμό όσον αφορά την ενοικίαση με οδηγό είναι προφανώς η ρύθμιση και όχι ο περιορισμός του έργου μεταφορών. Η ρύθμιση, το regulation που λέμε. Για μας η ύπαρξη ελάχιστης διάρκειας, τρίωρης, δεν αποτελεί ρύθμιση θετική. Ίσα ίσα που αποτελεί ένα θέμα το οποίο θα προκαλέσει τριβές, προστριβές και ένα κυνηγητό κλεφτών και αστυνομικών στους δρόμους της Αθήνας.

Εγώ θα έλεγα στην κυβέρνηση, θα έλεγα στον κ. Υπουργό να είναι τολμηροί και να ακυρώσουν την ελάχιστη χρέωση. Γιατί όταν έχεις μίσθωση με οδηγό και υπάρχει υποχρέωση της προκράτησης και η έναρξη της μίσθωσης στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης στο μισθωτήριο συμβόλαιο, όπως γράφει το άρθρο 21, αυτές είναι αρκετές ικανές συνθήκες για να διαφοροποιηθεί αυτό το προϊόν από αυτό που κάνουν τα ταξί που είναι χωρίς προκράτηση με κόμιστρο και με έναρξη της μίσθωσης, της υπηρεσίας από το σημείο επιβίβασης του πελάτη.

Θα ήθελα δε να πω και κάτι άλλο, αν θεωρείτε ότι είναι πολύ τολμηρό το να καταργηθεί ο ελάχιστος χρόνος, μιας και σκοπός για την κυβέρνηση εδώ πέρα θα είναι να μαζέψει σωστά και φορολογητέα έσοδα και να μη γίνεται ένα παιχνίδι κρυφτό φοροδιαφυγής, θα έλεγα να βάλει την ελάχιστη χρέωση. Ξέρω ότι η ελάχιστη χρέωση ήταν κάποια στιγμή στο σκεπτικό του Υπουργείου και βγήκε. Θα πρότεινα αντ’ αυτού, της τρίωρης, να μπει η ελάχιστη χρέωση. Μια χρέωση 50 - 60 ευρώ σίγουρα καλύπτει τη μικρή διαδρομή, γιατί είναι πολύ παραπάνω από τη κοινή διαδρομή του ταξί, που είναι Παγκράτι – Κολιάτσου και είναι μερικά ευρώ, δεν είναι 50. Άρα αυτό θα μπορούσε θαυμάσια να καλύψει το τρίωρο.

Στο άρθρο 21, όπως αναφέρετε, ορίζεται ως σημείο έναρξης το υποκατάστημα, η έδρα της επιχείρησης που μισθώνει αυτοκίνητο. Εδώ όμως όλοι ξέρουμε ότι αυτοκίνητα με ή χωρίς οδηγό παραδίδονται και σε μέρη που δεν είναι υποχρεωτικά το υποκατάστημα της εταιρείας ενοικίασης, μα θα είναι σε λιμάνι, μα θα είναι σε ξενοδοχεία. Υπάρχουν 20.000 ξενοδοχεία, δεν μπορούμε να έχουμε 20.000 υποκαταστήματα. Άρα, δεν μπορεί να είναι η έναρξη το σημείο της έδρας ή το υποκατάστημα της εταιρείας ενοικίασης. Αυτό το άρθρο είναι ένας δούρειος ίππος καθαρά για να καταστρατηγήσει το νόμο λειτουργίας των rent a car και το ν. 4093/2012. Εμείς προτείνουμε να ορίζεται ως χρόνος έναρξης της μίσθωσης ΕΙΧ οχήματος με οδηγό, ο χρόνος που αναφέρεται στο μισθωτήριο συμβόλαιο, το οποίο θα πρέπει να εκδοθεί στην έδρα ή το υποκατάστημα ή το νόμιμο δηλωμένο χώρο στάθμευσης της επιχείρησης που εκμισθώνει το όχημα. Επαναλαμβάνω, ο χρόνος που αναφέρεται στο μισθωτήριο συμβόλαιο, το οποίο θα πρέπει να εκδοθεί όμως, γιατί βεβαίως, αν παραδοθεί το αυτοκίνητο με ή χωρίς οδηγό – γιατί το ένα φέρνει το άλλο – σε ένα σημείο χωρίς το μισθωτήριο συμβόλαιο, εδώ έχετε χάσει και τα έσοδα, αλλά θέλεις το συμβόλαιο να έχει ανοίξει σωστά, εκεί που λέει ο νόμος, στη φορολογική σου έδρα. Το φορολογικό στοιχείο θέλει να υπάρχει. Αυτή είναι η πρότασή μας.

Στο άρθρο 31, παρ. 2, επίσης έχουμε να κάνουμε μια πρόταση. Αναφέρεται στην απαιτούμενη άδεια οδήγησης. Αν και έχουμε μιλήσει με στελέχη του Υπουργείου, εξακολουθούμε να πιστεύουμε ότι είναι ασαφές. Έχουμε την αίσθηση ότι ο νομοθέτης θέλει να βάλει, ότι κάποιος πρέπει να οδηγεί το όχημα με το σωστό, ανάλογο δίπλωμα. Δηλαδή, αν οδηγεί φορτηγό να είναι με δίπλωμα φορτηγού, αν οδηγεί μηχανή να είναι με δίπλωμα μηχανής κ.ο.κ.. Έτσι όπως γράφεται, είναι ασαφές και μπορεί να μπερδευτεί με το αν υπάρχει ανάγκη για κατοχή διεθνούς διπλώματος. Εμείς θα προτείναμε να διευκρινιστεί η διάταξη και να αναφέρεται στο δίπλωμα οδήγησης, που θα πρέπει να έχει ο μισθωτής ανάλογα με το όχημα που μισθώνει. Δηλαδή, κατηγορία Α΄ για ενοικίαση μοτοσυκλέτας, κατηγορία Β΄ για ενοικίαση Ε.Ι.Χ. κ.λπ., να είναι δηλαδή σαφής στην κατηγορία που υπάρχει. Αυτό προτείνουμε.

Στο άρθρο 13, παρ. 6 αναφέρεται η ειδική άδεια οδήγησης, σύμφωνα με το άρθρο 95 του ν.4070. Εδώ η ειδική άδεια οδήγησης, προφανώς ενός Ε.Δ.Χ. δημόσιας χρήσης αυτοκινήτου, φαντάζομαι ότι αναφέρεται στο επαγγελματικό δίπλωμα ή σε κάτι παρόμοιο. Θα θέλαμε να διευκρινιστεί εδώ, ότι σε περιπτώσεις παροχής υπηρεσίας με οδηγό από επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων Ε.Ι.Χ. αρκεί η άδεια οδήγησης τύπου Β΄, όπως σαφώς καθορίζεται στον ν.4093/12 παρ. η΄2 κ.λπ., απλώς να διευκρινιστεί αυτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν αρκεί, γιατί βγήκε υπουργική απόφαση, που χρειάζεται ειδική άδεια. Αρκούσε όσο δεν είχε εκδοθεί υπουργική απόφαση, γιατί είχαν ολιγωρήσει οι προηγούμενες κυβερνήσεις. Βγήκε το 2016 αυτή η απόφαση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΓΓΙΩΡΟΣ: Ωραία, ζητάμε λοιπόν το εξής. Τώρα εδώ κάνετε νόμο, άρα βεβαίως βγήκε υπουργική απόφαση, έχετε δίκιο, προφανώς το ξέρετε καλύτερα από μένα, αλλά λέω το εξής. Εφόσον είναι Ε.Ι.Χ. και όχι Ε.Δ.Χ., η άδεια οδήγησης να είναι αυτή που έχουν όλοι όσοι οδηγούν μέχρι και ένα 9θέσιο Mini Bus, που είναι κατηγορία Β΄, το δίπλωμα που έχουμε όλοι μας λίγο πολύ. Θα καταθέσω και υπόμνημα για αυτά που ανέφερα, κυρία Πρόεδρε.

Έχω ένα άλλο σημείο, το οποίο προέκυψε και να κάνω και συμπληρωματικό υπόμνημα. Στο ν.4093/2012/η΄2 η περίπτωση 5 αφορά την δυνατότητα των καταλυμάτων να έχουν αυτοκίνητο είτε δικό τους είτε μισθωμένο με χρηματοδοτική μίσθωση – λάθος αυτό – για να κάνουν κάλυψη των πελατών τους από και προς τα σημεία εισόδου και εξόδου της χώρας, προφανώς λιμάνια και αεροδρόμια. Σε αυτό θα ήθελα να μπει μια τροπολογία, ότι η υπηρεσία αυτή μπορεί να παρέχεται και για λογαριασμό των τουριστικών καταλυμάτων από γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων με την προϋπόθεση ότι έχει συναφθεί με αυτά τα γραφεία τουλάχιστον 3μηνη σύμβαση παροχής υπηρεσίας και εδώ εννοείται πως ισχύει η προκράτηση και εδώ εννοείται πως ο πελάτης που μεταφέρεται δεν έχει κόμιστρο. Εννοείται, πως ισχύουν οι διατάξεις αυτές. Δηλαδή, δεν κάνουμε αγώγι εδώ. Θα το κάνουμε συμπληρωματικό υπόμνημα.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μαρκουΐζος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΥΪΖΟΣ (Εκπαιδευτής της Σχολής Οδικής Συμπεριφοράς «ΙΑΒΕΡΗΣ»): Καλησπέρα σε όλους σας. Θα μιλήσω για το μέγιστο εθνικό θέμα που είναι η γενοκτονία των Ελλήνων στους δρόμους. Έλληνες σκοτώνουν Έλληνες μέσα σε έναν εμφύλιο πόλεμο, με θύματα 15χρονα παιδιά έως 35 χρονών, παραγωγικοί και το πιο σημαντικό, ακόμη αναπαραγωγικοί. Όσον αφορά στο άρθρο 8, θα κάνω ένα σχόλιο που αφορά στους ταξιτζήδες, οι οποίοι έχουν τη δυνατότητα να μην κάνουν χρήση ζώνης. Είναι απαράδεκτο, διότι αυτοί οι άνθρωποι αποτελούν το τουριστικό προϊόν, την πρώτη επαφή με τον τουρίστα που έρχεται στο Αεροδρόμιο ή στο Λιμάνι, άρα δεν μπορεί αυτός ο άνθρωπος να μην φορά ζώνη.

Πρέπει να φορά, να έχει παιδικό κάθισμα, χωρίς επιπλέον χρέωση στο αυτοκίνητό του, έτσι ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει βρέφος και παιδιά. Από εκεί και πέρα βλέπω ότι έχει για χρήση αλκοόλ, φαρμάκων και ουσιών 2.000 ευρώ πρόστιμο και εάν πάμε σε περίπτωση υποτροπής 4.000 ευρώ και αφαίρεση άδειας. Πως θα πάρει πίσω την άδεια, με ποια εξέταση, επάνω σε ποιο αντικείμενο; Δηλαδή, θα του κάνουν εξετάσεις; Και γιατί του ξαναδίνουν πίσω την άδεια όταν κάνει ουσίες και οδηγεί με οικογένεια μέσα; Υπάρχει και η περίπτωση ο Υπουργός να μπορεί να μειώσει κατά 50% το πρόστιμο και δεν καταλαβαίνω πώς θα το αποφασίσει και πώς θα το κρίνει αυτό το πράγμα;

Όσον αφορά στο άρθρο 26, που αφορά στα ποδήλατα, δίνει τη δυνατότητα στους ποδηλάτες να κάνουν κοινή χρήση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στους λεωφορειόδρομους στις λεωφόρους που η μίνιμουμ ταχύτητα είναι 50 χιλιόμετρα και πάνε να την κάνουν 80, με ένα ποδήλατο που κινείται με 15χιλιόμετρα και με παιδάκι επάνω; Θέλω να ρωτήσω τα ποδήλατα έχουν πινακίδες και αριθμούς κυκλοφορίας και ασφάλεια, έτσι ώστε να καλύψουν την περίπτωση που θα κτυπήσουν κάποιον πεζό ή αν κτυπήσουν με υπαιτιότητά τους κάποιο αυτοκίνητο ή μηχανάκι; Όχι, βέβαια. Είναι υποχρεωτική η χρήση κράνους σε έναν ποδηλάτη; Όχι. Εγώ είμαι ποδηλάτης και πηγαίνω σε ποδηλατοδρόμους ή πηγαίνω με το ποδήλατό μου φορτωμένο και κάνω στα βουνά με κράνος και με εξάρτηση.

Όσον αφορά στο άρθρο 27, λέει ότι υπάρχει ένα πρόστιμο στα 600 ευρώ, με ποιο τρόπο θα το επιβάλλει ο αστυνόμος; Θα βγει με άλογο ή με ποδήλατο και θα κυνηγά τον παραβάτη που ποτέ δεν περνά από διάβαση πεζών ή ποδηλάτων;

Όσον αφορά στο άρθρο 28, που μιλάμε για τα πρόστιμα που έχουν μειωθεί, μια μείωση της τάξης του 40%, εφόσον έχει ξεκινήσει η κατάργηση από το άρθρο 28, του 50% των εκπτώσεων θανάτου που γινόταν, τώρα γίνεται απευθείας δεν χρειάζεται να πάμε εκεί, αλλά αυτό είναι λίγο πονηρό, διότι υπάρχει αύξηση. Για παράδειγμα, όταν στα 300 ευρώ με 50% μείωση είχαμε 150 ευρώ, στα 300 ευρώ το 40% είναι 180 ευρώ. Άρα, έχουμε αύξηση του προστίμου για τον πτωχό με εισοδηματικά κριτήρια. Δηλαδή, σε έναν εφοπλιστή που θα του βάλεις 200 ευρώ Χ 3=600 ευρώ, είναι αστείο ποσό, ενδεχομένως, όμως να έχει έναν οδηγό που είναι χαμηλόμισθος και αυτός ο χαμηλόμισθος θα επωμιστεί το πρόστιμο. Άρα δεν υπάρχουν τα εισοδηματικά κριτήρια και επειδή άκουσα κάποια στιγμή να λέει γονέας θύματος ότι πήγε στη Σουηδία με 52.000 ευρώ, εμείς είμαστε της άποψης και διαφωνούν πολλοί, στην κατακόρυφη άποψη των προστίμων, έτσι ώστε να «τσούζει» και να μην περνά ένα κόκκινο φανάρι και το πρόστιμο να είναι 300, 600 ή 700 ευρώ, όταν η ανασφάλιστη εργασία είναι στα 10.500 για κάτι το οποίο ουσιαστικά κλέβει χρήματα, αντί να σκοτώνει, δηλαδή έχεις πρόθεση να σκοτώσεις.

Όσον αφορά στο άρθρο 30, το οποίο λέει αντικαθίσταται η λέξη «50 χιλιόμετρα», με «70 χιλιόμετρα», που; Στις πόλεις που πρέπει να είναι 30 χιλ.; Εγώ που είμαι οδηγός αγώνων 30 χρόνια δεν μπορώ να ακινητοποιήσω με 50χλμ πηγαίνω με 30χλμ. Πώς ένας τελείως άσχετος που πάρκαρε σε ανηφόρα και έκανε οπισθογωνία, που απαγορεύεται, θα σταματήσει και θα πάει παραπάνω; Τα 130 χιλιόμετρα, έγιναν 150 χιλιόμετρα στην Εθνική, με τα «σαπάκια» της σύγχρονης Ελλάδας, που δεν υπάρχουν χρήματα να αλλάξουν λάστιχα, φρένα, να τα συντηρήσουν, θα γίνουν 150;

Όσον αφορά στο άρθρο 31, επειδή άκουσα και το φίλο εδώ σχετικά με τις «γουρούνες», θα ήθελα να πω, ότι η γουρούνα δεν είναι το όχημα το οποίο προκαλεί, ο οδηγός προκαλεί. Αν υπάρχει ανομία και δεν τιμωρείται ο αναβάτης είτε με «παπί» των 50 κυβικών που οδηγεί 16χρονο ανώριμο παιδί - που δεν του επιτρέπετε να ψηφίσει, του δίνετε όμως τη δυνατότητα να οδηγήσει - του λέτε για τη γουρούνα, εκτός των ΑΜΕΑ. Εγώ είμαι ΑΜΕΑ, είμαι με 82% αναπηρία λόγω νεφροπάθειας, μπορώ να οδηγώ γουρούνα, κάτω από 125cc; Δεν ξέρω, γιατί εγώ είμαι καλύτερος από τους άλλους; Επίσης στο άρθρο 31 που λέει για όσους νοικιάζουν χωρίς δίπλωμα. Φυλακή κατευθείαν για όποιον νοικιάζει χωρίς δίπλωμα, δεν το συζητάμε καν, και 100.000 ευρώ πρόστιμο, ας κλείσει η επιχείρηση, διότι εκεί υπάρχει δόλος.

Όσον αφορά στο άρθρο 65, λέει ότι υπάρχουν οδηγοί προχωρημένης ηλικίας. Οδηγοί προχωρημένης ηλικίας άνω των 65, άνω των 70, άνω των 80; Πώς αυτοί οι άνθρωποι, με ποια τεστ οδηγούν; Τεστ κοπώσεως, αντανακλαστικών ή απλά ένας οφθαλμίατρος και ένας παθολόγος υπογράφει ότι αυτός βλέπει και ακούει, διότι εγώ προσωπικά βλέπω κόσμο που δεν είναι ούτε για να περπατάει στο δρόμο.

Τώρα θα προχωρήσω στο κομμάτι των προστίμων. Στο άρθρο 29.1, για τις παραβάσεις των περιπτώσεων α, β, γ, δ μέχρι ζ, που είναι για το κινητό τηλέφωνο. Το κινητό τηλέφωνο δεν είναι εγκληματική ενέργεια; Όταν ένας εικοσάχρονος έχει αντανακλαστικά ογδοντάχρονου, τότε ένας εξηντάχρονος τι αντανακλαστικά θα έχει; Πώς οδηγεί;

Όσον αφορά τη Λ.Ε.Α.. Σήμερα στην κάθοδο της Εθνικής Οδού, στο ύψος της «Ρενό», ασθενοφόρο για 30 λεπτά δεν έβρισκε σημείο να φύγει, με ασθενή μέσα. Αυτοί οι απαράδεκτοι που οδηγούν στη Λ.Ε.Α, πρέπει να τιμωρούνται, όχι με 500 - 600 ευρώ, αλλά να πηγαίνουν φυλακή.

Ζώνες στα παιδιά. Πρέπει να μπει η Πρόνοια στη μέση και να τους πάρει τα παιδιά, όποια δεν φοράνε ζώνη και όποιος δεν φοράει κράνος ή βάζει βρέφος επάνω. Θα έπρεπε να υπάρχει και κοινωνική εργασία, όπως είπε και η κυρία Μυλωνά. Γιατί να μην υπάρχει; Να πάνε στα νοσοκομεία και να δούνε τα αίματα, να σφουγγαρίσουν, να ακούσουν τη μάνα και να ακολουθήσουν και στα νεκροταφεία να δούνε πως θάβουν τα παιδιά 5, 7, 10 και 15 χρόνων. Η κατάσταση είναι απαράδεκτη. Θα έπρεπε να νομοθετούμε με βασικό κριτήριο τη σωτηρία των παιδιών. Εγώ δεν είμαι απέναντι στον Υπουργό. Δεν είμαι απέναντι σε καμία κυβέρνηση. Εμένα με νοιάζει να σώζονται οι Έλληνες. Χρειάζεται αυστηρή αστυνόμευση και όταν ο πολίτης ξέρει ότι είναι σε ένα κράτος ανομίας, όπως πολλά περιστατικά εκτός των τροχαίων, θα κάνει ό,τι θέλει. Αυτά είχα να σας πω και ελπίζω να νομοθετήσετε με σωστή κρίση απέναντι στα παιδιά μας.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αμπλάς.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας (ΟΣΜΕ)): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση της παρουσίασης της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας στη σημερινή συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, προκειμένου να καταθέσουμε τις απόψεις μας επί του παρόντος νομοσχεδίου. Ως Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας θα τοποθετηθούμε μόνο και συνοπτικά επί ορισμένων διατάξεων του παρόντος νομοσχεδίου, οι οποίες κυρίως αφορούν και είναι συναφείς με τις μεταφορές και έχουν σχέση με τους κλάδους και τους εργαζόμενους, τους οποίους εκπροσωπούμε. Ως θετικές θεωρούμε τις διατάξεις των πρώτων άρθρων του νομοσχεδίου, οι οποίες είτε είναι νέες είτε συμπληρώνουν υφιστάμενες ρυθμίσεις, οι οποίες έχουν σχέση και ρυθμίζουν τα της λειτουργίας των επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης. Ρυθμίσεις, οι οποίες αφορούν υποχρεώσεις οδηγών και ιδιοκτητών ΕΔΧ αυτοκινήτων, καθώς και ρυθμίσεις, οι οποίες αφορούν υποχρεώσεις στην εξυπηρέτηση και την ασφάλεια των επιβατών, οι οποίοι χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητά δημόσιας χρήσης. Ρυθμίσεις θετικές, οι οποίες ξεκαθαρίζουν το θολό τοπίο και θέτουν κανόνες πλαίσιο και αποτραπούν καταστρατήγηση υφιστάμενων διατάξεων και υποκλοπής μεταφορικού έργου κατά την παροχή υπηρεσιών ηλεκτρονικής και τηλεφωνικής διαμεσολάβησης ή κατά την διαδικασία μεσολάβησης για την ενοικίαση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης οχημάτων με οδηγό από φυσικά και νομικά πρόσωπα.

