**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, 15 Μαρτίου 2018, ημέρα Πέμπτη και ώρα 15:25΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223)** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις». (3η συνεδρίαση)

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

 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. Αραχωβίτης Σταύρος, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Ευαγγελία (Εύη), Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μάρδας Δημήτριος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Θραψανιώτης Εμμανουήλ, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Βαρδάκης Σωκράτης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Βεσυρόπουλος Απόστολος, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντόπουλος Δημήτριος, Μανιάτης Ιωάννης, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Στεργίου Κωνσταντίνος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης, Δανέλλης Σπυρίδων και Μίχος Νικόλαος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καλησπέρα σας. Συνεδριάζει η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης: Συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις». Είμαστε στην 3η συνεδρίαση, στη συζήτηση κατ’ άρθρον.

Πριν προχωρήσουμε στη συζήτηση κατ’ άρθρον, πρέπει να ψηφίσουμε επί της αρχής.

Λοιπόν, ο κ. Καραναστάσης, από το ΣΥΡΙΖΑ;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Υπέρ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Καραμανλής, από την Ν.Δ.;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ): Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο Ειδικός Αγορητής Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ-ΔΗΜ.ΑΡ., κ. Μανιάτης;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ -ΔΗΜ.ΑΡ.): Επιφύλαξη.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή, κ. Σαχινίδης;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κ. Κατσώτης;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): «Παρών».

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων, κ. Λαζαρίδης;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Υπέρ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων, κ. Σαρίδης:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού» απουσιάζει και θα τοποθετηθεί στη διάρκεια της συζήτησης.

Συνεπώς, με βάση την τοποθέτηση των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, το σχέδιο νόμου έγινε δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία. Ξεκινάμε τώρα, με την τοποθέτηση των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, επί των άρθρων. Το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά τη χθεσινή συζήτηση με τους φορείς, σήμερα βλέπουμε αναλυτικότερα το περιεχόμενο του νομοσχεδίου που αποτελείται από 94 άρθρα, τα οποία είναι χωρισμένα σε έξι θεματικά μέρη.

Το πρώτο μέρος από το άρθρο 21 έως το 22, περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές.

Το δεύτερο μέρος, από τα άρθρα έως 23 έως 32, τις τροποποιήσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Στο τρίτο μέρος, από το 33 έως το 44, υπάρχουν ρυθμίσεις για τα λεωφορεία και τα ΚΤΕΛ.

Το τέταρτο, από το 45 μέχρι το 66, αναφέρεται σε ρυθμίσεις θεμάτων που αφορούν τα οχήματα και τους οδηγούς.

Και το πέμπτο μέρος, από τα 67 μέχρι το 92, περιέχει διατάξεις σχετικά με τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Έτσι, στο άρθρο 1, που αναφέρεται στις απαγορεύσεις και στις υποχρεώσεις των οδηγών για τα επιβατηγά δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, ουσιαστικά επιβάλουμε τα αυτονόητα. Όπως, η απαγόρευση επιλογής επιβατών, προορισμού, άρνησης μίσθωσης, είσπραξης κομίστρου διάφορου του νόμιμου ή συμφωνημένου. Ενώ, στα άρθρα 2 και 3 αναφέρονται αντίστοιχα οι υποχρεώσεις των ιδιοκτητών ή των εκμεταλλευτών των επιβατικών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων και οι απαγορεύσεις και οι υποχρεώσεις των επιβατών.

Σημειώνω ότι την παρ. 3, του άρθρου 3 που αφορά την κατά προτεραιότητα εξυπηρέτηση των ΑμεΑ, στα άρθρα 4 έως 10 περιγράφονται τα πειθαρχικά παραπτώματα των οδηγών, ιδιοκτητών και εκμεταλλευτών των αυτοκινήτων αυτών και ορίζονται τα πειθαρχικά συμβούλια και οι αντίστοιχες ποινές.

Με το άρθρο 11, δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα τηλεφωνικό κέντρο και η υπηρεσία σύντομων γραπτών μηνυμάτων (sms), παραπόνων και καταγγελιών των επιβατών για παραβάσεις του παρόντος.

Με τα άρθρα 12 και 13, τίθενται για πρώτη φορά κανόνες στην αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών, είτε στην περίπτωση μεταφορικού έργου με επιβατηγά δημόσιας χρήσης οχήματα, είναι το άρθρο 12, είτε στην περίπτωση εκμίσθωσης επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων με οδηγό, το άρθρο 13.

Συγκεκριμένα, με το άρθρο 12, ορίζεται το πότε φυσικά ή νομικά πρόσωπα παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης με τη μεταφορά επιβατών με όχημα επιβατηγών δημόσιας χρήσης, λογίζεται ότι ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών.

Αντιδιαστολή προς την περίπτωση που η υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης είναι απλώς επικουρική και δευτερεύουσα.

Στη συνέχεια, ορίζεται η διαδικασία αδειοδότησης του φορέα ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης με ιδιαίτερες προβλέψεις ανάλογα με τη χώρα έδρας του φορέα Ελλάδα, εντός ή εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και ανάλογα με το αν γίνεται ή όχι επεξεργασία προσωπικών δεδομένων των επιβατών.

Μάλιστα, αν γίνεται επεξεργασία ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, ζητείται επικυρωμένο αντίγραφο της σχετικής άδειας της Αρχής Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων.

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

Με το άρθρο 13, αντιμετωπίζονται αντίστοιχα τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που παρέχουν ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση για την ενοικίαση επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης οχημάτων με οδηγό.

Στο άρθρο 14, σημειώνω ότι με την προτεινόμενη διάταξη της παρ. 1 εντάσσονται και τα πολυμορφικά ενός όγκου στα επιβατηγά δημόσιας χρήσης, με μετρητή ταξί δηλαδή, και ορίζεται ότι εφόσον δύναται να μεταφέρουν αναπηρικό αμαξίδιο, μπορούν να έχουν στα εξαρτήματα ράμπα και υποχρεωτικά ιμάντες στήριξης και ασφάλειας το αμαξιδίου, καθώς και οποιοδήποτε τεχνικό μέσο διευκολύνει την πρόσβαση των ΑμεΑ στο όχημα ταξί και επιτρέπεται να διενεργούν μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Με τη δε παρ.4, τροποποιείται στα 335 άτομα ο πληθυσμός ενός νησιού, κάτω από το οποίο χορηγείται άδεια επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων.

Επίσης, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων των μικρών νησιών επιτρέπεται να χορηγούνται δύο άδειες επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης.

Τέλος, με το άρθρο 18, προβλέπεται η δημιουργία ψηφιακού μητρώου επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο οποίο θα καταχωρούνται και θα τηρούνται όλα τα στοιχεία των αυτοκινήτων αυτών και των οδηγών τους, των φορέων που παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης, των σχετικών συμβάσεων και των στοιχείων κυκλοφορίας ενός εκάστου των συμβεβλημένων οχημάτων με τους ως άνω φορείς ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης.

Περνώντας τώρα στην τροποποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, έρχομαι στα άρθρα 23 έως 27, με τα οποία ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διευκόλυνση της χρήσης ποδήλατου σε αστικές μεταφορές.

Στο άρθρο 28, στις παρ. 1 και 2 γίνεται συστηματοποίηση και κατηγοριοποίηση των κυρώσεων για τις παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

 Προβλέπονται τρεις κατηγορίες παραβάσεων ανάλογα με την επικινδυνότητα της παράβασης Ε1, Ε2 και Ε3 και επίσης, κατάταξη ανάλογα με το αν η παράβαση είναι πολύ υψηλής συχνότητας πρόκλησης ατυχημάτων ή αν είναι αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς.

Τα διοικητικά πρόστιμα ανά κατηγορία παράβασης είναι για τις παραβάσεις χαμηλής επικινδυνότητας ορίζονται ως τα 100 ευρώ, για τις παραβάσεις μεσαίας επικινδυνότητας από 101 έως 300 € και για τις παραβάσεις υψηλής επικινδυνότητας από 301 έως 600 €.

Στην παράγραφο 4, προβλέπεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών επιτρέπεται προκειμένου τα επαπειλούμενα διοικητικά πρόστιμα να επιτελούν αποτελεσματικά την προληπτική και κυρωτική λειτουργία τους, να θεσπίζονται εισοδηματικά κριτήρια, τονίζω εισοδηματικά και όχι περιουσιακά, όπως είχε περάσει να γίνει αντιληπτό κάποια στιγμή, σύμφωνα με τα οποία θα αυξάνεται το ύψος των διοικητικών προστίμων που προβλέπεται για τις ανωτέρω κατηγορίες παραβάσεων και κατά ανώτατο όριο μέχρι το τριπλάσιο του βασικού προστίμου. Και φυσικά, με μειωμένα τα διοικητικά πρόστιμα κατά 40% με εξαίρεση τις παραβάσεις της παρ. 6.

Για όσους δεν κατανόησαν τις προθέσεις μας και μας ρωτούσαν αυτές τις μέρες της συνεδρίασης από που θα εισπράξουμε χρήματα, τονίζω για άλλη μια φορά ότι για εμάς, ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας έχει εκπαιδευτικό και όχι εισπρακτικό χαρακτήρα και θα είμαστε ευτυχείς, αν έχουμε μηδενικά έσοδα από πρόστιμα.

Στην παρ.6 ορίζεται ότι εξαιρείται από τις εκπτώσεις. Ειδικά σε περιπτώσεις διάπραξης παραβάσεων που συνδέονται με την κατανάλωση αλκοόλ για τις παραβάσεις των διατάξεων Ρ2, της πινακίδας του στοπ και του ερυθρού σηματοδότη, την επίδειξη ικανότητας εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή τέλεσης αυτοσχέδιων αγώνων, καθώς και τις παραβάσεις των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων για τρίτη φορά εντός διαστήματος 5 ετών, η άδεια οδήγησης θα αφαιρείται διά βίου. Τέλος, στην παρ. 7 ορίζεται ότι οι εκπτώσεις στο ήμισυ που προβλέπεται από τον ισχύοντα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για καταβολή του διοικητικού προστίμου μέσα σε 10 μέρες καταργείται μετά την οριζόντια έκπτωση, η οποία έχει γίνει.

Στο άρθρο 29, προβλέπεται η επιτόπου αφαίρεση των πινακίδων και της άδειας οδήγησης για 60 μέρες και διπλασιασμός της ποινής σε περίπτωση υποτροπής για συγκεκριμένες παραβάσεις αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς και, συγκεκριμένα, για την χρήση κινητού τηλεφώνου, για παρεμπόδιση πρόσβασης ΑμεΑ και στάθμευσης σε θέσεις ατόμων με ειδικές ανάγκες ή για κυκλοφορία στη λωρίδα έκτακτης ανάγκης, την κυκλοφορία και προσπέραση βαρέων οχημάτων στην αριστερή λωρίδα, για ρίψη εκτός των οχημάτων αντικειμένων ή ουσιών, όπως τσιγάρα, που μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά ή να ρυπάνουν το περιβάλλον για τη χρήση ζώνης ασφαλείας ή κράνους και για μη χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας κατά τη μεταφορά μικρών παιδιών. Οι κυρώσεις για τις συγκεκριμένες παραβάσεις αποτελούν ξεχωριστή νομοθετική πρωτοβουλία, καθώς έχει διαπιστωθεί ότι αποτελούν καθημερινό φαινόμενο οδικής συμπεριφοράς με σοβαρό αντίκτυπο στην προστασία της ζωής γενικότερα και των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων συγκεκριμένα.

Με το άρθρο 30 σε αυτοκινητόδρομους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας, όπου αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες, το κατώτατο όριο ταχύτητας ορίζεται στα 70 χιλιόμετρα. Τέλος, με το άρθρο 31 ελαφριές και βαριές τετράτροχες μοτοσικλέτες με κινητήρα έως 125 κυβικά εκατοστά, οι γνωστές «γουρούνες», απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε ασφαλτοστρωμένους δρόμους, στις οποίες επιτρέπεται μόνο να τις διασχίζουν κάθετα.

Με απόφαση, όμως, του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί να προβλέπεται η ειδική εκπαίδευση των οδηγών μοτοσικλετών της παρούσας, καθώς και οχημάτων που είναι σχεδιασμένα για χρήση εντός του δρόμου ή και παντός εδάφους.

Έδωσα έμφαση στα δύο πρώτα μέρη του νομοσχεδίου, γιατί αυτά απασχολούν το σύνολο του πληθυσμού της χώρας. Από τα άλλα τέσσερα μέρη, εξίσου σημαντικά, κατά την άποψή μου, σταχυολογώ μερικά ως εξής. Σημαντική και για προφανείς λόγους είναι και η ρύθμιση του άρθρου 36, με το οποίο το όριο ηλικίας των οδηγών λεωφορείων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης που διενεργούν σχολικές μεταφορές και εκδρομές, ορίζεται στα 55 έτη, με δυνατότητα επέκτασης μέχρι το 65ο έτος, μετά από ιατρικές εξετάσεις και δοκιμασία προσόντων ανά πενταετία.

Νομοθετώντας το άρθρο 46, στοχεύουμε στη θέσπιση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διασφάλισης καταναλωτή αγοραστή μεταχειρισμένων οχημάτων Ι.Χ. ή ελαφρών φορτηγών, τα οποία εισάγονται στη χώρα μας και γνωρίζουμε τι σημαίνει αυτό. Το σύνολο των εγγράφων που απαιτούνται με το άρθρο αυτό για την εισαγωγή των εν λόγω οχημάτων και ειδικά, η απαιτούμενη βεβαίωση του ΚΤΕΟ της χώρας προέλευσης, θεωρούμε ότι μεγιστοποιεί τη διασφάλιση του αγοραστή.

Με το άρθρο 47, δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών παρατηρητήριο ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησης των ανταλλακτικών οχημάτων ανά τύπο οχήματος που εισάγεται στη χώρα. Στο άρθρο 49, έχουμε τη δημιουργία του εθνικού μητρώου οχημάτων, στο οποίο τηρούνται τα στοιχεία όλων των οχημάτων, του μητρώου οδικών μεταφορών, στο οποίο καταγράφονται όλα τα κρίσιμα δεδομένα που αφορούν το μεταφορικό έργο, τα ηλεκτρονικά μητρώα στα οποία καταχωρίζονται όλα τα στοιχεία των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημοσίας χρήσης ανοιχτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων και των τουριστικών τρένων. Επίσης, δημιουργείται σύστημα ηλεκτρονικής καταγραφής των στοιχείων των διενεργούμενων οδικών εμπορευματικών μεταφορών και παρατηρητήριο προδιαγραφών συντελεστών κόστους και τιμών μεταφορικού έργου οδικών μεταφορών.

Στο άρθρο 53, έχουμε ρυθμίσεις θεμάτων και για τα δημόσια ΚΤΕΟ. Με τα άρθρα 59 έως 63 μπαίνει σε νέα βάση η εποπτεία και ο έλεγχος των οχημάτων μεταφοράς των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Σημαντική θεωρώ τη ρύθμιση του άρθρου 65, όπου στην παρ.1 προβλέπεται ότι για την κατοχή οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης οδηγών, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 74 ετών, αυτοί υποχρεούνται ανά 3 έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για κάθε κατηγορία που επιθυμούν να ανανεώσουν. Η δοκιμασία αυτή γίνεται ανά 2 έτη μετά την ηλικία των 80 ετών.

Τέλος, αξίζει να επισημανθεί η δημιουργία, με το άρθρο 72, του μητρώου συνεργείων, τεχνιτών και εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, καθώς και ρυθμίσεις του άρθρου 91, ώστε να έχουν την απαραίτητη επιστημονική κατάρτιση για την άσκηση των καθηκόντων τους τα μέλη του Δ.Σ. του Ο.ΑΣ.Π.. Το άρθρο 92, αφορά στη στελέχωση των Διευθύνσεων Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών Δυτικής Ελλάδος και Βορείου Ελλάδος και της Υποδιεύθυνσης Απαλλοτριώσεων Τοπογραφήσεων και Γεωπληροφορικής Βορείου Ελλάδος με το απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό μέσω μετατάξεων από άλλους φορείς του δημόσιου τομέα.

Κυρία Πρόεδρε, το παρόν νομοσχέδιο πιστεύουμε ότι επιφέρει σημαντικές τομές στον τομέα των οδικών επιβατηγών και εμπορευματικών μεταφορών στην πατρίδα μας, με εκσυγχρονισμό του πλαισίου λειτουργίας τους και με έμφαση στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις όλων των εμπλεκομένων ατόμων και φορέων. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι βουλευτές, πριν ξεκινήσω, νομίζω ότι πρέπει να κάνουμε μια μικρή αναφορά στη χθεσινή συνεδρίαση, όπου είχαμε την ευκαιρία να ακούσουμε διάφορους φορείς. Η πλειονότητα, λοιπόν, των φορέων, ακόμη και ο εκπρόσωπος της Ελληνικής Αστυνομίας είχαν να κάνουν παρατηρήσεις επί του νομοσχεδίου και οι περισσότεροι από τους φορείς – ήταν εμφανές αυτό – είχαν τελικά αρκετούς προβληματισμούς και ήταν αρνητικοί απέναντι στο νομοσχέδιο, το οποίο φέρνει η Κυβέρνηση.

Είδαμε, όμως, χθες και κάτι άλλο, θα μου επιτρέψετε να πω. Είδαμε τη σύγκρουση δύο κόσμων, αυτών που συμβολίζουν το χθες, αυτών που φωνάζουν και αυτών που εκφράζουν το νέο ηλεκτρονικό επιχειρείν και απαντάνε σε όλες τις ερωτήσεις που τους τίθενται. Όσοι μας παρακολούθησαν – και νομίζω ότι ήταν πολλοί αυτοί που μας παρακολούθησαν – έβγαλαν τα συμπεράσματά τους. Θα έχουμε, όμως, την ευκαιρία νομίζω, κύριε Υπουργέ, να αναφερθούμε σε όλα αυτά τα ζητήματα και στην Ολομέλεια. Νομίζω ότι η γλώσσα του σώματος και η αμηχανία των κυβερνητικών Υπουργών και των βουλευτών του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. ήταν εμφανέστατη, γιατί, ξέρετε πολλές φορές, «μια εικόνα είναι χίλιες λέξεις» και όσοι ήμασταν χθες στην Επιτροπή αυτό το διαπιστώσαμε. Δεν είναι θέμα ψυχολογίας. Είναι θέμα μιας παρατήρησης. Μπορείτε να τη δεχθείτε, μπορείτε να μην την αποδεχθείτε.

Για να πάμε στη συζήτηση κατά άρθρο, θα μου επιτρέψετε να ξεκινήσω, λέγοντας ότι τελικά βλέπουμε ένα νομοσχέδιο προβληματικό, αναχρονιστικό που κινείται αντίθετα, τόσο κατά των συνταγματικών μας αρχών, όσο και του Ευρωπαϊκού Δικαίου.

Ενισχύει την γραφειοκρατία, προσπαθεί να θεσμοθετήσει διάφορες ιδεοληψίες και τελικά, είναι πρακτικά ανεφάρμοστο, αφού για να εφαρμοστεί προβλέπει 220 υπουργικές αποφάσεις, 30 ΚΥΑ και 15 ηλεκτρονικές πλατφόρμες. Συνοπτικά, θα μου επιτρέψετε να πω ότι στο θέμα των ΤΑΞΙ τελικά, δεν συμπεριλαμβάνονται πολλές από τις διατάξεις, τις οποίες κάποιοι είχαν φέρει στο φως της δημοσιότητας παλαιοτέρα.

Να πάμε λοιπόν συγκεκριμένα και να δούμε μερικά πράγματα. Γιατί γκρεμίζεται η επιχειρηματολογία της κυβέρνησης στο ότι δεν υπήρχε νομικό καθεστώς που κάλυπτε εταιρείες τύπου UBER. Ο κ. Υπουργός στην τοποθέτησή του την Τρίτη, μας είπε ότι η ΝΔ άλλαξε γραμμή. Δυστυχώς, ψεύδεται, διότι η γραμμή της ΝΔ δεν είναι η γραμμή της «κωλοτούμπας». Αυτό το προνόμιο, δυστυχώς, το έχει η κυβέρνηση. Εμείς στη ΝΔ είμαστε σταθεροί στις απόψεις μας και έχω και τη δήλωσή μου εδώ που με πολύ μεγάλη χαρά θα σας τη δώσω κύριε Υπουργέ. Από τις 24 Μαρτίου του 2017 είχαμε μιλήσει ξεκάθαρα και είχαμε πει, πως το νομικό πλαίσιο, το οποίο είχε θεσμοθετηθεί τόσο ο ν.4093 όσο και ο ν.4199 ήταν επαρκέστατο για να αντιμετωπίσει τέτοιου είδους φαινόμενα, όπως της UBER. Και τελικά, αυτό το αποδείξατε εσείς εμπράκτως, πριν από μερικές ημέρες, σε αυτό το νομικό πλαίσιο με την υπουργική απόφαση που εξεδώσατε.

Η κυρία Μπακογιάννη και ο κ. Κυρανάκης είχαν μια άποψη διαφορετική. Όμως εμείς είμαστε ένα κόμμα, το οποίο είναι συναινετικό, -τώρα να αρχίσω και να σας λέω πόσες διαφορετικές απόψεις έχετε στο δικό σας κόμμα-, και μόνο το γεγονός ότι εσείς οι δύο που κάθεστε στα έδρανα, προέρχεστε ο ένας από τη λαϊκίστικη δεξιά και ο άλλος από τη ριζοσπαστική αριστερά είναι μια πραγματικότητα. Το γεγονός ότι έχουμε τον κ. Κουβέλη και τον κ. Καμμένο στο ίδιο Υπουργείο, βλέπετε ότι και εσείς είσαστε ένα κόμμα και μια παράταξη που έχετε και αντίθετες τάσεις. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Ας πάμε όμως στο νομοσχέδιο. Στο άρθρο 1 εντύπωση μας προκαλεί η παρ.3, στην οποία αναφέρεται ότι στις περιπτώσεις μεταφοράς ασυνόδευτων δεμάτων και αντικειμένων, ο οδηγός δεν φέρει καμία ευθύνη. Αντιλαμβανόμαστε νομίζω όλοι ότι αυτό είναι μια πρόβλεψη, η οποία μπορεί να καταστρατηγηθεί πολύ εύκολα και για ευνόητους λόγους. Στο άρθρο 4 το νομοσχέδιο μιλάει για τα μικτά κλιμάκια ελέγχου. Να θυμίσω στην κυβέρνηση ότι τα κλιμάκια αυτά προβλέπονται ήδη σε σειρά νόμων όπως στον ν.2800/2000, στον ν.2801/2001 και στον ν.3446/2006. Οπότε δεν καταλαβαίνω τη χρησιμότητα αυτού του άρθρου.

Όπως μάλιστα ειπώθηκε και χθες από αρκετούς φορείς, το πρόβλημα δεν έγκειται στη νομοθεσία, αλλά στο γεγονός ότι τα κλιμάκια αυτά δεν λειτουργούν. Επομένως, αν θέλουμε να κάνουμε κάτι καλό είναι η κυβέρνηση να κινηθεί προς την κατεύθυνση της ουσιαστικής και της επαναλειτουργίας αυτών των κλιμακίων. Πάμε στα άρθρα 5-7. Μιλάμε για να άρθρα που έχουν να κάνουν με τα πειθαρχικά συμβούλια. Δεν θεωρούμε ότι έχουν πολύ μεγάλη σημασία, όχι γιατί δεν πρέπει να υπάρχουν πειθαρχικά συμβούλια, αλλά γιατί αυτά προβλέπονται στο ν.4070/2012 και εσείς αντί να εκδώσετε ΠΔ το φέρνετε τώρα σε νόμο.

Επίσης, γνωρίζετε καλύτερα απ’ όλους μας, ότι η λειτουργία των συμβουλίων αυτών, είναι προβληματική αφού δεν έρχεται να επιλύσει ένα υπάρχον πρόβλημα, αλλά στην ουσία το διατηρείτε. Και όχι απλά το διατηρείτε, αλλά με το άρθρο 10 ικανοποιείτε και διάφορες συντεχνίες. Αλήθεια, για ποιο λόγο παραγράφονται τα πειθαρχικά παραπτώματα και οι ποινές αναδρομικά; Δεν νομίζω ότι υπάρχει λόγος. Για ποιο λόγο επί 3 χρόνια δεν έχουν εκδοθεί οι πειθαρχικές βεβαιώσεις, ενώ έχει συνταχθεί ή έκθεση βεβαίωσης; Μπορείτε να μας ενημερώσετε στην Επιτροπή για τον ακριβή αριθμό πειθαρχικών παραπτωμάτων που θα διαγραφούν κατ’ εφαρμογή της παρούσας διάταξης;

Για τα άρθρα 12 και 13 δεν νομίζω ότι έχει αξία να ξαναμιλήσουμε. Παρακολουθήσαμε χθες όλοι, μια εκτενέστατη συζήτηση. Μια ερώτηση θα ήθελα να κάνω μόνο. Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα που έχετε σε ό,τι αφορά την ηλεκτρονική βάση δεδομένων που θα δημιουργήσετε; Τι καθεστώς θα επικρατήσει μέχρι να τεθεί σε λειτουργία η ηλεκτρονική αυτή πλατφόρμα που μας έχετε αναγγείλει; Σας τα ρωτάω αυτά, διότι στις μεταβατικές διατάξεις του νομοσχεδίου δεν αναφέρεται τίποτα απολύτως.

Στο άρθρο 14, αναφορά με την πρόβλεψη για την απόσυρση των ΤΑΞΙ, λόγω ορίου ηλικίας για 3 χρόνια και με αναδρομική ισχύ για 2 χρόνια. Και αυτό μας βρίσκει απόλυτα αντίθετους τόσο για λόγους ποιότητας υπηρεσιών, όσο και κυρίως για λόγους οδικής ασφάλειας. Και επειδή γίνεται ένα γαϊτανάκι με το ποιος στηρίζει ποια συμφέροντα, μια ερώτηση θα κάνω μόνο. Η παράταση αυτή, μήπως εξυπηρετεί κάποια συμφέροντα κύριε Υπουργέ; Δεν λέω ότι έχετε δόλο, αλλά όλοι γνωρίζουμε ότι είναι πάγιο αίτημα διάφορων συντεχνιών, των μαντράδων, οι οποίοι έχουν ένα πεπαλαιωμένο στόλο αυτοκινήτων και οι οποίοι θέλουν αυτή την παράταση. Καταλαβαίνω τα επιχειρήματα των ταξιτζήδων ότι στη κρίση αυτοί είναι πολύ δύσκολο να αντικαταστήσουν τα αυτοκίνητά τους, αλλά τελικά, είναι καλύτερο να τα θέσουμε όλα τα ερωτήματα και να τα βάλουμε όλα στο τραπέζι.

Για το θέμα του ΚΟΚ. Σας εξέθεσα την διαφορετική θέση και τη διαφορετική λογική που έχουμε για τη μείωση των προστίμων, ακόμα και αυτό για την ακατάλληλη ταχύτητα. Ακούσατε τους φορείς. Οι περισσότεροι φορείς οδικής ασφάλειας χθες υπογράμμισαν ότι δεν αρκεί, για παράδειγμα, μόνο ένας καλός αυτοκινητόδρομος για να επιτρέψουμε την αύξηση του ορίου ταχύτητας. Θα πρέπει να συνοδεύεται από σωστή παιδεία οδικής ασφάλειας. Ας ξεκινήσουμε λοιπόν, από μια οργανωμένη και ουσιαστική εκπαίδευση και μετά πάμε στην αύξηση των ορίων ταχύτητας.

Στο άρθρο 31, τετράτροχες μοτοσυκλέτες. Χθες ακούσαμε και τις δύο πλευρές. Εμείς αυτό που θα σας προτείνουμε είναι να βρεθεί μια μέση λύση. Δηλαδή, μια μεταβατική περίοδος ανάμεσα σε αυτά τα οχήματα που έχουν ήδη εισαχθεί για τα οποία έχουν καταβληθεί τέλη κυκλοφορίας, δασμοί και ΦΠΑ. Και η πρόβλεψη του άρθρου να ισχύει από αυτά που πρόκειται να εισαχθούν από τη ψήφιση του νόμου και μετά. Άλλη λύση την οποία θα μπορούσαμε να συζητήσουμε είναι η καταβολή μιας αποζημίωσης σε αυτούς που μέχρι σήμερα έχουν κινηθεί νομιμά και έλαβαν μάλιστα, από το δικό σας Υπουργείο άδεια. Σε κάθε λύση νομίζω ότι πρέπει να βρεθεί μια λύση.

 Στο άρθρο 34, λεωφορεία ΟΑΣΘ. Θα σταθώ δύο λεπτά για να διορθώσω, αν μου επιτρέπει ο κ. Υπουργός, ο οποίος πάλι μίλησε με ανακρίβειες στη συζήτηση επί της αρχής. Ανέφερε ότι η προηγούμενη κυβέρνηση, αύξησε το όριο ηλικίας με απόφαση. Ξέρετε πολύ καλά ότι αυτό δεν είναι έτσι, διότι, η ΝΔ είχε βγάλει το ν.4313/2014 και στο άρθρο 30 παρ. 1 που προβλεπόταν η αύξηση του ορίου στα 20 χρόνια. Αντίθετοι είμαστε και στο άρθρο 37, για τις στάσεις των λεωφορείων ανοικτού τύπου.

Πάμε στο άρθρο 46 για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα. Με τη διάταξη αυτή μάλλον εδώ κάνετε το καλύτερο δώρο στο μεγάλο κεφάλαιο. Εμάς κατηγορείτε ως υπερασπιστές του καπιταλισμού και του κεφαλαίου και τελικά, έρχεστε εσείς και παραβιάζετε βασικές αρχές του Ευρωπαϊκού Δικαίου. Να εισάγετε λοιπόν, μια δυσμενή διάκριση σε βάρος αυτών που θέλουν να εισάγουν ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο από το εξωτερικό. Και τελικά, δίνετε ένα πολύ μεγάλο δώρο είτε το έχετε καταλάβει είτε όχι, στους αντιπροσώπους αυτοκινήτων το μεγαλύτερο δώρο θα έλεγα. Και ξέρουμε όλοι ποιοι είναι αυτοί οι επιχειρηματίες.

Εμείς λοιπόν, σας το λέμε ξεκάθαρα ότι είμαστε αντίθετοι σε αυτή τη διάταξη, διότι δημιουργεί προσκόμματα στην ενιαία αγορά, έρχεται σε σύγκρουση όχι μόνο με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, αλλά αν το σκεφτείτε καλά και με την έννοια της οδικής ασφάλειας.

Η διάταξη αυτή, πέραν των άλλων, θα οδηγήσει χιλιάδες επιχειρήσεις στο κλείσιμο και σε ένα μονοπωλιακό καθεστώς στην εγχώρια αγορά αυτοκινήτου.

Για τα άρθρα 53 και 54, ξέρετε ότι έχουν υπάρξει πολλές αντιδράσεις από τους ιδιοκτήτες ΚΤΕΟ. Έχουμε πει ότι θα προσπαθήσουμε να βρούμε μια λύση σε αυτό το θέμα.

Στο άρθρο 67, για τη δυνατότητα καταβολής αμοιβής ή αποζημίωσης στον πρόεδρο και τα μέλη του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας. Ο κ. Υπουργός είπε ότι παλαιότερα ήταν άμισθη η θέση αυτή και τελικά, ποτέ δεν συνεδρίαζε αυτό το συμβούλιο, οπότε πρέπει να δώσουμε μια σοβαρότητα στο θεσμό και να το κάνουμε έμμισθο.

Πολύ σωστά και εκεί μπορούμε να συμφωνήσουμε ή να διαφωνήσουμε. Τελικά, όμως, έρχεστε και προτείνετε την πρώην υφυπουργός σας να αναλάβει αυτή τη θέση. Νομίζω ότι τα συμπεράσματα είναι πλέον εμφανή και όλοι καταλαβαίνουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Την αναβαθμίζουμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Την αναβαθμίζετε, μπράβο σας. Εάν θεωρείτε ότι την αναβαθμίζετε, αυτό είναι ένα κομματικό ρουσφέτι της συγκυβέρνησης.

Τουλάχιστον, όμως, δεν έρχεστε να βάλετε επικεφαλής σε αυτόν τον οργανισμό έναν άνθρωπο, ο οποίος είναι αποδεκτός, καταξιωμένος και έχει εμπειρία σε αυτά τα ζητήματα. Έρχεστε και βάζετε την πρώην υφυπουργό σας. Πολύ καλά κάνετε. Εμείς, αυτό το πράγμα δεν μπορούμε να το αποδεχθούμε.

Για το θέμα του θεσμού του γιατρού εργασίας. Σας θυμίζω ότι καμία γνωμοδότηση δεν έχει πρακτική εφαρμογή, εάν δεν τύχει υιοθέτησης από τη διοίκηση της εταιρίας. Οι «γιατροί εργασίας» δεν υποδεικνύει αλλαγή θέσης εργασίας. Η διοίκηση είναι αυτή που το πράττει. Μην κατηγορούμε, λοιπόν, άδικα ανθρώπους και θεσμούς για να δικαιολογούμε λάθη άλλων.

Κλείνω, με τις προβλέψεις των άρθρων 88, 89 και 90, για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Εδώ συμβαίνει κάτι απίστευτο. Τέταρτη τροποποίηση σε ένα νόμο, ο οποίος είναι ανεφάρμοστος. Συνεχίζονται οι παρεκκλίσεις του Συντάγματος, της ισχύουσας νομοθεσίας και διαδικασιών ΑΣΕΠ για να τοποθετήσετε, προφανώς, αυτούς που θέλετε εσείς στην ΥΠΑ. Οι μετατάξεις στην ΥΠΑ πρέπει να γίνονται με γνωμάτευση και των υπηρεσιακών συμβουλίων. Εσείς, κατά παρέκκλιση των διατάξεων, τα καταστρατηγείτε όλα αυτά.

Επίσης, ερχόμαστε εδώ και μιλάμε για στέγαση δραστηριοτήτων της ΥΠΑ, δηλαδή, του ελληνικού δημοσίου, σε χώρους του διεθνούς αεροδρομίου που το 55% κατέχει το ελληνικό δημόσιο.

Το γονατογράφημα αυτό φάνηκε και στο νομοσχέδιο για την ανεξάρτητη αρχή πολιτικής αεροπορίας, το οποίο, ενώ το έχετε ψηφίσει από το 2016, ακόμη δεν έχετε βγάλει το εφαρμοστικό πλαίσιο.

Ο περιορισμένος χρόνος δε μου επιτρέπει να επεκταθώ και σε άλλες διατάξεις που παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις. Θέλω να πιστεύω ότι ο Υπουργός, τόσο μετά την ακρόαση των φορέων, όσο και με τις σημερινές τοποθετήσεις των Βουλευτών, θα προβεί, εκεί που μπορεί και εκεί που πρέπει, σε διάφορες διορθώσεις. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Έχουμε εδώ την Υφυπουργό Οικονομικών, κ. Παπανάτσιου, η οποία ήρθε να υποστηρίξει την τροπολογία. Η κ. Παπανάτσιου, έχει το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Πρόκειται για την τροπολογία με γενικό αριθμό 1512 και ειδικό 10, στην οποία έχουμε την τροποποίηση του άρθρου του 35 του ν.3325/2005 που αφορά ρυθμίσεις για τα Ναυπηγεία Σύρου.

Με τη συγκεκριμένη τροπολογία, οι διατάξεις του άρθρου 35 αριθμούνται ως παράγραφος 1 και προστίθεται σε αυτό παράγραφος 2, με την οποία ρυθμίζεται η ομαλή διαδοχή στο δικαίωμα αποκλειστικής χωρίς αντάλλαγμα χρήσης αιγιαλού, στο πλαίσιο του πτωχευτικών και προπτωχευτικών διαδικασιών μεταβίβασης της εταιρίας, με την επωνυμία «Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου Α.Ε.».

Η εν λόγω ρύθμιση τίθεται προς το σκοπό της διευκόλυνσης της μεταβίβασης της επιχείρησης ως σύνολο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 106δ΄ του Πτωχευτικού Κώδικα.

Παρόλα αυτά, κρατάμε το δικαίωμα του δημόσιου όταν η χρήση διαφοροποιηθεί από τον αρχικό σκοπό για τον οποίο παρασχέθηκε και τα παραχωρηθέντα κοινόχρηστα πράγματα δεν χρησιμοποιούνται, τότε, να μπορεί ο Υπουργός Οικονομικών να πάρει πίσω την παραχώρηση.

Γενικά, μπορούμε να πούμε ότι με τη ρύθμιση αυτή επιτυγχάνουμε μια εναρμόνιση του εφαρμοστέου δικαίου και επιτάχυνση των εξυγιαντικών διαδικασιών με ταυτόχρονη διασφάλιση και του δημόσιου συμφέροντος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Μανιάτης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, η Υφυπουργός μας μπέρδεψε. Εγώ προσπάθησα σε αυτά τα λίγα λεπτά που έχουμε στη διάθεσή μας την τροπολογία, να καταλάβω τι λέει.

Πρώτον, κυρία Υπουργέ, μας μιλήσατε για τον Πτωχευτικό Κώδικα. Μπορείτε να μας εξηγήσετε, τα Ναυπηγεία Σύρου πρόκειται να πτωχεύσουν και να περάσουν σε άλλη δικαιοδοσία και να πουληθούν ή να λυθεί με κάποιο τρόπο η λειτουργία τους;

Δεύτερον, όλοι όσοι έχουμε ασχοληθεί με τα Ναυπηγεία Σύρου ξέρουμε το σοβαρό πρόβλημα που υπάρχει για την ικανοποίηση των απαιτήσεων των υπηρεσιών που τους παρέχονται, για παράδειγμα, πάρα πολλές φορές, η Δ.Ε.Η. έχει ζητήσει να διακοπεί το ρεύμα, γιατί δεν ήταν συνεπής η εταιρία στο να πληρώνει το ρεύμα και ορθά δε διεκόπη ποτέ.

Αυτό, όμως, που δεν καταλαβαίνω…

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΙΕΝΟΣ: Είχε διακοπεί για ένα χρόνο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Επί ΣΥ.ΡΙΖ.Α.;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΙΕΝΟΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Α, επί ΣΥ.ΡΙΖ.Α., δεν το ξέρω. Επί των κακών «Σαμαροβενιζέλων» δεν είχε διακοπεί ποτέ, πάντως.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΙΕΝΟΣ: Και τότε είχε διακοπεί για ένα μικρό διάστημα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Πρέπει να σας πω και το τονίζω αυτό, ότι ποτέ δεν είχε διακοπεί, επί των κακών προηγούμενων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΙΕΝΟΣ: Για λίγο είχε διακοπεί.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Η ερώτησή μου, όμως, είναι η εξής. Εδώ πρόκειται για μία ρύθμιση, η οποία αναφέρεται στον αιγιαλό και τα προσχωσιγενή γήπεδα.

Αυτή η διάταξη που μας φέρνετε ως τροπολογία έχει να κάνει με μια τυπική ρύθμιση διαφόρων επιμέρους εμπράγματων δικαιωμάτων της επιχείρησης ή συνιστά κάτι διαφορετικό, μεγαλύτερο που υπερβαίνει τις αρμοδιότητές της Κτηματικής Υπηρεσίας του Δημοσίου και της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Κτημάτων, αρμοδιότητας του Υπουργείου σας; Θέλουμε να μας εξηγήσετε ποια είναι η ουσία της διάταξης που μας φέρατε. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Η κ. Παπανάτσιου, έχει το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Επί της ουσίας, μεταβιβάζουμε μαζί με την επιχείρηση τη χρήση του αιγιαλού, όπως ισχύει σήμερα. Επειδή οι διατάξεις του αιγιαλού είναι πιο αυστηρές από τις διατάξεις του άρθρου 35, με αυτή τη διαδικασία μεταβιβάζουμε μαζί με τα ναυπηγεία, όταν μεταβιβαστούν και τη χρήση του αιγιαλού, αλλά για να χρησιμοποιηθούν μόνο για τον σκοπό για τον οποίον υπάρχουν, δηλαδή, σαν ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και τίποτε άλλο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Αλλά, προτίθεστε, ως Κυβέρνηση, να προχωρήσετε σε μεταβίβαση των επιχειρήσεων. Μπορείτε να μας εξηγήσετε ακριβώς ποιος είναι ο σχεδιασμός της Κυβέρνησης, για να γνωρίζει το Σώμα;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Θέλουμε να ξέρουμε ότι όταν μεταβιβαστούν, θα μπορούν να έχουν όλη την αρμοδιότητα που είχαν και οι προηγούμενοι, όσον αφορά τον αιγιαλό.

Αυτό που κάνουμε τώρα είναι ότι δίνουμε τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί ο αιγιαλός, όπως ισχύει μέχρι σήμερα και με τη προϋπόθεση, εάν γίνει μεταβίβαση, από κει και μετά, στην περίπτωση που δεν χρησιμοποιείται, να μπορούμε να ανακαλέσουμε την απόφασή μας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Υπουργέ, μπορείτε να μας εξηγήσετε, η Κυβέρνηση τι σκοπό έχει σε σχέση με τα Ναυπηγεία Σύρου, γιατί αυτά πρέπει να καταγραφούν στην Επιτροπή μας, ανεξάρτητα εάν κάποιοι από μας γνωρίζουμε ή δε γνωρίζουμε επιμέρους πράγματα. Ποιος είναι ο σκοπός της Κυβέρνησης αναφορικά με τα Ναυπηγεία Σύρου;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Σκοπός της επιχείρησης είναι να παραμείνει στο ίδιο καθεστώς που υπάρχει μέχρι σήμερα. Δεν θέλουμε να αλλάξουμε κάτι. Είναι ζωτικής σημασίας για την περιοχή της Σύρου και των Κυκλάδων. Είναι μεγάλης σημασίας και για τη χώρα μας και με αυτή τη λογική, η όποια αξιοποίηση είναι προς αυτή την κατεύθυνση.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Τα ναυπηγεία της Σύρου σήμερα ανήκουν σε ιδιώτη και αυτό είναι γνωστό. Σήμερα, ο αιγιαλός είναι στη δικαιοδοσία του ιδιώτη που έχει τα ναυπηγεία; Γιατί σήμερα, υπάρχει η ανάγκη εδώ, να ξαναπαραχωρήσετε στον ιδιώτη, που έχει την χρήση του, για τυχόν μεταβίβαση, εάν αυτός πτωχεύσει; Ο ιδιώτης είναι για πτώχευση; Ο ιδιώτης είναι σε πτώχευση;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Ναι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Και τι ζητά από εσάς σήμερα; Να του δώσετε τη χρήση του αιγιαλού, που δεν την έχει, για να μπορέσει…..

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): ….(ομιλεί εκτός μικροφώνου)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Μα αφού την έχει, γιατί του την ξαναδίνετε;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Στη μεταβίβαση, μαζί με τα ναυπηγεία να δοθεί και η χρήση του αιγιαλού, όπως ισχύει τώρα. Αυτό, ακριβώς, φέρνουμε σε αυτή την τροπολογία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Δεν μπορώ να το καταλάβω. Σήμερα, ο ιδιώτης έχει την δικαιοδοσία του αιγιαλού, γιατί είναι μαζί με τα ναυπηγεία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Την έχει ακριβώς.

Το άρθρο 35 του ν.3325/2005, που υπάρχει σήμερα και σας το διαβάζω ακριβώς, έχει ως εξής: «Παραχωρείται στην εταιρία «Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου Ανώνυμος Εταιρεία» για όλη τη διάρκεια λειτουργίας των εγκαταστάσεών της αποκλειστικά ως ναυπηγείου το δικαίωμα της αποκλειστικής και χωρίς αντάλλαγμα χρήσης του αιγιαλού, όπως αυτός καθορίστηκε με την υπ' αριθμ. 3513/1980 απόφαση του Νομάρχη Κυκλάδων (ΦΕΚ 371 Δ΄), της προκείμενης του αιγιαλού θαλάσσιας περιοχής, καθώς και των προσχωσιγενών γηπέδων και των συστατικών τους που παρεμβάλλονται μεταξύ παλιάς και νέας γραμμής αιγιαλού και βρίσκονται εντός των εγκαταστάσεων της εταιρείας που περιγράφονται στο κεφάλαιο Α΄ της με αριθμό 3025/1994 Σύμβασης Μεταβίβασης Ενεργητικού της Συμβολαιογράφου Ερμούπολης, Ελένης Ασμάνη Αναγνώστη που συντάχτηκε σε εκτέλεση δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού που διενεργήθηκε κατά τις διατάξεις του άρθρου 46α του ν.1892/1990 και στο υπό στοιχείο ΙΙΙ.01.Α και στη με αριθμό 8859/2004 Σύμβαση Απόσχισης, Εισφοράς Κλάδου και Απορρόφησης, αυτού, της ίδιας συμβολαιογράφου».

«Για το σκοπό της λειτουργίας της αποκλειστικά ως ναυπηγείου, η εταιρία έχει δικαίωμα ανέγερσης, μετατροπής και κατεδάφισης κτιρίων και εγκαταστάσεων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, επί των εγκαταστάσεων της αιγιαλίτιδας ζώνης που της παραχωρούνται με το νόμο αυτόν, κατ’ αποκλειστική χρήση και μόνο για τις ανάγκες της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητάς της». Ερχόμαστε, τώρα, με την καινούργια διάταξη και λέμε ότι σε όποιον μεταβιβαστεί η επιχείρηση, παίρνει και το δικαίωμα του αιγιαλού με τον ίδιο τρόπο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Κυρία Πρόεδρε, με συγχωρείτε, για να το καταλάβω, θα ήθελα να σας κάνω κι ακόμη μια ερώτηση.

Επειδή, εν πάση περιπτώσει αυτό που μας διαβάσατε, δεν λέει ότι ισχύει μόνον για την εταιρία με την επωνυμία «τάδε», λέει για το ναυπηγείο. Άρα και η μεταβίβαση, αφού θα γίνει για ναυπηγείο, νομίζω ότι η χρήση συνεχίζει να είναι η ίδια, δηλαδή, δεν αλλάζει κάτι με αυτό που μας λέτε σήμερα εσείς.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Όχι, δεν αλλάζει κάτι. Ίσως εκ του περισσού, αλλά επειδή υπάρχει και ο νόμος για τον αιγιαλό, θέλουμε να διευκρινίσουμε ότι και ο αιγιαλός θα χρησιμοποιηθεί από την οιαδήποτε εταιρία που θα είναι η επόμενη που θα έχει πάρει τα ναυπηγεία της Σύρου.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κυρία Υπουργέ, αρχικά δεν μας φαίνεται παράλογη αυτή η πρόταση της τροπολογίας, αλλά θα θέλαμε να ρωτήσουμε το εξής και είναι αυτό που επιχείρησαν να ρωτήσουν και οι υπόλοιποι συνάδελφοι: Εφόσον στο άρθρο 35 του ν.3325/2005 προβλέπονται όλα αυτά τα κτίρια στην αιγιαλίτιδα ζώνη και η κατ' αποκλειστικότητα χρήση για ναυπηγείο. Αυτό το λέει και ο προηγούμενος νόμος.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Αναφέρομαι στην συγκεκριμένη εταιρεία ονομαστικά, οπότε η οποιαδήποτε μεταβίβαση παίρνει και τη χρήση του αιγιαλού. Αυτό λέμε, δεν την ακολουθεί.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Αλλά όταν θα την μεταβιβάσετε, δε θα τα μεταβιβάσετε όλα; Άυλα, Υλικά, Δικαιώματα;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Για τον αιγιαλό χρειάζεται ειδική διάταξη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Γιατί φέρνετε χωριστεί διάταξη;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Για τον αιγιαλό χρειάζεται ειδική διάταξη.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας παρακαλώ πολύ, κ. Μανιάτη, μιλάει ο κ. Μπουκώρος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Οι νόμοι και οι κανόνες ισχύουν για όλες τις εταιρείες. Δηλαδή, δεν μπορεί να έρθει μια άλλη εταιρεία και να αλλάξει το νόμο, αλλάζοντας τη χρήση του ναυπηγείου, αφού ο νόμος περιγράφει.

Εγώ, άλλο ήθελα να σας ρωτήσω και αυτό είναι το εξής: Εάν υπάρχει πραγματικό ενδιαφέρον και εάν θα ακολουθηθεί αποκλειστικά ο πλειστηριασμός μέσω του Πτωχευτικού Κώδικα ή εάν υπάρχουν κάποιες άλλες διαδικασίες για τη μεταβίβαση των ναυπηγείων της Σύρου; Υπάρχει κάποιο πραγματικό επιχειρηματικό ενδιαφέρον; Εγώ, αυτό ρωτώ.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Δε μπορώ να σας αναφέρω κάτι συγκεκριμένο, εγώ, αυτή τη στιγμή. Ενδιαφέρον, προφανώς, υπάρχει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Δηλαδή, ως πρόνοια φέρνετε αυτή την τροπολογία;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Ως πρόνοια.

Ως πρόνοια και για να ξέρει ο οποιοσδήποτε επενδυτής έρθει και δείξει ενδιαφέρον ότι δεν έχει κανένα εμπόδιο σε ό,τι αφορά τον αιγιαλό και σε όλο αυτό το κομμάτι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Εντάξει, σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Εγώ, δεν έχω να κάνω κάποια ερώτηση, κυρία Πρόεδρε, αλλά θα ήθελα να απαντήσω συνοπτικά, γιατί έχω κάνει και εγγραφή στον κατάλογο των ομιλητών για κάποιο άλλο θέμα, οπότε, επί τη ευκαιρία, θα μιλήσω και για την τροπολογία.

Εγώ, θεωρώ, ότι αυτή η τροπολογία, έτσι όπως είναι, πράγματι, ενόψει και της προσφυγής με βάση το άρθρο 106 που θα γίνει το δικαστήριο στη Σύρο, με βάση το αίτημα του 60% και πλέον των πιστωτών που μεταβιβάζεται το ναυπηγείο σε νέα εταιρεία, δηλαδή σε νέα ιδιωτική εταιρεία από αυτή που σήμερα χρωστάει 55 εκατομμύρια, έχει γίνει μια συμφωνία να πάμε στο δικαστήριο και βεβαίως, το δικαστήριο θα πρέπει να έχει υπόψη του όλα τα στοιχεία και το γεγονός ότι η χρήση του αιγιαλού μπροστά στο χώρο του Νεωρίου, θα είναι χρήση αποκλειστικά για τη λειτουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας. Αυτό είναι, πολύ απλά και βοηθάμε αποφασιστικά να γίνει αυτή η μεταβίβαση. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή): Κυρία Υπουργέ, μας είπατε ότι στόχος και σκοπός είναι η παραμονή στο ίδιο καθεστώς. Επειδή μας μπερδέψατε, αυτό έχει να κάνει αναφορικά με την παραχώρηση των δικαιωμάτων;

Γιατί, μας είπατε, ότι σκοπός είναι η διευκόλυνση της μεταβίβασης.

Εδώ, θα πρέπει να μας διευκρινίσετε εάν υπάρχει ενδιαφερόμενος, εάν υπάρχει ενδιαφέρον, εάν υπάρχει αγοραστής ή θα υπαχθεί στο «υπερταμείο»; Αυτή η ρύθμιση, υπήρχε, λόγω του ότι είναι σε πτώχευση;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Δεν έχει καμία σχέση με το υπερταμείο, αυτό το ξεκαθαρίζουμε. Απλά, λέμε ότι σε οποιονδήποτε περιέλθει μετά, έρχεται με αυτές τις προϋποθέσεις ότι ο αιγιαλός είναι αποκλειστικά δικός του και χρησιμοποιείται για τις ανάγκες της ναυπηγοεπισκευαστικές.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Χρυσής Αυγής): Ήθελα να ρωτήσω κυρία Υπουργέ, σχετικά με την παραμονή στο ίδιο καθεστώς, έχει να κάνει με τα δικαιώματα και τη χρήση, φαντάζομαι, γιατί μετά μας είπατε ότι είναι μια διευκόλυνση για τη μεταβίβαση. Ποιο από τα δύο ισχύει;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομικών): Η μεταβίβαση της επιχείρησης, όχι του αιγιαλού, για τη μεταβίβαση της επιχείρησης. Για τη χρήση του αιγιαλού κατ’ αποκλειστικότητα για τη συγκεκριμένη χρήση. Ο αιγιαλός ούτως ή άλλως δεν μπορεί να μεταβιβαστεί με κυριότητα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε κυρία Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Αγαπητοί συνάδελφοι, κυρία Πρόεδρε, εγώ δεν θα επαναλάβω τις παρατηρήσεις που έκανα κατά την πρώτη συζήτηση του νομοσχεδίου γιατί το θεωρώ περιττό. Θεωρείστε το δεδομένο ότι συνεχίζουν να ισχύουν οι ενστάσεις που καταθέσαμε κατά τη συζήτηση επί της αρχής. Θα προχωρήσουμε σε άλλα ζητήματα, που θεωρώ ότι πρέπει να τεθούν μετά και τις απαντήσεις του Υπουργού, αλλά και την ακρόαση των φορέων. Έχω μερικά ζητήματα στα οποία θα αναφερθώ.