Επίσης, σημαντική θεωρούμε τη διάταξη του άρθρου 11, περί σύστασης επιτροπής για θέματα αξιολόγησης και ελέγχων των υπηρεσιών ΕΔΧ αυτοκινήτων, κατάρτιση, κανονισμού λειτουργίας των ΕΔΧ αυτοκινήτων, καθώς και την αναμόρφωση του πλαισίου για την απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης. Σύμφωνους μας βρίσκουν και οι διατάξεις τροποποίησης και αναπροσαρμογής των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ως νομικό εργαλείο προάσπισης του αγαθού της οδικής ασφάλειας. Η πρόταση της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας, προκειμένου η μη ύπαρξη ή μη συμπλήρωση του βιβλίου δρομολογίων, σημαντικού εργαλείου προάσπισης της οδικής ασφάλειας, που υποχρεωτικά φέρουν τα φορτηγά αυτοκίνητα, τα τουριστικά λεωφορεία και τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ, να θεωρείται παράδοση του Κ.Ο.Κ.. Δεν συμπεριλαμβάνονται στο παρόν νομοσχέδιο. Ευελπιστούμε ότι στο μέλλον και αυτή η πρότασή μας, για τους λόγους τους οποίους προανέφερα, θα αντιμετωπιστεί θετικά. Ρυθμίσεις για τα λεωφορεία ΚΤΕΛ του άρθρου 36. Η θέσπιση ενιαίου ορίου ηλικίας οδηγών λεωφορείων μέσω των οποίων διενεργούνται οι σχολικές μεταφορές, μας βρίσκει απολύτως σύμφωνους, όχι μόνο διότι αποτελεί πρόταση της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος, αλλά διότι θέτει νέα στάνταρ ασφάλειας κατά τη μεταφορά της ευαίσθητης αυτής κοινωνικής ομάδας.

Άρθρο 38. Δια των σημαντικότατων ρυθμίσεων του άρθρου 38 του παρόντος, με τις οποίες τροποποιούνται οι διατάξεις του Γενικού Κανονισμού Προσωπικού των ΚΤΕΛ, μπαίνει φραγμός και λαμβάνει τέλος η ασυδοσία των επιχειρήσεων ΚΤΕΛ, οι οποίες δραστηριοποιούνται πάνω από 60 χρόνια και εκμεταλλεύονται κληρονομικό δικαίω το κοινωνικό αγαθό της συγκοινωνίας κατ’ αποκλειστικότητα και κατά παραχώρηση της Πολιτείας, οι οποίες επιχειρήσεις δεν τηρούν τις προϋποθέσεις παραχώρησης του συγκοινωνιακού έργου, παραβιάζοντας συστηματικά την ασφαλιστική και εργατική νομοθεσία. Οι επιχειρήσεις αυτές που το τελευταίο διάστημα έχουν εξαπολύσει μπαράζ αναιτιολόγητων απολύσεων κατά εργαζόμενων, ιδιαίτερα μετά την έκδοση του π.δ. 94/2014, του π.δ. των απολύσεων μετά από εισήγηση Υπουργών Βρούτση και Παπαδόπουλου της προηγούμενης Κυβέρνησης, έχουν ενταθεί και οδηγήσει σε μορφή χιονοστιβάδας.

Επιχειρήσεις που οφείλουν δεδουλευμένες αποδοχές εκατομμυρίων ευρώ στους εργαζόμενους, επιχειρήσεις που δρομολογούν αυτοκίνητα και εργαζόμενους σε μέρες κανονικής άδειας και ανάπαυσης, είναι αυτές οι ίδιες οι επιχειρήσεις που δια της κατάχρησης των τροποποιούμενων διατάξεων του άρθρου 38, απέλυαν εργαζόμενους και κατήγγειλαν τις συμβάσεις τους ως άκυρες. Έθεταν και θέτουν ζήτημα ακυρότητας των συμβάσεων των εργαζόμενων παρότι αυτές λειτουργούσαν κανονικά για μεγάλο χρονικό διάστημα επί πολλά έτη και παρότι οι ίδιοι, δηλαδή τα ΚΤΕΛ, ήταν υπεύθυνα για την τήρηση της διαδικασίας εγκυρότητας επιλογής των συμβάσεων εργασίας και κατάρτισης. Οι αναφερόμενες ρυθμίσεις που αποτελούν προϊόν συνεργασίας της συνεργασίας της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος και του Υπουργείου Μεταφορών και σημαντικότατη εξέλιξη για τους εργαζόμενους που εκπροσωπούμε, ταυτόχρονα, πιστοποιούν τη συνέπεια και την αντιστοιχία λόγων και έργων του σημερινού Υπουργού, κ. Χρήστου Σπίρτζη, τον οποίο θερμά ευχαριστούμε.

Άρθρο 39. Καταργείται μετά από εισήγηση της Ομοσπονδίας μας η διάταξη υπουργικής απόφασης, σύμφωνα με την οποία η θέση του πληρώματος λεωφορείου ΚΤΕΛ δύναται να διατίθεται σε επιβάτη. Η πλεονεξία των επιχειρήσεων ΚΤΕΛ απαίτησε και εξασφάλισε την απόφαση αυτή από τον τότε Υπουργό Μεταφορών κ. Στυλιανίδη, θέτοντας ταυτόχρονα σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών.

Άρθρο 42. Οι κυρώσεις που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις ΚΤΕΛ και θεσμοθετούνται δια του άρθρου 42, αποδεικνύουν περίτρανα την παραβατική συμπεριφορά αυτών των επιχειρήσεων. Η εισφορά 5%, που έχει επιβληθεί από το έτος 2002 και επιβαρύνει τον επιβάτη με σκοπό τον εκσυγχρονισμό των ΚΤΕΛ με έργα υποδομής, ανανέωσης στόλου και για τα την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ δεν κατατίθενται στους ειδικούς λογαριασμούς. Το αν τα ποσά αυτά ως έχει καταγγελθεί μοιράζονται ως μέρισμα στους μετόχους των ΚΤΕΛ, δεν μπορώ να το επιβεβαιώσω. Εκείνο όμως που μπορώ να πω με σιγουριά, είναι ότι ένα μέρος της εισφοράς αυτής, δηλαδή των χρημάτων από το υστέρημα των επιβατών, μοιράζεται σε διατελέσαντες από το 1985 έως σήμερα και σε όσους προκύψουν στο μέλλον, Προέδρους των ΚΤΕΛ, ως χορηγία – σύνταξη με σκανδαλώδη διάταξη του άρθρου 25 του ν. 3710/2008. Αν κυρία Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ, υπάρχει πρόθεση στήριξης με νομοθετική ρύθμιση, όπως ακούστηκε χθες, των ασθενέστερων και μικρών ΚΤΕΛ, προτείνουμε την κατάργηση της προαναφερόμενης σκανδαλώδους διάταξης του άρθρου 25 του ν. 3710/2008 και την απόδοση των ποσών αυτών σε όσους έχουν πραγματικά ανάγκη.

Κλείνοντας κυρία Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ, θέλω να σας επισημάνω και να σας γνωστοποιήσω, ότι οι χώροι στέγασης και στάθμευσης των λεωφορείων ΚΤΕΛ, στους οποίους σήμερα επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων, με μόνη προϋπόθεση πιστοποιητικό πυρασφάλειας, είναι σε πολλές περιπτώσεις σταθμοί άφιξης και αναχώρησης των λεωφορείων και κατά συνέπεια, χώροι έκδοσης εισιτηρίων και συνάθροισης κοινού. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Αμπλά. Το λόγο έχει ο κ. Σκουλικίδης, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συνδικάτου Χερσαίων και Εμπορευματικών Μεταφορών.

ΠΕΤΡΟΣ ΣΚΟΥΛΙΚΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συνδικάτου Χερσαίων και Εμπορευματικών Μεταφορών): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση. Εμείς θα σχολιάσουμε 4 άρθρα που μας αφορούν.

Το πρώτο άρθρο είναι το άρθρο 1, παράγραφος 3. Εκεί κύριε Υπουργέ που επιτρέπετε στα ταξί, από επιβατικές μεταφορές να γίνουν εμπορευματικές μεταφορές. Δεν είμαστε αντίθετοι, βεβαίως, στα συνοδευμένα δέματα, αλλά είμαστε αντίθετοι στα ασυνόδευτα. Διότι, αυτό είναι έργο δικό μας και εάν αθροίσετε και όλα αυτά τα οποία παίρνουν τα ΚΤΕΛ, τα οποία, δεν ξέρω εάν το έχετε επισημάνει, είναι και επικίνδυνα τα ασυνόδευτα στα ΚΤΕΛ. Διότι δεν σκανάρονται από πουθενά και από πάνω κάθονται πενήντα άτομα. Το έργο λοιπόν το δικό μας, φεύγει και πάει στις επιβατικές μεταφορές. Εάν θεωρείτε όμως, ότι έτσι πρέπει να γίνει και για ισονομία, θα πρέπει να μας δώσετε και σε εμάς άδειες να μεταφέρουμε επιβάτες. Θα είναι innovation αυτό, όπως θέλετε να λέτε. Θα είναι μια πρωτοτυπία. Θεωρώ, ότι είναι εξαιρετικά άδικο και υποκρύπτεται το έργο μας. Αυτό το άρθρο λοιπόν, επιθυμούμε να το αποσύρετε.

Στο άρθρο 28, παράγραφος 4, όσον αφορά τη σύνδεση που κάνετε για τα πρόστιμα με την εισοδηματική κατάσταση του καθενός. Ως ιδιώτες, δεν έχουμε καμία αντίρρηση. Αφού το αποφασίσατε, θα το δεχτούμε. Ως επιχειρήσεις όμως, θεωρούμε, ότι τα χρήματα που είναι να δώσουμε, γιατί μπορεί να είναι και ορισμένες επιχειρήσεις εύρωστες, γιατί άκουσα 52.000 και 32.000, που αντιλαμβάνεστε, ότι αν θα πέσουν τέτοια πρόστιμα, θα μείνουμε σε αφασία γενικώς. Δεν να συνεχίσουμε. Είναι προτιμότερο, τα χρήματα αυτά να τα δώσουμε για ανανέωση του στόλου μας. Να κάνουμε κάτι, το οποίο να είναι πιο παραγωγικό.

Στο άρθρο 70, παράγραφος 3, ξέρετε ότι με το Ν.3887, μας είχε δοθεί ως αντισταθμιστικό, πέραν των υποσχέσεων ότι θα μπαίναμε στον αναπτυξιακό, κάτι που δεν έγινε ποτέ. Μας είχε δοθεί, το μόνο δηλαδή που είχε μείνει, να μπορούμε να έχουμε στις εγκαταστάσεις μας μια δεξαμενή για τα καύσιμα, με μόνη προϋπόθεση την πιστοποίηση από την Πυροσβεστική υπηρεσία, ότι έχουν ληφθεί όλα τα μέτρα που πρέπει. Τώρα, με το νομοσχέδιο αυτό, εάν θα μας πάτε σε ιδιωτικά πρατήρια, τα ιδιωτικά πρατήρια, εάν ενθυμείσθε, χρειάζονται 21 οχήματα, που αυτό το κριτήριο θα το έχουν πάρα πολύ λίγοι, πέραν του ότι χρειάζονται περίπου, μαζί με το σύστημα εισροών-εκροών, περίπου 12.000 με 15.000, προκειμένου να εγκατασταθεί αυτό το πράγμα. Εμείς θέλουμε να κρατήσουμε τις δεξαμενές ως έχουν, με το πιστοποιητικό της Πυροσβεστικής, διότι ωφελούμεθα και κατ' αντιστοιχία και τα κόμιστρα μας είναι πιο κάτω. Το δεκάλεπτο, περίπου, που είναι η διαφορά μεταξύ του πρατηρίου και της εταιρείας που μας φέρνει το πετρέλαιο.

Έχει ακουστεί ότι κάνουμε λαθρεμπορία. Εδώ θα πρέπει να γελάσουμε. Κάνω εγώ λαθρεμπορία, ο οποίος φορολογούμαι με 62%. Εάν τα αθροίσετε όλα, 62% είναι η φορολογία μου. Δηλαδή, εγώ θα πάρω πετρέλαιο, άνευ παραστατικού και στα έσοδα που θα έχω δεν θα έχω κανένα έξοδο. Δεν νομίζω ότι στέκει αυτό. Θα συμφωνούσαμε εάν θέλετε, να μας βάλετε πλαφόν στο θέμα της χωρητικότητας της δεξαμενής, δηλαδή, εάν έχω ένα αυτοκίνητο να έχω ένα κυβικό, δεν μπορεί να έχω ένα αυτοκίνητο και να πάρω εκατό κυβικά δεξαμενή, κάτι υποκρύπτει αυτό, όμως το να πάμε στο ιδιωτικό πρατήριο, δυστυχώς, δεν θα μπορέσουμε ούτε να ακολουθήσουμε αυτό και θα κοστίσει και στους πελάτες μας τη διαφορά του καυσίμου.

Τέλος, για το άρθρο 49 παράγραφος 4, θα ήθελα να σας πω, ότι όσο αφορά το περιεχόμενο είμαστε απολύτως σύμφωνοι, άλλωστε αυτό ήταν και οι φορτωτικές μας. Είναι αυτό που λέτε, ότι δημιουργείται σύστημα ηλεκτρονικής καταγραφής των στοιχείων. Στο Παρατηρητήριο συμφωνούμε, στο μόνο που δεν συμφωνώ όπως το έχετε πει, είναι ότι το Παρατηρητήριο θα γίνει και αφού παρατηρήσει εμένα που πάω κάτω του κόστους, τότε θα μου βγάλει το κόστος. Έτσι μου είπατε εσείς. Εμείς είχαμε συμφωνήσει και είχαμε φέρει και το Ινστιτούτο Μεταφορών και επικαιροποίησε μια μελέτη του 2013, να είναι συγκεκριμένο, δηλαδή, το πόσο κάνει το πετρέλαιο, πόσο κάνει ο οδηγός, πόσο κάνουν τα διόδια και τα λοιπά είναι συγκεκριμένα, να βγάλουμε ένα ποσό. Ποσό είναι αυτό;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έτσι θα είναι.

ΠΕΤΡΟΣ ΣΚΟΥΛΙΚΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συνδικάτου Χερσαίων και Εμπορευματικών Μεταφορών - ΠΣΧΕΜ): Έτσι θα είναι; Γιατί μου είχατε πει σε μια συνάντηση, ότι πρώτα θα γίνει το Παρατηρητήριο και αφού παρατηρήσει τις τιμές της αγοράς, θα μου πει πόσο θα πάω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ(Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τα μεταβαλλόμενα.

ΠΕΤΡΟΣ ΣΚΟΥΛΙΚΙΔΗΣ(Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συνδικάτου Χερσαίων και Εμπορευματικών Μεταφορών - ΠΣΧΕΜ): Εντάξει, τα μεταβαλλόμενα, άρα συμφωνούμε.

Στο άρθρο 49 παράγραφος 4, στο μόνο που νομίζουμε ότι δεν μπορεί να λειτουργήσει ίσως, διότι αυτά προφανώς θα τα συμπληρώνουν οι πελάτες μας, είναι εδώ που λέτε: «Σύστημα ηλεκτρονικής καταγραφής των στοιχείων και τα λοιπά». Αυτό θα το συμπληρώνει, προφανώς, πριν φύγω ο πελάτης μου. Εμείς λοιπόν, στο μεγαλύτερο ποσοστό μας, για παράδειγμα όταν φορτώνονται μπαμπάκια ή ντομάτες στα χωράφια, το θεωρώ πάρα πολύ δύσκολο να γίνει αυτό. Δηλαδή, ο οδηγός μου θα έχει ένα laptop και θα κάτσει να γράψει όλα αυτά; Το βλέπω δύσκολο.

Το δεύτερο είναι, ότι πολλές φορές ακόμα και με τις τράπεζες, με τα εξειδικευμένα προγράμματα τα οποία υπάρχουν, εάν θα έχετε παρακολουθήσει, τέλος του μήνα γίνονται κάτι μακροχρόνιες διακοπές λόγου φόρτου εργασίας κ.τ.λ.. Σε αυτές περιπτώσεις εμείς τι θα κάνουμε, δεν θα ξεκινάμε; Δηλαδή θα ήθελα να πω, ότι είμαστε σύμφωνοι στο θέμα του περιεχομένου, αλλά τη διαδικασία θα πρέπει να την σκεφτείτε κάπως. Να σας πω κάτι τελευταίο, κύριε Υπουργέ. Η Κυβέρνηση ευαγγελίζεται ανάπτυξη και εμείς την προσδοκούμε. Ανάπτυξη χωρίς υγιή εμπορευματική μεταφορά δεν θα γίνει και θα πρέπει να μας βοηθήσετε. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ πολύ τον κ. Σκουλικίδη, το λόγο έχει ο Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Τουριστικών Οχημάτων, ο κ. Φάρκωνας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΑΡΚΩΝΑΣ (Πρόεδρος Της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Τουριστικών Οχημάτων): Καλησπέρα και από μένα, ευχαριστούμε την Πρόεδρο για την πρόσκληση και για τον χρόνο που διαθέτει να ακούσει τις θέσεις ενός μεγάλου κλάδου στην βαριά βιομηχανία της Οικονομίας, δηλαδή τον τουρισμό.

Κύριε Υπουργέ θέλουμε να πιστεύουμε, πως το άρθρο 31 του νέου ΚΟΚ είναι προϊόν παραπληροφόρησής σας. Οι διαβεβαιώσεις που έχουμε μέχρι στιγμής και γενικά το έργο που έχετε προσφέρει στον ελληνικό λαό είναι τεράστιο και μεγάλης σημασίας. Τελειώσατε έργα, που οι προκάτοχοί σας θα ήθελαν πολλά χρόνια για να τα τελειώσουν και το λέω με πάσα ειλικρίνεια. Αδυνατούμε όμως να πιστέψουμε, πως ο στόχος σας είναι να αφανίσετε τον κλάδο μας, οπότε για τη σωστή σας πληροφόρηση, σας παραθέτουμε τις θέσεις μας.

Όσον αφορά την επικινδυνότητα που επικαλείστε σχετικά με τα 4τροχα, τα στοιχεία της Αστυνομίας, τα οποία είναι και τα μόνα που υπάρχουν και σας παραθέτουμε, μιλούν ακριβώς για το αντίθετο. Μας δείχνουν πως βρισκόμαστε στο 0,3% των ατυχημάτων, ενώ για παράδειγμα, το 2016 τα ποδήλατα βρίσκονται στο 4% των ατυχημάτων, περίπου 12 φορές περισσότερα. Άλλωστε και εσείς έμμεσα παραδέχεστε πως είναι ακίνδυνα, δίνοντας στα ΑμεΑ τη δυνατότητα να τα χρησιμοποιούν χωρίς περιορισμούς, γεγονός που βεβαίως μας βρίσκει απόλυτα σύμφωνους. Εμείς σαν εναλλακτική, αναλογιζόμενοι την οδική ασφάλεια, θεωρούμε σαν ουσιαστική λύση θα αποτελούσε μια πιθανή απαγόρευση τους από τις εθνικές οδούς, από τους αυτοκινητόδρομους, γιατί δεν είναι φτιαγμένα για τους αυτοκινητόδρομους. Έχουν μικρή μέση ωριαία ταχύτητα και πιθανόν να ενοχλούν, άρα ίσως να γίνονται και επικίνδυνα στον αυτοκινητόδρομο.