Το πρώτο ερώτημα αναφέρεται στις εταιρείες διαμεσολάβησης. Ξέρετε, κυρία Υπουργέ, όταν το Νοέμβριο του 2017 δώσατε στη δημοσιότητα ή σε διαβούλευση αυτό το νομοσχέδιο, είχα τότε δημοσιεύσει ένα άρθρο στο «PROTAGON» με τίτλο, επειδή ήταν οι ημέρες του Πολυτεχνείου, «ΨΩΜΙ, ΠΑΙΔΕΙΑ, ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ in the DIGITAL AGE», δηλαδή, στη ψηφιακή εποχή. Ήταν ημέρες ακριβώς που για πρώτη φορά καταλάβαμε ότι το Υπουργείο σας επρόκειτο να κάνει μια επίθεση του «αραχνιασμένου χθες» στο ελπιδοφόρο αύριο. Με άλλα λόγια, για πρώτη φορά καταλάβαμε ότι μια καινοτομική εφαρμογή, την οποία χρησιμοποιούσαν χιλιάδες οδηγοί ταξί και εκατοντάδες χιλιάδες επιβάτες πολίτες της Αθήνας, δεν αντιμετωπιζόταν από το Υπουργείο σας, ως μια ευκαιρία να βελτιωθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης των πολιτών, αλλά ως κάτι ύποπτο που θα έπρεπε να το δείτε με άλλο μάτι.

Επειδή, κύριε Υπουργέ, τον αέρα για να ανασάνουν τα νέα παιδιά πρέπει να τον δίνει επί της ουσίας και ως συμβολισμό το ελληνικό δημόσιο, πρέπει να σας πω ότι μου είναι εξαιρετικά δυσάρεστο να σας βλέπω να ζηλεύετε τη δόξα της στολής παραλλαγής του ομοτράπεζού σας του κ. Καμμένου, διότι όπως ο κ. Καμμένος προσπαθεί με στολή παραλλαγής να το «παίξει» στρατηγός, εσείς χθες, με τις ερωτήσεις που θέσατε στον εκπρόσωπο μιας εταιρείας διαμεσολάβησης, προσπαθήσατε να το «παίξετε» ΣΔΟΕ, ως δεν σας αναλογεί και δεν σας «πέφτει» λόγος. Γιατί η δουλειά και αρμοδιότητα του Υπουργού Μεταφορών είναι να θέτει το πλαίσιο λειτουργίας από πλευράς κανόνων οδικής ασφάλειας και ποιότητας εξυπηρέτησης των πολιτών και η δε δουλειά του Υπουργείου Οικονομικών και του ΣΔΟΕ είναι να ελέγχει τα φορολογικά στοιχεία της κάθε εταιρείας που δραστηριοποιείται στη χώρα. Εσείς, προφανώς, για λόγους που δεν γίνονται κατανοητοί, από έναν άνθρωπο που δεν ξέρει τον τρόπο με τον οποίο παίρνετε αποφάσεις στο Υπουργείο σας, εσείς ζηλέψατε τη δόξα της στολής παραλλαγής.

Βεβαίως, οι απαντήσεις του ερωτώμενου εκπροσώπου της εταιρείας νομίζω ήταν εξαιρετικά ενδιαφέρουσες. Δεν ξέρω, εάν σας ικανοποίησαν. Αν δεν σας ικανοποίησαν, φαντάζομαι ότι πρέπει να συνεχίζεται έμπλεος ενθουσιασμού με ακόμη πιο δυνατή τη δύναμή σας απέναντι σε αυτούς τους κακούς που θέλουν να φέρουν τόσο κακά πράγματα στην ελληνική κοινωνία.

Έχω μια ερώτηση για το συγκεκριμένο θέμα, καθαρά πολιτική προς εσάς. Κύριε Υπουργέ Μεταφορών, θεωρείτε ότι η λειτουργία, η ανάπτυξη και η εφαρμογή εφαρμογών νέων τεχνολογιών, πλατφορμών εξυπηρέτησης επαγγελματιών οδηγών και επιβατών προκειμένου να μην γίνονται άστοχα χιλιόμετρα, προκειμένου πολύ γρήγορα και χωρίς καμία ενδιάμεση ταλαιπωρία να βρίσκει ο πολίτης ταξί, όλες αυτές οι εφαρμογές έχουν την εύνοια του Υπουργείου σας ή δεν την έχουν; Αν την έχουν, θέλω παρακαλώ πολύ να μας πείτε, ποιες πρωτοβουλίες έχετε σκοπό να πάρετε ως οφείλετε, είναι καθήκον σας, προκειμένου αυτές τις εφαρμογές όλες να τις στηρίξετε, να τις βοηθήσετε και ως έχετε χρέος να τις προβάλετε στους πολίτες. Να αφήσετε τον ανταγωνισμό να δουλέψει και ας διαλέξει ο πολίτης την εφαρμογή που τον βολεύει περισσότερο. Πολύ περισσότερο, έχετε χρέος να δώσετε την κατεύθυνση σε συλλογικά όργανα, ακόμη και στο συνδικαλισμό που κανονικά δεν έχει καμία εμπλοκή η πολιτεία. Την κατεύθυνση ότι ο συνδικαλισμός στην σημερινή εποχή σημαίνει να αναπτύσσει και τέτοιους είδους πλατφόρμες ο ίδιος ο συνδικαλισμός, γιατί αυτό είναι προς όφελος των μελών του και των πελατών των μελών του, αντί να στέκεται απέναντι.

Επειδή αυτή είναι μια μεγάλη κουβέντα, δεν θα περάσει έτσι. Θέλω να σας ρωτήσω κάτι άλλο, πάνω στο ίδιο θέμα. Ό,τι τραβούσαν οι πολίτες της Αθήνας και οι επαγγελματίες οδηγοί ταξί στην Αθήνα και στις άλλες μεγάλες πόλεις πριν εμφανιστούν αυτές οι πλατφόρμες συνεχίζουν να το υφίστανται σήμερα οι φορτηγατζήδες και οι άνθρωποι που θέλουν να μεταφέρουν εμπορεύματα. Μιλώ για την εμπορευματική μεταφορά και την εμπορευματική διαμετακόμιση. Ποιο είναι το καθεστώς σήμερα; κανένας συντονισμός, καμία ψηφιακή πλατφόρμα, κανένας συντονισμός για να μειωθούν τα κενά χιλιόμετρα των φορτηγών που κατεβαίνουν τις εθνικές οδούς ψάχνοντας και εκλιπαρώντας επαγγελματίες οδηγοί για φορτία και την ίδια στιγμή μη δυνατότητα εξυπηρέτησης των πολιτών – πελατών των εταιρειών διαμετακόμισης ή μεταφοράς εμπορευμάτων προκειμένου να υπάρχει ένας συντονισμός.

Για να μη μακρηγορώ, θεωρώ, ότι έχετε βαθιά πολιτική υποχρέωση ως Υπουργός Μεταφορών να βοηθήσετε, να στηρίξετε και να τονώσετε όλες τις ψηφιακές πλατφόρμες εξυπηρέτησης πολιτών που θέλουν να μετακινηθούν με ταξί, όπου και εάν εφαρμόζονται στην Ελλάδα.

Έχετε την ίδια βαθιά πολιτική υποχρέωση απέναντι στους φορτηγατζήδες της χώρας, των εθνικών ή των διεθνών μεταφορών να βοηθήσετε, ώστε αντίστοιχες πλατφόρμες ψηφιακής καταγραφής δρομολογίων και αναγκών να καταγραφούν και για τις εμπορευματικές μεταφορές. Αυτή ήταν η πρώτη μου παρατήρηση.

Έρχομαι στη δεύτερη παρατήρηση, γιατί φοβάμαι ότι από εδώ και πέρα θα περάσουμε μόνο σε σκανδαλώδεις ρυθμίσεις και όχι πια σε σχολιασμό.

Κύριε Υπουργέ, στο άρθρο 67, σας το τόνισα και την προηγούμενη φορά, ότι έχετε μια ντροπιαστική διάταξη. Προβλέπεται για στέλεχος του συγκυβερνώντος κόμματός σας, πρώην υφυπουργό, αμοιβή, για την πρόεδρο του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας. Εμείς ιδεολογικά, επιστημονικά και πολιτικά διαφωνούμε, απολύτως, με το να υπάρχει αμοιβή. Εάν, όμως, η κυβέρνησή σας έχει τη δυνατότητα να δώσει ένα «τριχίλιαρο» σε «κολλητούς» της, γιατί περί αυτού πρόκειται, πείτε μας, τουλάχιστον, ότι θα έχετε στοιχειώδες φύλλο συκής και δεν θα διορίσετε την τέως υφυπουργό του Υπουργείου σας, άλλως δεν θα έχετε ούτε καν αυτό το φύλλο συκής, ότι έχετε μια προσέγγιση, ιδεατή, ότι θέλετε, απλώς, να δουλεύει περισσότερο το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας. Είναι προφανές, επαναλαμβάνω, ότι πρόκειται για μια ντροπιαστική διάταξη.

Έρχομαι τώρα το άρθρο 82, στο οποίο και εσείς κάνατε ειδική αναφορά στην τοποθέτησή σας και αφορά στους γιατρούς εργασίας. Διαβάζω από τα πρακτικά, είπατε ότι για τους γιατρούς εργασίας, που υπάρχουν στις οδικές συγκοινωνίες, «δεν γίνεται να λέει ο γιατρός –προφανώς το έχετε δει αυτό γραμμένο, γιατί φαντάζομαι ότι ένας Υπουργός δεν λέει λόγια του αέρα- ότι θα τοποθετηθεί στο δεύτερο γραφείο του τρίτου ορόφου του Λογιστηρίου της ΟΣΥ». Δεν μπορεί να το λέει αυτό.

Κύριε Υπουργέ, φαντάζομαι ότι έχετε πάει στην ΟΣΥ, ξέρετε ότι δεν υπάρχει τρίτος όροφος στην ΟΣΥ, υπάρχει μόνο ο πρώτος και ο δεύτερος όροφος, κατά συνέπεια εδώ, αν μη τι άλλο, είστε εκτός τόπου και χρόνου. Θα έρθω τώρα στην ουσία της διάταξης. Κύριε Υπουργέ, ξέρετε πόσους οδηγούς έχει η ΟΣΥ; Έχει 3.400 οδηγούς. Ξέρετε πόσοι από αυτούς δεν είναι στο τιμόνι; Είναι 745 έξω από το τιμόνι και προφανώς, λείπουν από τη δουλειά, για την οποία προσελήφθησαν. Από αυτούς τους 745, ξέρετε πόσοι έχουν κατέβει από το τιμόνι με αποφάσεις των διοικήσεων και όχι των γιατρών εργασίας; Έχουν κατέβει από το τιμόνι 300 οδηγοί, με αποφάσεις και των δικών σας διοικήσεων και των προηγούμενων. Εδώ, λοιπόν, έρχεται το πρώτο ερώτημα. Κύριε Υπουργέ, έχετε ζητήσει να ελεγχθούν αυτοί οι 300 οδηγοί που με αποφάσεις των δικών σας διοικήσεων, των διορισμένων από εσάς, από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ διοικήσεων, αλλά και των προηγούμενων, κατέβηκαν από το τιμόνι και εάν ναι, πόσοι από αυτούς έχουν επιστρέψει στο τιμόνι και πόσοι από αυτούς κακώς είχαν κατέβει με βάσει τις κείμενες διατάξεις; Εμείς θέλουμε φως και διαφάνεια παντού, όπως θέλουμε και για τα σκάνδαλα για την υγεία, όπως θέλουμε και για το πώς μπήκαμε στα μνημόνια. Εσείς φοβάστε να κάνετε ελέγχους εκεί που εμπλέκεστε εσείς.

Επόμενη παρατήρηση, 185 από τους 745 οδηγούς, που κατέβηκαν από το τιμόνι, έχουν παραπεμφθεί σε δευτεροβάθμιες επιτροπές. Είναι αυτές οι δευτεροβάθμιες επιτροπές, τις οποίες με το ν. 4413/2016 καταργήσατε εσείς και τώρα έρχεστε και ξεψηφίζετε αυτό, που είχατε ψηφίσει, ξαναδημιουργείτε δευτεροβάθμιες επιτροπές, γιατί είδατε το «μπάχαλο», που υπάρχει. Εδώ όμως αρχίσουν τα ερωτήματα να τίθενται. Τι δευτεροβάθμιες επιτροπές, άραγε, ο κ. Υπουργός δημιουργεί;

Συναδέλφισσες και συνάδελφοι τι θα ήταν το πιο λογικό; Να πει ο κ. Υπουργός, ο γιατρός εργασίας έχει πάρει μια απόφαση, επειδή, πιθανόν, να κάνει λάθος ο άνθρωπος, ας το παραπέμψουμε σε ένα δευτεροβάθμιο υψηλότερο κύρους όργανο. Ποιο θα ήταν αυτό το δευτεροβάθμιο υψηλότερου κύρους όργανο; Προφανώς, ένα δημόσιο νοσοκομείο και θα ήταν αποδεκτό να το κάνετε. Έλα, όμως, που ο Υπουργός Μεταφορών μας ζητά να νομοθετήσουμε, ότι η δευτεροβάθμια επιτροπή δεν θα είναι γιατροί κάποιου δημόσιου νοσοκομείου, αλλά θα είναι γιατροί, στους οποίους θα εμπλακούν και ιδιώτες γιατροί και μάλιστα, συγκεκριμένων ειδικοτήτων, παθολόγος, καρδιολόγος, νευρολόγος, ορθοπεδικός, ψυχίατρος κ.λπ.. Με ποιο κριτήριο, εσείς κύριε Υπουργέ, θα εκχωρήσετε στον εαυτό σας το δικαίωμα να επιλέξετε από τους 1500 παθολόγους που δουλεύουν στην Αττική, τον έναν ή τους δύο, προφανώς, κολλητούς σας που θα συμμετάσχουν στην αμειβόμενη δευτεροβάθμια επιτροπή; Είστε και γιατρός που αξιολογεί την ικανότητα των παθολόγων;

 Και το δεύτερο που, επίσης, μας κάνει εντύπωση. Στο νόμο που εισηγείστε απουσιάζει η ειδικότητα της οφθαλμολογίας. Ξέρετε ότι ένα από τα βασικά προσόντα, που πρέπει να έχει ένας οδηγός, είναι να βλέπει. Δεν έχετε προβλέψει να έχετε μέσα οφθαλμολόγο. Δεν θα συνεχίσω σε αυτή τη κατεύθυνση, διότι θεωρώ ότι μετά από αυτά που είπα, θα επανεξετάσετε ενόψει της συζήτησης στην Ολομέλεια τη συγκεκριμένη διάταξη.

Τώρα, έρχομαι στην τελευταία μου παρατήρηση, στο άρθρο 88, για τη μίσθωση ακινήτων για τη στέγαση της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας. Εδώ, τώρα, τα πράγματα είναι λίγο περίεργα. Τι μας λέτε, κύριε Υπουργέ, με το άρθρο 88, στην πρώτη παράγραφο; Μας λέτε ότι κατά παρέκκλιση του νόμου να προχωρήσει η υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας απευθείας, χωρίς διαγωνισμό, σε τι πράγματα; Σας διαβάζω τι λέτε εσείς «για την άσκηση δραστηριότητας παροχής εμπορικών, τεχνικών, εκπαιδευτικών υπηρεσιών κ.λπ., καθώς και επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών είτε μόνη της είτε σε συνεργασία με άλλους».

 Ερώτηση, κύριε Yπουργέ. Για εμπορικές δραστηριότητες, μιας δημόσιας υπηρεσίας, θα προχωρήσετε σε απευθείας μίσθωση κτιρίων, χωρίς να κάνετε διαγωνισμό ή γιατί, ποιος είναι ο λόγος; Γιατί όλοι αντιλαμβανόμαστε, επειδή διάβασα και από τα πρακτικά τι είπατε, πώς προσπαθήσατε να το καλύψετε, οι απορίες μεγιστοποιούνται. Θέλω, λοιπόν, να μας πείτε, όταν έχει κανείς το αεροδρόμιο του Ελληνικού ή σε άλλα αεροδρόμια, μονοδιάστατες, μοναδικές εγκαταστάσεις, που πιθανά να είναι οι καταλληλότερες για εμπορική χρήση ή για χρήση επισκευαστική των αεροσκαφών. Γιατί φοβάστε να προχωρήσετε σε έναν διαγωνισμό, όπου λογικά ο καταθέτων το ενδιαφέρον θα είναι ένας, ο κατά τη γνώμη σας, αυτός που είναι εγγύτερα ή λογικά το δημόσιο ή λογικά ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών και προχωράτε σε απευθείας μίσθωση. Τα ερωτήματα μεγιστοποιούνται ακόμη περισσότερο για τον εξής λόγο.

Είναι η πρώτη φορά που βλέπω, εγώ τουλάχιστον δεν το έχω ξαναδεί, σε μίσθωση ακινήτου εκ μέρους του δημοσίου, τη σύμβαση να την υπογράφει ο Τομεακός Υπουργός και όχι ο Υπουργός Οικονομικών, που πάντα, ο Υπουργός Οικονομικών και η Γενική Γραμματεία του κάνουν τους διαγωνισμούς, διαπραγματεύονται με τους εκμισθωτές, προσδιορίζουν το μίσθιο και στο τέλος καταλήγουν στην υπογραφή της σύμβασης, ανάμεσα στο Υπουργείο Οικονομικών και τον ιδιοκτήτη του ακινήτου.

 Τα ερωτήματα, λοιπόν, για το συγκεκριμένο άρθρο 88 είναι δύο. Γιατί απευθείας ανάθεση χωρίς διαγωνισμό για τις εμπορικές δραστηριότητες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και γιατί στη συνέχεια, με υπογραφή του Υπουργού Μεταφορών και όχι του Υπουργού Οικονομικών, όπως συνηθίζεται σε κάθε άλλη περίπτωση μίσθωσης κτιρίου που χρησιμοποιείται από το ελληνικό δημόσιο. Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Υπουργέ, αν θέλετε να απαντήσετε.

     ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν θα απαντήσω σε όλα, αλλά θα κάνω μια παρέμβαση, γιατί εδώ όλα έχουν και όρια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Να συμπληρωθούν οι τοποθετήσεις των Εισηγητών και μετά εσείς να τοποθετηθείτε συνολικά;

     ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Συμφωνώ απόλυτα και συγνώμη γι' αυτό, αλλά ο κ. Μανιάτης ήταν μερικές δεκαετίες Υπουργός και Γενικός Γραμματέας. Δεν επιτρέπεται να τα λέει αυτά που λέει. Δεν επιτρέπεται.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα το επιχειρηματολογήσετε μετά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Τις δεκαετίες τις μπερδεύεται εσείς, ως συνδικαλιστής του ΠΑ.ΣΟ.Κ., που τώρα πια βρίσκεστε σε άλλη θέση. Μην μπερδεύεστε.

     ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):Του παλιού ΠΑ.ΣΟ.Κ., όχι του άλλου, του Σαμαρά, που ήσασταν εσείς Υπουργός.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Μην μπερδεύεστε, γιατί με την καρέκλα του Υπουργού καταφέρατε και τα ξεπουλήσατε όλα, ακόμη και τον προηγούμενο εαυτό σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μάλλον θα σας φέρουμε κύριε Μανιάτη, συμβόλαια που έχετε υπογράψει, μπας και φρεσκάρετε τη μνήμη σας. Να τη φρεσκάρουμε τη μνήμη σας λίγο κύριε Μανιάτη, για συμβόλαια που έχετε υπογράψει εσείς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.):Γι’ αυτό μην συνεχίζετε. Δεν είναι προς όφελος ούτε του εαυτού σας, ούτε της Κυβέρνησης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε συνάδελφε στα Υπουργεία που υπηρετήσατε, τρίτος Γενικός Γραμματέας, αν θυμάμαι καλά, τρίτος Υπουργός, αν θυμάστε καλά γιατί, μάλλον, πραγματικά πρέπει να παθαίνετε επιλεκτική αμνησία σε μερικά θέματα, σε όλα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Δώστε μας απαντήσεις, δεν θέλουμε σχολιασμούς. Θέλουμε απαντήσεις στα ερωτήματα.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου «Χρυσή Αυγή»): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Βλέπω οι εσωκομματικές διαμάχες καλά κρατούν.

Πιστεύω, κυρία Πρόεδρε, ότι είναι δική σας υποχρέωση αυτό που θα πω και μάλιστα, ήταν παρόντες σε αυτό που θα αναφέρω και θα καταγγείλω και εγώ και οι κύριοι Υπουργοί και τα μέλη της Επιτροπής και οι κυρίες και οι κύριοι Βουλευτές. Εχθές στην ακρόαση φορέων, είχαμε το εξής φαινόμενο. Ένας από τους καλεσμένους φορείς κατήγγειλε και μάλιστα, από τα συμφραζόμενα, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα την προσοχή σας σε αυτό που θα αναφέρω, κατήγγειλε και από τα συμφραζόμενα καταλάβαμε ότι δέχθηκε απειλές και πίεση από τον αρχηγό της αξιωματικής αντιπολίτευσης και μάλιστα, κατονόμασε, αμέσως μετά, τον κ. Βορίδη. Πιστεύω, ότι είστε υποχρεωμένη κυρία Πρόεδρε να ενημερώσετε τον Πρόεδρο της Βουλής, εάν θα πρέπει να επιληφθεί του θέματος η Επιτροπή Δεοντολογίας, διότι εδώ έχουμε φαινόμενο εγκληματικής οργάνωσης. Δεν μπορεί Βουλευτής Κόμματος να απειλεί και να εκβιάζει εκπρόσωπο επαγγελματικού κλάδου και να μην υπάρχουν συνέπειες. Δεν ειπώθηκε αυτό με υπονοούμενα, έγινε επώνυμη καταγγελία και αναφέρθηκε στο γραφείο του κ. Βορίδη, ότι απειλήθηκε και εκβιάστηκε ο κ. Λυμπερόπουλος. Θα πρέπει να επιληφθείτε.

Πάνω στο σχέδιο νόμου. Με καθυστέρηση μηνών κατατέθηκε στη Βουλή το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών, για άλλη μια φορά, για το νέο ταξικό κώδικα της οδικής κυκλοφορίας και της εφαρμογής μέσα στα ταξί τύπου Uber. Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά στον κλάδο των ταξί, το νομοσχέδιο, προσαρμόστηκε στην απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, με την οποία κρίθηκε ότι οι υπηρεσίες της Uber συνιστούν μεταφορικό έργο, ενώ επιχειρεί να ρυθμίσει συνολικά τη λειτουργία των εταιρειών διαδικτυακής μεσολάβησης και μίσθωσης ταξί.

Με, βάση, λοιπόν, τις προβλέψεις του νομοσχεδίου οι εταιρείες διαμεσολάβησης my taxi, taxi con, uber κ.τ.λ., καλούνται πλέον να αποκτήσουν ειδική άδεια και να ορίσουν νόμιμο εκπρόσωπό τους στην Ελλάδα. Σ' αυτό το σημείο αρχικά εγείρεται ένα ερώτημα, το κατά πόσο, οι άνθρωποι αυτοί, οι οποίοι θα αναλάβουν τη νόμιμη εκπροσώπηση αυτών των εταιρειών, θα ασχολούνται πραγματικά με το επιχειρείν της εταιρίας ή θα είναι απλά αχυράνθρωποι, οι οποίοι θα αναλάβουν, έναντι κάποιου αντιτίμου, το κόστος που θα έχει η εν λόγω εταιρία σε πρόστιμα και κυρώσεις. Το θέμα, λοιπόν, των ξενόφερτων αυτών εταιρειών δεν είναι τόσο απλό όσο διατείνονται οι εμπνευστές αυτού του νομοσχεδίου, οι οποίοι προσπαθούν να μας πείσουν ότι βάζουν σε μια τάξη ένα μεγάλο θέμα, των μεταφορών στη χώρα μας. Δεν πρέπει να ξεχνάμε, άλλωστε, ότι το σχέδιο νόμου αυτό επρόκειτο να κατατεθεί τον περασμένο χρόνο, αλλά αναβλήθηκε η κατάθεση του έως τώρα για λόγους που δεν μας έχουν δοθεί ακόμη. Μήπως, γιατί περιμένατε την απόφαση, όπως ανέφερα και χθες, του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, δίνοντας λίγο χρόνο ακόμα στους περίφημους ξένους επενδυτές για να λυμαίνονται το χώρο αυτό, στερώντας από τον Έλληνα επαγγελματία οδηγό, τις όποιες απολαβές είχε ως αντίκρισμα στον καθημερινό του μόχθο;

Υποτίθεται ότι μια Κυβέρνηση, η οποία λειτουργεί ελεύθερα και εργάζεται με μοναδικό σκοπό την ευημερία των πολιτών του κράτους και το οποίο διοικεί δεν χρειάζεται αποφάσεις ξένων δικαστηρίων για να νομοθετήσει, εκτός και εάν είστε καθοδηγούμενοι και χρειάζεστε σαφείς εντολές των προϊσταμένων σας για να προχωρήσετε. Και ακόμα χειρότερα, είναι αν χρειάζεται να προχωρήσει σε νομοθετικές ρυθμίσεις, ενόψει εκλογών και με μοναδικό γνώμονα την ικανοποίηση των αιτημάτων κάποιου επαγγελματικού κλάδου, πρόσκαιρα, εισπράττοντας την ικανοποίησή του σε ψήφους.

Η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ δεν κάνει τίποτε άλλο παρά να ακολουθεί την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, το οποίο αποφάνθηκε ότι η Uber παρέχει υπηρεσίες μεταφορών και μπορεί να επαχθεί σε ρυθμιστικό πλαίσιο, όπως και τα συμβατικά ταξί.

 Η υπηρεσία, λοιπόν, που παρέχει η Uber, φέρνοντας σε επαφή τους ιδιώτες με μη επαγγελματίες οδηγούς, καλύπτεται από τις υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών.

 Ως εκ τούτου, τα κράτη - μέλη μπορούν να ρυθμίσουν τις προϋποθέσεις για την παροχή αυτής της υπηρεσίας - αναφέρεται στην απόφαση του δικαστηρίου. Άρα, το μεγάλο επίτευγμά σας ως συγκυβέρνηση, που πανηγυρίζετε ότι επιφέρατε πλήγμα στις εταιρείες αυτές, είναι να νομοθετήσετε εκ του ασφαλούς, στηριζόμενοι σε ξένες αποφάσεις και φορώντας, πλέον, τον μανδύα της φιλολαϊκής και υπερμάχου των συμφερόντων, της πλατιάς μάζας εργατών και μικροεπαγγελματιών, κυβέρνησης. Διατείνεστε ότι προστατεύεται μ’ αυτό το νόμο το κλάδο των επαγγελματιών ταξί. Να περάσουμε στον σχολιασμό των άρθρων.

Στο άρθρο 15, η ελάχιστη επιτρεπτή ηλικία για την οδήγηση αυτοκινήτων ταξί μειώνεται στα 20 από τα 21 έτη και προστίθεται η προϋπόθεση της διετούς εμπειρίας. Για ποιο λόγο, όμως, μειώθηκε το όριο και πώς προκύπτει η διετής εμπειρία;

Στο άρθρο 17, οι αρμόδιοι φορείς θα πρέπει να καθορίσουν θέσεις στάσεις στάθμευσης, δηλαδή πιάτσες, για τα επιβατηγά ΔΧ, εντός 18 μηνών, ενώ προβλέπεται επιβολή προστίμων από τον Υπουργό Υποδομών για τη μη τήρηση της παρούσης διάταξης αναλόγως των πληθυσμιακών χαρακτηριστικών του εκάστοτε Δήμου. Θεωρητικά πρόκειται για μια θετική διάταξη, αφού φαίνεται να αναβαθμίζει την προσβασιμότητα και τις μετακινήσεις στην πόλη. Τι θα γίνει, όμως, με τις παράνομες και αυτοσχέδιες πιάτσες εντός του συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος και τι θα γίνει, εάν και μετά τον καθορισμό τους συνεχίσουν να υπάρχουν;

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, ακριβώς κάτω από την πλατεία Συντάγματος, όπου συνωστίζονται ταξί δημιουργώντας μια ανείπωτη συγκοινωνιακή συμφόρηση και σ' αυτό να προστεθεί η αποκλίνουσα συμπεριφορά που επιδεικνύουν οι οδηγοί των παρανόμως σταθμευμένων ταξί προς τους συναδέλφους τους στις νόμιμες, υφαρπάζοντας το μεταφορικό τους έργο αθέμιτα και ακατανόητα. Η συγκεκριμένη ρύθμιση είναι σύσταση του ΟΑΣΑ, αλλά, κακά τα ψέματα, θα πρέπει να δοθεί μια λύση σ' αυτό το πρόβλημα.

Στα άρθρα 23 - 27. Εδώ συνολικά αυτά τα άρθρα αφορούν την ενσωμάτωση των ποδηλάτων στο αστικό οδικό δίκτυο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικές αυτές οι ρυθμίσεις, κύριε Υπουργέ. Στην Ελλάδα έχουμε μείνει πάρα πολύ πίσω στον συγκεκριμένο τομέα. Δεν γίνεται από τη μια να προωθούμε την ανάπτυξη των ποδηλατοδρόμων και από την άλλη, να μην έχει θεσπιστεί το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο, να μην υπάρχουν κατηγορίες παραβάσεων ή ακόμη και κατάλληλη σήμανση. Επίσης, θα πρέπει να δώσετε βάση στο υπόμνημα της ΕΛ.ΑΣ., γενικά και ειδικά, θα έλεγα, όπου ορθώς επισημαίνεται ότι το πρόστιμο που υποβάλλετε, βάσει του άρθρου 27, δεν επιλύει το πρόβλημα αφού, μέχρι τη δημοσίευση της αναφερόμενης Υπουργικής Απόφασης, δεν υφίσταται πρόβλεψη για επιβολή διοικητικών προστίμων.

Στο άρθρο 28, επιχειρείτε να αυστηροποιήσετε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με βάση εισοδηματικά και περιουσιακά κριτήρια. Ο παραβάτης, βάσει του εισοδήματος, θα λαμβάνει και το αντίστοιχο πρόστιμο. Θα πρέπει, όμως, να μας εξηγήσετε, πώς θα προκύψει αυτό. Το ανέφερα και στη πρώτη Επιτροπή. Ο τροχονόμος, εκτός από άδεια και δίπλωμα, θα μπορεί να έχει πρόσβαση και στη φορολογική δήλωση αυτού που κάνει την παράβαση; Αυτό θα μπορούσε να λειτουργήσει, όπως είχαμε πει, εν μέρει, εάν τα συστήματα ήταν διασυνδεδεμένα με μια βάση δεδομένων του Υπουργείου Οικονομικών, ώστε να γίνεται και ταυτοποίηση των στοιχείων και να προκύπτει το αντίστοιχο πρόστιμο. Εφαρμόζεται και σε άλλες χώρες, όπως η Φιλανδία που, από το 1921, έχει συγκεκριμένο ημερήσιο όριο προστίμου. Κανείς, όμως, δεν μπορεί να ισχυρισθεί ότι το υψηλό πρόστιμο μειώνει την παραβατικότητα. Θα πρέπει, λοιπόν, να βρεθεί μια χρυσή τομή, ώστε η λύση που θα προταθεί να τρομάζει, από τη μια πλευρά, τον φτωχό, αλλά να φοβίζει και τον πλούσιο.

Επίσης, μη ξεχνάμε το γεγονός πως κάποια πρόστιμα, ακόμη και κλήσεις παράνομης στάθμευσης σβήνονται. Ποιο είναι, λοιπόν, το μάθημα που προκύπτει για τους παραβάτες;

Υπάρχουν, τελευταία, οι περιπτώσεις που οι τροχονόμοι θα σταματούν ένα υπερπολυτελές αυτοκίνητο και όταν θα διαπιστώνουν, κύριε Υπουργέ, ότι ανήκει σε μια offshore εταιρεία, ο οδηγός θα μπορεί να δηλώνει άνεργος ή ακόμη και άπορος. Ακόμη και η ΓΣΕΒΕΕ επιφυλάσσεται, ως προς την εφαρμογή του εισοδηματικού κριτηρίου και στο υπόμνημά της μας τονίζει τον κίνδυνο να υπάρξουν στρεβλές συμπεριφορές από τους πολίτες για την αποφυγή των υψηλών προστίμων.

Επίσης, δεν αντιλαμβανόμαστε την πρόβλεψη που υπάρχει στην παράγραφο 7, δηλαδή την κατάργηση της έκπτωσης του διοικητικού προστίμου εντός 10ημέρου. Γιατί να μην έχει τη δυνατότητα κάποιος να πληρώσει, εντός ενός εύλογου χρονικού διαστήματος των 10 ημερών, το πρόστιμο και να υπάρχει μια επιβράβευση, κατά κάποιο τρόπο, λόγω του ότι είναι καλοπληρωτής και ενσυνείδητος; Δεν θα πρέπει να απολαμβάνει μια έκπτωση;

Στο άρθρο 29, προβλέπεται αφαίρεση πινακίδων και άδειας οδήγησης για 60 ημέρες, για συγκεκριμένες παραβάσεις αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς, όπως αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση και περιλαμβάνει περιπτώσεις, όπως χρήση κινητού, μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους, μη χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας παιδιών κατά τη μεταφορά τους κ.λπ. Η ενιαία αντιμετώπιση αυτών των παραβάσεων δεν θα είναι αποτελεσματική και δεν επισύρουν τα ίδια αποτελέσματα, δηλαδή, ναι μεν όλες αποτελούν κίνδυνο για την απώλεια ανθρώπινης ζωής, αλλά δεν μπορούμε να τις βάλουμε όλες στο ίδιο επίπεδο και να ακολουθούνται από τις ίδιες κυρώσεις. Ειδικά σε ό,τι αφορά, κύριε Υπουργέ, τη μεταφορά μικρών παιδιών θα έπρεπε να είμαστε πιο αυστηροί στη χρήση των ειδικών καθισμάτων, κάτι που ισχύει, αντίστοιχα, στις περισσότερες χώρες της Ε.Ε., όπως, επίσης, θα πρέπει να είναι απαγορευτική τελείως η χρήση κινητού τηλεφώνου εν κινήσει, ακόμη κι εάν χρησιμοποιούνται περιφερειακές συσκευές όπως τα γνωστά hands free ή το ασύρματο bluetooth ή κάτι άλλο.

Ακόμη, οφείλουμε να κάνουμε μια επισήμανση αναφορικά με την παρ. 3 και την πρόβλεψη ότι κατ' εξαίρεση των προβλεπομένων, δεν αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες των οδικών οχημάτων που ανήκουν στις νόμιμα λειτουργούσες επιχειρήσεις εκμίσθωσης αυτών κατά τη διάρκεια της μίσθωσης και των οχημάτων ΔΧ, καθώς, σύμφωνα με την ΕΛ.ΑΣ., δηλαδή την πιο αρμόδια Αρχή, η εξαίρεση αυτή έρχεται σε αντίθεση με την νομοθετική πρωτοβουλία περί προστασίας της ζωής και των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, συγκεκριμένα από τις παραβατικές συμπεριφορές.

Πάμε στο άρθρο 30. Εδώ ορίζεται ως κατώτατο όριο ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας τα 70 χιλιόμετρα ανά ώρα. Όπως ανέφερα και στην αρχική εισήγηση, θα πρέπει να προσμετρηθούν πολλοί παράγοντες για να καταλήξουμε στην ορθότητα αυτής της διάταξης.

Αυξάνοντας το κατώτατο όριο ταχύτητας, δεν διασφαλίζεται με κανένα τρόπο η μη πρόκληση ατυχημάτων. Η πρόβλεψη περί ορίου, θα μπορούσε να ισχύει στην λωρίδα ταχείας κυκλοφορίας, όπου προφανώς δεν μπορεί να πηγαίνει κάποιος με 50 χιλιόμετρα την ώρα. Στη δεξιά όμως, για παράδειγμα, κύριε Υπουργέ, γιατί να μην υπάρχει αυτός ο περιορισμός; Αν κάποιος είναι νέος οδηγός ή δεν θέλει ή δεν μπορεί τι συμβαίνει σε αυτή την περίπτωση;

Ας δούμε τι ισχύει σε κάποιες άλλες χώρες όμως της Ε.Ε.. Στην Κύπρο, το κατώτατο όριο είναι 65 χιλιόμετρα την ώρα. Στη Γαλλία, το ελάχιστο επιτρεπόμενο στην αριστερή λωρίδα είναι 80 χιλιόμετρα την ώρα, ενώ θα έπρεπε να εξεταστεί το ενδεχόμενο μείωσης των ανωτάτων ορίων προκειμένου να σωθούν ζωές.

Αν θέλουμε να αυξάνουμε τα όρια, είτε τα κατώτατα, είτε τα ανώτατα, τότε θα πρέπει να επενδύσουμε και στην ποιότητα κατασκευής και συντήρησης των αυτοκινητοδρόμων μας, όπως και στην εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών στους αυτοκινητόδρομους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας.

Εδώ όμως, κ. Υπουργέ, έχουμε δυστυχώς το εξής φαινόμενο. Όσοι δρόμοι, επαρχιακοί επί το πλείστον, δεν έχουν διόδια, γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι είναι σε μαύρο χάλι και ειδικά όσοι είναι στην αρμοδιότητα της περιφέρειας και εκτός αρμοδιότητας δήμων.

Πάμε στο άρθρο 31. Εδώ προβλέπεται ειδική εκπαίδευση οδηγών τετράτροχων μοτοσικλετών και οχημάτων υπαίθριων δραστηριοτήτων, κατόπιν έκδοσης σχετικής υπουργικής απόφασης κατ' εφαρμογή του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Σε περίπτωση εκμίσθωσης σε πρόσωπο που δεν διαθέτει την απαιτούμενη άδεια, επιβάλλεται πρόστιμο στον μισθωτή και στον οδηγό ύψους 1000 €, σε περίπτωση υποτροπής αυτό θα γίνεται 2000 € και ακολουθείται από δήμευση της μοτοσικλέτας ή του αντίστοιχου οχήματος.

Τα δημευμένα αυτά μέσα μεταφοράς μπορούν να παραχωρούνται σε υπηρεσίες ή να πλειστηριάζονται κατόπιν απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

Το θέμα της ειδικής εκπαίδευσης που θεσπίζεται είναι θετικό, ειδικά από τη στιγμή που έχουν αυξηθεί οι ενοικιάσεις αυτών των μέσων σε πολλές περιοχές της χώρας, κυρίως τουριστικές.

Και παράλληλα, έχει δημιουργηθεί μια επικίνδυνη εγκατάσταση, εις βάρος των διερχόμενων που χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο, τα πεζοδρόμια και τους κοινόχρηστους χώρους με δεκάδες ατυχήματα, δυστυχώς, ετησίως, με αυξημένα ποσοστά κατά τη θερινή περίοδο, εξαιτίας των ανεκπαίδευτων οδηγών.

Εξαιρετικά χρήσιμη για να μπούμε στην ουσία του θέματος είναι η δήλωση του κ. Σταύρου Σταυρουλάκη, πρωταθλητή σε ελληνικούς και διεθνείς αγώνες μοτοσικλέτας, ο οποίος μεταξύ άλλων αναφέρει: «Παρότι οι μηχανές κινούνται στους ελληνικούς δρόμους, πολλά χρόνια ακόμα δεν έχει θεσπίσει κανόνες για την κυκλοφορία τους. Η οδήγηση τους δεν μοιάζει ούτε με του αυτοκινήτου, ούτε με της μοτοσικλέτας, γι' αυτό και σε πάρα πολλές χώρες στο εξωτερικό υπάρχει ειδική κατηγορία διπλώματος για αυτά τα οχήματα. Περνάς ειδικές εξετάσεις για να μπορείς να οδηγήσεις τετράτροχο».

 Αυτό δεν το προέβλεψε, δυστυχώς, το ελληνικό Υπουργείο και δεν έχει θεσπίσει απολύτως κανένα κανόνα.

Ο μοναδικός κανόνας είναι να περνάει τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές σε ό,τι αφορά τους ρύπους και έπειτα με μια ερασιτεχνική προσέγγιση του θέματος φτιάχνετε κάποιες κατηγορίες που λένε ότι η (x) κατηγορία η γουρούνα θα οδηγείται με δίπλωμα αυτοκινήτου και η (y) γουρούνα με δίπλωμα μηχανής.

Αυτό έχει γίνει ανάλογα με το μέγεθος, αλλά είναι τόσο ασαφές που σε κάποιες περιπτώσεις ακόμα και η τροχαία στους ελέγχους δεν γνωρίζει αν θα πρέπει να δεχθεί δίπλωμα αυτοκινήτου ή μηχανής.

Και κλείνοντας, να περάσω στο άρθρο 72, τα υπόλοιπα θα τα σχολιάσω στην επόμενη Επιτροπή, όπου με αυτή τη διάταξη δημιουργούνται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ψηφιακό μητρώο συνεργείων και τεχνιτών επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων, καθώς επίσης ψηφιακό μητρώο σταθμών αυτοκινήτων και πλυντηρίων, λιπαντηρίων, επιβατηγών αυτοκινήτων και τα λοιπά και λοιπών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων.

Εδώ όμως κύριε Υπουργέ, έχει υπάρξει ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα. Απ' ό,τι γνωρίζετε, με το νέο χωροταξικό τουλάχιστον στην περιφέρεια κεντρικής Μακεδονίας, όπου πήρε την πρωτοβουλία ο κ. Τζιτζικώστας να είναι ο πρώτος που θα το εφαρμόσει, υπάρχει βάση του χωροταξικού η μετεγκατάσταση όλων αυτών των επιχειρήσεων που ανέφερα, από συνεργεία, από μικρές μεταποιητικές εταιρείες.

Και θα σας φέρω ένα απλό παράδειγμα, το δικό μου το νομό, το νομό Πέλλας, που αφορά πέντε χιλιάδες μικρές και μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Εδώ λέτε ότι θα δημιουργηθεί ένα ψηφιακό μητρώο συνεργείων. Μα εδώ υπάρχει μετεγκατάσταση όλων αυτών των επιχειρήσεων.

Τι θα πρέπει να γίνει με αυτό το κομμάτι; Θα μπορέσει να είναι ενήμερο το ψηφιακό μητρώο; Δεν θα πρέπει να το δείτε σε συνάρτηση με αυτό που έχει ψηφιστεί τον Δεκέμβρη του 2015 σε σχέση με το χωροταξικό;

Και να έχετε υπόψη σας, ότι δυστυχώς θα είναι πάρα πολύ λίγες οι εταιρίες που θα ενταχθούν σε αυτό το νέο ψηφιακό μητρώο, γιατί οι περισσότερες, λόγω του χωροταξικού θα κλείσουν. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει, ο κ. Κατσώτης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Επαναλαμβάνουμε τη θέση του Κ.Κ.Ε. για το νομοσχέδιο, αυτό με τα 94 άρθρα, τους διάφορους εκσυγχρονισμούς που προβλέπει, τις προσαρμογές, τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κανόνες και το οποίο έρχεται να ενισχύσει την κατεύθυνση της πλήρους απελευθέρωσης μεταφορών υπηρετώντας και ανάγκες των επιχειρηματικών ομίλων που δραστηριοποιούνται. όπως είπαμε .στο χώρο της ατομικής εμπορευματικής μεταφοράς.

Δεν έχει, βέβαια, καμία σχέση με τα οξυμένα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αυτοαπασχολούμενοι σε αυτό το χώρο, αλλά καθώς και οι εργαζόμενοι στις μεταφορές που και χθες αναδείξαμε.

Με αφορμή για τη χθεσινή συνεδρίαση με τους φορείς, θέλουμε να απευθυνθούμε στους ίδιους τους εργαζόμενους και κυρίως, τους αυτοαπασχολούμενους στις μεταφορές που αφορά αυτό το νομοσχέδιο και να τους επισημάνουμε για άλλη μια φορά ότι ελεύθερη αγορά χωρίς μονοπώλια και αθέμιτο ανταγωνισμό δεν υπάρχει.

Εδώ εσείς προσπαθείτε να εξαπατήσετε αυτούς τους αυτοαπασχολούμενους, όπως και τα άλλα κόμματα, βέβαια, ότι μπορεί να υπάρξει.

Το σύνολο των αναγκών του λαού μας, ακριβώς γι' αυτό δεν ικανοποιούνται, γι' αυτό εμποδίζονται, επειδή ικανοποιεί τη στρατηγική του κεφαλαίου με τις πολιτικές που ακολουθούνται από την κυβέρνηση, την Ε.Ε. και τα υπόλοιπα κόμματα.

Αντικειμενικά, η απελευθέρωση της αγοράς και στις μεταφορές θα επιταχύνει τη συγκεντροποίηση και η μετατροπή των αυτοαπασχολούμενων σε μισθωτούς.

Οι όποιες ρυθμίσεις που κατά καιρούς μπορεί να θεσπίζονται ή που παραμένουν ακόμα από το παρελθόν δεν μπορούν να προστατέψουν τους αυτοαπασχολούμενους.

Αυτοί μπορεί να εναποθέτουν τις ελπίδες τους στον αγώνα τους και όχι βέβαια σε αυτές τις αντιπαραθέσεις που είδαμε και χθες ή στις εναλλαγές βέβαια στην κυβέρνηση ή στη δημαγωγία που υπάρχει απέναντί τους.

Το Κ.Κ.Ε. ενημερώνει σταθερά τους αυτοαπασχολούμενους ότι η πορεία συγκεντροποίησης δεν ανακόπτεται, αλλά είναι αντικειμενική. Δεν υπάρχει επιστροφή σε αυτό που σκέφτονται σε προηγούμενες περιόδους.

Γι' αυτό το Κ.Κ.Ε. υπερασπίστηκε μαχητικά το δικαίωμα τους στην εργασία, την αξιοπρεπή ζωή με δικαιώματα. Πήρε πρωτοβουλίες, για έμπρακτα μέτρα στήριξής τους.

Επισημαίνουμε, επίσης, ότι η οριστική λύση των προβλημάτων τους θα έρθει μέσα από μια αλλαγή συνολικά της ίδιας μορφής της οργάνωσης της οικονομίας με αποκλειστικά κρατικά μέσα μαζικής μεταφοράς, όλων των ειδών και των ταξί, με πλήρη εξασφάλιση των οδηγών, με μισθό ικανοποιητικό, με ανθρώπινο ωράριο, 7ωρο, πενθήμερο, με δωρεάν κρατικές υπηρεσίες, παιδείας, υγείας, με εξασφάλιση λαϊκής στέγης. Έτσι θα αλλάξει η ποιότητα ζωής τους.

 Το Κ.Κ.Ε. δεν υποστηρίζει την ύπαρξη κρατικών μονοπωλίων μαζί με τα ιδιωτικά, όπως κάνει σήμερα η σοσιαλδημοκρατία, είτε εκφράζεται από το ΣΥ.ΡΙΖ.Α., είτε παλιά από το ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Υποστηρίζει ακριβώς την κοινωνικοποίηση όλων των συγκεντρωμένων μέσων, όλων των μέσων μεταφοράς και βέβαια, το κεντρικό σχεδιασμό, την πραγματοποίηση όλων των οικονομικών δραστηριοτήτων με εργατική λαϊκή συμμετοχή, με στόχο την ικανοποίηση όλων των κοινωνικών αναγκών, οι οποίες βαίνουν ανερχόμενες.

Επίσης, στηρίζουμε τις διεκδικήσεις για ένταξη των αυτοαπασχολούμενων στο αφορολόγητο, το είπαμε και στην πρωτολογία μας, για πάλη ενάντια στις κατασχέσεις, αλλά και μια σειρά εξειδικευμένα αιτήματα που σχετίζονται με τη μείωση του κόστους λειτουργίας του οχήματος, μείωση των ασφαλίστρων, μείωση στον ενιαίο φόρο καυσίμων, τη μείωση του Φ.Π.Α.

Επίσης, προωθεί την κοινή δράση όλων των κατηγοριών και όχι αυτές τις αντιθέσεις των αυτοαπασχολούμενων του κλάδου, είτε είναι μικροϊδιοκτήτες οδηγοί, επαγγελματίες με σύμβαση με TAXIBEAT και UBER κ.λπ. γιατί ο αντίπαλος είναι κοινός και είναι οι καπιταλιστικές επιχειρήσεις και τα μονοπώλια και αυτή η ανάγκη πρέπει να γίνει αγώνας αναγκαίος για όλους αυτούς τους αυτοαπασχολούμενους στον κλάδο.

Όσο αφορά τα άρθρα του νομοσχεδίου, σε σχέση με το Α΄ κεφάλαιο, εμείς στο άρθρο 8, που αφορά τις πειθαρχικές ποινές, θα ψηφίσουμε «κατά». Τα χρηματικά πρόστιμα που προβλέπονται αυξάνονται και είναι εξοντωτικά ακόμη και για τις παραβάσεις χαμηλής αξιολόγησης. Ο ακριβής καθορισμός των τιμών που αντιστοιχούν τις παραβάσεις θα γίνει, όπως αναφέρεται, με υπουργική απόφαση.

Για το κεφάλαιο Β΄, τα άρθρα αυτά αφορούν την ηλεκτρονική και τηλεφωνική διαμεσολάβηση μεταφορικού έργου δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης ταξί. Τα άρθρα αυτά αφορούν τις νέες τεχνολογίες που μπαίνουν στην ατομική εμπορευματική μεταφορά και της καινοτομίας, όπως τις είπαν χθες, τις ηλεκτρονικές εφαρμογές. Αυτές ποιου ιδιοκτησίας είναι; Δεν είναι στην υπηρεσία των αυτοαπασχολούμενων. Είναι καπιταλιστική ιδιοκτησία και έχουν στόχο το κέρδος, όμως αυτές αποτελούν το πλαίσιο πάνω στο οποίο θα εξελιχθεί, έτσι και αλλιώς, η συγκεντροποίηση του μεταφορικού έργου στον κλάδο της ατομικής επιβατικής μεταφοράς. Είναι καθαρό ότι, είτε η TAXIBEAT, είτε η UBER, θα κυριαρχήσουν στο μέλλον και εδώ θα υπάρξει αυτή η συγκεντροποίηση. Βεβαίως, δεν μπορούμε να πούμε ότι δεν μπορεί να υπάρξει νέα τεχνολογία, για αυτό σε αυτά τα άρθρα θα ψηφίσουμε «παρών».

Υπάρχουν τα ζητήματα του άρθρου 14, ιδιαίτερα με την παρ.7, που δίνει την εξής δυνατότητα. Ενώ, το ισχύον καθεστώς αφορούσε μέχρι τώρα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου με προσυμφωνημένο κόμιστρο, τώρα αυτό προβλέπεται να επεκταθεί και σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, αλλά και σε φυσικά πρόσωπα. Δηλαδή, εδώ θα υπάρξει μια άρση της ενιαίας τιμής στο κόμιστρο όταν ανοίγεται αυτό και δεν υπάρχει αποκλειστικά συμφωνία με νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου. Οι αυτοαπασχολούμενοι στο ταξί αντικειμενικά δεν μπορούν να ανταγωνιστούν τις μεγάλες εταιρείες στην προβλεπόμενη διαδικασία των προσφορών, με αποτέλεσμα, τελικά, τη μικρότερη δυνατότητα πρόσβασης σε ένα σημαντικό κομμάτι του έργου. Είμαστε κατά της παρ. 7 του άρθρου 14 και πιστεύουμε ότι θα πρέπει να απαλείψετε αυτήν την αναφορά που κάνετε σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου ή φυσικά πρόσωπα, αλλιώς θα είναι σε βάρος πλέον των αυτοαπασχολούμενων.

Στο Β΄ μέρος, όσον αφορά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, θέλουμε να σημειώσουμε και πάλι ότι, παρά τους αυστηρούς κανόνες και τις προβλεπόμενες ποινές στις παραβάσεις, αυτές δεν απέτρεψαν τα πολλά δυστυχήματα και ατυχήματα. Δεν έχουμε αντίρρηση, όπως είπαμε, για την ένταξη και των ποδηλάτων στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όμως, κύριε Υπουργέ, στη Βουλιαγμένης και στην Ηλιουπόλεως σε ποια λωρίδα θα κινηθεί το ποδήλατο; Σήμερα προχωράς και λες «να μην τον αγγίξω και μη σκοτωθεί». Η έλλειψη ποδηλατοδρόμων και υποδομών είναι πολύ επικίνδυνα για τα ποδήλατα σήμερα και πιστεύω ότι πρέπει να ληφθούν αυστηρά μέτρα, προκειμένου, πράγματι, να υπάρχει ασφαλής μετακίνηση με τα ποδήλατα και, βέβαια, να ενταχθούν και αυτά στον Κώδικα με τις συγκεκριμένες πινακίδες που πρέπει να υπάρχουν.