Οι ευρωπαϊκές εγκρίσεις τύπου, επιτρέπουν την δίχως περιορισμό κίνηση τους σε όλο το οδικό δίκτυο και έτσι κινούνται σε όλη την Ευρώπη μέχρι και σήμερα. Σύμφωνα με αυτές τις εγκρίσεις το δικό σας Υπουργείο μέχρι και σήμερα εκδίδει πινακίδες και άδειες κυκλοφορίας. Μια πιθανή απαγόρευση κυκλοφορίας έρχεται αντιμέτωπη όχι μόνο προς τη θεμελιώδη αρχή της Ε.Ε. για ελεύθερη διακίνηση εγκεκριμένων οχημάτων και προϊόντων, αλλά και με την κατοχυρωμένη συνταγματικά αρχή της προστασίας της ιδιωτικής πρωτοβουλίας με την έννοια της ελευθερίας κίνησης του ιδιώτη στον οικονομικό χώρο και της δυνατότητας αυτόβουλης επιλογής και ανάπτυξης της κάθε είδους οικονομικής δραστηριότητας. Κάποιοι κύριοι συνάδελφοι σας, είχαν την εσφαλμένη ενημέρωση ότι η εισαγωγή αυτών των οχημάτων σταμάτησε το 2012, ενώ αυτά εισάγονταν, ταξινομούνταν και πωλούνταν έως και το 2017.

Κύριε Υπουργέ, είμαστε χρεωμένοι. Έχουμε αγοράσει οχήματα μόλις πριν από έξι μήνες. Κρατάτε μια ωρολογιακή βόμβα στα χέρια σας, η οποία με πιθανή πυροδότηση θα είχε ανυπολόγιστες ζημιές σε ένα κλάδο που μόνο προσφέρει στο τουρισμό, την μόνη παραγωγική και αναπτυσσόμενη βιομηχανία του τόπου μας. Ένα επιχειρηματικό και κοινωνικό έγκλημα, το οποίο μας οδηγεί στην αγκαλιά των τραπεζών.

Κύριε Υπουργέ, δεν ζητάμε επαναπρόσληψη, ούτε κοινωνικά μερίσματα, ούτε ρουσφέτια. Μόνο την τήρηση των ευρωπαϊκών νόμων ζητάμε. Φοβάμαι, η τροπολογία που προτίθεστε να φέρετε στο νέο Κ.Ο.Κ. σχετικά με τα διπλώματα, δεν θα έχει αποτέλεσμα. Το κράτος όμως οφείλει να συντάσσεται με την ευρωπαϊκή ισοδυναμία διπλωματών και με τη συνθήκη της Βιέννης, σχετικά με τα διπλώματα αυτά. Σε ένα κράτος δικαίου, δεν νοείται να υπάρχουν ρυθμίσεις οι οποίες να υποχρεώνουν σε καταβολή εξοντωτικών προστίμων, σε επαγγελματίες που δεν έχουν παραβεί κανένα νόμο. Αυτούς που έχουν παραβεί τους νόμους, θέλουμε πρώτοι εμείς να τους εξοντώσετε.

Είναι κακό για τον κλάδο μας. Η εν λόγω διάταξη, όμως δείχνει παράλογη, καθώς με την ενοικίαση ενός οχήματος εμείς παραχωρούμε-μεταβιβάζουμε νόμιμα τη χρήση του οχήματος, όχι την ιδιοκτησία του, με συνέπεια να μην φέρουμε ευθύνη για τυχόν παράνομη παραχώρηση που μπορεί να διαπράξει εκείνος. Άρα, οι ποινές και οι παραβάσεις πρέπει να επιβαρύνουν τον οδηγό-χρήστη του οχήματος και όχι τον εκμισθωτή-ιδιοκτήτη, κάτι που θεωρούμε ηθικά και νομικά δίκαιο.

Συμπερασματικά, είναι φανερό ότι καλούμαστε να επωμιστούμε εξολοκλήρου τις συνέπειες από την εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων που κατάφωρα και απροκάλυπτα μας αδικούν. Μας ωθούν σε οικονομική καταστροφή, χωρίς να προκύπτει η εξυπηρέτηση του κοινωνικά αποδεκτού συμφέροντος της οδικής ασφάλειας. Το σύνολο των επιχειρήσεων μας, όλες, μικρές, μεσαίες, βιώσιμες επιχειρήσεις θα καταρρεύσουν μην έχοντας την δυνατότητα της εξυπηρέτησης δανειακών υποχρεώσεων, με αποτέλεσμα απώλεια χιλιάδων θέσεων εργασίας και δημιουργία και άλλης κοινωνικής ανισότητας. Έστω και την τελευταία στιγμή, σας παρακαλούμε κύριε Υπουργέ, για μια κατ' ιδίαν συνάντηση της οποίας, δυστυχώς, μέχρι στιγμής δεν την τύχαμε, ώστε να κινηθούμε μαζί προς την επίτευξη του στόχου που δεν είναι άλλος από την εξυπηρέτηση του συμφέροντος της οδικής ασφάλειας. Άλλωστε, αυτό θέλουμε όλοι εδώ μέσα. Κύριε Υπουργέ, ζητάμε ξανά αυτή τη συνάντηση. Ακούγοντας λίγο πιο πριν τον αξιότιμο κ. δήμαρχο Χερσόνησου, θα ήθελα να πω τα εξής: Χάρηκα πολύ για την σημερινή παρουσία του, χάρηκα πάρα πολύ για τις θέσεις του. Εμείς, δεν θέλουμε να ενοχλούμε κανέναν.

Κύριε Δήμαρχε, δεν είμαστε πλέον στο μεσαίωνα και έχουμε φύγει από αυτή την εποχή. Τα οχήματα δεν κινούνται μόνα τους, δεν καταλαμβάνουν πεζοδρόμια μόνα τους, δεν μολύνουν μόνα τους, αλλά έχουν οδηγούς. Οι οδηγοί, βεβαίως, χρειάζονται αστυνόμευση. Βεβαίως, συμφωνώ. Θέλετε να ψηφίσετε νόμους, οι οποίοι θα είναι πιο αυστηροί; Πολύ ευχαρίστως. Δεν φταίει το όχημα για όλες τις παρατυπίες που μπορεί να λαμβάνουν χώρα στο δήμο σας. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για το χρόνο σας και είμαι στη διάθεσή σας.

Στο σημείο αυτό, η Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Ιωάννης, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Αθανασίου Χαράλαμπος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Ζαρούλια Ελένη, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος, Δανέλλης Σπυρίδων και Μίχος Νικόλαος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ενημερώσω το Σώμα, ότι έχουν ολοκληρωθεί οι παρεμβάσεις των προσκεκλημένων φορέων και θα δώσουμε το λόγο στους εκπροσώπους των κομμάτων για να κάνουν ερωτήσεις. Το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Σας ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Εγώ νομίζω, ότι σήμερα έγινε μια πάρα πολύ ουσιαστική κουβέντα με τους Φορείς σε ό,τι αφορά το νομοσχέδιο, το οποίο κατέθεσε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Θα ήθελα να μου επιτρέψετε να κάνω μόνον 2 με 3 ερωτήσεις, γιατί από τα ερωτήματα που ήθελα να θέσω, είδα κάποιους από τους Φορείς να έχουν αποχωρήσει από την αίθουσα αυτή τη στιγμή. Πιστεύω ότι μέσα από αυτήν τη διαδικασία, η οποία έχει γίνει και νομίζω, ότι η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου μέσα από την ακρόαση των Φορέων, έχει λάβει υπ' όψιν της όλα αυτά τα αιτήματα και γι’ αυτό θα κάνω μόνον αυτές τις δύο ερωτήσεις.

Τι συμβάσεις έχουν οι εταιρείες διαμεσολάβησης με τους ταξιτζήδες αυτή τη στιγμή; Δηλαδή, ποια είναι η διαδικασία; Τι συμβάσεις υπάρχουν και ποιο είναι το ποσοστό παρακράτησης και με τι τιμολόγιο χρεώνουν αυτές τις υπηρεσίες; Σε ό,τι αφορά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Θα ήθελα να γνωρίζω: Εάν τα υψηλά πρόστιμα που υπήρχαν μέχρι σήμερα, μείωσαν τα τροχαία ατυχήματα; Πώς αυτό φαίνεται; Το ρωτώ αυτό, γιατί άκουσα κάποιες από τις προτάσεις που ακούστηκαν: Πως κρίνεται η αλλαγή της φιλοσοφίας του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, από εισπρακτικό σε εκπαιδευτικό; Γιατί, ξέρουμε, ότι υπάρχουν και κάποιες «τιμωρίες», στις οποίες δεν επιβάλλονται χρηματικά πρόστιμα.

Θα ήθελα να θέσω και κάποιες ερωτήσεις για τα ΚΤΕΛ και για τα πρατήρια, άλλα δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή εκπρόσωπός τους μέσα στην αίθουσα. Εγώ πιστεύω ότι στην αυριανή συζήτηση που θα κάνουμε, δηλαδή στη συζήτηση επί των άρθρων, αλλά και στην δεύτερη ανάγνωση που θα γίνει την Τρίτη, θα μπορέσουμε φτάνοντας μέχρι την Ολομέλεια, να έχουμε διαμορφώσει όλοι τις προτάσεις και τις πιθανές τροποποιήσεις, τις οποίες θα κάνει πιθανόν αποδεκτές ο Υπουργός, ώστε να μπορέσουμε να θεραπεύσουμε κάποια από εκείνα τα θέματα, τα οποία σήμερα τέθηκαν από τους Φορείς. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Οι φορείς είναι αρκετοί, κυρία Πρόεδρε και θα ξεκινήσω από τον κ. Λυμπερόπουλο, παρότι μας στενοχώρησε με το ύφος του. Θα έλεγα, κ. Λυμπερόπουλε, ότι είναι μία καλή ευκαιρία σήμερα αν γίνει μια συζήτηση σοβαρή και σε βάθος και απαντηθούν τα ερωτήματα, να ξεκαθαρίσει λίγο όλο αυτό το περιβάλλον. Οπωσδήποτε είναι αντικρουόμενες οι απόψεις σας με τις νέες εφαρμογές που έχουν κάνει την εμφάνισή τους τα τελευταία χρόνια. Αν σας ήταν εύκολο θα ήθελα να κρατήσετε κάποιες σημειώσεις στα ερωτήματα που θα σας θέσω για να μπορέσετε να μου απαντήσετε συνολικά. Θα ήθελα να μας ξεκαθαρίσετε εδώ σήμερα στη Βουλή το εξής: τελικά πόσα είναι τα μέλη του ΣΑΤΑ, του Συνδέσμου σας; Είναι 12.000 ή 14.000; Γιατί, έχουμε κάποιους αντιφατικούς αριθμούς τον τελευταίο καιρό και νομίζω ότι είναι σημαντικό, να το ξέρουμε αυτό.

Δεύτερον, σας είδα σήμερα, ενώ είχαμε την εντύπωση ότι είστε γενικά αντίθετος σε όλες αυτές τις εφαρμογές, να λέτε ότι άλλες εφαρμογές όπως η TaxiPlon ή η Sata-IQ, που εσείς δημιουργήσατε, είναι καλές, αλλά η Taxibeat δεν είναι καλή, φοροδιαφεύγει κ.τ.λ., ενώ η ίδια ισχυρίζεται ότι είναι απολύτως εντάξει στις φορολογικές της υποχρεώσεις.

Επιπλέον, από τη σημερινή τοποθέτησή σας που παρακολούθησα με πολύ ενδιαφέρον παρά τους τόνους τους οποίους αναγκάστηκα να στηλιτεύσω, λέτε ότι, τελικώς, αυτοί οι συμβεβλημένοι οδηγοί ταξί με την Taxibeat, θα χάσουν τους λογαριασμούς τους, τα σπίτια τους και τη ζωή τους την ίδια. Μα τέσσερεις χιλιάδες, κατά τη δική σας άποψη, οκτώ χιλιάδες κατά την άποψή της Taxibeat που έχουν συμβληθεί με αυτή την εφαρμογή, δεν γνωρίζουν όλοι αυτοί; Έχουν παρασυρθεί όλοι αυτοί, εσείς γνωρίζετε καλύτερα το συμφέρον αυτών των συναδέλφων και «συναδέλφων» σας; Θα ήθελα να ρωτήσω για τη δική σας εφαρμογή, την SATA IQ. Πέτυχε ή απέτυχε και αν απέτυχε, γιατί κατά την άποψή σας, απέτυχε;

Επίσης, θα ήθελα να μου κάνετε ένα σχόλιο για το γεγονός ότι στο νομοσχέδιο προβλέπονται κάποιες ποινές για την ομιλία στο κινητό τηλέφωνο, το κάπνισμα του επαγγελματία οδηγού ταξί και κάποια άλλα ζητήματα. Αυτά όλα, όμως, προβλέπονται και στον Αστικό Κώδικα και στον αντικαπνιστικό νόμο. Υπάρχει, δηλαδή, μια νομοθεσία προϋπάρχουσα. Κυρίως, αυτό που θέλω να σας ρωτήσω και θέλω να δώσετε λίγο προσοχή σε αυτό, κύριε Λυμπερόπουλε. Κατηγορείτε την Taxibeat ότι αξιολογεί τους οδηγούς κατά αυτό τον τρόπο. Η Taxibeat τους αξιολογεί για την καθαριότητα του οχήματος, για τη συμπεριφορά τους, για τον τρόπο που είναι ενδεδυμένοι, για το αν καπνίζουν μέσα στο αυτοκίνητο και για το αν βάζουν μουσική της επιλογής τους χωρίς να ρωτήσουν τον πελάτη. Πράγματα, δηλαδή, που προβλέπει σήμερα το νομοσχέδιο. Γιατί όταν τα απαιτεί και τα αξιολογεί αυτά τα ζητήματα η Taxibeat είναι κάτι πολύ άσχημο και όταν τα προβλέπει το νομοσχέδιο είναι κάτι πολύ καλό; Δεν είναι μια αντίφαση αυτό;

Θα ήθελα σας ρωτήσω, κατά την άποψή σας, πια είναι μια δίκαιη τιμή σήμερα για μια άδεια ταξί στην Αθήνα, σε αυτή την εποχή, με την παρούσα οικονομική κατάσταση και αν οι τιμές αυτές, που εσείς εκτιμάται ως δίκαιες, δηλώνονται στην εφορία κατά τη μεταβίβαση αδειών; Έχετε κάποια τέτοια αξιόπιστα στοιχεία από το Υπουργείο Οικονομικών;

Σε σχέση με την εικοσαετία στα ταξί. Κύριε Λυμπερόπουλε, πόσα χιλιόμετρα κάνει ένα ταξί στο λεκανοπέδιο, ετήσια; Κατά την άποψή σας, η επέκταση του ορίου ηλικίας αυτών των οχημάτων, προσφέρει στην ασφάλεια και στις ορθές υπηρεσίες προς το επιβατικό κοινό και κυρίως προς το τουριστικό κοινό; Θα ήθελα να ρωτήσω τον εκπρόσωπο της Taxibeat με πόσους οδηγούς ταξί συνεργάζεται αυτή τη στιγμή, εάν έχει αξιόπιστα στοιχεία, πόσοι είναι οι χρήστες της εφαρμογής του και εάν τα εκπτωτικά πακέτα που προσφέρετε, προκειμένου να προσελκύετε κοινό, τα επιβαρύνονται οι οδηγοί ή η εταιρία. Για μας αυτό είναι σημαντικό. Κατηγορήστε για φοροδιαφυγή και όλα αυτά. Θέλω να μας πείσετε, σήμερα, εδώ στην Επιτροπή, ότι είστε εντάξει στις φορολογικές σας υποχρεώσεις, τόσο ως προς το μίσθιο των συνεργαζόμενων οδηγών ταξί όσο και προς τα κέρδη της πλατφόρμας σας. Ο κ. Σπίρτζης σας κατηγόρησε χθες και θέλω να δώσετε μια απάντηση σήμερα, ότι δεν ξέρουμε ποιους οδηγούς απασχολείτε και ότι μπορεί να είναι και μαϊμού ταξιτζήδες αυτοί τους οποίους απασχολείτε. Θα ήθελα με ενδιαφέρον να ακούσω μια απάντηση.

Επίσης, σας κατηγόρησε ανοιχτά ο κ. Υπουργός και είναι πολύ σοβαρή κατηγορία αυτή, ότι η εφαρμογή σας, η επιχείρησή σας δεν αφήνει ούτε 1 ευρώ στην Ελλάδα. Θέλω μια απάντηση, σαν Βουλευτής. Αν, πράγματι, δεν αφήνει ούτε 1 ευρώ στην Ελλάδα, ενδεχομένως, να ταχθούν και εγώ απέναντι σας. Τέλος, γιατί πιστεύετε ότι η TAXI BEAT έχει αυτή την επιτυχία, τι προσφέρει η εταιρεία σας, χωρίς να σας κάνω πάσα για να κάνετε διαφήμιση, ποια νομίζετε ότι είναι τα ισχυρά στοιχεία σας και γιατί αντιδρά τόσο πολύ ο κ. Λυμπερόπουλος, εκπροσωπώντας τον σύνδεσμό του;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης, από τη Δημοκρατική Συμπαράταξη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε δεν έχω καμία ερώτηση, διότι οι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ και της Ν.Δ. με υπερκάλυψαν, αναφορικά με τις ερωτήσεις που έθεσαν, οπότε με πολύ ενδιαφέρον θέλω να ακούσω τις απαντήσεις από όλους τους φορείς. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κατσώτης, από το Κομμουνιστικό Κόμμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Καταρχήν, θέλω να ρωτήσω τον εκπρόσωπο, εδώ, των τετράτροχων, τι σημαίνει για εσάς η «απαγόρευση κυκλοφορίας σε ασφαλτοστρωμένες οδούς», όπως λέει το νομοσχέδιο; Γιατί αυτό λέει. Εσείς λέτε «αυτοκινητοδρόμους», και πρέπει να το δούμε, «αυτοκινητοδρόμους» ή «εθνικοί οδοί»; Και βέβαια τι σημαίνει «ειδική εκπαίδευση των οδηγών». Μιλάμε για άλλο δίπλωμα, πέρα από αυτό που υπάρχει σήμερα, για μηχανές, αυτοκίνητα και τα λοιπά; Πρέπει να το εξηγήσει και ο Υπουργός, βέβαια, τι σημαίνει «ειδική εκπαίδευση».

Επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω τον εκπρόσωπο των εργαζομένων, διότι έχουμε εδώ μεταφορικές επιχειρήσεις, ποιες είναι οι συνθήκες εργασίας, σήμερα, των εργαζομένων σε οδικές επιχειρήσεις; Πόσες ώρες δουλεύουν; Πως ο μη έλεγχος των ωρών απασχόλησης ενός εργαζομένου, συμβάλλει αποφασιστικά στα δυστυχήματα που γίνονται ανά την Ελλάδα; Γιατί δεν αναφέρεται αυτό, δηλαδή οι συνθήκες εργασίας των εργαζομένων στις μεταφορές; Αυτό είναι έξω από τη συζήτηση και για τον Κώδικα και για όλα αυτά που γίνονται στους δρόμους, είναι έξω, είναι εκτός. Να μας πείτε εδώ, γιατί έχετε καταγγελίες πολλές, από τους εργαζόμενους στις μεταφορές, ότι εργάζονται κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες και θα θέλαμε εδώ, να το πείτε και στην Επιτροπή, για να δούμε πράγματι εδώ, αν και το Υπουργείο, αλλά και η Αστυνομία που είναι εδώ,αν θα πρέπει να επιβάλει αυστηρούς ελέγχους και όχι να την «πληρώνουν» οι οδηγοί, οι οποίοι είναι με το «πιστόλι στον κρόταφο» και τους λέει «σε βλέπω που είσαι, έχω πλέον GPS, δεν μπορείς να πας πουθενά» άρα, λοιπόν θα δουλεύεις ατέλειωτες ώρες δουλειάς και να κοιμάται πάνω στο τιμόνι.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Δανέλλης από το «Ποτάμι».