Έχουμε εκφράσει την αντίθεσή μας στην εισπρακτική λογική του Κώδικα, όμως υπάρχουν πλευρές με τις υποδομές. Είναι αυτές ασφαλείς; Πόσα ατυχήματα και δυστυχήματα δεν οφείλονται σε κακοτεχνίες δρόμων; Εσείς ως μηχανικός, κύριε Υπουργέ, ξέρετε πολύ καλά πώς γίνονταν οι δρόμοι και οι αναθέσεις, πώς προσπάθησαν κάποιοι να βγάλουν ακόμη περισσότερα χρήματα σε βάρος της ποιότητας των έργων, πόσες κακοτεχνίες υπάρχουν σήμερα και πώς αυτές έχουν συμβάλει στα μεγάλα δυστυχήματα και ατυχήματα στο οδικό δίκτυο. Επίσης, σε ποιο σημείο βρίσκεται η οδική αγωγή; Είναι τέτοια, πράγματι, που μπορεί να διαμορφώσει μια τέτοια αγωγή κυκλοφορίας που να μπορεί να συμβάλει στην ασφαλή οδήγηση; Είναι ζητήματα τέτοια που δεν αγγίζονται μέσα από το σχέδιο νόμου.

Εξάλλου, υπάρχει εδώ και μια διαμαρτυρία των ίδιων των εκπαιδευτών των σχολών εκπαίδευσης, οι οποίοι λένε ότι δεν καλέστηκαν για να μπορέσουν να πουν γνώμη πάνω σε αυτό και θέτουν το ζήτημα ότι δεν αγγίζετε καν αυτήν τη μη μηχανοκίνητη κινητικότητα. Δεν ξέρω τι εννοούν με αυτό, αλλά είναι ένα ζήτημα που αφορά όλα αυτά που λέμε, ότι ο Κώδικας δεν αφορά μόνο τη μηχανοκίνητη κινητικότητα. Επίσης, λένε ότι δεν αγγίζετε δομικά στοιχεία του ν.2696/1999, μέσα από την τροποποίηση που κάνετε σήμερα. Επίσης, εδώ θέτουν ζητήματα με τα 30 χιλιόμετρα στο τοπικό δίκτυο που είναι σήμερα 40. Για να το λένε αυτό, υπάρχουν μελέτες και το ακούσαμε και χθες, κύριε Υπουργέ από τους συγκοινωνιολόγους, αλλά και από την Περιφέρεια, που λένε ότι αυτό θα πρέπει να δείτε πώς θα εφαρμοστεί.

Επίσης, δεν υπάρχει η επανένταξη του παραβάτη οδηγού και η παρακολούθηση μαθήματων κυκλοφοριακής αγωγής από πιστοποιημένα κέντρα, όπως τα αναφέρουν ή το θέμα των ηλικιωμένων. Πώς θα αξιολογηθούν αυτοί οι ηλικιωμένοι και από ποιους; Θα παίρνουν μετά τα 65 ένα χαρτί από τον παθολόγο ότι είναι ικανοί να συνεχίσουν την οδήγηση; Είναι αρκετό αυτό; Βάζουν και άλλα ζητήματα, βέβαια, όπως είναι τα ζητήματα των οδηγών των μέσων μαζικής μεταφοράς, που είναι σε ειδικές συνθήκες περιβάλλοντος, που δεν είναι αρκετό να είναι μόνο ιατρικές οι εξετάσεις, αλλά χρειάζεται να περνάνε και από έλεγχο αντιληπτικοκινητικών χαρακτηριστικών μέσα από τις αρμόδιες επιτροπές. Νομίζω ότι αυτά θα πρέπει να προβλεφθούν.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη στον ΚΟΚ για την πρόληψη ατυχημάτων εξαιτίας της κόπωσης των εργαζομένων στις οδικές μεταφορές από την εντατικοποίηση της εργασίας. Είναι πάρα πολλοί αυτοί που κυκλοφορούν καθημερινά στους δρόμους και είναι μεγάλη η συμβολή τους στην πρόκληση των ατυχημάτων. Η μη ύπαρξη και η μη τήρηση του βιβλίου δρομολογίων, όπως απαιτούν και οι εργαζόμενοι, η οποία προβλέπεται για τα φορτηγά και τα τουριστικά λεωφορεία, για τα ΚΤΕΛ και τα επιβατικά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, στον Κώδικα, αυτό είναι πρόβλημα και εσείς πάλι και τώρα με την τροποποίηση δεν το εντάσσετε.

Επίσης, χθες παρακολουθήσαμε μεγάλες αντιθέσεις των επιχειρηματικών ομίλων, που ο ένας θέλει να φάει τον άλλον για να κυριαρχήσει στον τομέα και να αυξήσει την κερδοφορία του. Σημειώνουμε και παρακάτω την αντικειμενική αυτή εξέλιξη, με ισχυροποίηση των ισχυρών και την καταστροφή των πιο αδύναμων. Η Κυβέρνηση ενισχύει αυτήν την τάση με τις ρυθμίσεις που φέρνει, παραπλανώντας και ταυτόχρονα, καμώνοντας ότι τα βάζει με τις πολυεθνικές. Η διάταξη του άρθρου 31 και των άρθρων 12 και 13 είναι σε αυτήν την κατεύθυνση. Οι μεγάλες εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων θέλουν το ποσοστό που κατέχουν σήμερα οι λεγόμενες «γουρούνες». Αυτό είναι καθαρό και το θέλουν καθαρά δικό τους, διότι λένε ότι το καλοκαίρι οι τουρίστες προτιμούν τις «γουρούνες» και εκείνοι χάνουν έσοδα. Υπάρχει αυτή η πλευρά, την οποία δεν μπορείτε να αγνοήσετε. Όταν εσείς τους λέτε σήμερα ότι δεν θα μπορούν να κινηθούν σε ασφαλτοστρωμένους δρόμους, είναι σαν τους λέτε ότι απαγορεύεται η κυκλοφορία.

Είναι προτιμότερο να πείτε ότι αφού είναι επικίνδυνα για τη δημόσια υγεία, για την οδική ασφάλεια, πρέπει να απαγορευτούν ρητά και δώστε ένα χρόνο μεταβατικό. Αλλά όμως αυτό κύριε Υπουργέ, είναι «βούτυρο στο ψωμί» των μεγάλων εταιρειών ενοικιάσεως αυτοκινήτων. Εμείς το λέμε και πρέπει να το δείτε περισσότερο αυτό το ζήτημα. Εμείς θα επιφυλαχτούμε.

Θέλω να σας πω ότι πρέπει να αποσυρθεί το άρθρο 53, που αφορά τα ΚΤΕΟ. Υπάρχει και μεγάλη αντίδραση των εργαζομένων. Εμείς λέμε να το αποσύρετε. Έχετε τις ρυθμίσεις για τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ που εμείς είμαστε αντίθετοι με αυτά, διότι δεν διασφαλίζουν τον ασφαλή τεχνικό έλεγχο, να δώσουν το πιστοποιητικό που υπάρχει και θέλουμε δημόσια τα ΚΤΕΟ. Εσείς κάνατε το ΚΤΕΟ το δημόσιο ιδιωτικό. Εμείς θέλουμε να το αποσύρετε από το άρθρο αυτό.

Επίσης, το άρθρο 68 για τα πειθαρχικά παραπτώματα. Κύριε Υπουργέ, σας το είπα και στην πρωτολογία μου αυτό τι κάνει τροποποιεί το πειθαρχικό δίκαιο. Πώς θα το τροποποιήσετε εσείς; Το πειθαρχικό δίκαιο έχει συγκεκριμένα άρθρα που προβλέπει για τους δημόσιους υπαλλήλους. Εσείς το τροποποιείτε μέσα από το άρθρο 68 και υπάρχουν εδώ σοβαρές διαφωνίες και αντιθέσεις που εμείς θα καταψηφίσουμε. Αλλά θεωρούμε ότι πρέπει να δείτε αν θα πρέπει να το φέρετε εδώ.

Στο άρθρο 82, είπαν και άλλοι για τους γιατρούς εργασίας. Υπάρχει υπόμνημα συγκεκριμένο. Σας είπα και στην πρώτη συνεδρίαση ότι εδώ αναθεωρείτε, καταργείτε ουσιαστικά το κώδικα υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων και υπονομεύετε ή απαξιώνετε τον ίδιο τον θεσμό του γιατρού εργασίας. Κανείς γιατρός εργασίας και έχει εδώ στοιχεία- που τα διάβασε και ο κύριος Μανιάτης πριν-δεν υπέδειξε που θα πάει ο εργαζόμενος. Ωστόσο όμως, κύριε Υπουργέ πρέπει εσείς να σκεφτείτε ότι οι εργαζόμενοι στις αστικές συγκοινωνίες, με την εντατικοποίηση της εργασίας τους, με όλες τις συνθήκες αυτές, έχουν πολύ μεγάλες επιπτώσεις στην ίδια την υγεία τους. Δεν μπορεί αυτό να μην πιστοποιείται από τον γιατρό και να μην προστατεύεται η ζωή του. Όμως, λέω όσα είναι ρουσφέτια της διοίκησης αυτό είναι άλλο θέμα και δεν αφορά τους γιατρούς εργασίας και δεν μπορούμε να τα «ρίχνουμε» στους γιατρούς εργασίας.

Επίσης, είμαστε κατά του άρθρου 84 για την Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. Α.Ε.. Του άρθρου 88 για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας γιατί λέμε ότι συμπληρώνεται ο «διαμελισμός», καθώς επίσης και με αυτό που λέει ότι θα πρέπει να νοικιάσετε στα Σπάτα το κτίριο 32 ενώ, υπάρχουν άλλες λύσεις.

Επίσης στο άρθρο 92, θα πάμε στο παρόν που προβλέπετε τις μετατάξεις σας θυμίζω τους εργαζόμενους στον ΟΣΚ στις κτιριακές υποδομές. Εγώ καταλαβαίνω αυτό που λέτε ότι υπάρχουν φυσικές καταστροφές, θα πρέπει να υπάρχει ταχεία εξέλιξη και συγκέντρωση τέτοιων ανθρώπων, για να μπορούν να εκτελέσουν με ταχύτητα τα έργα που πρέπει να γίνουν. Αλλά όμως εδώ, έχετε αποψιλώσει υπηρεσίες, όπως τον ΟΣΚ και επειδή βάζετε μέσα ένα θέμα και μάλιστα, το έχουν αναδείξει, λένε ότι για το χρόνο υπηρεσίας που έχει διανεμηθεί στο φορέα προέλευσης και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι λένε που έχει αποφασιστεί στον φορέα προέλευσης. Υπάρχουν τέτοιες πλευρές που τις γνωρίζετε και εσείς γιατί αν πάτε με το έχει διανεμηθεί θα αδικήσετε πολλούς από αυτούς, οι οποίοι έχουν αν θέλετε αυτά τα προσόντα που δεν είναι διανεμημένα στην υπηρεσία, αλλά όμως είναι αποφασισμένα γιατί έχουν διανεμηθεί σε άλλες υπηρεσίες.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο αναμενόταν με ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς φέρνει ρυθμίσεις σημαντικές και μια σειρά διατάξεων για τη δημιουργία μηχανισμών ελέγχου για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, σταματώντας τα παράνομα κυκλώματα πώλησης.

Για τη βιωσιμότητα των δημοσίων ΚΤΕΟ και την ισοτιμία τους με τα ιδιωτικά, για να αυστηροποιηθούν τα κριτήρια για τους οδηγούς που μεταφέρουν μαθητές, ενώ τίθεται σε ισχύ νέος κανονισμός λειτουργίας των επαγγελματικών δημοσίων χρήσεων αυτοκινήτων, που καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ιδιοκτητών των εργαζομένων και των επιβατών, ενώ, ρυθμίζουμε με το παρόν και την παρουσία και δραστηριοποίηση των εταιρειών παροχής υπηρεσιών ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για την άσκηση μεταφορικού έργου μια γκρίζα ζώνη του χώρου των μεταφορών κατά τα τελευταία χρόνια.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον όμως, είχε και η χθεσινή συνεδρίαση με τους φορείς όπου ακούστηκαν πολλά θετικά και κάποιες επισημάνσεις-προτάσεις για τη βελτίωση του υπό συζήτηση νομοσχεδίου, κάποιες εκ των οποίων είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και τις οποίες θα προτείνουμε σήμερα. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το πρώτο μέρος περιέχει διατάξεις σχετικά με τις επιβατικές μεταφορές. Ποιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει το κεφάλαιο 1 που είναι σχετικό με ρυθμίσεις λειτουργίας των επαγγελματικών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων και το κεφάλαιο 2 που περιλαμβάνει άλλες ρυθμίσεις επιβατικών μεταφορών.

Σκοπός των ρυθμίσεων του μέρους αυτού είναι ο εκσυγχρονισμός, η βελτίωση και η αυστηροποίηση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των επαγγελματικών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων, η εισαγωγή κανόνων στην αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για την μεταφορά επιβατών αλλά και η ρύθμιση επιμέρους ζητημάτων επιβατικών μεταφορών. Ερχόμαστε εδώ οι Ανεξάρτητοι Έλληνες να προτείνουμε, να καταθέσουμε τα σημεία για την ενίσχυση του νομοθετικού πλαισίου.

 Αρχικά, στο άρθρο 1 και την παράγραφο 6 για τις υποχρεώσεις οδηγών ΕΔΧ αυτοκινήτων. Και προκειμένου να διασφαλιστεί η άσκηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των θεμελιωδών ελευθεριών για τα άτομα με αναπηρίας οποιουδήποτε είδους πρέπει να προστεθεί η φράση, ο οδηγός μπορεί να αρνηθεί τη μίσθωση εφόσον συντρέχουν οι ανωτέρω προϋποθέσεις, εκτός από την περίπτωση σκύλου οδηγού, συνοδού ατόμου με αναπηρία για τον οποίο δεν ισχύουν οι παραπάνω προϋποθέσεις σύμφωνα με το ν.4235/2014Α32 άρθρο 46 ή αν αυτό δικαιολογείται για άλλους λόγους υγείας του ιδίου, που αποδεικνύεται με πιστοποιητικό γιατρού με το οποίο είναι εφοδιασμένος. Η νομοθετική πρόβλεψη όπως προτείνεται ενισχύει το άρθρο και κρίνεται δίκαια μη αφήνοντας κανένα περιθώριο διακρίσεων και διαφορετικής αντιμετώπισης.

Στο άρθρο 8 παρ.3 περίπτωση 6, πρέπει να προσδιοριστεί κύριε Υπουργέ συγκεκριμένο χρονικό διάστημα οδήγησης για την αφαίρεση της ειδικής άδειας οδήγησης ειδάλλως θα εννοείται ως οριστική. Επιπλέον, δεδομένου ότι, στη επόμενη παράγραφο αναφέρεται ότι υψηλής αξιολόγησης παραβάσεις τιμωρούνται με αφαίρεση της ειδικής άδειας οδήγησης για 6 μήνες και επανεξέταση για την επαναχορήγηση αυτής, θα αποτελούσε λογικό ατόπημα η μεσαίας αξιολόγησης παραβάσεις να τιμωρούνται πέραν του διοικητικού προστίμου με οριστική αφαίρεση της ειδικής άδειας οδήγησης και υψηλής αξιολόγησης παραβάσεις, να τιμωρούνται με αφαίρεση της ειδικής άδειας οδήγησης μόνο για 6 μήνες.

Σημείωση, η σχετική διάταξη ως έχει αναφέρει, η μεσαίας αξιολόγησης παραβάσεις τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο από 301 έως 600 ευρώ και αφαίρεση της ειδικής άδειας οδήγησης για 6 μήνες. Στο άρθρο 8 πάλι, προτείνουμε να διαγραφεί η παράγραφος 6. Τα διοικητικά πρόστιμα του παρόντος μπορεί να αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών έως 50%. Διότι, υπερκαλύπτεται από την πρόβλεψη της παραγράφου 4 του ιδίου άρθρου, όπου ορίζεται ότι τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Σε διαφορετική περίπτωση, θα προκύπτει ζήτημα ερμηνείας και κατ’ επέκταση εφαρμογής και καθορισμού περί του ύψους του προστίμου σε σχέση με την κατά περίπτωση παράβαση.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, αναφορικά με το άρθρο 12, για την ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση μεταφοράς επιβατών με ΕΔΧ, ένα πεδίο δραστηριότητας εντελώς αρρύθμιστο στο παρελθόν, οφείλουμε να προσέξουμε τα εξής:

Στο άρθρο 12 παράγραφο 1, προτείνουμε την ακόλουθη τροποποίηση – πρόβλεψη. «Διά της παροχής εκπτώσεων ή επιδοτήσεων κομίστρου ή άλλων τρόπων διαμόρφωσης του τελικά καταβαλλόμενου ποσού από τον καταναλωτή». Αυτό πρέπει να αφαιρεθεί, διότι η παροχή έκπτωσης σε ρυθμισμένης διατίμησης επάγγελμα δεν είναι επιτρεπτή, ούτε στον ασκούντα κύρια οικονομική δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών.

Έτσι όπως είναι διατυπωμένη η διάταξη είναι σαν να αποδέχεται ότι εφόσον τα φυσικά νομικά πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς, επιτρέπεται να κάνουν εκπτώσεις, το οποίο, όμως, δεν ισχύει αφού κάτι τέτοιο είναι παράνομο.

Αντί αυτού, προτείνουμε να λογίζεται ότι ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, εάν: «επηρεάζουν την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς, αμέσως ή εμμέσως».

Επίσης, στην περίπτωση γ΄ της παρ. 2 του άρθρου 12, πρέπει να προστεθεί «και απαγορεύεται για το ίδιο διάστημα τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ίδρυσαν τον φορέα διαμεσολάβησης να ιδρύσουν άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Στην απαγόρευση αυτή υπόκειται και ο διαχειριστής και οι μέτοχοι, σε περίπτωση νομικού προσώπου».

Για λόγους διαφάνειας και εύρυθμης λειτουργίας των φορέων ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης, προτείνεται η συγκεκριμένη προσθήκη, προκειμένου να διασφαλιστεί ο έλεγχος και η εποπτεία των φορέων διαμεσολάβησης, ώστε να αποτραπεί η προσπέλαση των περιορισμών του νόμου και η εντεύθεν εκ πλαγίου παράβαση αυτού.

Ακόμη, προτείνουμε την τροποποίηση της παρ. 3 του άρθρου 12, ως εξής: «Η αρμόδια Υπηρεσία Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, οφείλει μέσα σε τριάντα ημέρες να εκδώσει την άδεια. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας, τεκμαίρεται ως εκδοθείσα η άδεια. Η υπηρεσία υποχρεούται εντός των επόμενων 30 ημερών να προβεί αυτεπάγγελτα σε έρευνα, προκειμένου να διαπιστώσει εάν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις έκδοσης της άδειας, άλλως, σε αρνητική περίπτωση, η άδεια ανακαλείται».

Η τροποποίηση της διάταξης αυτής κρίνεται αναγκαία διότι με την αρχική διατύπωση, λόγω φόρτου εργασίας της αρμόδιας Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ελλοχεύει ο άμεσος κίνδυνος να εκδοθεί μεγάλος αριθμός αδειών παράνομα, λόγω παρέλευσης της τριανταήμερης προθεσμίας εντός της οποίας η υπηρεσία όφειλε αλλά δεν είχε το απαιτούμενο χρόνο να ελέγξει τη συνδρομή όλων των νόμιμων προϋποθέσεων για την έκδοση των αδειών αυτών.

Άρθρο 12 παρ.6 περίπτωση γ΄. Στο τέλος της περίπτωσης γ΄ της παρ. 6 του άρθρου 12, πρέπει να προστεθεί «καθώς και οι μέτοχοι αυτού».

Η προσθήκη αυτή, στην ανωτέρω διάταξη, κρίνεται απαραίτητη εφόσον το νομικό πρόσωπο είναι κεφαλαιουχική εταιρεία.

Επίσης, προτείνουμε την τροποποίηση της παρ. 9 του άρθρου 12, ως εξής:« Εφόσον η μεταφορά διενεργείται εντός της ελληνικής επικράτειας, τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης φορολογούνται με βάση την κείμενη φορολογική νομοθεσία. Η καταβολή του αντιτίμου - κομίστρου καταβάλλεται αποκλειστικά στον οδηγό - μεταφορέα, με την έκδοση του αντίστοιχου παραστατικού».

Με αυτή τροποποίηση, αυτοί φορείς διαμεσολάβησης, θα εκδίδουν ξεχωριστά φορολογικά στοιχεία προς τον καταναλωτή σε σχέση με αυτά που εκδίδει ο οδηγός - μεταφορέας προς τον καταναλωτή.

Προτείνουμε την τροποποίηση της παρ. 1 το άρθρο 13, ως εξής: «Ειδικότερα, ασκούν αποφασιστική επιρροή εάν καθορίζουν την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς, αμέσως ή εμμέσως».

Η πρόβλεψη διά της παροχής εκπτώσεων ή επιδοτήσεων κομίστρου ή άλλων τρόπων διαμόρφωσης του τελικά καταβαλλόμενου ποσού από τον καταναλωτή πρέπει να αφαιρεθεί, διότι η παροχή έκπτωσης σε ρυθμισμένης διατίμησης επάγγελμα δεν είναι επιτρεπτή ούτε στον ασκούντα κυρία οικονομική δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών.

Έτσι όπως είναι διατυπωμένη η διάταξη είναι σαν να αποδέχεται ότι εφόσον τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς, επιτρέπεται να κάνουν εκπτώσεις.

Στο άρθρο 17, για τα πρόστιμα αναφορικά με τις νόμιμες θέσεις στάθμευσης των επαγγελματιών ταξί, ακούσαμε πολλές και διάφορες γνώμες. Όμως, η επιβολή προστίμου ποσού 200.000 ευρώ στους δήμους με πληθυσμό έως 20.000 κατοίκων και ποσού 400.000 ευρώ στους δήμους με πληθυσμό 20.000 έως 100.000 κατοίκων, για τον μη καθορισμό από τους δήμους των θέσεων στάσης - στάθμευσης και θέσεις αποβίβασης, κρίνεται ως υπέρμετρα δυσανάλογο σε σχέση με τη φύση της εν λόγω παράβασης.

Στο άρθρο 20 παρ. 1, σχετικά με τις συμβάσεις ενοικίασης, προτείνουμε τροποποίηση, ως εξής: «Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τηρείται ψηφιακό μητρώο συμβάσεων, στο οποίο καταχωρούνται μέσω ηλεκτρονικής εφαρμογής, πριν την έναρξή τους, με ευθύνη των εκμισθωτών ή σε περίπτωση διαμεσολάβησης, όλα τα στοιχεία των παραπάνω συμβάσεων. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, υπάρχει σύστημα γεωεντοπισμού (GPS), η λειτουργία του οποίου καθώς και κάθε σχετικό θέμα καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Στο παραπάνω μητρώο έχουν πρόσβαση οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού. Σε περίπτωση παράβασης των υποχρεώσεων που προβλέπονται με τις διατάξεις των δύο προηγούμενων εδαφίων, επιβάλλεται στον εκμισθωτή και στον ιδιοκτήτη απαγόρευση κατάρτισης σύμβασης».

Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ότι, πράγματι, η ανάρτηση της σύμβασης ενοικίασης αναρτάται σε πραγματικό χρόνο, ήτοι πριν την ώρα έναρξης αυτής και έτσι εξαλείφεται ο κίνδυνος να αναρτώνται παρανόμως μετά την έναρξη αυτών.

Το δεύτερο μέρος του παρόντος περιέχει διατάξεις σχετικά με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ο ΚΟΚ αποτελεί το βασικό νομικό εργαλείο οδικής ασφάλειας και, ως τέτοιο, πρέπει να είναι σε θέση να καθοδηγεί την ανθρώπινη συμπεριφορά.

Σκοπός των εισαγόμενων ρυθμίσεων είναι η προστασία των πολιτών και η διατήρηση της έννομης τάξης στους δρόμους. Εδώ, θα σταθούμε στο άρθρο 31.

Κύριε Υπουργέ, σύμφωνα με τον Κανονισμό 186/ 2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, οι κατηγορίες των οχημάτων και μοτοσικλετών που αναφέρονται στο εν λόγω σχέδιο άρθρου 36, διαθέτουν έγκριση και προδιαγραφές για κυκλοφορία και εντός δρόμου, όπως ρητά αναφέρεται.

Συνεπώς, η διάταξη είναι εκτός ευρωπαϊκού πλαισίου για όσα οχήματα κατασκευάστηκαν μετά την ισχύ του κανονισμού. Μοναδική λύση προς την κατεύθυνση αύξησης της οδικής ασφάλειας είναι, βέβαια, ο χωρισμός των τετράτροχων, μοτοσικλετών και οχημάτων, σε αυτά που κατασκευάστηκαν πριν την εφαρμογή του κανονισμού και μετά από αυτόν, σε περίπτωση που διαθέτουν διαφορετική τεχνολογία, σύστημα ABS και ανεξάρτητη κίνηση τροχών.

Στη δεύτερη περίπτωση πρέπει να επιτρέπεται η κυκλοφορία τους σε δημοτικές, επαρχιακές και αγροτικές οδούς, αλλά σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτών σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας και αυτοκινητόδρομους.

Tα προ της εφαρμογής του κανονισμού κατασκευασθέντα οχήματα και μοτοσικλέτες πρέπει να κυκλοφορούν μόνο σύμφωνα με την έγκριση τύπου τους.