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Δεν θα προσθέσω κάποια ερώτηση. Με όλη μου την εκτίμηση, θα μου επιτρέψει ο κ. Υπουργός, να πω ότι η Κυβέρνηση δεν έχει καμία ανάγκη υπερασπιστικού λόγου με την αισθητική της αγοραίας χυδαιότητας, όπως αυτήν που ακούσαμε λίγο πριν από τον κ. Λυμπερόπουλο. Εξάλλου, να μην ξεχνάμε, ότι δεν έχει καμία δυσκολία να υβρίσει αυτούς που υμνούσε χθες. Και είναι άλλο πράγμα η λαϊκότητα, την οποία όλοι επιθυμούμε και είναι άλλο πράγμα ο άκρατος λαϊκισμός. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Ουρσουζίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Καταρχάς, θα ήθελα από τη μεριά μου να ευχαριστήσω όλους τους φορείς που σήμερα παρευρίσκονται εδώ, προκειμένου να καταθέσουν απόψεις. Θα ήθελα να διευκρινίσω δύο - τρία πράγματα και να διατυπώσω και μια ερώτηση. Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής δεν είναι Διαρκής Επιτροπή, και κατά συνέπεια, η ακολουθούμενη διαδικασία, όσον αφορά την νομοθέτηση του νομοθετικού έργου, είναι αυτή που ακολουθείται σήμερα. Εμείς έχουμε έναν άλλο ρόλο, να ακούμε τους φορείς στην Επιτροπή μας και με κορμό τις εισηγήσείς τους να εισηγούμαστε ζητήματα, δια μέσω του Προέδρου της Βουλής, στα αρμόδια Υπουργεία.

Το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, που αφορά στον εξορθολογισμό των προστίμων, σε καμιά περίπτωση δεν αφορά στην μείωση, αδιάκριτα, όλων των προστίμων που αφορούν στις παραβάσεις του ΚΟΚ. Είναι ξεκάθαρο, ότι έχουν κατηγοριοποιηθεί σε τρεις κατηγορίες και ,επίσης, σε άλλες δύο κατηγορίες σε ό,τι αφορά την συχνότητα που συμβαίνουν οι παραβάσεις. Δυστυχώς, οι αριθμοί, όπως προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, δεν δικαιώνουν τους ανθρώπους που είναι της άποψης, ότι το υψηλό πρόστιμο λύνει το πρόβλημα. Κανένα πρόβλημα δεν λύνει το υψηλό πρόστιμο, αντίθετα αποδεικνύεται από την πραγματικότητα, ότι ελάχιστα επηρέασαν τα υψηλά πρόστιμα την οδηγική συμπεριφορά των Ελλήνων πολιτών. Κυριολεκτικά τα αγνοούν. Αυτό προκύπτει από τις καταθέσεις των ΟΤΟΝΟΤΑ που ήλθαν στην Επιτροπή, ότι σωρεύονται τα πρόστιμα εκεί και πηγαίνουν οι Έλληνες πολίτες προκειμένου να ρυθμίσουν και να ξανά ρυθμίσουν τις οφειλές του.

Κατά συνέπεια το κριτήριο που η Επιτροπή μας εισηγήθηκε τη μείωση των προστίμων, αλλά ταυτόχρονα και τη μείωση του 50% στο πρώτο δεκαήμερο -κάτι που είναι εντελώς έξω από κάθε λογική- ήξερε ο καθένας, ότι το πρόστιμο δεν είναι 200 ευρώ και είναι 100 ευρώ. Άλλοι ήταν αυτοί που κουβαλούσαν τα πρόστιμα και τα πρόσθεταν στις οφειλές, που ήδη ενδεχομένως είχαν δημιουργήσει. Το πρόστιμο πρέπει να επιβάλλεται άμεσα, χωρίς διάλογο αυτό κατέθεσαν η ηγεσία της Αστυνομίας και να τηρείται. Δυστυχώς, από τα πράγματα αποδεικνύεται, ότι δεν τηρείται, δεδομένου, ότι οι άνθρωποι προκειμένου να ανταποκριθούν σε άλλες πιο βασικές ανάγκες το αγνοούν, όταν είναι δυσανάλογο-μεγάλο σε σχέση με το εισόδημά τους.

Σε ό,τι αφορά τη διαδικασία του νομοθέτη, σε ό,τι αφορά την εγκατάλειψη των ανθρώπων στο δρόμο όταν προκαλούν ατύχημα, το άρθρου 43 του ΚΟΚ δεν αναιρεί σε καμία περίπτωση το άρθρο 306 του ποινικού κώδικα. Όμως συμφωνώ, ότι θα πρέπει να το δούμε και θα πρέπει να υπάρξει μια συνάφεια μεταξύ των δύο άρθρων, που άμεσα να υφίσταται ή να υφίστανται το φόβο, ότι θα του επιβληθούν οι ποινές οι οποίες προβλέπονται στον ποινικό κώδικα. Αυτό όμως είναι θέμα του Υπουργείου Δικαιοσύνης, γνωρίζουν αυτοί που ασχολήθηκαν, ότι υποσχέθηκε το Υπουργείο Δικαιοσύνης, ότι θα το δει και εμείς είμαστε εδώ για να βοηθήσουμε σε αυτή την κατεύθυνση.

Τέλος, ολοκληρώνοντας την παρέμβασή μου, θα ήθελα, να τονίσω, ότι τα όρια ταχύτητας βρίσκονται αυτή τη στιγμή σε μια αντιμετώπιση -πράγματι δεν αναφέρονται στις έξι παραβάσεις- που αφορούν την μη μείωση των προστίμων, παρότι είναι σοβαρά, προσεγγίζεται το θέμα, είτε με την αφαίρεση απευθείας της άδειας, είτε με την τήρηση των προβλεπόμενων του ΚΟΚ σε ό,τι αφορά στο 100% δηλαδή του πρόστιμου, όταν ξεπερνούν κάποιο ορισμένο όριο. Θα ήθελα, λοιπόν, να απευθύνω το ερώτημα προς τον Πρόεδρο του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, εάν αυτή η προσέγγιση από τον επιστημονικό τους φορέα και από την ακαδημαϊκή κοινότητα γενικότερα εκτός από την θέση που ακούστηκε εδώ και από τον Ιαβέρη αποτυπώνει, αν είναι αυτή η επικρατούσα άποψη ή όχι σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Μάρδας, για να υποβάλει ερωτήματα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΔΑΣ: Μια ερώτηση στο Taxibeat. Γνωρίζουμε, ότι δεν έχετε κέρδη, ότι παρουσιάζετε χαμηλά κέρδη, κάποιες ζημίες και θα ήθελα, να σας κάνω την εξής ερώτηση. Αυτό είναι αποτέλεσμα κάποιων επενδύσεων, που έχετε κάνει, που δεν σας επιτρέπουν να έχετε κέρδη; Είναι αποτέλεσμα του γεγονότος, ότι δεν έχετε ακόμα πιάσει την κρίσιμη εκείνη μάζα, που να σας δίνει εκείνο το τζίρο, ο οποίος χρειάζεται για μας εξασφαλίζει κάποια κέρδη ή και είναι όλα μαζί ενδεχομένως το αποτέλεσμα κάποιων royalties υψηλών που πληρώνετε στη μητρική εταιρία; Αν πληρώνετε αυτά royalties και αν πληρώνετε κάποια royalties, να μας πείτε τι ποσοστό είναι του τζίρου, των κερδών; Έτσι ώστε να έχουμε μια τάξη μεγέθους. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κύριος Υπουργός θέλει να κάνει ερωτήσεις.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ. Η πρώτη ερώτηση είναι προς την Εκπρόσωπο των Περιφερειών, που είπε, ότι οι διευθύνσεις των μεταφορών λειτουργούν υποδειγματικά στις Περιφέρειες. Η αίσθηση που έχει και Υπουργείο και οι πολίτες είναι ακριβώς το αντίθετο. Θα ήθελα, να μας πει, τι εννοεί ότι λειτουργούν υποδειγματικά και σε ποιον τομέα στις πινακίδες, στις άδειες οδήγησης, που λειτουργούν υποδειγματικά; Είναι εδώ πολλοί ελεύθεροι επαγγελματίες και εταιρίες και εκπρόσωποι του κλάδου, τα φορτηγά, τα ταξί, τα τουριστικά, αν κανείς ξέρει πως λειτουργούν υποδειγματικά αυτές οι υπηρεσίες, να μας το πει, για να το λάβουμε και εμείς υπ' όψιν, να μην παλεύουμε άδικα.

Η δεύτερη ερώτηση, πάλι προς τον εκπρόσωπο της Ένωσης Περιφερειών, είναι αν γνωρίζει ότι αυτό που προβλέπεται για το παράπλευρο σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά και στους αυτοκινητόδρομους, το ζητούν οι ίδιοι ΟΤΑ να παραχωρηθεί, δηλαδή οι δήμοι και οι περιφέρειες. Το λέω επειδή εκφράστηκαν αντιρρήσεις. Η δεύτερη ερώτηση είναι προς όλους τους εκπροσώπους του τουριστικού κλάδου. Επειδή πολλοί λένε ότι είναι η βαριά μας βιομηχανία, είτε συμφωνήσει κάποιος, είτε διαφωνήσει, θα ήθελα να γνωρίζω αν έχουν κάποια στατιστικά, επειδή έχουμε μεγάλη αύξηση των τουριστών στη χώρα, του τι έχει προσφέρει ο αντίστοιχος κλάδος που εκπροσωπούν εδώ. Για παράδειγμα, η ενοικίαση αυτοκινήτων, μοτοποδηλάτων και «γουρούνων» τι έχει προσφέρει τα τελευταία χρόνια περισσότερο στην εξαρτημένη εργασία, στους φόρους και στο ασφαλιστικό σύστημα. Αν έχετε, να ενημερώσετε το Κοινοβούλιο με κάποιο τέτοιο στοιχείο.

Η επόμενη ερώτηση, που έχει να κάνει κυρίως με τη χρήση των τετράτροχων ή κοινώς λεγόμενων «γουρούνων», είναι ποια είναι η άποψή σας για το ποιοι πρέπει να τις οδηγούν. Ας υποθέσουμε ότι εγώ δεν έχω οδηγήσει ποτέ «γουρούνα» και οδηγώ μόνο αυτοκίνητο. Είμαι σε θέση να οδηγήσω «γουρούνα» - γιατί θα πάω στη Νάξο όπου το πλάτος του δρόμου είναι πολύ μικρό – και με ασφάλεια ή αυτό ήταν ένα ρουσφέτι του παλαιοκομματισμού για να μη ζητάτε άδειες οδήγησης μοτοποδηλάτου ή και «γουρούνας»;

Θέτω το ερώτημα, για να έχουμε πολύ ειλικρινείς σχέσεις, γιατί εγώ κάτι τέτοιο πιστεύω και κάτι τέτοιο και έχω αντιληφθεί, ότι κάποιος πούλησε αυτό το ρουσφέτι στον κλάδο του τουρισμού, απαξιώνοντας την οδική ασφάλεια. Εδώ μπορώ να σας δώσω ότι υπάρχουν ειδικές άδειες για τις «γουρούνες», όπως μπορώ να σας δώσω τι λέει η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών της Γερμανίας, των ΗΠΑ και πολλών άλλων για τα τροχαία ατυχήματα στις «γουρούνες» και μη μου επικαλείστε τα δικά μας στατιστικά, γιατί ούτε η Τροχαία, ούτε τα νοσοκομεία έχουν στατιστική με ξεχωριστή κατηγορία για τις «γουρούνες», ούτε έχουμε αξιόπιστο σύστημα.

Η άλλη ερώτηση έχει να κάνει με την Taxibeat, με την Beat μάλλον, πλέον, γιατί δεν είναι Taxibeat. Επειδή και στη διαβούλευση καλέσαμε και τον εκπρόσωπο της Beat και τον εκπρόσωπο της Uber, θα ήθελα να κάνω μερικές ερωτήσεις, για να καταλάβουν όλοι το τι πάμε να κάνουμε και ποια είναι και η θέση η δική σας. Η πρώτη ερώτηση είναι η Taxibeat πού ιδρύθηκε, πότε ιδρύθηκε και πού είχε έδρα. Είχε έδρα στο Λονδίνο ή είχε στην Ελλάδα; Ποια ήταν η μορφή του τμήματος της Ελλάδας; Ήταν θυγατρική και ποιες ήταν οι δραστηριότητές της; Ήταν θυγατρική, ήταν παράρτημα, τι ήταν όταν ιδρύθηκε; Δεν λέω σήμερα. Το παράρτημα που ήταν στην Ελλάδα τιμολογούσε τις υπηρεσίες στους πολίτες; Δηλαδή, έκανε διαμεσολάβηση μεταξύ των αυτοκινητιστών και των πολιτών. Η ερώτηση είναι, λοιπόν, πληρωνόταν για αυτό και από πού; Έχουν πέσει στα χέρια μου κινήσεις λογαριασμών που μου τις έφεραν αυτοκινητιστές, όπου φαίνεται ότι οι επιστροφές που πληρωνόταν η Taxibeat για να πληρώσει τους αυτοκινητιστές είναι από διάφορες χώρες του εξωτερικού, όχι ευρωπαϊκές. Είναι από όλον τον πλανήτη και αυτό μου δημιουργεί πολλά κενά στο πώς πληρωνόταν ένας αυτοκινητιστής, με ποια τιμή και τι έκανε. Επίσης, έχουν πέσει στα χέρια μου διάφορες διαφημίσεις σας που δείχνουν έκπτωση 50% με κάρτα PayPal αλλά μου δώσανε και άλλα πράγματα τα οποία θα ήθελα να τα επιβεβαιώσετε. Ποιο ήταν το μετοχολόγιο δηλαδή της TAXIBEAT; Αν υπήρχαν στο μετοχολόγιο της offshore εταιρείες και ποιες, αν ισχύει δημοσίευμα της εφημερίδας «ΝΕΑ ΣΕΛΙΔΑ» ότι μια από αυτές τις εταιρείες χρηματοδοτήθηκε από εταιρεία που συμμετέχει συγγενικό πρόσωπο του Προέδρου της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ή όχι; Και αν υπάρχουν offshore εταιρείες στο μετοχολόγιο της Taxibeat με έδρα στις Βρετανικές Παρθένες Νήσους, στον Παναμά και πολλούς άλλους προορισμούς σε όλο τον πλανήτη, που για εμάς είναι θέμα αυτό. Επειδή είπατε ότι δεν πρέπει να υπάρχει καν το άρθρο 12.

Θα ήθελα επίσης να ρωτήσω επειδή είχε γίνει και ειδική αναφορά από τον Πρόεδρο της ΝΔ σε εσάς και εμείς είμαστε εναντίον των νέων τεχνολογιών, θα ήθελα να σας ρωτήσω, τότε είχατε μια καμπάνια διαφημιστική μέσω ποιας διαφημιστικής εταιρείας είναι και πόσο κόστισε αν θέλετε τα απαντάτε αυτά. Αναφέρομαι στην τελευταία καμπάνια όταν διέρρευσε δήθεν το νομοσχέδιο που ήταν τελείως διαφορετικό από αυτό που έρχεται στη Βουλή μιλάμε για τον Οκτώβρη του 2017. Θα ήθελα επίσης να μας απαντήσετε πόσο πουλήθηκε η μητρική Taxibeat, πού πουλήθηκε, σε ποια χώρα, αν δικαιολογείται αυτό με τους τζίρους και τα κέρδη που έχει η μητρική και αν θέλετε να μας ενημερώσετε και η μητρική τι κύκλο εργασιών και τι κέρδη έχεις όλον τον κόσμο, για να συγκρίνουμε ότι στην αγορά, όσο πρωτοπόρα και αν είναι μια εφαρμογή, που δεν είναι γιατί υπάρχουν χιλιάδες τέτοιες εφαρμογές τον πλανήτη, υπάρχει στην αγορά ένα όριο σε σχέση με τα κέρδη που έχει την εταιρία όσον αφορά το ποσό πουλιέται. Είναι εδώ πολλοί επιστήμονες και η Ένωση Συγκοινωνιολόγων που μπορεί να σας το πει. Μπορεί να είναι τρεις φορές ή τέσσερις, είναι επιχειρηματίες, μπορεί να είναι πέντε, να είναι, δέκα ή δεκαπέντε, αλλά δεν μπορεί να είναι μια εταιρεία μέσα σε τρεις ή τέσσερις χώρες τουλάχιστον και στη δική μας να παρουσιάζει ζημιές και μικρούς τζίρους και να πωλείται όπως έχετε πει, 43 εκατομμύρια.

Θα ήθελα, επίσης, να μου πείτε πόσο μέσα έμπαινε κάθε χρονιά από το 2011 μέχρι το 2016 τουλάχιστον στη χώρα μας και πως αυτό αιτιολογείται αν η φορολογία που λέτε ότι άφησε στη χώρα 5 εκατ. από φόρους, αν είναι φόροι εισοδήματος ή αν είναι άλλα πράγματα, όπως ασφαλιστικές εισφορές. Θα μας το πείτε εσείς. Δηλαδή, τι κάνει η TAXIBEAT στο τμήμα της Ελλάδος για τι κάνει η άλλη TAXIBEAT. Ένα άλλο θέμα που είναι πιο τεχνικό και θα ήθελα να ρωτήσω, επειδή μας λέτε ότι παρέχετε ψηφιακές υπηρεσίες, αλλά δεν μπαίνετε στο συγκοινωνιακό έργο, εσείς χειρίζεστε και μερικά ευαίσθητα κρίσιμα προσωπικά δεδομένα. Δηλαδή, εγώ που χρησιμοποιώ TAXIBEAT ξέρετε πού μένω, πού είναι το γραφείο μου, ποιος είναι ο αριθμός της κάρτας μου και πού συνήθως μετακινούμαι, δηλαδή ότι ξυπνάω στους 8 το πρωί, καλώ την TAXIBEAT, έρχεται με παίρνουν και να πάει στο Υπουργείο και το βράδυ στις 3 το πρωί τα ξημερώματα, με γυρνάει πίσω. Για αυτό το στοιχείο εσείς κρατάτε ιστορικό αρχείο.

Πού είναι αυτό το ιστορικό αρχείο; Πού κρατείται; Έχετε πάρει μια γνωμοδότηση ή άδεια από την Αρχή Πιστοποίησης Προσωπικών Δεδομένων για τα ιστορικά αρχεία που κρατάτε ή όχι μέχρι σήμερα;

Ο κ. Μπουκώρος είπε μία ανακρίβεια. Εγώ δεν σας κατηγόρησα χθες, ίσα – ίσα, απλά δεν πρόκειται να κάνω και τον ντετέκτιβ, όπως έγραφε παλιά στο «ΧΡΥΣΟ ΟΔΗΓΟ» Ντεντέκτιβ Κάβουρας. Δεν κληρονομήσαμε ένα τέτοιο σύστημα στο Υπουργείο, πού να ξέρουμε αν εσείς χρησιμοποιείτε επαγγελματίες οδηγούς ή όχι, αν χρησιμοποιείτε επαγγελματίας αυτοκινητιστές ή όχι. Αυτό είπα και ρώτησα τον κ. Καραμανλή πού το ξέρει, εκτός από το να του το πείτε εσείς που το είπατε και σε εμένα στη συνάντηση. Δεν έχουμε, όμως, ως πολιτεία ένα σύστημα για να το ελέγχουμε αυτό. Ας υποθέσουμε, δηλαδή, ότι εσείς είστε καλύτεροι και αύριο π.χ. πάει ο κ. Μανιάτης με τον κ. Καραμανλή και κάνει μια αντίστοιχη εταιρεία. Δεν θα πρέπει να το ξέρει η ελληνική πολιτεία; Επομένως, η ερώτηση είναι πολύ απλή. Δεν πρέπει να έχουμε ένα τέτοιο σύστημα να ξέρουμε και να ελέγχουμε, αν όντως έχετε επαγγελματίες αυτοκινητιστές, αν όντως έχετε επαγγελματίες ή έχετε άλλους και είναι σε μια άλλη λογική η δραστηριότητά σας;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Ουρσουζίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Το ερώτημά μου είναι προς τον κ. Αθανασόπουλο και τον κ. Μπακογιάννη, ένα υψηλόβαθμο στέλεχος της Ελληνικής Αστυνομίας και έναν ειδικό επιστήμονα από το Μετσόβιο Πολυτεχνείο, εάν αυτό που παντού ακούμε πλέον, ότι η μείωση στα 30 από τα 40 μέσα σε κάποιες ζώνες στο αστικό περιβάλλον πράγματι είναι δυνατόν να οδηγήσει σε μείωση αντίστοιχα 30% των θανατηφόρων ή των σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων στο αστικό περιβάλλον;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αθανασόπουλος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ (Προϊστάμενος Κλάδου Τάξης Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας): Αυτή τη στιγμή δεν έχω στατιστικά στοιχεία μαζί μου για να απαντήσω στον κ. Υπουργό. Βεβαίως, σε μια επόμενη συνάντηση θα καταθέσουμε τα όποια στοιχεία μας ζητηθούν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μαστοράκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΣΤΟΡΑΚΗΣ (Δήμαρχος Χερσονήσου): Δεν έχω κάποια ερώτημα, απλώς θα ήθελα να καταθέσω, ότι η τοποθέτηση του Υπουργού και η ερώτησή του ποιους θέλουμε να οδηγούν αυτά τα οχήματα που είναι ειδικού τύπου και έχουν συγκεκριμένες ιδιομορφίες είναι στη σωστή κατεύθυνση. Σαφώς και θα πρέπει να είναι εκπαιδευμένοι. Δεν είναι αυτονόητο, ότι ένας οδηγός που κατέχει δίπλωμα αυτοκινήτου ή δικύκλου μπορεί να βγει με αυτό το όχημα είτε στο ασφαλτοστρωμένο οδικό δίκτυο, ακόμα ούτε και στο χωμάτινο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Δρανδάκης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Η πρώτη ερώτηση ήταν για τις συμβάσεις. Έχουμε άτυπες συμβάσεις με βάση τον Αστικό Κώδικα, οι οποίες γίνονται μόνο με τους οδηγούς, γιατί με τους πελάτες δεν έχουμε κάποια οικονομική συναλλαγή. Υπογράφουμε αμοιβαία με τους οδηγούς κάποιους όρους χρήσης, στους οποίους περιγράφεται με ποιον τρόπο θα συνεργαστούμε. Επειδή όμως η σχέση μας δεν είναι δεσμευτική, κυρίως ως προς τους οδηγούς, γι' αυτό δεν έχουμε μια τυπική σύμβαση. Οι οδηγοί δουλεύουν μαζί μας όποτε θέλουν, μπορούν να δουλέψουν ένα λεπτό την ημέρα, μπορούν να δουλέψουν για ένα μήνα τους άλλους έντεκα να μη δουλέψουν, ακριβώς επειδή δεν έχουμε δεσμευτική χρήση. Έχουμε μια άτυπη σύμβαση, η οποία περιγράφεται σ' αυτό που ονομάζουμε «όροι χρήσης» την οποία υπογράφουμε και οι δύο από κοινού.