Τα προ, της εφαρμογής του Κανονισμού κατασκευασθέντα οχήματα και μοτοσικλέτες, πρέπει να κυκλοφορούν μόνον σύμφωνα με την έγκριση τύπου τους. Να αναφέρουμε, όμως, πως τα οχήματα των οποίων απαγορεύετε η κυκλοφορία με την εισαγόμενη διάταξη, έχουν την ίδια έγκριση τύπου με αυτά των οποίων επιτρέπεται η κυκλοφορία. Επιπλέον, ερωτηματικά έχουν εγερθεί, περί της ειδικής εκπαίδευσης. Ποια η ειδική εκπαίδευση που παρέχεται ή που θα παρέχεται;

Επίσης, προτείνουμε την κατάργηση του άρθρου 32, δεδομένου ότι απαγορεύεται η κίνηση φορτηγών δημοσίας χρήσεως σε παράπλευρες οδούς, καθώς και η κίνησή τους σε παλαιές εθνικές οδούς και επιτρέπεται μόνο σε εθνικές οδούς, με πληρωμή διοδίων. Η προτεινόμενη ρύθμιση, θα οδηγήσει κατ' ουσίαν στην ακινητοποίηση των φορτηγών, δεδομένου, ότι έως και σήμερα δεν έχει ορισθεί η μείωση του ύψους των διοδίων στα φορτηγά δημόσιας χρήσεως.

Στο τρίτο μέρος του νομοσχεδίου περιλαμβάνονται διατάξεις σχετικά με τα λεωφορεία και τα ΚΤΕΛ. Στόχος είναι η αναμόρφωση της νομοθεσίας σε θέματα σχετικά με την κυκλοφορία των λεωφορείων και των ΚΤΕΛ, όπως η ασφαλέστερη μεταφορά των μαθητών μέσω της επανεξέτασης των οδηγών λεωφορείων που τους μεταφέρουν, ο εξορθολογισμός αναχρονιστικών διατάξεων σχετικά με τα ΚΤΕΛ.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 36, πρέπει να τονίσουμε ότι το ενιαίο ηλικιακό κριτήριο συνταξιοδότησης αποτελεί το 67ο έτος. Εάν θεσπιστεί ως ανώτατο όριο ηλικίας των οδηγών λεωφορείων στο πλαίσιο του έργου μεταφοράς των μαθητών το 65ο έτος, τότε θα υπολείπονται δύο έτη για τους εν λόγω εργαζόμενους, προκειμένου να μπορέσουν να υποβάλουν αίτηση συνταξιοδότησης, ενώ στην ηλικία των 65 ετών, θα είναι πολύ δύσκολο να απορροφηθούν από την αγορά εργασίας και κατ' επέκταση, δεν θα μπορούν να εξασφαλίσουν τα προς το ζην.

Για τους ανωτέρω λόγους, προτείνουμε τροποποίηση της διάταξης ως εξής: «Με την ίδια διαδικασία, μπορεί να παρατείνεται για μια ακόμη φορά μετά τη συμπλήρωση του 60ου έτους το ανώτατο όριο μέχρι το 67ο έτος».

Στο τέταρτο μέρος του παρόντος, αναπτύσσονται οι διατάξεις που αφορούν τους απόδημους και τα οχήματα, με σκοπό τη ρύθμιση θεμάτων σχετικών με τα μεταχειρισμένα οχήματα, τα ΚΤΕΟ, τις διαδικασίες για την άδεια κυκλοφορίας, την αξιοπιστία στις εμπορευματικές μεταφορές, τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Εδώ, φέρουμε τις εξής προτάσεις: Στο άρθρο 45, παρ. 5, περίπτωση ε΄, εάν δεν συμπεριληφθεί η λέξη «και», η παράγραφος 6 του άρθρου 69 του ν.4484/2017, θα ερμηνεύεται, «ότι έχει εφαρμογή μόνο εν προκειμένω και όχι για την ήδη νομοθετημένη ρύθμιση».

Η παράγραφος 6.6, του άρθρου 69, του ν.4484/2017 Α110, ισχύει και έχει εφαρμογή για την παρούσα διάταξη.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας παρακαλώ πολύ, να συντομεύεται.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Πολύ ωραία, κυρία Πρόεδρε, θα καταθέσω όλες μου τις παρατηρήσεις, αλλά θα ήθελα να μου επιτρέψετε για μισό λεπτό να πάρω το λόγο για να κλείσω.

Θα ήθελα να σας αναφέρω κάτι, γιατί προηγουμένως είχα επικοινωνία και με την κυρία Κουντουρά, Υπουργό Τουρισμού, όπου από έρευνα που είχαν κάνει, προέκυψε, -όπως και με ενημέρωσε- ότι δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία από κανέναν Φορέα που να αποδεικνύουν την επικινδυνότητα των συγκεκριμένων οχημάτων «γουρούνες».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας τα δώσω τώρα τα στοιχεία, κύριε Λαζαρίδη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.

Επίσης, θα ήθελα να σας κάνω και μια αναφορά, κύριε Υπουργέ, για τα γκρι ταξί. Επάνω στην Θεσσαλονίκη, το γνωρίζετε αυτό το θέμα και το έχουμε ξανά συζητήσει αυτό το πρόβλημα, το οποίο θα ήθελα να το δείτε με ευαισθησία, γιατί πράγματι έχουν δικαίωμα και αυτοί στην επιστροφή στην έδρα τους να μπορούν να γυρίζουν με επιβάτη και με μονή ταρίφα. Αυτό, είναι κάτι το οποίο ενώ έχουν δικαίωμα να το εφαρμόζουν τα μπλε, δεν το έχουν αυτό το δικαίωμα και τα γκρι ταξί. Τα γκρι ταξί, είναι λίγα και δίνουν μάχη για να βγάλουν και αυτοί οι άνθρωποι το μεροκάματο, γιατί είναι σε περιοχές πολύ απομακρυσμένες, κύριε Υπουργέ.

Τέλος, θα ήθελα να κλείσω με τα ποδήλατα, όπου θα πρέπει να το προσέξουμε ιδιαίτερα αυτό το ζήτημα, κύριε Υπουργέ, γιατί διατρέχουν πολύ μεγάλο κίνδυνο. Αυτό, το έχουμε αναφέρει και στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Τα ποδήλατα κάνουν χρήση των δρόμων και κανένας δεν ελέγχει εάν ξέρουν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Επίσης, γνωρίζετε, ότι από τη στιγμή που χρησιμοποιούν τους δρόμους, είναι επικίνδυνο και μπορεί να προκαλέσουν ατυχήματα, αλλά ακόμη και να πέσουν θύματα και οι ίδιοι, δηλαδή, να προκαλέσουν και οι ίδιοι ατύχημα ή να χτυπήσουν κάποιο πεζό και τα λοιπά και να έχουμε θύματα. Άρα, θα πρέπει και αυτό με το δούμε με ιδιαίτερη προσοχή. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Ευαγγελία (Εύη), Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μάρδας Δημήτριος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Θραψανιώτης Εμμανουήλ, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Βαρδάκης Σωκράτης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Βεσυρόπουλος Απόστολος, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντόπουλος Δημήτριος, Μανιάτης Ιωάννης, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Στεργίου Κωνσταντίνος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης, Δανέλλης Σπυρίδων και Μίχος Νικόλαος.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, τη δεκαετία του ’80 ήμουν νέος φοιτητής και αναρωτιόμουν, γιατί να έχουμε τόσο μεγάλη απόσταση από την Ευρώπη; Τριάντα χρόνια μετά, ως Βουλευτής του Ελληνικού Κοινοβουλίου, δεν αναρωτιέμαι πλέον, διότι γνωρίζω γιατί έχουμε αυτή την απόσταση από την Ευρώπη και μάλιστα, αυτή η απόσταση, συνέχεια διευρύνεται.

Ο σχολιασμός του υπό εξέταση νομοσχεδίου, παρουσιάζει εξαιρετική δυσκολία. Εξαιρετική δυσκολία, εάν και εφόσον, βέβαια, ο σκοπός του σχολιαστή είναι η διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος και όχι η πρόκληση εντυπώσεων. Και ο λόγος που παρουσιάζεται αυτή η δυσκολία είναι απλός. Για να κατανοήσει κανείς τη βαρύτητα του καθενός από τα 94 άρθρα αυτής της εξαιρετικά σημαντικής πρωτοβουλίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, θα πρέπει πρώτα να μελετήσει τι συνέβαινε μέχρι σήμερα, δηλαδή, ποια ήταν η αληθινή - η επικρατούσα κατάσταση σε κάθε ένα απ' αυτά τα θέματα, τα οποία έρχεται να ερμηνεύσει και να δώσει λύσεις ξεχωριστά.

Αυτό από μόνο του φυσικά δεν λέει και πολλά, καθώς αυτή η ανάγκη να γνωρίζεις, δηλαδή, τι πραγματικά συμβαίνει πριν τοποθετηθείς, πριν καθορίσεις την πολιτική σου στάση, πριν προτείνεις κάποια λύση, την αντιμετωπίζουμε, καθημερινά ως Βουλευτές, σε όλα τα κοινοβουλευτικά μας καθήκοντα. Πρέπει να γνωρίζει κανείς σε βάθος μια κατάσταση για να μπορεί να σηκώσει το βάρος του σχολιασμού μιας νομοθετικής πρωτοβουλίας. Αυτό, δεν είναι καινούργιο. Όμως αυτό που πράγματι είναι καινούργιο, τουλάχιστον σε εμένα προσωπικά, είναι η δυσκολία, η οποία αντιμετώπισα έστω και μόνο για να καταφέρω να διακρίνω τις διαστάσεις των προβλημάτων, δηλαδή, να εντοπίσω τι πήγε στραβά και να καταλάβω τι φταίει.

Το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και το οποίο κρίνω ότι είναι ένα ασφαλές συμπέρασμα, ένα συμπέρασμα που δεν χωρά αμφισβήτηση και γι' αυτό είναι άκρως ανησυχητικό και ενοχλητικό είναι το εξής. Επικρατούσε χάος και το χάος αυτό, ήταν εσκεμμένο. Εντόπισα καταστάσεις που δεν μπορώ να της περιγράψω, παρά μόνον ως καταστάσεις που συναντά κανείς στη «ζούγκλα» ή στο μακρινό «φαρ ουέστ». Μάλιστα, όλα αυτά τα προβλήματα, όλες αυτές οι στρεβλώσεις και τα «παραθυράκια», προκλήθηκαν και γιγαντώθηκαν, υπό το καθεστώς της ανοχής όλων αυτών των Κυβερνήσεων που υπηρέτησαν τη χώρα τα τελευταία τριάντα χρόνια.

Αν, λοιπόν, λάβουμε υπόψη από ποιο ακριβώς σημείο ξεκινάμε να νομοθετήσουμε, τότε, δεν μπορούμε παρά μόνον να παραδεχτούμε, πως το σημερινό νομοσχέδιο αποτελεί αυτό που συχνά ακούγεται, αλλά σπάνια είναι αλήθεια. Δηλαδή, ότι είναι μια τομή για την ελληνική πραγματικότητα και αυτό είναι το λυπηρό. Αναγκαζόμαστε να χαρακτηρίσουμε τομή το αυτονόητο.

Ολόκληρο το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου αποτελεί μια απόδειξη για τον ισχυρισμό μου. Το να δίνεις τη θέση σου σε όσους το έχουν ανάγκη μέχρι σήμερα, ήταν θέμα παιδείας και ζήτημα χαρακτήρα. Το σε τι κατάσταση είναι στη χώρα μας σ’ αυτό που ονομάζουμε κοινωνική παιδεία, κυρία Πρόεδρε, φαίνεται από την ανάγκη να νομοθετήσουμε στο άρθρο 3, με την παραχώρηση προτεραιότητας στους τυφλούς, τον σεβασμό στις εγκύους και τους ανάπηρους.

Λίγο πιο κάτω στο άρθρο 11, προβλέπεται, επιτέλους, η λειτουργία ενός Κέντρου Παραπόνων, το οποίο, ενώ κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει την αναγκαιότητα της δημιουργίας του, παρόλα αυτά ξέρουμε ότι θα κριθεί αποκλειστικά από τα αποτελέσματα της λειτουργίας του. Δηλαδή, από το τι θα μπορέσει να προσφέρει στον πολίτη.

Τώρα, θα ήθελα να τοποθετηθώ για τα άρθρα 12 και 13. Θα περίμενε κανείς, πως η σχετική συζήτηση θα περιστρεφόταν γύρω από τον τρόπο που η ψηφιακή τεχνολογία άλλαξε την πραγματικότητα στη χρήση των ταξί. Αντ’ αυτού, το πραγματικό πρόβλημα που έχουμε να αντιμετωπίσουμε σήμερα, δηλαδή, αυτό που καλούμαστε και πρέπει να λύσουμε, είναι, εκείνο, του αθέμιτου ανταγωνισμού, της άναρχης επιχειρηματικής δραστηριότητας και της δυνατότητας που ίσως να είχαν για να φοροδιαφεύγουν κάποιες εταιρείες, οι οποίες χωρίς τυπικά να παρανομούν -και αυτό είναι το παράλογο- παραβίαζαν το πνεύμα κάθε έννοιας δικαίου, προκαλώντας έτσι εύλογες απορίες, ακόμη και για τον ρόλο που έπαιξε το υπάρχον εγχώριο Τραπεζικό Σύστημα, στην καταπάτηση τελικά του δικαιώματος σε ίσες ευκαιρίες των οδηγών ταξί.

Αυτό που θα έπρεπε να συζητάμε είναι για το πώς μπορεί η τεχνολογία να κάνει ευκολότερη τη ζωή μας. Αντ’ αυτού συζητάμε για τα αποτελέσματα της αυθαίρετης χρήσης της με αποκλειστικό σκοπό το κέρδος. Θεωρώ αυτονόητη την υποχρέωσή μας να θεσπίσουμε κανόνες να δημιουργήσουμε ένα νομοθετικό πλαίσιο. Αυτό που μένει να εξετάσουμε είναι αν όντως τα άρθρα 12 και 13, έτσι όπως είναι διατυπωμένα, μπορούν να εξασφαλίσουν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Το μελετάμε και εμείς και επειδή έχουμε και την β’ ανάγνωση θα επανέλθουμε στα άρθρα 12 και 13.

Το άρθρο 16 περιέχει μια φράση που εγώ τη θεωρώ πολύ προβληματική. Η φράση αυτή είναι κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης. Έτσι όμως για αυτό το θέμα στο οποίο αναφέρεται είναι η πρώτη φορά που συμφωνώ ως Βουλευτής. Κατά παρέκκλιση λοιπόν κάθε άλλης διάταξης επιβάλλεται η στάση ταξί οπουδήποτε με σκοπό την επιβίβαση και μετεπιβίβαση ατόμων με εμφανείς κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα. Αυτό είναι και το σωστό. Αυτή η φράση θα έπρεπε να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τέτοιες περιπτώσεις και όχι για άλλους λόγους, όπως πολύ συχνά συμβαίνει όταν νομοθετούμε στο Ελληνικό Κοινοβούλιο. Συμφωνώ και με όσα προβλέπονται για τους παραβάτες.

Στο άρθρο 17. θα ήθελα να σχολιάσω, πως τα δύο χρόνια που δίνουμε ως όριο για να χωροθετηθούν οι πιάτσες των ταξί είναι πολύ μεγάλο και μου κάνει και εντύπωση που πρέπει να προσθέσουμε μια ξεκάθαρη απειλή προς τους Δήμους που δεν θα τηρήσουν αυτό το χρονικό όριο των δύο χρόνων. Με θετικό πρόσημο δεχόμαστε τα άρθρα 23 και 24, 25, 26 και 27 που αφορούν τους ποδηλάτες. Πόσο πίσω έχουμε μείνει σχετικά με το ερώτημα που έθεσα στην αρχή της τοποθέτησής μου στο θέμα του ποδηλάτου από ολόκληρη την Ευρώπη.

Το ποδήλατο είναι ίσως το πιο οικολογικό μέσο μεταφοράς και σήμερα στην Ευρώπη βρίσκει τη θέση που του αρμόζει. Αναφέρω ενδεικτικά το Παρίσι που έχει αναπτύξει ένα δίκτυο 20.000 κοινοχρήστων ποδηλάτων που μπορεί να τα βρει κάποιος σε 1.800 σταθμούς. Στη Γερμανία ετοιμάζεται από το 2015, όπως πληροφορήθηκα, ποδηλατόδρομος 100 χιλιομέτρων που στην ολοκλήρωσή του θα συνδέει δέκα πόλεις ανάμεσά τους το Duisburg και το Bochum. Η Δανία, από το 2005 έως τις μέρες μας, δαπάνησε πάνω από 130 εκατομμύρια ευρώ σε κατασκευή οδικών υποδομών για τα ποδήλατα. Σήμερα, η Κοπεγχάγη έχει πέτυχει το 40% των κατοίκων της να μετακινείται με τη χρήση ποδηλάτων, αφού η πόλη διαθέτει 265.000 ποδήλατα έναντι 252.000 αυτοκινήτων. Η Αθήνα από μόνη της έχει μερικά εκατομμύρια οχήματα. Επομένως, αργήσαμε. Φωτεινές εξαιρέσεις, κάποιες μικρές πόλεις στην Ελλάδα, αλλά και η Θεσσαλονίκη μέσα σε αυτές τις εξαιρέσεις, η πόλη μας. Από την πολιτεία, μέχρι τώρα υπήρξε έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού και δυστυχώς και με πολλά ατυχήματα σε δρόμους εχθρικούς για το ποδήλατο και η Θεσσαλονίκη, λυπάμαι που το λέω, σε ορισμένα σημεία της είναι πραγματικά εχθρική προς το ποδήλατο.

Το κόμμα που εκπροσωπώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ένωση Κεντρώων έχει πολλές φορές τονίσει την αξία της λήψης μέτρων στην οπτική της οδικής ασφάλειας μέσα από συναντήσεις με πλήθος φορέων μη Κυβερνητικών Οργανώσεων προσωπικοτήτων από το χώρο του αυτοκινήτου, αλλά και με ερωτήσεις μας. Ενδεικτικά. η ερώτηση του ν.2405 5/1/17 πριν ένα χρόνο του κ. Μεγαλομύστακα με θέμα «αλκοόλ και οδήγηση», ένας θανάσιμος συνδυασμός, όπου προτείναμε την θέσπιση μηδενικής κατανάλωσης αλκοόλ από οδηγό και την καθιέρωση στοχευμένων εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τα οξύ αυτό ζήτημα. Θετικά επομένως, αξιολογούμε τις ρυθμίσεις που αφορούν στις παραβάσεις, όπως την κίνηση σε ΛΕΑ, τη φραγή που προκαλούν τα παρκαρισμένα άναρχα οχήματα στις οδούς προσπέλασης των συμπολιτών μας που είναι ΑμΕΑ, τη ρίψη σκουπιδιών από τα αυτοκίνητα, την ομιλία από το κινητό και άλλες παραβατικές συμπεριφορές που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των συμπολιτών μας και που αναδεικνύουν κοινωνική σκληρότητα. Θα λέγαμε υποβαθμίζουν το περιβάλλον που ζούμε, στερούν σε μια μοναδική εκδήλωση ωχαδερφισμού τη δυνατότητα γρήγορης μεταφοράς πασχόντων συμπολιτών μας στα νοσοκομεία ή κατάσβεσης πυρκαγιών.

Το άρθρο 30 αποτελεί άλλη μια απόδειξη του ισχυρισμού μου για τα αυτονόητα. Με αυτό το άρθρο ορίζεται ως κατώτερο όριο ταχύτητας και σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας τα 70 χιλιόμετρα την ώρα.

Στο άρθρο 31 και σχετικά με τις περίφημες γουρούνες, εδώ έχουμε μια ένσταση και θα ήθελα να επιμείνω λίγο στην ένσταση αυτή. Κινδυνεύουμε να δώσουμε την εντύπωση ως οργανωμένη πολιτεία, κ. Υπουργέ, πώς επειδή δεν μπορούμε να πιάσουμε τους παραβάτες προχωρούμε σε ολοκληρωτικού τύπου διαχείριση του προβλήματος ισοπεδωτικά και χωρίς κριτήρια. Είναι αλήθεια, πως έπρεπε να μπει μια τάξη. Μήπως, όμως, αδικούμε και κάποιους ανθρώπους; Εγώ προσωπικά χρειάζομαι λίγο χρόνο και στο συγκεκριμένο άρθρο θα επανέλθω στη δεύτερη ανάγνωση.

Τα άρθρα που αφορούν στη θέσπιση κάθε είδους ορίων ηλικίας και για τους οδηγούς και για τα οχήματα κινούνται στη σωστή κατεύθυνση και έχουν λάβει υπόψη την ελληνική πραγματικότητα τη κρίση που ουσιαστικά μαστίζει ακόμα αυτή τη χώρα. Είναι τραγικό να ανεχόμαστε την παλαιότητα του στόλου, αλλά από την άλλη πλευρά, είναι τέτοια η κατάσταση που βιώνουμε που μοιάζει να μην μπορούμε να κάνουμε πραγματικά διαφορετικά. Πολύ σημαντικά είναι και τα διάφορα άρθρα που προβλέπουν τη δημιουργία και λειτουργία κάθε είδους μητρώων.

Στον τομέα των μεταφορών δεν θα ήθελα να μπω ειδικά σε κάθε ένα από τα άρθρα. Είναι να αναρωτιέται κανείς, πώς λειτουργούσαμε μέχρι σήμερα χωρίς αυτά τα μητρώα. Εν αντιθέτω, το πώς λειτουργούσε η αγορά των ανταλλακτικών μέχρι σήμερα μέχρι και τη ψήφιση του άρθρου 47 όπου προβλέπεται η λειτουργία Παρατηρητηρίου Τιμών ανταλλακτικών το ξέρουμε. Το πόσο κόστιζε ένα ανταλλακτικό εξαρτιόταν από την άποψη που είχε για σένα ο μηχανικός του συνεργείου.

Ολοκληρώνοντας την Εισήγησή μου και με δεδομένη την επιφύλαξή μας να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια, θα ήθελα να σχολιάσω στα γρήγορα τα άρθρα που αφορούν τη λειτουργία των ΚΤΕΟ δημοσίων και ιδιωτικών. Η επαναφορά της on line διασύνδεσης και επικοινωνίας του Υπουργείου Υποδομών με τις βάσεις δεδομένων των ιδιωτικών ΚΤΕΟ με το άρθρο 54, όπως και η πρόβλεψη της παροχής της δυνατότητας στα δημόσια ΚΤΕΟ να λειτουργούν με τη μορφή Ανώνυμης Εταιρείας στο άρθρο 53 αποτελούν για μας σημαντικές ρυθμίσεις και κινούνται στη σωστή κατεύθυνση. Τέθηκαν όμως και κάποια ζητήματα από τους φορείς στις συζητήσεις της Επιτροπής, τα οποία είπατε κ. Υπουργέ, πως θα τα εξετάσετε και περιμένουμε το σχολιασμό σας, όπως είχατε υποσχεθεί. Στα υπόλοιπα άρθρα θα επανέλθουμε σε αυτά, τα οποία δεν τοποθετηθήκαμε σήμερα στη β’ ανάγνωση του νομοσχεδίου την επόμενη εβδομάδα. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Δανέλλης, ο οποίος πριν ξεκινήσει πρέπει να τοποθετηθεί επί της Αρχής.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «ΠΟΤΑΜΙΟΥ»): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, αλλά όπως είπαμε και χθες επιφυλασσόμαστε επί της Αρχής για την Ολομέλεια.

Σχετικά με τα άρθρα 12 και 13 που είναι και τα επίμαχα του νομοσχεδίου, προφανώς συμφωνούμε ότι απαιτείται μια ρύθμιση μιας άναρχα δομημένης αγοράς. Θεωρούμε όμως ότι σε σχέση με το άρθρο 12, δεν αντιμετωπίζεται η ιδιαιτερότητα, η ιδιομορφία της λειτουργίας της TAXIBEAT και θεωρούμε ότι θα ήταν χρήσιμο για να μην έχουμε παραπομπή στο μέλλον προβλημάτων και πιθανόν σκηνών κάλλους στους δρόμους μεταξύ των ενδιαφερομένων επαγγελματιών να ξαναδεί το Υπουργείο τον τρόπο ουσιαστικής αντιμετώπισης ρύθμισης της ιδιομορφίας της παροχής των υπηρεσιών της TAXIBEAT. Νομίζουμε ότι πέραν αυτών που ακούστηκαν χθες στην ακρόαση των φορέων από τον εκπρόσωπό της, κυρίως σε σχέση με το νομικό υπόμνημα, το οποίο κατέθεσαν, νομίζω ότι υπάρχουν ζητήματα, τα οποία θα πρέπει να ξαναδείτε, κ. Υπουργέ, σε σχέση με το 2012 και την υπαγωγή σε αυτό του TAXIBEAT.

Θα αναφερθώ σε κάποιο από τα άρθρα στα οποία δεν αναφέρθηκα χθες. Ξεκινώντας από το άρθρο 38 που αφορά τις συμβάσεις εργασίας που έχουν καταρτισθεί από τον πρόεδρο ή άλλο μέλος των γενικών συμβουλίων των ΚΤΕΛ ή τον διευθυντή των ΚΤΕΛ. Στην παράγραφο 2 λέτε ότι «θεωρούνται έγκυρες και εάν δεν καταγγελθούν εντός διμήνου, ενώ το ίδιο ισχύει και για παρελθούσες συμβάσεις για τις οποίες δεν τηρήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία επιλογής και δεν καταγγέλθηκαν εντός διμήνου». Γιατί να μην ακυρωθούν και να επαναπροκηρυχθούν εκ νέου; Με τις διαδικασίες που ο νόμος ορίζει, δηλαδή με αποφάσεις του Δ.Σ. των ΚΤΕΛ, έτσι ώστε να μην έχουμε νομιμοποίηση συμβάσεων που εγείρουν σοβαρές αμφιβολίες εγκυρότητας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Γιατί τις θεωρούν παλιές.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Υπάρχει και ένα ζήτημα νομιμότητας, έτσι δεν είναι; Δεν είναι το αρμόδιο όργανο, έτσι όπως προβλέπεται από τη νομοθεσία, ο πρόεδρος ή ο διευθυντής του ΚΤΕΛ. Πρέπει να ακολουθούμε κάποιες διαδικασίες νομιμότητας. Με τις παλιές δεν ξέρω πώς, αναδρομικά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Οι πρόεδροι των ΚΤΕΛ παράνομα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Σωστά, οι πρόεδροι των ΚΤΕΛ παράνομα, ενώ θα έπρεπε τα Διοικητικά Συμβούλια. Ακριβώς, είναι παράνομες, υπάρχουν ζητήματα και ηθικής τάξης και νομικής τάξης.

Στο άρθρο 43, έχουμε μια μεγάλη καθυστέρηση έκδοσης μιας Κοινής Υπουργικής Απόφασης, όπως προβλεπόταν από το ν.4199/2013, στην οποία θα καθορίζονταν οι αναγκαίες λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης των πόρων που προβλέπονται σε άλλα εδάφια της διάταξης. Η ΚΥΑ αυτή, όπως είναι γνωστό δεν έχει εκδοθεί τώρα και πέντε χρόνια. Με το άρθρο 43 ορίζεται ότι η εισφορά αυτή που θα είναι υπέρ της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (ΡΑΕΜ), που θα αποτελεί και έσοδό της, ξεκινά να υπολογίζεται από την ημερομηνία ισχύος της Κοινής Υπουργικής Απόφασης, η οποία δεν έχει εκδοθεί. Σ' αυτή τη διάταξη δεν ορίζεται ξανά το πότε θα εκδοθεί και έτσι σημαίνει ότι χάνονται τα έσοδα της ΡΑΕΜ, τουλάχιστον πέντε ετών. Μήπως, τουλάχιστον, θα έπρεπε να ορίσουμε το πότε θα εκδοθεί αυτή η ΚΥΑ, έτσι ώστε να μην έχουμε μια σημαντική απώλεια εσόδων;

Στο άρθρο 45 που αφορά στην καταστροφή πινακίδων κυκλοφορίας και αντικατάστασή τους, στην παράγραφο 5 υπάρχει ένα, κατά την άποψή μας, κενό. Οποιοσδήποτε μένει ή εργάστηκε, ακόμη και πρόσκαιρα, σε πληγείσα περιοχή από θεομηνίες, μπορεί να διαγράψει χωρίς αποδεικτικά στοιχεία το όχημα του και αυτό μπορεί να συμβεί ακόμη και αν αυτό το όχημα δεν έχει καταστραφεί και επομένως, να το κρατήσει χωρίς να είναι δηλωμένο πουθενά με πιθανές, περίεργες, από κακόπιστη χρήση, απόρροιες στο μέλλον. Ίσως χρειάζεται να συγκεκριμενοποιήσουμε πιο πολύ αυτή τη διαδικασία να είναι απλή, βεβαίως, για να μην ταλαιπωρούμε πολίτες, οι οποίοι ήδη έχουν ταλαιπωρηθεί από θεομηνίες, αλλά νομίζω ότι δεν αρκεί μονάχα μία δήλωση, πρέπει να συνοδεύεται από κάποιο αποδεικτικό υλικό, ακόμη και από φωτογραφίες, ίσως. Και βέβαια νομίζουμε, ότι θα πρέπει να συμπεριλάβει και τα δίκυκλα, πέρα από τα επιβατικά Ι.Χ. ή τα φορτηγά Ι.Χ., γιατί έχουμε περιπτώσεις δικύκλων, τα οποία έχουν καταστραφεί σε αντίστοιχες περιοχές.

Στο άρθρο 47 με το οποίο δημιουργείται Παρατηρητήριο Τιμών Ανταλλακτικών Οχημάτων, νομίζω, ότι θα πρέπει να διευκρινιστεί, αν θα περιλαμβάνει και ανταλλακτικά των τρίτων κατασκευαστών, δηλαδή τα μη αυθεντικά και με ποιο τρόπο, γιατί, όπως, ακούστηκε και χθες, στην αγορά κυκλοφορεί πολύ μεγαλύτερος αριθμός μη γνησίων ανταλλακτικών, έτσι, λοιπόν, για να είναι πλήρης αυτή η παροχή της υπηρεσίας στους πολίτες, θα πρέπει να αναφέρεται και σε αυτά τα ανταλλακτικά.

Στο άρθρο 55 στην Αιτιολογική Έκθεση αναφέρεται ότι η ρύθμιση αποσκοπεί στην πρόβλεψη ετήσιας επαναληψιμότητας της επιβολής του εν λόγω διοικητικού προστίμου, αλλά στο άρθρο δεν αναφέρεται ότι η διαδικασία εντοπισμού θα γίνεται ετησίως.

Στο άρθρο 67, στο Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, νομίζουμε, κύριε Υπουργέ, ότι δεν είναι πρέπον, δεν είναι ηθικά και πολιτικά αποδεκτό, γιατί ως γνωστόν, η γυναίκα του Καίσαρα θα πρέπει να φαίνεται ότι είναι και τίμια. Δεν νομίζω ότι αξίζει τον κόπο να επιμείνετε στην πρόβλεψη αποζημίωσης, τουλάχιστον σ' αυτή τη συγκυρία, στον πρόεδρο του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας.

Με το άρθρο 82, όπου συνίσταται ειδική επιτροπή γιατρών για την εκτίμηση ικανότητας οδηγών λεωφορείων, καθώς και τρεις πρόσθετες ειδικές επιτροπές για τον έλεγχο εσωτερικών μετατάξεων και προβλέπεται και η πρόσθετη αμοιβή - αποζημίωση που θα καθορίζεται με Κοινή Υπουργική Απόφαση. Είναι αναγκαίες αυτές όλες οι επιτροπές και η σύνθεσή τους, είναι αυτή που όντως θα ήταν αποτελεσματική και θα απαντούσε στα ζητήματα, τα οποία θα πρέπει να τις απασχολούν; Αυτά για τη σημερινή μας συνεδρίαση και θα επανέλθουμε με πληρέστερη αναφορά σε άλλα άρθρα κατά την επόμενη συνεδρίασή μας. Ευχαριστώ.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Κυρία Πρόεδρε ευχαριστώ. Εγώ σε δύο - τρία άρθρα ήθελα κάποιες μικρές παρατηρήσεις να κάνω, άλλα από αυτά που άκουσα, θέλω να κάνω και ένα γενικό σχολιασμό. Άκουσα τον αγαπητό συνάδελφο και Εισηγητή της Ν.Δ. στη σημερινή του τοποθέτηση, έβγαλε το συμπέρασμα, ότι από τη συζήτηση χθες με τους φορείς, επειδή πολλοί φορείς, πράγματι, έκαναν παρατηρήσεις για βελτιώσεις, τροποποιήσεις στο μεγάλο αυτό πολυνομοσχέδιο και πολύ σημαντικό, αυτό συμπέρανε ο συνάδελφος, ότι σημαίνει μια αρνητική τοποθέτηση.

Εγώ θα έλεγα, ακριβώς, το αντίθετο. Αν δεν έχεις κάνει προτάσεις να βελτιώσει ή να αλλάξει κάτι, για να γίνει καλύτερο, αυτό σημαίνει μία καταρχήν θετική τοποθέτηση. Εάν είναι αρνητικός δεν χάνει το χρόνο του για να πει « αλλάξτε αυτό το σημείο ή το άλλο». Νομίζω ότι η αντίληψη αυτή δείχνει, πιθανώς και μια διαφορά πολιτικής αντίληψης που υπάρχει ανάμεσα στους Υπουργούς αυτής της Κυβέρνησης και σε Υπουργούς προηγούμενων κυβερνήσεων, της Ν.Δ. για παράδειγμα, οι οποίοι όταν νομοθετούσαν, θεωρούσαν ότι η οποιαδήποτε πρόταση που γίνεται από την κοινωνία, αλλά και από κόμματα της αντιπολίτευσης, πρέπει να θεωρείται ότι είναι μια αρνητική τοποθέτηση. Δεν είναι έτσι καθόλου, αλλά εκείνο που με εντυπωσίασε ακόμα περισσότερο ήταν, ότι μετά από αυτό, ενίσχυσε, κατά τη γνώμη του, το συμπέρασμα της αρνητικής αντίληψης, λέγοντας, ότι το συμπέρασμα αυτό το έβγαλε και από τη γλώσσα του σώματος, όπως είπε, το έχω σημειώσει ακριβώς όπως το είπε, των Υπουργών και των Βουλευτών των Κυβερνώντων Κομμάτων. Ήταν μια εντυπωσιακή τοποθέτηση αυτή θα έλεγα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.) (εκτός μικροφώνου)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Για τη SIEMENS λέτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Εγώ λέω τι είπατε, κύριε Καραμανλή, ότι η γλώσσα του σώματος, είπατε, των Υπουργών και των Βουλευτών, αποδεικνύει την αρνητική τοποθέτηση των φορέων. Αυτό δεν το προχωρήσατε, βέβαια, παραπέρα να μας εξηγήσετε, πώς μπορεί να γίνει πιο κατανοητή αυτή η σημειολογική ανάλυση και αυτό το επιχείρημα να γίνει πράγματι ουσιαστικό και να το ακούσουμε και εμείς και να το έχουμε υπόψη μας.

Στα άρθρα περισσότερα θα πούμε στην Ολομέλεια.

Στο άρθρο 45 παρ. 5α, εκεί που γίνονται κάποιες διευκολύνσεις για ιδιοκτήτες οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως που ήταν σε περιοχές που επλήγησαν από φυσικές καταστροφές, επειδή στην ίδια περίοδο στις 11 Σεπτεμβρίου του 2017, επλήγησαν από πυρκαγιές εκτεταμένες περιοχές του δήμου Δυτικής Αχαΐας και κηρύχθηκαν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης οι τοπικές κοινότητες Σαντομερίου, Χαραυγής, Άρλας, Φωσταίνης, Ελαιοχωρίου και Πετροχωρίου, επειδή είναι ακριβώς στην ίδια λογική, προτείνω να προστεθούν και αυτές οι περιοχές στη διευκόλυνση αυτή που δίνει το άρθρο αυτό.

Είχα και εγώ σημειώσει με κάποιο ερωτηματικό, αλλά άκουσα και το συνάδελφο από τους Ανεξάρτητους Έλληνες να θίγει δύο θέματα. Το ένα θέμα έχει σχέση με τους σκύλους των τυφλών στο άρθρο 1 παρ. 6, που αναφέρεται η μεταφορά μικρών ζώων. Εκεί ο ορισμός των μικρών ζώων είναι μέχρι 10 κιλά. Πρέπει κάπως να το δούμε να μην μπαίνουν περιορισμοί στους τυφλούς που χρησιμοποιούν τους σκύλους για να μπορούν να κυκλοφορούν κανονικά.

Επίσης, στο άρθρο 36, όπου για τους οδηγούς των σχολικών λεωφορείων αναφέρεται η δυνατότητα μέχρι 65 ετών να μπορούν να ανανεώνουν την άδεια. Επειδή σήμερα η συνταξιοδότηση γίνεται στα 67 χρόνια, να μην τους αφήσουμε δύο χρόνια να ψάχνουν να βρουν άλλη δουλειά.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΔΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο κινείται στη λογική του αυτονόητου. Πράγματα, τα οποία έπρεπε να γίνουν δέκα χρόνια πριν, γίνονται τώρα έστω και αργά. Ως εκ τούτου, η όλη προσέγγιση του νομοσχεδίου δεν μπορεί να είναι παρά μόνο θετική.

Από την άλλη πλευρά, όπως ξέρετε, όταν έχουμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο εισάγει καινοτόμες λύσεις σε αρκετά θέματα, είναι εύλογο ότι σε κάποιες περιπτώσεις να χρειάζεται κάποια βελτίωση. Γι' αυτό έχουμε τους νόμους, για να τους βελτιώνουμε. Η γνωστή πολιτική όμως διακυβέρνησης διά μεταθέσεων ενός προβλήματος ή πολλών προβλημάτων αποδεικνύεται ότι και με αυτό το νομοσχέδιο δεν ισχύει για την κυβέρνησή μας.

Έρχομαι σε κάποια άρθρα. Μου δημιουργήθηκε η αίσθηση από τον κ. Καραμανλή στην πρώτη του ομιλία, όταν αναφέρθηκε στο άρθρο 12, ότι είχε μια θετική προσέγγιση στο άρθρο 12, επισημαίνοντας κάποια πολύ θετικά στοιχεία, τα οποία είχε το συγκεκριμένο άρθρο. Εδώ βλέπουμε μια διαφοροποίηση. Ενδεχομένως, επηρεάστηκε από τη συζήτηση. Βέβαια, η συζήτηση πάντοτε χρειάζεται, έτσι ώστε να μας επηρεάζει και να αλλάζουμε τις απόψεις μας, γι' αυτό άλλωστε καλούμε τους φορείς, δεν έρχονται για διακοσμητικά στοιχεία οι φορείς.

 Βέβαια σε ό,τι αφορά τις ηλεκτρονικές πλατφόρμες να επισημάνουμε ότι οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες υπάρχουν από το 2000 και πριν και όχι από το 2017 και 2018. Αφέθηκε μια αγορά να αυξηθεί αρκετά άναρχα, όχι μόνο εδώ, αλλά και στο εξωτερικό, με αποτέλεσμα τώρα να επιδιώκουμε να τη βάλουμε σε κάποια τάξη μέσω κάποιων ρυθμίσεων.

Το άρθρο 12 μπορώ να σας πω ότι δεν έχει το παραμικρό πρόβλημα από τη στιγμή κατά την οποία θα εφαρμοστεί η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου για την Uber. Δεν έχει το παραμικρό πρόβλημα. Χρειάζεται κάποιες βελτιώσεις και θα σας πρότεινα να δείτε ως μια πρώτη βελτίωση στο άρθρο 12, στην παράγραφο 1, ανάμεσα στο α και στο β, το ή να γίνει και. Δείτε το. Θεωρούμε ότι κάνει μια πολύ καλή βελτίωση και μπορεί να λειτουργήσει οποιαδήποτε υγιής πλατφόρμα δεν εντάσσεται στο χώρο της λεγόμενης ηλεκτρονικής πειρατείας των ταξί.

Από κει και πέρα βέβαια η επισήμανση που έγινε ότι πρέπει να προσέχουμε λίγο τα οικονομικά στοιχεία, τα οποία συνδέονται με τη συγκεκριμένη διάταξη, έτσι ώστε να μη δημιουργούμε ιδιότυπες καταστάσεις, είναι θέμα το οποίο χρειάζεται να το δούμε προσεκτικά και ενδεχομένως μπορεί να γίνουν και κάποιες βελτιώσεις στο μέλλον.

Έρχομαι σε ένα δεύτερο θέμα το οποίο αναφέρεται στα καύσιμα, σε ό,τι αφορά το άρθρο 70. Εκεί θα καλούσαμε το Υπουργείο να λάβει υπόψη αυτό το οποίο πρότεινε ο εκπρόσωπος της ΠΟΠΕΚ, έτσι ώστε να καταργηθούν οι όποιες διακρίσεις ανάμεσα στα μικτά καύσιμα και στα υγρά καύσιμα και τις αποστάσεις που πρέπει να έχουν, έχοντας ως δεδομένο ότι τα μικτά καύσιμα, που είναι το LPG, ήδη σε αυτά τα πρατήρια που έχουν LPG λειτουργεί το σύστημα interlock και θεωρούνται πολύ πιο ασφαλή τα συγκεκριμένα πρατήρια.

Τέλος σε σχέση με το άρθρο 11 το ν.3897 /2010 θα ήθελα κάποια στιγμή να μας πείτε, κ. Μανιάτη, γιατί αποφασίσατε το 2010 να απομακρυνθούν εντός επταετίας τα πρατήρια από τις πόλεις που απείχαν από 80 μ. από διάφορους κλειστούς χώρους, όταν όλη η Ευρώπη είναι γεμάτη από πρατήρια μέσα στις πόλεις. Αυτό σας το επέβαλαν οι θεσμοί ή ήταν μια δική σας πατέντα; Ειλικρινά αυτό δεν μπορώ να το καταλάβω.

Εν πάση περιπτώσει, στο πλαίσιο όλων αυτών των πρατηρίων που βρίσκονται στις πόλεις και στο όνομα της ασφάλειας των πολιτών, όπως ξέρουμε υπάρχουν δύο οδηγίες, οι οποίες προβλέπουν κάποια συγκεκριμένα μέτρα τα οποία εφαρμόζονται. Εμείς στο πλαίσιο πάλι της ασφάλειας των πολιτών το 2016 εισάγαμε έναν μηχανισμό περί μόνιμης ανίχνευσης υδρογονανθράκων και αυτό σε επίπεδο εθνικό και επωμίστηκαν κάποια χρήματα τα πρατήρια καυσίμων. Ας υποθέσουμε ότι είναι σωστό και είναι σωστό. Από κει και πέρα, όμως, υπάρχει το άρθρο 25 του συγκεκριμένου νόμου, το οποίο προβλέπει μια πρόσθετη ρύθμιση, μια πρόσθετη ασφάλεια, που μπορούμε να πούμε ότι θεωρείται περιττή. Είναι το σύστημα interlock, το οποίο απλά και μόνο με έναν αυτόματο τρόπο διακόπτει τη ροή του καυσίμου, αν διαπιστωθεί ότι υπάρχει διαρροή υδρογονανθράκων. Αυτή η διαρροή βέβαια τώρα διαπιστώνεται με συναγερμό, με φωτισμό ή οτιδήποτε άλλο. Αυτή η πρόσθετη υπηρεσία υπέρ της προστασίας θα στοιχίσει σε κάθε πρατήριο γύρω στα 3.000 με 4.000 ευρώ. Φαίνεται υπερβολική και μπορώ να σας πω, αν υπάρχουν κάποιες ελληνικές εταιρείες, οι οποίες υποστηρίζουν αυτή τη θέση ας την προτείνουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και όπως υιοθετήθηκε το stage 1 και το stage 2, που είναι σίγουρο ότι είναι αποτέλεσμα πρότασης κάποιων εταιριών, να περάσει και αυτή η συγκεκριμένη πατέντα σε ευρωπαϊκό επίπεδο και να μην έχουμε στην Ελλάδα τέσσερις τρόπους προστασίας των πολιτών σε ό,τι αφορά τη διακίνηση καυσίμων και στην υπόλοιπη Ευρώπη δύο τρόπους.

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι αν και βιάστηκαν κάποιοι να ασκήσουν κριτική σε ό,τι αφορά το ύψος των προστίμων, το οποίο προτείνεται να είναι συνάρτηση του εισοδήματος, μπορώ να σας πω ότι αυτή είναι μια ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα πρόταση και καλό είναι πριν να ασκούμε την όποια κριτική, ιδίως σε τέτοιου είδους ρυθμίσεις, οι οποίες εισάγουν έτσι και αλλιώς ένα σύστημα δικαίου και δικαιοσύνης - είναι κάτι ανάλογο με τους φορολογικούς συντελεστές- λίγο να σκεφτόμαστε τις συγκεκριμένες κριτικές οι οποίες ασκούνται σε τέτοιου είδους απόψεις που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κύριε Υπουργέ, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι βρισκόμαστε για μια ακόμη φορά μπροστά σ' ένα προβληματικό νομοσχέδιο της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ. Γραφειοκρατία και υπερσυγκέντρωση είναι τα χαρακτηριστικά του.

Το γεγονός και μόνο ότι απαιτούνται, για να «ρολάρει» αυτό το νομοσχέδιο, 220 υπουργικές αποφάσεις και 30 κοινές υπουργικές αποφάσεις, όπως επισήμανε ο Εισηγητής μας, ο Κώστας Καραμανλής, μάλλον ούτε η επόμενη δική μας κυβέρνηση, ακόμη και αν το υιοθετούσαμε εξ ολοκλήρου δεν θα προλάβαινε να εκδώσει τόσες αποφάσεις.

Είχαμε την ευκαιρία χθες να πούμε πάρα πολλά πράγματα για το αν είναι συμβατές με τις συνταγματικές διατάξεις ή με το ευρωπαϊκό δίκαιο, πολλές από τις διατάξεις του νομοσχεδίου. Σε αυτό θα κριθεί στην πορεία βεβαίως και θα το δούμε.

Επίσης, είχαμε την ευκαιρία χθες στη συνεδρίαση για την ακρόαση των φορέων να πούμε πάρα πολλά πράγματα για τη Beat και για τον ΣΑΤΑ και όλη αυτή τη διαμάχη που υπάρχει. Δεν χρειάζεται να πούμε και πολλά πράγματα νομίζω για τα άρθρα 12 και 13. Νομίζω η κοινή γνώμη κατάλαβε χθες.

Για τις αλλαγές στον κώδικα οδικής κυκλοφορίας θα μπορούσαμε να πούμε πολλά, η κατάργηση όμως της έκπτωσης του προστίμου, για όσους πλήρωναν εντός δεκαημέρου, είναι η παράμετρος εκείνη που δεν ευνοεί τους οικονομικά αδύνατους. τους οποίους κατά τα άλλα προστατεύει η κυβέρνηση.

Σας είπαν και οι φορείς χθες, σας το λέω και εγώ σήμερα ότι αν για παράδειγμα δούμε μια παράβαση μεσαίας επικινδυνότητας, που επισύρει πρόστιμο 300 €, όποιος πλήρωνε εντός του δεκαημέρου θα πλήρωνε 150 €. Με τη μείωση 40% των προστίμων θα πληρώσει 180 € τώρα. Άρα, δεν μιλάμε για μείωση για αυτές τις παραβάσεις.

 Βέβαια, όπου αυστηροποιούνται οι διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για αντικοινωνική συμπεριφορά και όλα τα υπόλοιπα, τα οποία προβλέπετε, όλοι συμφωνούμε. Ό,τι έχει ως στόχο να περιορίσει τα τροχαία δυστυχήματα στην Ελλάδα βρίσκει σύμφωνο τον κάθε Έλληνα, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία. Όμως, εξαιρούνται από τη μείωση των προστίμων, με το άρθρο 28 παρ. 5, κ. Υπουργέ, οι παραβάσεις, όπως η κατανάλωση αλκοόλ, του ερυθρού σηματοδότη, δεν εξαιρείται, όμως, αυτό της υπερβολικής ταχύτητας. Μειώνονται, δηλαδή, τα πρόστιμα για την υπερβολική ταχύτητα, όπως και για τις άλλες παραβάσεις.

Κύριε Υπουργέ, ποιοι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας; Αυτοί που έχουν μεγάλα και ακριβά αυτοκίνητα κι εσείς μειώνετε το πρόστιμο γι’ αυτές τις κατηγορίες. Αυτό δεν είναι αντιφατικό; Είναι αντιφατικό, όπως είναι και πολλές άλλες διατάξεις. Θυμίζουμε ότι το ταξικό τροχαίο δυστύχημα που είχε απασχολήσει την κοινή γνώμη ήταν αποτέλεσμα υπερβολικής ταχύτητας. Σ’ εκείνη την περίπτωση, λοιπόν, θα είχαμε μείωση προστίμου υπερβολικής ταχύτητας, εάν δεν είχαμε την τραγική κατάληξη. Για να ξέρουμε και τι λέμε.

 Για τα άρθρα, 23 και 32 που αφορούν όλα αυτά τα ζητήματα, θα έπρεπε να συζητήσετε περισσότερο και με το Ινστιτούτο Μυλωνάς και με το Ινστιτούτο Ασφαλούς Οδήγησης Ιαβέρης και με τους συγκοινωνιολόγους και με την Τροχαία, αυτοί είναι οι ειδικότεροι όλων μας. Δεν νομίζω ότι έχει νόημα να πούμε εμείς πώς λειτουργεί ένα υψηλό πρόστιμο ή ποιες κατηγορίες παραβάσεων πρέπει να ενταχθούν στης υψηλής επικινδυνότητας κ.ο.κ.. Θα έπρεπε να υπάρχει ένας εκτενέστερος διάλογος. Δεν είναι επικοινωνιακά ζητήματα αυτά με τα οποία μπορούμε να παίξουμε, κύριε Υπουργέ. Αυτά είναι ζητήματα που αφορούν τα τροχαία δυστυχήματα, που αφορούν τον ανθό της ελληνικής νεολαίας, η οποία χάνεται στους δρόμους στην πιο ακμαία και πιο παραγωγική της ηλικία. Νομίζω ότι έχετε το χρόνο μέχρι την Ολομέλεια να συζητήσετε περαιτέρω με τους ειδικούς που ήταν εχθές εδώ και τους δώσαμε 3΄ χρόνο να τοποθετηθούν και να ενσωματώσετε κάποιες αλλαγές και τότε, πραγματικά, θα έχετε προσφέρει ολοκληρωμένο έργο.

Επίσης, δεν ακούστηκε καθόλου το άρθρο 63, κύριε Υπουργέ. Είναι οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων Επικίνδυνων Εμπορευμάτων και μπορεί να μην είναι ένα πλατύ ζήτημα, να μην αφορά την πλατιά μάζα των μετακινούμενων και όσων συμμετέχουν στις μεταφορές, όμως μιλάμε για επικίνδυνα φορτία. Έχω να σας προτείνω, λοιπόν, για την έναρξη λειτουργίας να απαιτείται για την επαρχία σχολή εμβαδού 100 τ.μ., ενώ για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη 150 τ.μ., να περιλαμβάνονται όλοι οι βοηθητικοί χώροι, όπως WC, γραφείο, αίθουσες διδασκαλίας, δηλαδή να μην είναι πρόχειρες αυτές οι εγκαταστάσεις για να γίνεται πραγματική εκπαίδευση. Ο Διευθυντής Σπουδών και το εκπαιδευτικό προσωπικό να είναι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης με γνώσεις στον τομέα μεταφορών και επικίνδυνων εμπορευμάτων που να αποδεικνύεται με αντίστοιχα πτυχία ή αντίστοιχη, ευρωπαϊκού επιπέδου, κατάρτιση, διότι εδώ μιλάμε για επικίνδυνα εμπορεύματα. Οι σχολές ΣΕΚΟΟΜΕΕ, όπως λέγεται το αρκτικόλεξο, να δύναται να λειτουργούν ταυτόχρονα μόνο με σχολές ΣΕΚΑΜ, εξαιρουμένων των Σχολών Οδηγών που είναι άλλες σχολές κ.λπ. Είναι εξειδικευμένες σχολές, πρέπει να δώσουμε κατάρτιση σημαντική σ’ αυτούς που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα.

Επίσης, έχω κάποιες παρατηρήσεις στα άρθρα 30, 31,35 - ο χρόνος βεβαίως έχει περάσει - στα άρθρα 38 και 39, τις οποίες θα σας καταθέσω. Ας πούμε, για την ηλικία των υπεραστικών λεωφορείων και των αστικών για λόγους ισότητας, πρέπει στο ίδιο όριο να συμπεριληφθούν και αυτά, για λόγους ισονομίας. Κάνετε και κάτι με τους εργαζόμενους γιατί είναι καλό, «ανοίγετε το παράθυρο» για μονιμοποίηση των εργαζομένων συμβασιούχων στα ΚΤΕΛ κι εκεί υπάρχουν και κάποιες σχέσεις δικηγόρων που σχετίζονται με πολιτικούς κ.λπ. και πρέπει να το δούμε αυτό γιατί δεν είναι και ακμάζουσες επιχειρήσεις σήμερα όλα τα ΚΤΕΛ της χώρας, το ξέρετε πολύ καλά αυτό.