Αναφορικά με τους πόσους χρήστες έχουμε. Στην Ελλάδα έχουμε γύρω στο ένα εκατομμύριο εγγεγραμμένους, οι οποίοι δεν χρησιμοποιούν φυσικά την εφαρμογή κάθε μέρα. Επίσης έχουμε περίπου 8.000 εγγεγραμμένους οδηγούς, όπου η μεγαλύτερη πλειοψηφία από αυτούς παίρνουν διαδρομή μαζί μας κάθε ημέρα.

Φορολόγηση - κέρδη. Το 2017 η εταιρία μας δήλωσε στην εφορία - ανήκουμε στη ΦΑΕ Αθηνών - 3.700.000 ευρώ τζίρο, κύκλο εργασιών. Από αυτά, η μισθοδοσία μας είναι 1.150.000 ευρώ για ένα χρόνο. Επίσης, μέσα στο 2017 πληρώσαμε 1.140.000 ευρώ σε φόρους και εισφορές. Οι φόροι είναι Φ.Π.Α., Φ.Μ.Υ., ειδική εισφορά αλληλεγγύης και ασφαλιστικές εισφορές στο Ι.Κ.Α., της τάξης των 500.000 ευρώ - για πέρυσι μόνο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κέρδη είχατε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Όπως ακούσατε και πριν, η εταιρία μας δεν έχει βγάλει κέρδη ακόμα.

Τώρα θα απαντήσω στην επόμενη ερώτηση, γιατί δεν έχουμε βγάλει κέρδη. Ακούσατε το ποσό της μισθοδοσίας και τον αριθμό των εργαζομένων, θα σας δώσω μια τάξη μεγέθους, Κάθε χρόνος που πέρασε από το 2011, που ιδρυθήκαμε μέχρι σήμερα, ο αριθμός των εργαζομένων μας διπλασιάζεται. Κάθε χρόνο. Αυτή τη στιγμή έχουμε 120 εργαζομένους, θα κλείσουμε το χρόνο με πάνω από 200 - 220 και μιλάμε για ένα μέσο μισθό, καθαρό, γύρω στα 1.700 – 1.800 ευρώ. Δεν έχουμε κανέναν εργαζόμενο που να παίρνει λιγότερα από 1.000 ευρώ καθαρά. Ούτε έναν, ακόμη και αυτοί που είναι στο customer support, στην υποστήριξη πελατών.

Αυτό συμβαίνει, γιατί είμαστε σε ένα κλάδο πολύ υψηλής εξειδίκευσης και είμαστε αναγκασμένοι να πληρώνουμε πολύ μεγάλους μισθούς και μάλιστα κάνουμε και μετακλήσεις, φέρνουμε Έλληνες από το εξωτερικό, επιστήμονες και προγραμματιστές, για να μπορέσουμε να τους προσεγγίσουμε γιατί δεν βρίσκουμε αρκετό ταλέντο εδώ, όλοι γνωρίζουμε τι συμβαίνει με το brain drain. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο, κυρίως μισθοδοσία και κάποιες άλλες υποδομές, έχουμε πολύ υψηλό επίπεδο επενδύσεων, για να αναπτύξουμε την τεχνολογία, την οποία, σε ένα πολύ μεγάλο βαθμό μάλιστα, εξάγουμε. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η εταιρία δεν είναι κερδοφόρα, παρόλα αυτά, ως μη κερδοφόρα, εξαγοράστηκε από την εταιρία MY TAXY, η οποία ανήκει στον όμιλο της DAIMLER. Αυτό που αγόρασε η DAIMLER δεν είναι μόνο τα ελληνικά operations, αγόρασαν και τη λειτουργία που έχουμε στο Περού, στη Νότια Αμερική. Αγόρασαν το συνολικό όμιλο που έχουμε με λειτουργία στην Ελλάδα, το Περού και τη Χιλή, που μόλις ξεκίνησε.

Όταν η εταιρεία ιδρύθηκε το 2011, ιδρύθηκε με έδρα το Λονδίνο, με υποκατάστημα. Δεν βλέπω που είναι το πρόβλημα και δεν βλέπω και τη συνάφεια με το νόμο, δεν βλέπω να έχει κάποια σχέση αυτό με το νόμο. Ό,τι έχουμε κάνει, δεν ξέρω εάν συμφωνείτε με αυτό, είναι απόλυτα νόμιμο. Έτσι δεν είναι; Εμείς ιδρύσαμε την εταιρεία στο Λονδίνο και θα σας πω και γιατί. Είναι πάρα πολύ απλό, όταν ξεκινήσαμε αυτή την ιδέα δεν είχα λεφτά. Βρήκα κάποιους επενδυτές οι οποίοι είναι αυτό που λέμε «τρελοί», family and fools, που σου βάζουν τα λεφτά για μία τρελή ιδέα στην αρχή. Εξασφάλισα τους επενδυτές, αλλά ήξερα ότι όταν παίρνεις από ένα νέο επενδυτή υπάρχει ένα momentum για λίγο διάστημα - κάποιες μέρες, κάποιες εβδομάδες που μπορεί να σου βάλει τα λεφτά. Αν περάσει πολύ μεγάλος χρόνος δεν τον έχεις και σίγουρο.

Έψαξα να βρω με το λογιστή μου πόσο χρόνο θα χρειαστεί για να ανοίξω την εταιρεία στην Ελλάδα, να ανοίξω τραπεζικό λογαριασμό και μετά να μου βάλει τα λεφτά. Μιλάγαμε περισσότερο από 1 με 2 μήνες τότε, δεν ξέρω πόσο είναι τώρα. Αποφασίσαμε να ιδρύσουμε την εταιρεία στην Αγγλία για να μπορέσω να διασφαλίσω τα λεφτά που μου υποσχέθηκαν τότε, 40.000 ευρώ, τίποτα σπουδαίο. Ανοίξαμε την εταιρεία στην Αγγλία μέσα σε μία μέρα. Την επόμενη μέρα είχαμε ανοιγμένο τραπεζικό λογαριασμό και στο τέλος της βδομάδας είχαμε τα χρήματα στο λογαριασμό μας. Γι’ αυτό το λόγο ακριβώς υπάρχει η εταιρεία σήμερα και συνέβη το γεγονός TAXIBEAT. Μετά προσπαθήσαμε να ανοίξουμε και το υποκατάστημα στην Ελλάδα για να έχουμε μία νόμιμη παρουσία. Το υποκατάστημα μας πήρε 45 μέρες. Αυτό συνέβη το 2011.

Θα αναφερθώ σε ένα άλλο θέμα που ερωτήθηκα και για το οποίο ερωτώμαι πάρα πολύ τους τελευταίους μήνες. Φορολογία, κέρδη, πού πηγαίνουν τα λεφτά. Κάνοντας την υποσημείωση, για ποιο λόγο γίνεται αυτή η ερώτηση και για ποιο λόγο το συζητάμε, στο δημόσιο λόγο όλους αυτούς τους μήνες, αλλά και σήμερα, δεν βλέπω καμία συνάφεια με το νομοσχέδιο. Μπορώ να πω ότι εδώ μέσα υπάρχει εκτελεστική και νομοθετική εξουσία. Η εκτελεστική εξουσία έχει ως καθήκον να εφαρμόζει τους νόμους. Αν λέτε ότι δεν εφαρμόζονται οι νόμοι ή αν κάποιοι φοροδιαφεύγουν, τότε λέτε ότι ως εκτελεστική εξουσία έχετε αποτύχει. Η δουλειά σας είναι να πιάσετε τους φοροφυγάδες. Εμάς προσωπικά δεν μας έχει πιάσει κανείς ως φοροφυγά. Έχει έρθει κλιμάκιο πριν από τρεις μήνες του Υπουργείου Οικονομικών, έκανε πλήρη έλεγχο, είμαστε πεντακάθαροι. Ήρθε κλιμάκιο του ΙΚΑ πριν από πέντε μήνες, ασφαλιστικός έλεγχος και ήμασταν πεντακάθαροι και ποτέ κανένας έλεγχος που έχει να κάνει με τις μεταφορές δεν έχει πιάσει κάποιον οδηγό μας, όπως έπιασαν της UBER πρόσφατα, να παραβιάζει το νόμο, να είναι «μαϊμού» ή μη νόμιμος ταξιτζής. Αυτό αποδεικνύει το ότι είμαστε εντάξει, το γεγονός ότι δεν μας έχει πιάσει καμία ελεγκτική αρχή. Είναι πολύ απλό. Δεν μπορεί να υπάρχει ερώτημα αν χρησιμοποιούμε «μαϊμούδες» οδηγούς. Δεν υπάρχει αυτό το ερώτημα. Αν μας πιάσει κάποιος χρησιμοποιούμε, αν δεν μας πιάσει δεν χρησιμοποιούμε, είναι ξεκάθαρο το τεκμήριο αθωότητας. Όταν εμφανιστεί ένα στοιχείο το οποίο θα δείχνει ότι παρανομήσαμε οπουδήποτε, θα δεχτώ όλους τους ισχυρισμούς. Όσον αφορά τις εκπτώσεις, η TAXIBEAT δεν κάνει εκπτώσεις. Κάνει αυτό που περιγράφετε πολύ σωστά μέσα στο νομοσχέδιο…

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπράταξης – ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Συγνώμη, κύριε Δρανδάκη, ο κύριος Υπουργός ορθά έθεσε το ερώτημα, αν χρησιμοποιείτε οδηγούς «μαϊμού». Εγώ δεν κατάλαβα την απάντησή σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Καταρχήν, όποιον και να ρωτήσετε, αν βγείτε έξω στην τύχη στη Λεωφόρο Κηφισίας, θα σας πει ότι η TAXIBEAT δουλεύει μόνο με ταξιτζήδες και η UBER δουλεύει με μη ταξιτζήδες. Το ξέρει όλη η αγορά, είναι προφανές και αν μας είχαν πιάσει, θα ήταν επίσης πάρα πολύ γνωστό. Δεν νομίζω, ότι αξίζει να συζητήσουμε τα αυτονόητα.

Όσον αφορά τις εκπτώσεις, η TAXIBEAT δεν κάνει. Κάνει αυτό που περιγράφεται στο νομοσχέδιο: επιδότηση κομίστρων. Έκπτωση είναι, όταν πάω στο ράφι του σούπερ μάρκετ, παίρνω ένα προϊόν με έκπτωση, πηγαίνω στο ταμείο, πληρώνω το ποσό με έκπτωση και η επιχείρηση εισπράττει το μειωμένο ποσό και φορολογείται για αυτό. Στην περίπτωσή μας, πρέπει να διευκρινίσουμε και να μάθουμε τι είναι κόμιστρο για το ταξί. Κόμιστρο είναι αυτό που εισπράττει ο οδηγός, ο πάροχος της υπηρεσίας. Ο πάροχος της υπηρεσίας εισπράττει το νόμιμο κόμιστρο, εκδίδει πλήρη απόδειξη για αυτό και φορολογείται για αυτό. Εμείς, εκ των υστέρων, έχουμε μια ιδιωτική συναλλαγή με τον πελάτη και του λέμε, ότι «ένα ποσό που πλήρωσες στο βάζω εγώ». Είναι ιδιωτική συναλλαγή, είναι σαν να φωνάζω το γιο μου να έρθει σπίτι με ταξί και του λέω «αν δεν σου φτάνουν τα 10 ευρώ που χρειάζεσαι για ταξί, θα σου βάλω εγώ τα 3». Είναι ιδιωτική συναλλαγή. Το κόμιστρο τηρείται πλήρως και είμαστε διατεθειμένοι να πάμε και σε όποιο δικαστήριο χρειάζεται για να αποδείξει τι είναι κόμιστρο και αν παραβιάζεται.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πως σας συμφέρει και το κάνετε αυτό;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Είναι πολύ ενδιαφέρον το ερώτημα. Ξεκινήσαμε να κάνουμε αυτή την επιδότηση κομίστρου, πριν από δυο χρόνια. Τα πρώτα πέντε χρόνια της λειτουργίας της εταιρείας στην Ελλάδα, δεν κάναμε επιδότηση κομίστρου και θα σας πω γιατί δεν κάναμε. Γιατί η εμπειρία του να χρησιμοποιείς ταξί με το TAXIBEAT, ήταν τόσο γιγάντια σε σχέση με όλες τις άλλες επιλογές που υπήρχαν τότε – ταξί από το δρόμο, ραδιοταξί κ.λπ. – που δεν είχαμε καμία ανάγκη να επιδοτήσουμε τον πελάτη για να πάρει TAXIBEAT. Γιατί πιστεύετε ότι το κάναμε τα δυο τελευταία χρόνια; Γιατί εμφανίστηκε η UBER, η οποία δεν ελέγχεται, η οποία άρχισε να γιγαντώνεται και να τραβάει πελατεία προς το μέρος της με πολύ χαμηλές τιμές - ειδικά τη νύχτα χωρίς διπλή ταρίφα, ειδικά στο αεροδρόμιο - και εξαιτίας αυτού του αθέμιτου ανταγωνισμού, τον οποίο η εκτελεστική εξουσία ποτέ δεν ήλεγξε, ενώ υπάρχουν νόμοι, αναγκαστήκαμε να βάζουμε λεφτά και να ζητάμε budget από την γερμανική Daimler. Και είχαμε σηκώσει επενδυτικά κεφάλαια 8 εκατ. ευρώ από επενδυτές.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δάνειο πήρατε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Επενδυτικά κεφάλαια, 8 εκατ. ευρώ από επενδυτές. Κάναμε πέντε επενδυτικούς γύρους από το 2011.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Δρανδάκη, να μιλήσουμε ξεκάθαρα, αγόρασαν μετοχές σας; Πήρατε δάνειο, τι κάνατε απ’ όλα αυτά;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Ασφαλώς. Στην διάρκεια 6 ετών, 25 επενδυτές τους οποίους δεν μπορώ να αναφέρω εδώ, συνεισέφεραν στο ταμείο της εταιρείας με 8 εκατ. ευρώ τα οποία χρησιμοποιήθηκαν σε αυτήν και σε πολλές άλλες επενδύσεις. Αυτοί οι επενδυτές μετά πούλησαν τις μετοχές τους στην Daimler και πήραν τα λεφτά τους. Αυτά τα λεφτά χρησιμοποιήθηκαν πριν την πώληση της εταιρείας και τα λεφτά της Daimler χρησιμοποιούνται τώρα για την επιδότηση, καθώς και για τις υπόλοιπες επενδύσεις που κάνουμε. Δεν ξέρω αν σας λείπει κάποια πληροφορία, αλλά μπορώ να την συμπληρώσω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είπατε ότι διοχετεύσατε προς την συγκεκριμένη επιδότηση 8 εκατ. ευρώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Όχι προς τις εκπτώσεις, συνολικά είναι τα 8 εκατ. ευρώ. Προς τις εκπτώσεις έχουν πάει πολύ λίγα λεφτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πόσα λεφτά δηλαδή, έχετε προς των εκπτώσεων;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Δεν τα έχω πρόχειρα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τώρα τις είπατε εκπτώσεις, πριν τις είπατε επιδοτήσεις.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Τα έξοδα προβολής και διαφήμισης πέρσι ήταν 103.000 συνολικά, όχι μόνο οι εκπτώσεις, ήταν και άλλα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αυτά τα χρήματα σας συμφέρει να τα δίνετε κάθε χρόνο με αυτό τον τρόπο για να κάνετε με έμμεσο τρόπο την μείωση της ανταγωνιστικής τιμής;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Τώρα μπαίνουμε στην εμπορική μας πολιτική. Δηλαδή, για ποιο λόγο κάποια εταιρεία μπορεί να ξοδεύει λεφτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πιστεύετε ότι με αυτό τον τρόπο δεν διαρρηγνύεται το ελάχιστο κόμιστρο;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Όχι και σας εξήγησα γιατί. Το κόμιστρο είναι αυτό που εισπράττει και φορολογείται ο πάροχος της υπηρεσίας. Αυτό το κόμιστρο δεν διαρρηγνύεται.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ελάτε να σας το δώσω. Λέει, 50% έκπτωση, όροι και προϋποθέσεις 14 Σεπτεμβρίου 2017, 23 Σεπτεμβρίου 2017, 23.59’. Ορίστε, ελάτε να το δείτε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Νομίζω ότι το πρόβλημα είναι στη λέξη «έκπτωση».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μα εσείς μας είπατε, ότι δεν είναι έκπτωση και είναι επιδότηση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Συμφωνώ, αλλά χρησιμοποιούμε τη λέξη «έκπτωση», διότι ο απλός καταναλωτής αυτήν καταλαβαίνει, δεν καταλαβαίνει τη λέξη «επιδότηση» κομίστρου.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μήπως μπορείτε να μας απαντήσετε και στα υπόλοιπα που είπαμε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Ναι, τα έχω σημειωμένα όλα. Royalties. Την περσινή χρονιά βάλαμε μέσα με ΑΜΚ γύρω στα 5 εκατομμύρια ευρώ από τη Γερμανία και φέτος θα έρθουν σχεδόν 8 εκατομμύρια για επενδύσεις στην Ελλάδα από την Daimler και αυτά εμφανίζονται φυσικά ως ζημίες. Όσον αφορά στις πληρωμές από διάφορες χώρες του πλανήτη, δεν ξέρω σε τι αναφέρεστε. Η διαδικασία με την οποία λειτουργούν οι πληρωμές είναι ότι το ¼ των πελατών μας πληρώνει τη διαδρομή με πιστωτική κάρτα. Για την πληρωμή αυτή με πιστωτική κάρτα, χρησιμοποιούμε έναν εκκαθαριστή συναλλαγών, ο οποίος λέγεται adyen. Είναι ένας πιστοποιημένος, αδειοδοτημένος εκκαθαριστής σε όλη την Ε.Ε., συνεπώς και στην Ελλάδα. Η adyen εισπράττει τα χρήματα από την πιστωτική κάρτα του πελάτη, τα χρήματα πηγαίνουν στην τράπεζά της και αμέσως μετά έρχονται μέσα στην Ελλάδα για να πληρωθεί ο οδηγός για τη δουλειά που έκανε. Δηλαδή, από την πιστωτική κάρτα του πελάτη, πηγαίνουν στην adyen και μετά στον οδηγό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Γιατί;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT) : Έτσι λειτουργούν οι πιστωτικές κάρτες. Η εταιρεία αυτή έχει την τράπεζά της στο εξωτερικό, διότι είναι εταιρεία του εξωτερικού, είμαστε συνεργαζόμενοι με αυτή και είναι απόλυτα νόμιμη. Είναι ολλανδική εταιρεία. Ιδρύθηκε στην Ολλανδία και ήταν πάντα ολλανδική εταιρεία και είναι απόλυτα νόμιμο, δεν βλέπω κάτι περίεργο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αν κάποιος δεν πληρώσει με πιστωτική κάρτα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Αν δεν πληρώσει, οι πληρωμές γίνονται μέσα στο ταξί, όπως γίνεται πάντα. Δηλαδή, το 75% των συναλλαγών γίνεται μέσα στο ταξί μετρητοίς όπως πάντα και το υπόλοιπο 25% γίνεται με πιστωτική κάρτα, όπου παίρνει τα χρήματα η adyen και τα δίνει στον οδηγό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Υποχρεωτικά πληρώνουν έτσι;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Όχι, σας το λέω σαν στατιστικό στοιχείο. Περίπου το 25% των πελατών πληρώνει με πιστωτική, οι υπόλοιποι που δεν θέλουν, πληρώνουν μετρητοίς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Συγνώμη, κυρία Πρόεδρε και κύριε Μανιάτη, εάν επιτρέπεται να είναι λίγο πιο χαλαρή η διαδικασία για να καταλάβουμε. Το 2015 είχαμε capital controls. Αν πήγαινε ο οποιοσδήποτε πολίτης να βγάλει μερικά χρήματα έξω, έπρεπε να ακολουθήσει μια διαδικασία, να πάει στην Τράπεζα της Ελλάδος και εσείς μας λέτε, ότι παίρνατε από τις κάρτες των πολιτών μέσα στο ταξί χρήματα, τα πηγαίνατε έξω, είναι νόμιμο και μετά από το έξω της Ολλανδίας, τα πηγαίνατε κάπου αλλού, δεν ξέρω πού και από εκεί πληρώνατε τους ταξιτζήδες και είναι νόμιμο; Τί εννοείτε είναι νόμιμο; Επειδή μιλάμε για ίσες ευκαιρίες, για ισονομία κ.λπ. Δηλαδή, εάν ο κ. Λυμπερόπουλος, πληρωνόταν την παροχή υπηρεσίας του στην Ολλανδία από το 2015 που είχαμε capital controls…..

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Εσείς, λέτε ότι είναι παράνομο αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ερωτώ, εάν είναι νόμιμο αυτό. Αν θα μπορούσε να το κάνει και ένας αυτοκινητιστής.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Κύριε Υπουργέ, με όλο το σεβασμό, ισχυρίζεστε ότι είναι παράνομη αυτή η πράξη; Διότι αν είναι παράνομη, τα τραπεζικά ιδρύματα γιατί εγκρίνουν αυτές τις συναλλαγές;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν ξέρω, θα μας πουν τα ελεγκτικά όργανα, η Τράπεζα της Ελλάδος και οι υπόλοιποι, εάν είναι νόμιμο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Ερωτώ, γιατί τα τραπεζικά ιδρύματα εγκρίνουν αυτές τις συναλλαγές;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα ρωτήσουμε τα τραπεζικά ιδρύματα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Βεβαίως.

ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): (*Ομιλεί εκτός μικροφώνου*) Τώρα είναι διαδικασία αυτή; Εξεταστική Επιτροπή έχουμε και ασκούμε δικαστική εξουσία;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστούμε πολύ κύριε Καραμανλή, αλλά εμείς είμαστε Κυβέρνηση, όχι εξουσία. Την εξουσία την έχετε ακόμη εσείς στον τραπεζικό τομέα, όπως ξέρετε καλά. Θα το δούμε αυτό. Επίσης, κύριε Δρανδάκη έχουμε και κάποιες άλλες ερωτήσεις που δεν έχουν απαντηθεί, δηλαδή, εάν είχε off shore εταιρείες πριν στη μετοχική της σύνθεση, που ήταν αυτές, αν έχει χρηματοδοτηθεί. Έχουμε κάνει πολύ συγκεκριμένες ερωτήσεις, μην επαναλαμβάνουμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Βεβαίως, δεν θα μείνει τίποτα αναπάντητο κύριε Υπουργέ. Όσον αφορά στις off shore, όπως σας είπα πριν, μέχρι να πωληθεί η εταιρεία - γιατί σήμερα έχουμε μόνο έναν μέτοχο - είχαμε περίπου 25 μετόχους. Για την ακρίβεια είχαμε 35 μετόχους, οι 15 από αυτούς, είναι υπάλληλοι, οι οποίοι συμμετείχαν στη μετοχική σύνθεση της εταιρείας. Οι μέτοχοι αυτοί προέρχονται από διάφορες χώρες, προφανώς οι περισσότεροι είναι Έλληνες και κάποιοι από τους ιδιώτες, με τους οποίους έγινε συμφωνία για να βάλουν λεφτά, εμφανίστηκαν και έκαναν τις καταθέσεις των χρημάτων μέσα από χώρες, όπως αυτές που αναφέρατε, δηλαδή, η μία από τον Παναμά και μία από τις Παρθένους Νήσους. Η συμμετοχή αυτών των μετόχων στο μετοχικό κεφάλαιο ήταν της τάξεως του 2% – 2,5%, αλλά δεν έχει σημασία. Αυτό που έχει σημασία είναι τρία πράγματα. Το ένα είναι ότι δεν έχει καμία σχέση αυτό με το νομοσχέδιο που συζητάμε. Το δεύτερο είναι ότι είναι απόλυτα νόμιμο. Το τρίτο είναι ότι τα λεφτά αυτά μπορεί να υπήρχαν σε αυτές τις χώρες και ήρθαν στην Ελλάδα και έγιναν μισθοί Ελλήνων εργαζομένων. Δεν βλέπω κάτι λάθος αυτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Στην Ελλάδα ήρθαν ή στην μητρική εταιρία στο Λονδίνο;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Ήρθαν στη μητρική εταιρεία στο Λονδίνο, η οποία όταν δεν κρατούσε ούτε ένα φράγκο στην Αγγλία, τα έστελνε όλα στην Ελλάδα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, πριν λίγο μας είπατε ότι ήρθαν στην Ελλάδα. Ήρθαν στην Ελλάδα ή στη μητρική εταιρία στο Λονδίνο;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Μέσω Λονδίνου ήρθαν στην Ελλάδα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Άρα, εδώ τι κύκλο εργασιών είχατε το 2016 που κάνατε όλα αυτά που μας λέτε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Ο κύκλος εργασιών μας ήταν 1.462.000 ευρώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πώς δικαιολογείτε να έχετε πάρει 8 εκατομμύρια και να έρθουν αυτά τα λεφτά στη μητρική εταιρία στο Λονδίνο και εδώ να έχετε τζίρο 1 εκατομμύριο; Να το καταλάβουμε όλοι, δηλαδή, είναι πολλές οι γκρίζες ζώνες. Κύριε Δρανδάκη, εσείς το καταλαβαίνετε αυτό; Γιατί εγώ δεν το καταλαβαίνω και δεν έχω κάνει μία ώρα στο δημόσιο τομέα, ήμουν μόνιμα στον ιδιωτικό τομέα. Δεν τα καταλαβαίνουμε, κύριε Δρανδάκη, μήπως μπορείτε να είστε λίγο πιο αναλυτικός; Τι κάνει δηλαδή η εταιρία στην Ελλάδα; Τι τζίρο έχει; Τι κάνει η μητρική εταιρία στο Λονδίνο; Τι τζίρο έχει συνολικά; Πόσο πουλήθηκε αυτό που πουλήθηκε στην Daimler; Η μητρική εταιρεία έβγαζε ή δεν έβγαζε κέρδη; Για να καταλάβουμε όλοι εδώ τι γινόταν.

Τέλος, για να δούμε γιατί, όπως έλεγε παλιά η Ν.Δ., «ότι είναι νόμιμο δεν είναι και ηθικό». Εσείς μπορεί να βρήκατε γκρίζες ζώνες που το πολιτικό σύστημα επίτηδες μπορεί να έστησε, για να μην μπορούσε να ελεγχθεί και να λέτε «είμαι σε όλα νόμιμος». Υπήρχε ίδια αντιμετώπιση σε έναν άνθρωπο που θα έκανε την ίδια δραστηριότητα με εσάς, δηλαδή θα είχε έδρα εδώ, θα δήλωνε τι έπαιρνε από τους αυτοκινητιστές, θα έκοβε αποδείξεις όχι στους αυτοκινητιστές, αλλά στους πολίτες; Να δούμε τι αποδείξεις έχετε κόψει στους αυτοκινητιστές από το Λονδίνο, από την Ελλάδα, από πού; Έχουμε μπερδευτεί όλοι εδώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Πηγαίνετε στη ΦΑΕΕ Αθηνών να σας δώσουν αναλυτικά τα στοιχεία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Η ΦΑΕΕ Αθηνών δεν έχει τις αποδείξεις σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Εάν θέλετε να αναφερθώ σε μια άλλη διαδικασία, είναι ότι εκδίδουμε αποδείξεις, κύριε Υπουργέ, υπό διπλή απόδειξη προς όλους τους αυτοκινητιστές.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ωραία, θα πάμε στη ΦΑΕΕ Αθηνών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Εκδίδουμε κάθε μήνα 5 με 5μισι χιλιάδες τιμολόγια. Είναι αυτοκινητιστές, οι οποίοι δικαιούνται τιμολογίου γιατί έκαναν κάποιες συναλλαγές μαζί μας. Υπάρχουν αυτά τα παραστατικά. Δεν ξέρω, τι να κάνω, να έφερνα μαζί μου;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα ήθελα να σας ρωτήσω όσον αφορά το συγκεκριμένο. Στον πελάτη, το χρήστη δίνατε απόδειξη;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Όχι, δεν έχουμε δικαίωμα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ωραία, γιατί αναφερθήκατε πριν ότι σε κάποια τράπεζα της Ολλανδίας περνάνε οι πιστωτικές κάρτες και πιστώνεται ένας λογαριασμός της Ολλανδίας - για κάποιο λόγο δεν το σχολιάζω - και από την άλλη μεριά, εγώ ο χρήστης έχω το απόκομμα της κάρτας μου, αλλά δεν έχω μαζί απόδειξη. Ισχύει αυτό;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Όχι. Την απόδειξη την περνάτε μέσα στο ταξί από τον οδηγό.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δηλαδή, δίνετε απόδειξη;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Ο οδηγός δίνει την απόδειξη ως ελεύθερος επαγγελματίας. Δεν δίνουμε εμείς ως επιχείρηση, γιατί την παροχή της υπηρεσίας την κάνει ο οδηγός και αυτός εκδίδει την απόδειξη, γιατί είναι δικά του τα λεφτά.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δικά του τα λεφτά, όταν το προϊόν της πιστωτικής κάρτας χρεώνει ένα λογαριασμό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τι λέτε, κύριε Μπουκώρο, θα κάνω κάτι και εγώ να χρεωθώ και θα κόψω την απόδειξη;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Εσείς λέτε ότι το κάνετε. *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αυτό λέει τώρα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αυτό είναι ένα ερώτημα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Η συζήτηση που κάνουμε τώρα είναι πάνω στα θεμελιώδη θέματα του ηλεκτρονικού εμπορίου, όπως αυτό λειτουργεί τα τελευταία είκοσι χρόνια. Στο ηλεκτρονικό εμπόριο διεθνώς υπάρχουν πλατφόρμες, οι οποίες λειτουργούν ως ενδιάμεσοι ανάμεσα σε παρόχους υπηρεσιών και προϊόντων και ανάμεσα σε αγοραστές των υπηρεσιών και των προϊόντων. Οι πλατφόρμες αυτές υποβοηθούν τη συναλλαγή με το να εισπράττουν το αντίτιμο και να το μεταβιβάζουν στον πάροχο της υπηρεσίας ή του προϊόντος. Αυτά συμβαίνουν είκοσι χρόνια. Τώρα κάπως πρέπει να τα λύσουμε και εδώ. Δηλαδή, να συμφωνήσουμε ότι και στην Ελλάδα πλέον συμβαίνει αυτό το πράγμα. Δεν είναι κάτι καινούργιο, δεν είναι καινοφανές, είναι εικοσαετίας η εξέλιξη και πρέπει να το αποδεχτούμε και στην Ελλάδα.

NIKOΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Υποδομών): Κύριε Δρανδάκη είπατε για κάποια τιμολόγια προς τους οδηγούς ταξί. Τι συναλλαγή κάλυπταν αυτά τα τιμολόγια;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της Taxibeat): Είναι τιμολόγια για την προμήθεια, την οποία τους κρατάμε. Τους παρέχουμε την υπηρεσία της διαμεσολάβησης, για αυτήν την υπηρεσία τους χρεώνουμε ένα ποσοστό και εκδίδουμε τιμολόγιο μετά για αυτήν την υπηρεσία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Συγνώμη κ. Δρανδάκη, είναι αυτής της μορφής, όπως το έγγραφο που έχω από την Τράπεζα Πειραιώς; Λέει «ειδοποιητήριο εισερχόμενου εμβάσματος». Χρεώθηκε λογαριασμός 4 ευρώ, πιστώθηκε 36,65, αναλυτικά κλπ, από την ABN Ambro Bank και λέει στο τέλος «το παρόν επέχει θέση φορολογικού παραστατικού κατά τις διατάξεις των άρθρων 8 και 12 των ΕΛΠ. Αυτό εννοείτε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της Taxibeat): Όχι, αυτό δεν είναι το τιμολόγιο μας. Δεν είναι τραπεζικό έγγραφο, εμείς δίνουμε το τιμολόγιό μας μέσα από τη μηχανή μας, μέσα από τα πιστωτικά μας συστήματα.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*)

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Λυμπερόπουλε, τίποτα από αυτά που λέτε δεν καταγράφεται στα πρακτικά. Παρακαλώ κ. Δρανδάκη, ολοκληρώστε. Κάνω έκκληση να μην παρέμβει κανείς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της Taxibeat): Αναφέρθηκε ο κ. Υπουργός στα προχθεσινά δημοσιεύματα για κάποια σχέση μετοχική κάποιου προσώπου, συγγενούς πολιτικού, με την εταιρεία μας κλπ.. Εγώ διαβάζοντας αυτό το ρεπορτάζ κατάλαβα ότι η Πρόεδρος του Οργανισμού Εndeavor έχει κάνει μία επένδυση/συμμετοχή στην εταιρεία που λέγεται Blue Ground. H Blue Ground είναι μια εταιρία σαν την δική μας που κάνει κάτι αντίστοιχο, τίποτα παραπάνω από αυτό. Δεν ξέρω τι θα πρέπει να δηλώσω σχετικά με αυτό, εκτός από καλή επιτυχία στην επένδυση. Μακάρι να πάει καλά. Αλλά δεν βλέπω τι άλλο μπορώ να δηλώσω. Είναι μια επένδυση που έγινε σε μια άλλη εταιρία, στην οποία έχει συν επενδύσει κάποιος επενδυτής που είχε βάλει και σε εμάς λεφτά, αλλά τώρα δεν είναι στην εταιρία μας, ο κ. Αποστολάκης. Ο κ. Αποστολάκης έχει κάνει επενδύσεις σε 25 περίπου start up στην Ελλάδα. Ένα από αυτά είναι η endeavor, στην οποία έτυχε να είναι η κυρία Μητσοτάκη που αναφέρατε. Δεν βλέπω κάποια σχέση με την Taxibeat και δεν ξέρω γιατί πρέπει να πω κάτι που δεν με αφορά. Έχουν συν-επενδύσει σε μια άσχετη εταιρία με εμένα. Επίσης δεν κατάλαβα τον σκοπό του δημοσιεύματος. Αν θέλετε να διευκρινίσω κάτι περαιτέρω σε αυτό, ευχαρίστως αλλά εγώ δεν έχω καμία σχέση με αυτή τη συναλλαγή που εμφανίστηκε στο έντυπο αυτό.

Το πόσο πουλήθηκε η εταιρεία δεν αφορά κανέναν, δεν έχουμε κάνει καμία ανακοίνωση, έχει πουληθεί όσο πουλήθηκε, δεν υποχρεούμαστε να το πούμε. Αν θέλαμε θα είχαμε κάνει μία επίσημη ανακοίνωση για το ποσό της συναλλαγής, πάντως διευκρινίζω και πάλι ότι πουλήθηκε το σύνολο των δραστηριοτήτων μας και στην Ελλάδα και στην Νότιο Αμερική έναντι του ποσού που πουλήθηκε η εταιρεία. Φόρο θα πληρώσουν για αυτή τη συναλλαγή οι ιδιώτες επενδυτές που είχαν βάλει λεφτά στην εταιρία άρα πρέπει να ελεγχθεί ο καθένας από αυτούς για τα λεφτά που εισέπραξε φέτος που είναι να πληρωθούν οι φόροι, εισόδημα ατομικό ή εταιρικό, γιατί η συναλλαγή έγινε πέρυσι τον Φεβρουάριο. Άρα θα δούμε ο καθένας αν θα δηλώσει τα ποσά που εισέπραξε και τα οποία είναι ξεκάθαρα, έχουν μπει σε τραπεζικούς λογαριασμούς και δε νομίζω ότι κάποιος θα μπορέσει να ξεφύγει από τη δήλωση αυτού του εισοδήματος. Οι περισσότεροι από αυτούς, περίπου το 70% με 80% είναι άνθρωποι που λειτουργούν στην Ελλάδα, ζουν εδώ και τα λεφτά τους μπαίνουν σε ελληνικό τραπεζικό λογαριασμό. Για αυτό σας διαβεβαιώνω.

Αρχείο πελατών και διαδρομών που κρατείται, έχει να κάνει με τα προσωπικά δεδομένα. Δεν έχουμε τα προσωπικά στοιχεία κανενός. Δεν γνωρίζουμε ονοματεπώνυμα των πελατών. Εμείς ζητάμε από τους επιβάτες μας να μας δώσουν τον αριθμό τηλεφώνου τους και προαιρετικά το email τους μόνο, τίποτε άλλο. Το τηλέφωνο το θέλουμε για λόγους διασφάλισης. Οπότε, έχουμε έναν τηλεφωνικό αριθμό και ένα email και αυτό είναι πάντα που ταυτίζουμε μετά με τις διαδρομές, για τις οποίες όντως κρατάμε αρχείο για λόγους ανάπτυξης της εταιρίας, ιστορικότητας κ.λπ.. Αλλά δεν έχουμε προσωπικά δεδομένα για κανέναν από τους πελάτες μας, γιατί δεν ξέρουμε πώς λέγεται ο καθένας. Και δεν ταυτοποιούνται δεδομένα. Είναι ένας τηλεφωνικός αριθμός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΡΙΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): (*Ομιλεί εκτός μικροφώνου):* Έχουν ακολουθηθεί οι διαδικασίες;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΡΑΝΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της TAXIBEAT): Ασφαλώς. Έχουμε ακολουθήσει όλες τις διαδικασίες και μάλιστα, τώρα μπαίνουμε και στο GDPR, στην καινούργια ρύθμιση που έρχεται από την Ε.Ε. για την προστασία προσωπικών δεδομένων. Θα είμαστε από τους πρώτους οι οποίοι θα πιστοποιηθούν. Αυτό θα γίνει κάπου τώρα κοντά, αλλά δεν θυμάμαι την ημερομηνία.

Νιώθω λίγο άβολα, γιατί τρώω το χρόνο όλων μόνο για τη δική μας υπόθεση, αλλά αν υπάρχει κάποια άλλη ερώτηση είμαι στη διάθεσή σας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Δρανδάκη. Το λόγο έχει ο κ. Χατζίκος, Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων (ΣΕΑΑ).

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΧΑΤΖΙΚΟΣ (Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων (ΣΕΑΑ) ): Είναι πολύ ξεκάθαρα για μας τα πράγματα. Η Ευρωπαϊκή Οδηγία, όσον αφορά τα διπλώματα είναι σαφής. Το, ότι με το δίπλωμα αυτοκινήτου, δηλαδή κατηγορίες Β΄ οδηγείς τα τετράτροχα. Αυτό, είναι έτσι γραμμένο. Δεν είναι θέμα ερμηνείας. Όποτε θέλετε να το αναζητήσετε και είναι σαφές. Είναι και το Προεδρικό Διάταγμα, είναι και οι Σχολές Οδηγών εδώ που το επιβεβαιώνουν. Δεν ξέρω γιατί τίθεται ερώτημα, εάν μπορείς ή όχι. Είναι σαφές. Εμείς, παρόλα αυτά έχουμε και γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Θα τις θέσουμε και στη διάθεσή σας, που λέει επίσης και αυτό. Άρα, είναι σαφές. Τώρα, εάν νιώσει κάποιος οδηγός αυτοκινήτου ικανός να οδηγήσει ένα τετράτροχο, τι να σας πω κύριε Σπίρτζη; Αυτό, είναι προσωπική τάση του καθενός, εάν μπορεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΡΙΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Η άποψή σας ποια είναι;

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΧΑΤΖΙΚΟΣ (Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων (ΣΕΑΑ) ): Η άποψή μου είναι, ότι από τη στιγμή που προβλέπεται, ότι με την άδεια Β΄ οδηγού αυτοκινήτου, μπορείς να οδηγήσεις, από κει και πέρα, είμαστε ενήλικοι άνθρωποι. Οδηγούμε ή δεν οδηγούμε. Το ίδιο, εάν βάλω και εγώ ένα τρέιλερ και τραβήξω μια βάρκα. Εάν πάρω ένα βαν τρεισήμισι τόνους, μικτό, το οδηγείς με άδεια αυτοκινήτου. Το να πάρω ένα αυτοκίνητο 500 αλόγων. Είμαι άνω των 18 χρόνων. Όλα αυτά τα κάνεις με την Β΄. Γιατί ξαφνικά διερωτόμαστε αν έχουμε ικανότητα να οδηγήσουμε ένα τετράτροχο 50 κυβικών, το οποίο πηγαίνει με 40 χιλιόμετρα την ώρα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΡΙΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Γιατί δεν είναι αυτοκίνητο.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΧΑΤΖΙΚΟΣ (Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων (ΣΕΑΑ) ): Δηλαδή, συγκρίνετε αυτά που σας ανέφερα προηγουμένως με αυτό; Δηλαδή, ποια είναι η επικινδυνότητα; Και, εάν είναι τελικά τόσο επικίνδυνο, τα ΑμεΑ OΚ, να το οδηγούν; Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Χατζίκο. Το λόγο έχει ο κ. Κεπαπτσόγλου, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ).

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΕΠΑΠΤΣΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) ): Ο κ. Ουρσουζίδης μίλησε για το ύψος των προστίμων. Είναι γεγονός και το έχει δείξει η εμπειρία, κακά τα ψέματα, ότι τα υψηλά πρόστιμα και δύσκολα επιβάλλονται και ακόμα πιο δύσκολα εισπράττονται σε αυτή τη χώρα. Ως εκ τούτου, το να τα μειώσουμε, ενδεχομένως να βοηθήσει. Αλλά ξέρετε, το ύψος του προστίμου, ίσως να είναι το λιγότερο. Περισσότερο, για το πω έτσι απλά, «τσούζει» το διοικητικό πρόστιμο και είναι να σου πάρουν το δίπλωμα για δύο μήνες ή να σε βάλουν σε επανεκπαίδευση; Πρέπει τελικά να συνειδητοποιήσουμε, ότι και τα πρόστιμα έχουν παιδευτικό χαρακτήρα. Μάλλον, οι ποινές έχουν παιδευτικό χαρακτήρα. Το ύψος του προστίμου, ενδεχομένως, να είναι πολύ-πολύ δύσκολο, ακόμα και να επιβληθεί. Δυστυχώς, όλα έτσι είναι. Τι να κάνουμε; Δεν επιβάλλεται αυτόματα. Επιβάλλεται από κάποιον άνθρωπο. Και αυτή είναι η πραγματικότητα. Συνεπώς, πάντα λέμε, ότι πρέπει να επιβάλλονται τα πρόστιμα. Το ύψος είναι το λιγότερο. Αρκεί να επιβάλλεις μια διοικητική πράξη. Θεωρώ, ότι κάποιον συμπολίτη μας, θα τον πειράξει και θα τον πονέσει πολύ περισσότερο, εάν του πάρεις το δίπλωμα για δύο, τρεις μήνες, παρά να του πεις δώσε 200 € ή 300 € παραπάνω, που ίσως να τα ρυθμίσει μετά από πέντε χρόνια. Έτσι είναι και πρέπει να το δεχτούμε τελικά, ότι αυτή η ιστορία, ιδανικά, δεν θα έπρεπε να έχουμε καθόλου πρόστιμα. Θα έπρεπε μόνο να έχουμε έναν παιδευτικό χαρακτήρα. Φυσικά, δεν γίνεται αυτό πουθενά στον κόσμο. Έτσι λοιπόν, είναι πολύ προτιμότερο να πονέσει κάποιος λίγο διαφορετικά, από το απλά, να δώσει 200 € ή 300 € ευρώ παραπάνω. Ευχαριστώ. Ο κ. Μπακογιάννης θέλει να προσθέσει κάτι.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων - ΣΕΣ): Σχετικά με την ερώτηση που είπε ο κ. Ουρσουζίδης, σχετικά με το όριο ταχύτητας. Να σας πω ότι υπάρχουν δεκάδες άρθρα και επιστημονικές μελέτες που μιλάνε για τον κίνδυνο που επέρχεται, κυρίως στον πεζό, όταν υπάρχει πρόσκρουση με όχημα άνω των 30 χιλιομέτρων την ώρα και προφανώς ο θάνατος είναι σχεδόν ακαριαίος. Επίσης να σας πω, σαν αριθμητικά μεγέθη, ένα αυτοκίνητο όταν κινείται με 25 χιλιόμετρα την ώρα και πρέπει να σταματήσει, χρειάζεται περίπου 3 μέτρα με την πέδησή του για να σταματήσει ολοκληρωτικά, ενώ ένα αυτοκίνητο που κινείται με 50 χιλιόμετρα την ώρα χρειάζεται 12 μέτρα. Καταλαβαίνετε λοιπόν, ότι στο αστικό δίκτυο, δηλαδή στο δρόμο γειτονιάς, εκεί που είναι το σχολείο, εκεί που είναι το γυμναστήριο, εκεί που είναι οι αθλητικές εγκαταστάσεις, εκεί που έχουμε μια συνεχή μετάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο, αυτές οι αποστάσεις είναι πάρα πολύ σημαντικές, ιδίως για τους ευάλωτους χρήστες και κυρίως για τα παιδιά. Άρα λοιπόν, το ζήτημα το οποίο έχει τεθεί, για να πέσει το όριο ταχύτητας στα 30 χιλιόμετρα την ώρα στο ιεραρχημένα δίκτυο που αφορά τους τοπικούς δρόμους, είναι ένα ζήτημα πάρα πολύ σημαντικό και θα βελτιώσει την οδική ασφάλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Φάρκωνας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΑΡΚΩΝΑΣ (Πρόεδρος Της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Τουριστικών Οχημάτων): Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Ο Υπουργός μας ρώτησε, ποιοι οδηγούν αυτά τα οχήματα, τα 4τροχα. Σε όλη την Ευρώπη ισχύει το εξής: Όλοι οι κάτοχοι διπλώματος Β, δηλαδή αυτοκινήτου, μπορούν να οδηγούν 4τροχα, όλοι ανεξαιρέτως. Δεν χρειάζεται κάτι άλλο. Εμείς γιατί να διαφοροποιηθούμε σε αυτό; Θεωρώ ότι είμαστε στην Ευρώπη και θεωρώ, ότι οφείλουμε να είμαστε με τους ίδιους κανόνες. Ο κ. Υπουργός επίσης είπε, ότι θεωρεί ότι το υπάρχον καθεστώς ήταν ενός είδους ρουσφέτι.

Κύριε Υπουργέ, δεν νοικιάζουμε χωρίς δίπλωμα και όσοι το κάνουν, μπορείτε εύκολα να τους πάρετε την άδεια. Βγάλετε ένα νόμο που να λέει, ότι όποιος πιαστεί να νοικιάσει όχημα χωρίς δίπλωμα, να του παίρνουν την άδεια. Δεν ρισκάρουμε να νοικιάσουμε χωρίς δίπλωμα. Ο κάθε σώφρων άνθρωπος, αν εμπλακεί το όχημά του σε ατύχημα και ο οδηγός δεν έχει δίπλωμα, θα πάει στη φυλακή για παραχώρηση. Το τελευταίο που θα με ενδιέφερε, είναι να πάρω 20 ευρώ για να νοικιάσω ένα 4τροχο, αλλά παράλληλα να κινδυνεύω να μπω στη φυλακή για παράνομη παραχώρηση οχήματος. Δεν γίνεται να νοικιάσω χωρίς δίπλωμα και όποιος το κάνει είναι τρελός, οπότε τον τρελό βάλτε τον «μέσα», δεν υπάρχει πρόβλημα.

Μετά ο κ. Υπουργός ανέφερε τη Νάξο. Μεγάλη μου τιμή, τυχαίνει να είμαι από τη Νάξο. Θέλω να ενημερώσω, ότι από το 2002 που μπήκε η καινούργια κατηγορία αυτή οχήματος- γιατί είναι άδικο να την κατατάσσουμε σαν αυτοκίνητο ή να την κατατάσσουμε σαν μοτοσικλέτα, γιατί δεν είναι τίποτα από τα δύο, είναι 4τροχο όχημα- στην Ελλάδα και στην Ε.Ε., τα ατυχήματα έχουν μειωθεί στο ελάχιστο. Ενδεικτικά σας αναφέρω, πως στη Νάξο το πρώτο θανατηφόρο ατύχημα με ATV έγινε φέτος, από έναν τουρίστα που έκανε αναστροφή σε μια ευθεία, καρφώθηκε πάνω σε ένα αυτοκίνητο και πήγε και έφυγε και καρφώθηκε με τον λαιμό του πάνω στα σύρματα. Ποιος φταίει, το όχημα, ο οδηγός, τα σύρματα; Γιατί να καταδικάζουμε μια κατηγορία οχημάτων de facto, για ποιο λόγο;

Ο κ. Υπουργός αναφέρει στο σχέδιο νόμου και μας ρώτησε κιόλας, για τους χωματόδρομους, ότι θεωρεί ότι εκεί είναι ο χώρος στον οποίο πρέπει αυτά τα οχήματα να κινούνται. Πώς ξεχωρίζουμε ένα όχημα, ανάλογα με το τύπο του οδοστρώματος; Κανένας άλλος δεν το κάνει. Πουθενά δεν προβλέπεται. Επίσης, ο κύριος Υπουργός ανέφερε στοιχεία από τις H.Π.Α.. Δυστυχώς, θα πρέπει να τον ενημερώσω ότι δεν ισχύουν, καθώς είναι διαφορετικά τα οχήματα που κινούνται στις Ηνωμένες Πολιτείες και διαφορετικά αυτά που εισάγονται στην Ευρώπη. Έχουν εντελώς διαφορετικούς κανονισμούς. Ενδεικτικά, σας αναφέρω: Σύστημα πέδησης. Δηλαδή, τα φρένα τους. Είναι διαφορετικά από αυτά που πωλούνται σε άλλες χώρες. Τα λάστιχα τους πρέπει να έχουν την ευρωπαϊκή έγκριση τύπου. Επίσης, τα φώτα τους. Το σύστημα εξάτμισης για να μην ενοχλείται και ο κύριος Δήμαρχος που κάνουν θόρυβο κάτω στην Κρήτη. Είναι διαφορετικά. Δεν είναι τα ίδια με όλα αυτά που κυκλοφορούν σε όλο τον κόσμο.

Η Ε.Ε. θέτει συγκεκριμένους όρους για να εισάγεις ένα τέτοιο όχημα. Και τα εισαγόμενα στην Ελλάδα οχήματα είναι τέτοια, καλύπτουν όλες τις ευρωπαϊκές οδηγίες. Στη συνάντησή μας πριν δύο τρεις μήνες με τον κύριο Μαυραγάνη και με την βοήθεια των συμβούλων τα είχαμε, επίσης, παραθέσει αυτά. Και τότε, ο πλέον υπεύθυνος, ο τεχνικός σύμβουλος, μας έδωσε την εντύπωση ότι συμφωνεί μαζί μας. Αυτό δεν το γνωρίζω, βέβαια, θα πρέπει να ρωτήσουμε τον ίδιο. Το ζητούμενο, θεωρώ, ότι είναι η οδική ασφάλεια. Οφείλουμε όλοι, αν θέλουμε να λέμε τους εαυτούς μας «ανθρώπους», πρέπει να πασχίσουμε να την βελτιώσουμε.

Δεν είμαστε εγκληματίες, δεν θέλουμε να σκοτώνουμε κόσμο. Κανένας δεν το θέλει αυτό. Κανένας σώφρων άνθρωπος. Οπότε, απλό δεν είναι; Αυστηροποιήστε τους ελέγχους και την αστυνόμευση. Κάποιοι επαγγελματίες που ίσως, όπως αναφέρει ο κύριος Δήμαρχος, παρανομούν, να τους πιάσετε. Γιατί να ισοπεδώσουν αυτοί ένα κλάδο; Θα κλείσει ο κλάδος μου, 3.800 επιχειρήσεις, επειδή αδυνατεί το κράτος να εφαρμόσει το νόμο; Αυτό είναι δημοκρατία; Εμείς επενδύουμε. Παράλληλα, χρωστάμε. Εσείς, μας κλείνετε. Γιατί; Επειδή στη Χερσόνησο δεν μπορεί, δεν θέλω να παρεξηγηθεί, δεν έχω κάτι με τον Δήμαρχο, προς θεού, σαν παραδείγματα το αναφέρω, επειδή δεν μπορεί να ελέγξει τους συναδέλφους μου; Δεν σας θεωρώ τρελό, πολύ πιθανόν να έχετε δίκιο ότι κάποιοι παρανομούν. Να τους πιάσετε. Εγώ τι φταίω; Γιατί να κλείσει το δικό μου το μαγαζί, που εγώ δεν παρανομώ; Όπως και η πλειοψηφία των συναδέλφων μου.

Ο κύριος Υπουργός αναφέρθηκε σε ίσες ευκαιρίες και μάλιστα το έκανε τρεις φορές, τις σημείωνα μια-μια. Απαγορεύοντας ένα όχημα που κυκλοφορεί νόμιμα, εγκεκριμένο από όλες τις ευρωπαϊκές διατάξεις, μήπως δίνουν κάποιο πλεονέκτημα κάπου; Μήπως επωφελούνται μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτου; Οι πελάτες είναι μετρημένα κουκιά. Αν δεν πάρουν αυτό, θα πάρουν εκείνο. Βγάζοντας μια κατηγορία οχημάτων από τη μια, τους ωθούμε στην άλλη. Αν κατάλαβα καλά, δηλαδή, εγώ θα κλείσω για την Hertz, την Avis και την Europe Car; Θα μου πάρετε νόμιμα οχήματα, τα οποία έχω πληρώσει; Έχουμε πληρώσει δασμούς εισαγωγής, πληρώνουμε τέλη κυκλοφορίας και ασφάλειες, Φ.Π.Α. Γιατί; Μα εγώ τα αγόρασα νόμιμα. Νόμιμα κινούνται σε όλη την Ευρώπη. Γιατί να μου τα πάρετε εμένα; Εγώ τα έχω πληρώσει αυτά. Δυστυχώς, κάνετε λάθος εάν το επιτρέψετε αυτό κύριε Υπουργέ. Και εκ των πραγμάτων, να θεωρήσετε δεδομένο ότι δεν θα μείνουμε με σταυρωμένα τα χέρια. Ο νόμος είναι ξεκάθαρος και είναι υπέρ μας. Νόμιμα οχήματα από τη μια, συγκεκριμένοι τύποι διπλωματών από την άλλη.

 Όποιος δε παρανομεί, θέση και της δικής μας Ομοσπονδίας είναι να θεσπιστεί νόμος με τον οποίο θα του παίρνετε την άδεια. Πολύ ευχαρίστως, να ξεβρωμίσει ο τόπος μας. Αν υπάρχουν τέτοιοι επαγγελματίες, πολύ ευχαρίστως βγάλτε τους από τη μέση, θα μας κάνετε πάρα πολύ μεγάλη χάρη. Όχι να καταστραφούμε εμείς. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κύριος Αμπλάς.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας (ΟΣΜΕ)): Κυρία Πρόεδρε, ένα ερώτημα έχω μόνον να απαντήσω που το υπέβαλε ο σύντροφος Χρήστος Κατσώτης και αφορά, τις συνθήκες απασχόλησης και εργασίας των εργαζομένων στις οδικές και εμπορευματικές μεταφορές. Αμέτρητες είναι οι καταγγελίες της Ομοσπονδίας σχετικά μ’ αυτό το θέμα για τους εργαζόμενους, τους οποίους εκπροσωπούμε ως Ομοσπονδία. Έχει περιγραφεί ως ζοφερό κλίμα, ως απορρύθμιση απόλυτης αγοράς εργασίας, έχει περιγραφεί ως ζούγκλα, ως εργασιακός μεσαίωνας και ως κόλαση, τώρα τελευταία. Είναι ατέλειωτες οι ώρες εργασίας και απασχόλησης πολλές φορές καθ’ όλη τη διάρκεια της ημέρας σε όλους τους κλάδους, δηλαδή και στα ταξί και στα φορτηγά και στα ΚΤΕΛ, καθώς και στα τουριστικά λεωφορεία, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου.

Διπλοβάρδιες στα μέσα μαζικής μεταφοράς, π.χ. ΚΤΕΛ και εργασίας σε ημέρες ανάπαυσης και κατά τη διάρκεια της κανονικής άδειας. Υποχρέωση των εργαζομένων οδηγών στα φορτηγά να κινούνται παρά την απαγόρευση στο παράπλευρο δίκτυο, ελαστικές μορφές εργασίας, εκ περιτροπής εργασία, δήθεν συμβάσεις έργου, οι οποίες υποκρύπτουν εξαρτημένη εργασία, αδήλωτη και υποδηλωμένη εργασία, απλήρωτη εργασία, οφειλές δεδουλευμένων αποδοχών, εκβιασμοί και απολύσεις εργαζομένων χωρίς αιτία και πιέσεις υπογραφής ατομικών συμβάσεων εργασίας με εξευτελιστικούς όρους, μη καταβολή δώρου εορτών, κανονικής άδειας και επιδόματος αδείας και το κυριότερο, αδυναμία σύναψης κλαδικών συλλογικών συμβάσεων εργασίας.

Οι μνημονιακοί νόμοι, η περιβόητη πράξη 6 του Υπουργικού Συμβουλίου στις 28/2/ 2012, η οποία ισοπέδωσε την εργατική νομοθεσία και ταυτόχρονα τις ζωές εκατομμυρίων εργαζομένων, το π.δ. 94/2014, όπως προανέφερα, το προεδρικό διάταγμα των απολύσεων, η μη δυνατότητα προσφυγής στον Οργανισμό Μεσολάβησης και Διαιτησίας, τον ΟΜΕΔ, η σχετική νομοθετική ρύθμιση της προηγούμενης κυβέρνησης, η οποία θέτει ακόμη σήμερα εμπόδια προς αυτή την κατεύθυνση, καθώς και η αποσάθρωση των ελεγκτικών μηχανισμών της πολιτείας, Επιθεωρήσεις Εργασίας, λόγω έλλειψης προσωπικού, πόρων και μέσων, όλα αυτά μαζί, έχουν οδηγήσει σε αυτό το αποτέλεσμα το οποίο σας προανέφερα και δημιουργούν αυτό το κλίμα και το τοπίο, το οποίο μόλις σας περιέγραψα.

Διαφαίνεται το τελευταίο διάστημα μία προσπάθεια συμμαζέματος του θέματος με επάνδρωση των γραφείων των Επιθεωρήσεων Εργασίας, καθώς και με εργασιακές νομοθετικές ρυθμίσεις, οι οποίες, όμως, προς το παρόν δεν είναι ικανές να αντιστρέψουν αυτό το κλίμα, το οποίο σας περιέγραψα. Αυτό το κλίμα κυρίως θα αναστραφεί με την κατάργηση: Πρώτον, της πράξης 6 της περιβόητης «εργασιοκτόνας» πράξης του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στις 28/2/2012, της επαναφοράς του κατώτατου μισθού στα πλαίσια τουλάχιστον των 751 ευρώ. Την κατάρτιση της απαράδεκτης ρύθμισης, η οποία διαχωρίζει τους εργαζόμενους άνω και κάτω των 25 ετών και με την δυνατότητα σύναψης κλαδικών συμβάσεων, με την επέκταση και την υποχωρητικότητα αυτών και με την κατάργηση συνολικά όλων των μνημονιακών νόμων, τους οποίους οι δανειστές, τα ντόπια και τα ξένα συμφέροντα το τελευταίο διάστημα έχουν επιβάλει. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Λυμπερόπουλος.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Θα απαντήσω σε όσες ερωτήσεις θυμάμαι και εάν δεν θυμηθώ κάποια ερώτηση να μου την ξαναθέσετε. Θα την απαντήσω κι αυτή γιατί θέλω θα απαντήσω σε όλες τις ερωτήσεις.

Μου τέθηκε το ερώτημα, τι συμβάσεις έχουν οι εταιρείες διαμεσολάβησης με τους ταξιτζήδες. Οι πληροφορίες που έχω από δικούς μου συναδέλφους που συμμετέχουν, είναι ότι δεν τους δίνουν στο χέρι ποτέ τίποτα. Τους βάζουν και υπογράφουν μέσα στην εφαρμογή μια πολυσέλιδη σύμβαση 15 έως και 18 σελίδες απ' ό,τι μου έχουν πει και από κει και ύστερα αρχίζει η δουλειά της είσπραξης από πλευράς Beat.

Μου τέθηκε και το ερώτημα: Ποιο είναι το ποσοστό κράτησης. Κατά πρώτον θα ήθελα να πω το εξής: Από όσους συναδέλφους έχω ζητήσει να μου δώσουν εκκαθαριστικά για να δω το πώς δουλεύει η εταιρία και όχι τίποτα άλλο, είναι τρομοκρατημένοι και πολύ λίγοι είναι αυτοί που μπορούν και μου δίνουν κάποια έγγραφα. Μάλιστα ένας από αυτούς, ονόματι Δανιήλ, τον διέγραψαν μέσα σε μία ώρα, μόλις κατάλαβαν ότι έδωσε το εκκαθαριστικό της τραπέζης του. Και έχουμε και τη φωνητική διαγραφή που του κάνανε, γιατί έδωσε στοιχεία του λογαριασμού του. Ακούστε «τρομοκρατία»! Τι κρατάει; Σύμφωνα με τις καταθέσεις, εδώ, από εκατοντάδες τράπεζες του εξωτερικού. Όποιος θελήσει, έχω εδώ εκκαθαριστικά τραπέζης προσωπικά σε συγκεκριμένους, επώνυμα, ταξιτζήδες. Κρατά 12%. Επίσης, επιβάρυνση 3,8% τραπεζική, στην κάθε διαδρομή και 4 ευρώ - τώρα τελευταία το έχει καταργήσει και το επιστρέφει - για κάθε έμβασμα. Εμείς τι ζητήσαμε και τι ζητάμε και μέσα από το νομοσχέδιο; Δε μας ενδιαφέρουν τα πρόσωπα και οι πολυεθνικές.

Κάνετε λάθος, κύριε Μπουκώρο, ότι εγώ είπα ότι τη μια τη θέλω και την άλλη δε τη θέλω. Θέλω όλες τις καινοτομίες αλλά θα τηρούν αυτό που γίνεται στη Γερμανία, να μη μπορούν να επιδοτούν την εφαρμογή, διότι δεν την έκανε ο κ. Δρανδάκης την επιδότηση στους πελάτες για να πάρει από την UBER. Είναι 40.000 υπόλοιποι εργαζόμενοι σε όλη την Ελλάδα, που δουλεύουν μέσω ραδιοταξί και εφαρμογή παράλληλη. Από αυτούς πάει να πάρει πελάτες για να φτιάξει το καρτέλ, για να το πουλήσει μετά. Εγώ είμαι υποχρεωμένος να τους προστατεύσω όλους. Πρώτα απ’ όλα το δημόσιο συμφέρον που υπηρετεί το επάγγελμά μου: «Ναι, όσα θέλεις πάρε, εφόσον συμφωνεί η σύμβασή σου στην εφορία, τα λεφτά να καταθέτεις εδώ και όχι να αφήνεις το κέρδος έξω».

Αν όμως εκμεταλλεύεται ότι υπάρχουν κενά, κακώς. Η πατρίδα περνάει πρόβλημα και όλοι πρέπει να πληρώσουμε εδώ. Όλοι, για να μπορέσουμε να λειτουργήσουμε. Αυτό το ξέρουν οι ταξιτζήδες πολύ καλά, διότι το πρώτο που κόβει ο πολίτης, σε κάθε πόλη και κάθε χωριό, είναι το ταξί. Γι' αυτό περνάμε αυτή τη φτώχεια. Κι έρχεται τώρα μια εφαρμογή, αν και έχουν περάσει δεκάδες και εκατοντάδες εφαρμογές, πολύ μεγαλύτερες από την TAXI BEAT, όλες έχουν περάσει από τον ΣΑΤΑ να συζητήσουμε, για να εφαρμόσουν την εφαρμογή τους. Ο μόνος που δεν έχει δεχθεί, ακόμη και όταν τον πήραμε για το δικαστήριο, το 2015, να συμβάλει, γιατί εμείς ξεκινήσαμε, ως Έλληνες, ομοσπονδία, να ξεσηκώσουμε όλη την Ευρώπη κατά της UBER να βγάλουν τα δικαστήρια απόφαση, δε δέχτηκε να μιλήσει. Όχι να συναντηθούμε, που πήραμε στα γραφεία του, ούτε να μιλήσει. Γιατί;

Γιατί του ζητάμε το αυτονόητο. Έλα δούλεψε όσο θέλεις, ζητά όσο θέλεις, αλλά όλα νόμιμα πάνω στο τραπέζι. Δεν έχουμε καμία διαφορά. Αντάλλαγμα σε αυτό; Αγωγές. Αγωγές, έμμεσες απειλές και διαφημιστικό προϊόν. Καλά κάνουν για να διαφημιστούν και να βρουν πελάτες, αλλά κόψιμο της γλώσσας στο Λυμπερόπουλο. Βαράτε. Πορτοσάλτε βάρα. Πάρε και τον Χατζηδάκη να βρίζει το πρωί τον Λυμπερόπουλο. Βαράτε. Δε μπορώ να μιλήσω γιατί δε «βγαίνει» η εφημερίδα μου. Αυτή είναι η λογική του νεοφιλελεύθερου διαπλεκομένου καπιταλισμού. Αυτό είναι και, εάν δεν το χτυπήσετε όλοι μαζί, εσείς απελευθερώνεστε, οι πολιτικοί, όχι εγώ. Εγώ την ξέρω τη δουλειά, ταξιτζής ήμουν και ταξιτζής θα πεθάνω. Θα το παλέψω μέχρι θανάτου, όσες αγωγές να μου κάνουν και όσες απειλές να μου στείλουν με οποιονδήποτε τρόπο συγκεκριμένοι άνθρωποι.

Σας είπα ότι έχω εδώ, για όποιον θέλει και διαμαρτύρεται και ο ίδιος ο κ. Δρανδάκης, να κάτσει να τις δει να μου εξηγήσει, εδώ είμαι εγώ. Δεν έχω αντίρρηση με κανέναν και ό,τι και αν έχει κάνει και ό,τι και αν έχει πει, εγώ, πρώτα απ' όλα, κοιτάω το συμφέρον του κλάδου. Εάν λέτε ότι έχει 8000, από το 2011 έως σήμερα, οι περισσότεροι έχουν φύγει. Ξέρω εγώ που έρχονται και μου τα λένε και το σύνολο όσων είναι εκεί μέσα ψηφίζουν εμένα. Το σύνολο.

Σας έχουν στείλει και η ίδια ομάδα, μέσα από τη δική σας, έγγραφα που τα έχω, γιατί τους φορολογείτε, γιατί τους παίρνετε προμήθεια και από το 24% του Φ.Π.Α., που είναι πρωτάκουστο. Αυτό φέρνετε πίσω στην πληροφορική εταιρία, αυτό φέρνετε πίσω και σας πληρώνει το ελληνικό κράτος όλη τη λειτουργία της εδώ εταιρίας, της μητρικής. Αυτό φέρνετε πίσω, σας πληρώνει το κράτος, αυτό που παίρνετε από το Φ.Π.Α των ταξιτζήδων. Τίποτα άλλο δεν φέρνετε, το κέρδος σας το αφήνετε έξω, και θα τα βρούμε αυτά, θα υπάρξουν εισαγγελείς, θα το ζητήσουμε εμείς αν δεν το ζητήσει η πολιτεία, και από το τραπεζικό σύστημα, να δούμε πόσα εκατομμύρια εμβάσματα, πως δεν έχει ψάξει να δει πώς έρχονται και αν είναι νόμιμα;

Απαντώ για τις εφαρμογές. Κύριε Μπουκώρο , έχουμε μόνο στην Αθήνα, 25 ραδιοταξί που έχουν ταυτόχρονα και εφαρμογές. Ξέρετε πόσοι είναι; Δουλεύουν 22.000 άτομα, δουλεύουν δύο βάρδιες, με πλήρη φορολογική λειτουργία, με πλήρη καταγραφή των διαδρομών, με πλήρη συνδρομή και Φ.Π.Α. των συνδρομών που πληρώνει στο ελληνικό κράτος το κάθε νομικό πρόσωπο, με πλήρη διαφάνεια, όσον αφορά τις καλές υπηρεσίες, επώνυμη μεταφορά, που την ξέρετε, δεν νομίζω να έχετε αντίρρηση, και στην επαρχία σας, και στο Βόλο, τι ωραίο ραδιοταξί που έχετε, γιατί το ξέρω και εγώ, έτυχε πολλές φορές. Δεν νομίζω ότι έχει κανένας αντίρρηση ότι η πλειοψηφία των πελατών, δηλαδή αν έχει 1 εκατομμύριο η ΤΑΧΙΒΕΑΤ πελάτες στην Αθήνα, έχουν 25 το χρόνο τα ραδιοταξί με τις εφαρμογές. Τι συγκρίνετε, λοιπόν και λέτε για μειοψηφίες; Με έγγραφα, με χαρτιά, με κομπιούτερ, με καταγραφή μεταφοράς, με πλήρη καταγραφή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Μου επιτρέπετε μία διευκρινιστική διακοπή; Αρχικά, δεν είπα τα όσα ισχυρίζεστε.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Ποια;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Σας ρώτησα να μου πείτε για τις εφαρμογές που υπάρχουν και γιατί αντιδράτε μόνο για την Taxibeat.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων(ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Σας είπα γιατί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Πολύ ωραία. Εφόσον έχετε τόσο αναλυτικά στοιχεία όμως, σας έκανα τρεις-τέσσερις ερωτήσεις, οι οποίες πραγματικά, βασίζονται σε αυτά τα στοιχεία που λέτε ότι διαθέτετε και έχουν να κάνουν με την ηλικία των ταξί, με την πληθώρα των συναδέλφων σας που συνεργάζονται, που σημαίνει ότι……

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων(ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Μα δεν τέλειωσα κύριε Μπουκώρο. Να μην σας απαντήσω;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Εγώ θα ήθελα κάποιες απαντήσεις συγκεκριμένες διότι βλέπω ότι λέτε πως διαθέτετε αναλυτικά στοιχεία. Σας έκανα ερωτήσεις που ακριβώς βασίζονται σε αυτά τα στοιχεία και περιμένω τις απαντήσεις σας. Δεν χρειάζεται να υψώνουμε τους τόνους, ούτε να δημιουργούμε πολιτικές εντυπώσεις. Νομίζω, ότι η συζήτηση είναι σε ένα καλό επίπεδο, από τους εκπροσώπους όλων των φορέων και από τα ερωτήματα που έθεσαν οι συνάδελφοι και είναι ευκαιρία να πάρουμε απαντήσεις.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων(ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Γιατί ακούσατε να απαντήσω άσχημα; Εγώ νομίζω ότι μίλησα πολύ ήπια, δεν είχα πρόβλημα με κανέναν, ούτε σήκωσα φωνές, απλά είναι ο τόνος της φωνής μου. Θέλετε να με ακούτε πιο δυνατά και μετά φωνάζετε, κύριε Μάρδα. Μου ζητήσατε να σας πω πόσα μέλη έχει ο ΣΑΤΑ; Το Υπουργείο το ξέρει, όλος ο κόσμος το ξέρει. Έχει 14.000 άδειες στην Αθήνα μόνο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Πόσοι συμμετείχαν στις τελευταίες εκλογές, έχετε πρόχειρα στοιχεία;

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Άστε τώρα αυτά τα στοιχεία. Ξέρετε πόσοι ψήφισαν στις εθνικές εκλογές;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΕΝΤΖΟΣ (Μέλος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων(ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Η απάντηση είναι το ίδιο ποσοστό που ψηφίζουν στις εθνικές εκλογές.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων(ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Βλέπω έχετε και ιδιαίτερο γραμματέα» που σας υποβάλλει τις ερωτήσεις.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Μα τι λέτε τώρα κ. Λυμπερόπουλε; Προσβάλλετε Βουλευτή;

*(θόρυβος στην αίθουσα και έντονοι διάλογοι)*

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Να διαγραφούν από τα πρακτικά οι διάλογοι και οι επιθετικοί χαρακτηρισμοί. Κύριε Λυμπερόπουλε, ολοκληρώστε.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων(ΠΟΕΙΤΑΤΑ)): Εκλέγομαι από το 1988 και κάθε φορά παίρνω μεγαλύτερη πλειοψηφία. Σας φθάνει; Λέω επί των ψηφισάντων. Σας φτάνει;

Με ρωτήσατε για αξιολόγηση της Taxibeat. Καμία αξιολόγηση δεν υπάρχει χωρίς τον φυσικό τους δικαστή. Όλα αυτά που προβλέπει ο νόμος και τα πειθαρχικά συμβούλια είναι «λουλούδια» αυτά που κάνει η Taxibeat. Όμως αυτή την αξιολόγηση που την κάνουν πολλαπλάσια όσον αφορά την καλή συμπεριφορά τα ραδιοταξί και όλος ο κλάδος και οι ποινές, που έχουμε θεσπίσει μάλιστα με δική μας εισήγηση ασυλίας των συνδικαλιστών στο κράτος, είναι ποινές που «κόβουν κεφάλια». Μέχρι που αφαιρούν και άδειες, αφαιρούν διπλώματα για απλές παραβάσεις του κανονισμού λειτουργίας. Εγώ θέλω, να τιμωρείται το ταξί με εισήγηση της οποιαδήποτε beat η του κάθε νομικού προσώπου στο φυσικό του δικαστή, στο πειθαρχικό συμβούλιο. Δεν θέλω να λέει σταματάω τη σύμβαση, γιατί η διαφήμιση για να με πάρει εμένα του «συμπαθητικούλη», του «ομορφούλη» όπως λέει «κάποιο παιδάκι, κάποιος πελάτης», που δεν του έκανα «τα κέφια» και να μου βάλει αρνητική βαθμολογία και να με διαγράψει ο κ. Δρανδάκης ως αξιολογητής. Θα με διαγράψει - αφού με καταγγείλει για παράβαση κακής λειτουργίας και κακής συμπεριφοράς - το πειθαρχικό συμβούλιο. Θα με τιμωρήσει και θα έχει δικαίωμα να με διαγράψει, αλλά θα έχει σύμβαση μαζί μου, όχι σύμβαση που δεν ξέρω που είναι. Στο Περού ή δεν ξέρω εγώ που. Που δεν την ξέρει κανένας, που δεν δηλώνεται πουθενά στην εφορία και θα έχω όλη τη λογιστική λειτουργία εγώ ως επαγγελματίας. Θα έχω τη δικαιολογία με το τιμολόγιο. Τι πήρε; Τι δήλωσα εγώ ως απόδειξη; Και τι μου κράτησε; Και θα δηλώνεται εδώ το χρήμα. Αυτά ζήτησα, αυτά ζητάω και αυτά θέλει και το νομοσχέδιο.

Ρωτήσατε για το όριο ηλικίας των οχημάτων. Είναι ένα τεράστιο πρόβλημα. Σας είπα για να καταλάβετε ότι είναι η μόνη εφαρμογή στη χώρα μας που εισπράττει για λογαριασμό του ταξιτζή. Χωρίς να δηλώνει τίποτα ούτε ο ταξιτζής προς την εφορία, ούτε στα εκκαθαριστικά για να μπορεί να καλύπτεται λογιστικά στη φορολογική του δήλωση. Η μόνη εφαρμογή. Όλοι οι υπόλοιποι πληρώνουν ενοίκιο, πληρώνουν με το μήνα, πληρώνουν μέσα από το post του δικού του ταξιτζή, όπως κάνει η taxiplon και δίνει τη συνδρομή στον ιδιώτη που έχει την taxiplon.

Όριο ηλικίας. Το όριο ηλικίας είναι μια πολύ μεγάλη αναγκαστική απαίτηση του κλάδου, διότι δεν υπάρχουν δυνατότητες, καταχρεωμένοι όπως είναι όλοι λόγω κρίσης, γιατί μπαίνουν συνέχεια «μέσα» και δεν μπορούν να πληρώσουν ούτε τον ΟΑΕΕ τους, παρότι έχει μειωθεί στα 168 ευρώ όπως ξέρετε από τα 480, μήπως μπορέσουν σιγά - σιγά να αλλάξουν αυτοκίνητο. Το όριο ηλικίας στην Ευρώπη είναι παντού ελεύθερο, όπως στο Λονδίνο, σε μια χώρα ελεύθερη και ανεπτυγμένη. Λέμε ότι δεν έχει όριο ηλικίας, απλώς γίνεται τεχνικός έλεγχος και τελειώσαμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*)

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Σκέντζος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΕΝΤΖΟΣ (Αντιπρόεδρος της **Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων και Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Μικρομεσαίων Επαγγελματοβιοτεχνών Νομού Αχαΐας**): Επειδή κάποιοι μίλησαν ειρωνικά για τους ταξιτζήδες, ότι είμαστε από άλλη κάστα, είμαστε και εμείς μέσα στην κοινωνία, είμαστε πρόεδροι και σε άλλα επαγγέλματα κ.λπ..

Η Ομοσπονδία, στην οποία έχω την τιμή να είμαι Πρόεδρος, έχει 27.000 μέλη. Εμείς σαν ταξί κάνουμε κοινωνικό λειτούργημα. Είναι πραγματικότητα και το γνωρίζει ο καθένας. Δεν μπορούμε να αρνηθούμε μίσθωση και να κάνουμε επιλογή και σωστά έχουν μπει κανόνες και η αυστηρότητα στις ποινές σε αυτά τα ζητήματα. Είτε δεν μας αρέσει, είτε μας αρέσει η διαδρομή, είμαστε υποχρεωμένοι να το κάνουμε και αυτούς τους κανόνες ζητάμε εμείς να αυστηροποιούνται και ζητάμε και από τον Υπουργό και καλώς έκανε και έβαλε έξτρα και καθαρούς κανόνες σε αυτό το πράγμα. Εμείς οι συνδικαλιστές τα ζητάμε αυτά, μαζί με τα μέλη μας. Εδώ, όμως, υπάρχει κάτι οξύμωρο.

Η Πολιτεία κατάργησε με νόμο το μικτό συνεργείο ελέγχου που υπήρχε και αποτελείτο από μέλη των υπηρεσιών συγκοινωνιών του Κράτους, από διοικητή Τροχαίας και από εκπροσώπους μας και λειτουργούσε μια χαρά. Επίσης, η Τουριστική Αστυνομία δεν υπάρχει πουθενά και εμείς ζητάμε να κάνουν έλεγχο και οι τουριστικοί στα ταξί, επειδή μας θεωρούν ότι είμαστε συντεχνία. Είμαστε νόμιμο συνδικαλιστικό όργανο.

Επίσης, θέλω να πω ότι έχουμε και ένα παράπονο. Επειδή το ξέρω, επειδή είμαι και στη ΓΣΕΒΕΕ και στο Επιμελητήριο, είναι ο μοναδικός κλάδος που ποτέ η Πολιτεία δεν μας έχει δώσει τη δυνατότητα να μπούμε σε προγράμματα, είτε κοινοτικά πλαίσια στήριξης πριν, είτε στο ΕΣΠΑ σήμερα, να μπορέσουμε να αντικαταστήσουμε και εμείς τα οχήματα μας μέσα από μια επιδότηση, για να έχουμε και εμείς καλά αυτοκίνητα. Τα αυτοκίνητα αυτά που παρατείνουμε, κύριε Βουλευτά – και το λέω φιλικά – για να τα συντηρήσουμε κοστίζει περισσότερο μερικές φορές από όσα εισπράττουμε, άλλα είναι λόγω ανάγκης, λόγω συγκυρίας. Ελπίζουμε να μας ακούσει η Πολιτεία στα αιτήματά μας και να μας δώσει και εμάς έναν κωδικό, ούτως ώστε να ενταχθούμε και εμείς στα ευρωπαϊκά προγράμματα. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πάρα πολύ όλες και όλους τους προσκεκλημένους που καθίσατε τόσο αργά και συζητήσαμε. Ολοκληρώθηκε η συζήτηση.

Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε την γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Γκαρά Αναστασία, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Μανιάτης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Καμμένος Δημήτριος και Δανέλλης Σπυρίδων.

Τέλος και περί ώρα 19.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**