Το να μονιμοποιούμε από το «παράθυρο» εργαζόμενους επιβαρύνοντας επιχειρήσεις όταν δεν το χρειάζονται, μπορεί να είναι ένα αίτημα του συνδικάτου που εκπροσωπείται από κάποιον συνήγορο, ο οποίος διασυνδέεται με μέλη της σημερινής κυβέρνησης - και άλλοι εργαζόμενοι διασυνδέονται με το ίδιο πολιτικό πρόσωπο και ο δικός μου επαγγελματικός κλάδος - δεν δίνει το δικαίωμα να μονιμοποιούμε από το παράθυρο.

Εν πάση περίπτωση και για το 56 και 57 για την ταξινόμηση, είχε προέλθει από δική μου ερώτηση, βγάλατε Υπουργική Απόφαση, τώρα στον νόμο θα σας προτείνουμε μια δικλίδα ασφαλείας για να μη γίνεται κατάχρηση αυτού του δικαιώματος, αλλά όπως αντιλαμβάνεστε δεν έχω το χρόνο τώρα. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

 ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, συζητούμε σήμερα ένα νομοσχέδιο όπου, για άλλη μια φορά, η κυβέρνηση ακολουθεί την πεπατημένη τακτική της, υπερβολές, μεγάλα λόγια, διακηρύξεις, καλλιεργεί μεγάλες προσδοκίες, μοιράζει υποσχέσεις στους πάντες για τα πάντα, όπως, άλλωστε, έχει συνηθίσει.

Βέβαια, γι’ άλλη μια φορά, η πραγματικότητα είναι εντελώς διαφορετική. Υιοθετούνται συγκεκριμένες αντιλήψεις και ιδεοληψίες και η κυβέρνηση παρουσιάζει ένα νομοσχέδιο, ένα νομοθέτημα, το οποίο δεν προσφέρει κάτι στους πολίτες και δεν απαντά σε κανένα ερώτημα ή πρόβλημα - εξάλλου, τα είπαν κι εχθές και οι φορείς, από τους οποίους ακούστηκε κριτική - αντιθέτως, ενισχύονται οι αρμοδιότητες του Υπουργού και αυξάνεται ο όγκος της γραφειοκρατίας.

 Όπως ανέφερε ο Εισηγητής μας, το σχέδιο νόμου περιλαμβάνει πρόβλεψη για 220 Υπουργικές Αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, 30 κοινές αποφάσεις με άλλους Υπουργούς και περισσότερες από 15 ηλεκτρονικές πλατφόρμες και ηλεκτρονικά μητρώα για την καταχώρηση των στοιχείων. Το γεγονός αυτό εγείρει σοβαρά ερωτηματικά κατά πόσο και πότε μπορεί να εφαρμοστεί στην πράξη το συγκεκριμένο νομοθέτημα και, κατά τη δική μου γνώμη και πρόταση στον Υπουργό, ένα νομοθέτημα θα έπρεπε να είναι μικρό, συγκεκριμένο και να έχει, για να είναι καλό νομοθέτημα, τις λιγότερες Υπουργικές Αποφάσεις ή Προεδρικά Διατάγματα ή παραπομπές στον Υπουργό. Ίσα ίσα, αυτό δείχνει ότι είναι ένα νομοσχέδιο που δεν έχει πολιτικό πυρήνα, που δεν έχει καρδιά, που δεν απαντά σε κάτι συγκεκριμένο. Αντ’ αυτού, προσπαθεί να δώσει δύναμη και υπογραφή τον Υπουργό για να μπορεί να παρεμβαίνει.

Έχω να κάνω μια παρατήρηση σε σχέση με το τι έχει ειπωθεί μέχρι τώρα στα ζητήματα μεταφορών. Είχαμε ακούσει πάρα πολλές μεγαλοστομίες και εξαγγελίες σχετικά με εταιρείες τύπου Uber που κινούνταν στις γκρίζες ζώνες της νομιμότητας και έχουν καταδικαστεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Δε βλέπουμε κάτι στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Συγκεκριμένα, ρητώς, στο αρχικό σχέδιο που είχε βγει σε διαβούλευση, απαγορευόταν η οποιαδήποτε μετακίνηση επιβατών με οποιοδήποτε όχημα ιδιωτικής χρήσης και πουθενά δεν το βλέπουμε αυτό στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο και αυτό δημιουργεί μια παραπλάνηση στους πολίτες, σε σχέση μ’ αυτά, τα οποία είδαν στην αρχή και δεν παρακολουθούν τακτικά και καθημερινά το site και τις ανακοινώσεις του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Στα άρθρα 5 έως 7, αναφέρεται ένα Πειθαρχικό Συμβούλιο που θα υπάρχει για τις λειτουργίες των επιβατικών ΔΧ, αλλά δεν προβλέπεται πουθενά ότι σε σχέση με τις αποφάσεις αυτού του Πειθαρχικού Συμβουλίου, θα μπορούν να προσφύγουν, να κάνουν ένσταση κατά των αποφάσεων.

Θέλω, επίσης, να κάνω μια αναφορά στο άρθρο 12, στην παρ.1, στο τελευταίο εδάφιο που ορίζει «ποτέ δεν απαιτείται άδεια της παραγράφου 1» και μιλάμε μόνο για ταξί. Γνωρίζω κι εγώ, γνωρίζετε κι εσείς, ότι υπάρχουν κάποιοι, οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες μέσα από πλατφόρμες και πολλές ομάδες επαγγελματιών οδηγών ταξί συνεργάζονται με κάποιον ιδιοκτήτη πλατφόρμας. Ο συγκεκριμένος σίγουρα, 100%, δεν είναι επαγγελματίας οδηγός και δεν έχει ταξί. Μέσω αυτής, τα ταξί εκτελούν διαδρομές και πληρώνουν ένα τίμημα για τη χρήση της πλατφόρμας. Ο ιδιοκτήτης της πλατφόρμας γιατί να μην υποχρεώνεται σε κάποιου τύπου αδειοδότηση για να ξέρουν οι αρμόδιες αρχές με ποια αυτοκίνητα, ταξί ή όπως θέλετε πείτε τα, συνεργάζεται, πώς διασφαλίζεται το αρχείο που δημιουργείται, που υπάρχουν τα τηλέφωνα, τα ονόματα κ.λπ.; Εξάλλου, αυτό που αναφέρει το συγκεκριμένο εδάφιο, επί της ουσίας, υπάρχει στο νόμο 4199/2013, στο άρθρο 106, παρ.18. Με λίγα λόγια, όταν τα γνωστά ραδιοταξί κλείνουν συμβάσεις για λογαριασμό των μελών τους, θα θεωρούνται ότι δεν ασκούν κύρια δραστηριότητα.

Τις ίδιες απορίες, κύριε Υπουργέ, έχω και για το αντίστοιχο εδάφιο του άρθρου 13. Και ολοκληρώνοντας, θα μου επιτρέψετε να κάνω μια παρατήρηση, γιατί στα πλαίσια της στήριξης των επαγγελματιών οδηγών και του ανοίγματος των μεταφορών, γιατί δεν δίνεται η δυνατότητα στα ταξί να είναι από πέντε έως επτά θέσεις και να διαθέτουν και ράμπα.

 Έχω πολλά, τα οποία θα ήθελα να αναφέρω, ειδικά για τα θέματα που αφορούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Δεν τα αναφέρω εδώ. Θα πω ότι υιοθετώ την πλειοψηφία των παρατηρήσεων που έγιναν και από το «Ινστιτούτο Μυλωνάς», από την κυρία Μυλωνά, αλλά και από την «Σχολή Ιαβέρη». Ελπίζω να πιάσουν τόπο αυτά που ειπώθηκαν από τα συγκεκριμένα ινστιτούτα και την συγκεκριμένες σχολές στην ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ένα τελευταίο σχόλιο. Πουθενά στον νομοσχέδιο δεν υπάρχει η λογική των κινήτρων. Δεν δίνονται κίνητρα σε επαγγελματίες οδηγούς, ενώ δίνετε παρατάσεις στον εξοπλισμό, στον υπάρχοντα εξοπλισμό των οχημάτων και τα λοιπά. Δεν δίνετε κίνητρα, απαλλαγές φοροαπαλλαγές για να ανανεώσουν τον εξοπλισμό τους. Για άλλη μια φορά, λοιπόν, παρατείνονται χρονικά τα προβλήματα, χωρίς να δίνεται ουσιαστική λύση. Ευχαριστώ πολύ.

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

 ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Ήθελα να θέσω βασικά ένα θέμα που σχετίζεται με τις συνέπειες της μεγάλης ταχύτητας κινήσεως των οχημάτων. Η ταχύτητα σχετίζεται και με τα ζητήματα περιβάλλοντος- οικολογία, αλλά και με την υγεία των πολιτών. Γνωρίζουμε από τη φυσική ότι η κινητική ενέργεια και είμαστε αρκετοί μηχανικοί εδώ είναι στο τετράγωνο της ταχύτητας. Δηλαδή, εάν ένα όχημα κινείται με 30 χιλιόμετρα, διπλασιάζει την ταχύτητά του όταν φτάσει στα 60, αλλά η ενέργεια δεν διπλασιάζεται, τετραπλασιάζεται. Αυτό τι σημαίνει; Ο κίνδυνος πρόσκρουσης είναι πολλαπλάσιος και η ορμή πρόσκρουσης αυξάνεται εκθετικά.

Επίσης, τα τροχαία ατυχήματα γίνονται σοβαρότερα και αυξάνονται τα θανατηφόρα ατυχήματα. Το μήκος τροχοπεδήσεως εξαρτάται, επίσης, από την ταχύτητα στο τετράγωνο.

Η αύξηση της ταχύτητας, λοιπόν, αυξάνει για όλα αυτά και το ξέρουμε πολύ καλά την κατανάλωση καυσίμου ανά χιλιόμετρο και έχουμε λοιπόν ένα αυξητικό παράγοντα και για την κλιματική αλλαγή, για να μην θυμηθω εδώ και τον ρόλο μου ως οικολόγος.

Έχουμε ακόμα αύξηση της ρύπανσης στον αέρα των πόλεων και την υγεία των πολιτών. Προσθέτουμε, λοιπόν, κινδύνους σε πεζούς και ποδηλάτες, που είναι αντίθετο στη λογική της βιώσιμης κινητικότητας. Γι' αυτό, πραγματικά και εγώ ζητάω για τις υπερβάσεις των ορίων ταχύτητας να αυξηθούν τα πρόστιμα, όχι να ελαττωθούν. Και βεβαίως, να μπουν όρια ιδιαίτερα στις κατοικημένες περιοχές, που έχουν ανώτατο όριο τα 50 χιλιόμετρα. Ειδικά για τις τοπικές οδούς, πρέπει το ανώτατο όριο αυτό να γίνει 30 χιλιόμετρα.

Έτσι, λοιπόν, προτείνω να υιοθετήσουμε την πρόταση του καθηγητή του Ε.Μ.Π., κ. Θάνου Βλαστού, για την τροποποίηση του άρθρου 20, του ν.2696/1999, του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Ένα κομμάτι, γιατί κατέθεσε πρόταση χθες ο κ. Βλαστός, και λέει ότι η μείωση του ορίου ταχύτητας στους τοπικούς δρόμους από τα 50 χιλιόμετρα στα 30 χιλιόμετρα την ώρα εντάσσεται στη στρατηγική βιώσιμης κινητικότητας, την οποία σήμερα οι ελληνικές πόλεις προετοιμάζουν και που στοχεύει στην αναβάθμιση, την ενίσχυση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας. Αποτελεί μια αισιόδοξη προοπτική απέναντι στα αδιέξοδα της ελληνικής πόλης και των οποίων η ασφάλεια είναι το πιο σημαντικό.

Αυτό είναι απόσπασμα, από το κείμενο που κατέθεσε χθες ο κ. Βλαστός.

Και προτείνεται, λοιπόν, να αλλάξει το άρθρο 20 του ν.2696/1999 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και εκεί που ορίζεται για τα 50 χιλιόμετρα να γίνει ως εξής: «Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων μέσα σε κατοικημένες περιοχές ορίζεται σε 50 χιλιόμετρα την ώρα, εκτός εάν άλλος ορίζεται με ειδική σήμανση με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων.»

Εξαιρούνται οι τοπικές οδοί των κάτοικοι άλλων περιοχών, σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση…

 Περιλαμβάνεται, λοιπόν, στο ισχύον εγκεκριμένο σχέδιο «Ιεράρχηση του Οδικού Δικτύου» και προτείνει, λοιπόν, να ορίζεται σε 30 χιλιόμετρα την ώρα.

Αυτή η πρόταση, όπως και η πρόταση να μειωθεί η ταχύτητα των φορτηγών αυτοκινήτων είναι μια σωστή πρόταση και αν θέλουμε να συνεισφέρουμε στην υπόθεση λοιπόν και της υγείας των πολιτών, την προστασία από τα ατυχήματα, αλλά και τη βελτίωση στον αέρα των πόλεων, νομίζω πρέπει να υιοθετηθεί. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

 ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, μετά τη χθεσινή διαδικασία της ακρόασης των φορέων έχουμε μια εμπειρία από τις τοποθετήσεις τους, τουλάχιστον στους ανθρώπους που συμμετέχουμε στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας ήταν γνωστές χθες και οι αντιρρήσεις που εξέφραζαν οι φορείς που προσήλθαν και μάλιστα, με αρκετά αιχμηρό τρόπο, αλλά νομίζω ότι έτσι πρέπει να γίνεται, αυτό επιβάλλει η δημοκρατία. Θα πρέπει να ακούγονται όλες οι απόψεις.

Ωστόσο, η κατάληξη θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο κοντά στην πραγματικότητα, προκειμένου, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, να σώσουμε, όσο το δυνατόν, περισσότερους ανθρώπους μας από τη μάστιγα των τροχαίων θανατηφόρων ατυχημάτων που για πάρα πολλά χρόνια ταλανίζουν την πατρίδα μας.

Σε ό,τι αφορά το κομμάτι που αφορά στη διαμεσολάβηση, η μια εταιρεία δεν προσήλθε καν, η άλλη εταιρεία από τις απαντήσεις που έδωσε δεν έπεισε.

Οφείλω να ομολογήσω ότι δεν πρόλαβα να μελετήσω καλά τη θέση. Θα δω τα πρακτικά και στην β΄ ανάγνωση θα τοποθετηθώ. Πάντως έχω την αίσθηση ότι δεν ήταν αρκετά πειστική σε σχέση με τη διαχείριση των χρημάτων και την απόδοση της ανάλογης φορολογίας στο ελληνικό κράτος.

 Το ζήτημα που αφορά στη σήμανση, σε ό,τι αφορά τους χρήστες του ποδηλάτου, δεν είναι μια ανάγκη, είναι μια πραγματικότητα, πρέπει να συμβεί και κακώς όλα τα προηγούμενα χρόνια δεν είχε ασχοληθεί κανείς με αυτό το ζήτημα.

Ωστόσο, πρέπει να προκύψει εκείνη η πραγματικότητα στο δρόμο που θα τους εξασφαλίζει μια ασφαλή απόλαυση του ποδηλάτου.

Θέλω να σταθώ στους ανθρώπους, οι οποίοι ήρθαν χθες και άσκησαν την κριτική σε σχέση με τα ζητήματα που αφορούν στα πρόστιμα.

Και ο κ. Μαρκουΐζος και o κ. Κουβίδης, τουλάχιστον στην Επιτροπή ήταν γνωστοί, ξέραμε τι θα πουν.

Ωστόσο, οι συνάδελφοι της Ν.Δ. και του ΠΑ.ΣΟ.Κ., σίγουρα δεν θέλουν να ακούσουν την άποψή τους πάνω στο συγκεκριμένο ζήτημα για τα δικά τους χρονιά που διοικούσαν.

Δεν θα επεκταθώ πάνω σ' αυτό το ζήτημα. Ήδη, οι άνθρωποι έχουν καταθέσει απόψεις στο βαθμό που μπορούν να προσεγγίσουν το νομοσχέδιο για να βελτιωθεί, τουλάχιστον στο κομμάτι στις ήπιες ζώνες κυκλοφορίας μέσα στο αστικό περιβάλλον, πραγματικά θα πρέπει να μειωθεί η ταχύτητα από ότι καταθέτουν όλοι οι οδηγοί να πάει στα 30 χιλιόμετρα.

Το έχω ξαναπεί στην προηγούμενη συνεδρίαση της Επιτροπής, ότι αυτό πιθανόν να οδηγήσει σε μείωση περίπου στο 30% των σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων.

Κλείνοντας, είναι γνωστό ότι το Εθνικό Συμβούλιο για την οδική ασφάλεια για πάρα πολλά χρόνια δεν λειτούργησε και ούτως ή άλλως είναι δύσκολο όργανο.

Άκουσα εδώ όμως κριτικές σε σχέση με τον ορισμό της Προέδρου και μου φάνηκε εξαιρετικά υποκριτικό κανείς να ασχολείται με το ελάσσον που στη προκειμένου περίπτωση είναι κατά πόσον ένας άνθρωπος μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις μιας θέσης που είναι υποχρεωμένος να υπηρετήσει, σε σχέση με το πραγματικό όφελος που μπορεί να προκύψει για την κοινωνία.

Κύριε Υπουργέ, έτσι πρέπει να γίνεται. Οι άνθρωποι οι οποίοι δουλεύουν, πρέπει να αμείβονται. Πρέπει να αξιολογούνται, να επιβραβεύονται ή να απολύονται. Αυτή είναι η λογική στα πράγματα.

Μου φαίνεται εξαιρετικά λαϊκίστικο και εμετικό, θα έλεγα, να αναφέρεται κανείς με τόσο απαξιωτικό τρόπο πάνω στο ζήτημα αυτό, προσβάλλοντας έναν άνθρωπο που, αν μη τι άλλο, υπηρετεί στο συγκεκριμένο χώρο και γνωρίζει πράγματα και, πράγματι, μπορεί να προσφέρει, έτσι ώστε να είναι ο μεσολαβητής μεταξύ της δικής μας Επιτροπής και της Κυβέρνησης, που ούτως ώστε να πιέζει με περισσότερο αξιόπιστο τρόπο πράγματα, τα οποία θα έπρεπε για πάρα πολλά χρόνια να γίνουν στην πατρίδα μας και δεν έγιναν.

Άρα, λοιπόν, από αυτήν την άποψη, θεωρώ τελείως άστοχη την τοποθέτηση των συναδέλφων και θέλω να τονίσω ότι μιλάνε οι άνθρωποι, οι οποίοι επί σειρά ετών και σήμερα ακόμα βγαίνουν στη φόρα πράγματα σε σχέση με συμπεριφορές ευνοιοκρατίας και οσφιοκαμπτών, που επί σειρά ετών υπηρετούσαν σε υπουργικά περιβάλλοντα και καταλάμβαναν θέσεις του Δημόσιου και ήρθαν σήμερα κατηγορούν για ένα όργανο που είναι απολύτως απαραίτητο για να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια των πολιτών.

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

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Παίρνω το λόγο, δηλώνοντας μια αδυναμία, προς το παρόν, για πλήρη εποπτεία σε αυτό το τόσο σημαντικό νομοσχέδιο και για αυτό δεν θα αποτολμήσω να επεκταθώ στο σύνολο των πολύ σημαντικών ρυθμίσεών του. Ο λόγος για τον οποίο παρεμβαίνω είναι για να συνηγορήσω και εγώ, όπως ο κ. Ουρσουζίδης, παρακολουθώντας και χθες την ακρόαση των φορέων, να ληφθούν υπόψη οι αξιολογήσεις, οι παρατηρήσεις και οι επισημάνσεις που έκαναν τα σωματεία και οι σύλλογοι των πολιτών που ασχολούνται συστηματικά με την οδική ασφάλεια και που, μάλιστα, κατά κανόνα τα περισσότερα στελεχώνονται και συγκροτούνται από πολίτες που τον πόνο τους και την τραγωδία τους την έκαναν δημιουργία, επιστημονική έρευνα την κοινωνική προσφορά. Είναι ένα φαινόμενο που, πραγματικά, μας είναι πάρα πολύ χρήσιμο και πάρα πολύ δημιουργική η συνεισφορά που μπορούν να έχουν στις προτάσεις τους και αυτό φαίνεται κάθε φορά με την αρτιότητα της τεκμηρίωσης που έχουν.

Στην κατεύθυνση αυτή, θα ήθελα να συνηγορήσω με την πρόταση που κατέθεσε ο εκπρόσωπος του σωματείου «SOS Τροχαία Εγκλήματα», ο κ. Κουβίδης, που ζήτησε να υπάρξει μια επεξεργασία ενός νομοσχεδίου συνολικά για την οδική ασφάλεια, με την ενεργό συνεργασία του Υπουργείου Μεταφορών, του Υπουργείου Υγείας, του Υπουργείου Παιδείας, του Υπουργείου Εσωτερικών, όλων των συναρμόδιων υπουργείων, γιατί, πραγματικά, το ζήτημα της οδικής ασφάλειας είναι πολυσύνθετο. Έχω θητεύσει για μεγάλο διάστημα στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής και ξέρω ότι έχει συγκεντρωθεί ένα υλικό πάρα πολύ σημαντικό και πρέπει να αξιοποιηθεί.

Σε αυτήν την κατεύθυνση πρέπει να κινηθείτε, με αιχμή το Υπουργείο Δικαιοσύνης, προφανώς, το οποίο έχει να παίξει μεγάλο ρόλο για την εγκατάλειψη των θυμάτων, ένα ζήτημα του οποίου επείγει, πραγματικά, η νομοθετική ρύθμιση. Πραγματικά, πρέπει να το αναλάβει το Υπουργείο Δικαιοσύνης και όλα τα συναρμόδια υπουργεία. Καταρχήν, όμως, χρειάζεται να ληφθούν πολύ σοβαρά υπόψη σε αυτό το νομοσχέδιο οι προτάσεις αυτών των σωματείων. Ευχαριστώ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρίες και κύριοι βουλευτές, θέλω να ξεκινήσω με επιλεγμένες παρατηρήσεις σε σχέση με αυτά, τα οποία σήμερα συγκέντρωσαν το μεγαλύτερο φόρτο από την πλευρά των παρατηρήσεων που εσείς κάνετε. Έχω σημειώσει, λοιπόν και ιεραρχικά το βάζω στην κορυφή ότι με την παρέμβασή μας, ουσιαστικά, εμείς δεν κάνουμε τίποτα προς την κατεύθυνση να ρυθμίσουμε το πεδίο των διαμεσολαβητών και ευνοούμε, εν τέλει, αυτούς, αν το κατάλαβα καλά. Μάλιστα, σε συνέχεια αυτού του επιχειρήματος, αναφέρθηκε ότι εμείς είμαστε κατά της τεχνολογίας και κατά της ψηφιακής, εν γένει, πολιτικής, αλλά και της ψηφιακής εξέλιξης. Ωστόσο, θέλω να επισημάνω από τη χθεσινή επαφή με τους φορείς, ότι ήταν εύληπτο, πως ο συγκεκριμένος φορέας διαμεσολάβησης που ακροαστήκαμε φάνηκε να είναι εντελώς αντίθετος με τις ρυθμίσεις αυτές, άρα, προφανώς δεν τον αφήνουν αδιάφορο. Ένα το κρατούμενο.

Δεύτερον, από την ακρόαση αυτή και από το σημείωμα, το οποίο ο ίδιος ο φορέας μάς ενεχείρησε, που υπογράφεται από ένα συνάδελφό δικηγόρο, τον οποίο τιμώ, όπως τιμώ όλους τους συναδέλφους, σημειώνεται ότι δεν συνδέει το φορέα διαμεσολάβησης καμία συμβατική σχέση με τους επιβάτες των ταξί. Ωστόσο, ο ίδιος ο φορέας λίγο μετά δήλωσε ότι κάνουν χορηγίες χρημάτων – αυτό στη γλώσσα των νομικών σημαίνει δωρεά – προς τους καταναλωτές, δηλαδή επιβάτες, ώστε να μειώσουν με έμμεσο τρόπο το κόμιστρο και, εν πάση περιπτώσει, να δώσουν κίνητρο για να επιλέξουν τη δική τους εταιρεία έναντι μιας άλλης.

Εδώ γεννώνται δύο ερωτήματα, πρώτον, αν έγιναν δηλώσεις φόρου δωρεών όλα αυτά τα χρόνια που χρησιμοποιούν αυτήν την πρακτική. Μίλησαν για περίπου 8 εκατ., από τα οποία ένα μέρος, λέει, διοχετεύτηκε σε αυτές τις πρακτικές, για να δούμε αν για αυτές τις πρακτικές έχουν δηλωθεί οι σχετικές δηλώσεις φόρου δωρεών. Δεύτερον, γεννάται το ερώτημα αν με αυτές τις δωρεές πετύχαιναν, ουσιαστικά, αθέμιτο ανταγωνισμό, το λεγόμενο dumping, για το οποίο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ειδικά η DIGICOMP έχει «ξοδέψει πολύ μελάνι» και έχει πει ότι πρέπει, ουσιαστικά, να ενταθούν οι έλεγχοι προς την κατεύθυνση της νόθευσης του ανταγωνισμού με τέτοιες αθέμιτες και άλλες πρακτικές. Άρα, λοιπόν, ίσως για αυτούς τους λόγους φάνηκε αυτός ο φορέας διαμεσολάβησης να ενοχλείται από το νομοθέτημα. Θα μας το εξηγήσει η ιστορία και η πρακτική αργότερα.

Όσον αφορά εάν είμαστε εμείς αντίθετοι στη ψηφιακή εποχή και την ψηφιακή πολιτική, οι ίδιοι εσείς οι εκπρόσωποι των κομμάτων της Αντιπολίτευσης επισημάνατε ότι σε αυτό το νομοθέτημα προβλέπονται δεκάδες ψηφιακά μητρώα, όμως τα ψηφιακά μητρώα έρχονται παρά τη δυσκολία να δημιουργηθούν τεχνολογικά και νομικά. Έρχονται να διευκολύνουν, εν τέλει και τη διαύγεια και τον έλεγχο, αλλά και τους πολίτες. Δεν έρχονται για να βάλουν αντικίνητρα ή προσκόμματα. Αυτή είναι η έννοια της ψηφιακής εποχής και της ψηφιακής πολιτικής.

Σημειώνω ότι ο εκπρόσωπος της ΔΗ.ΣΥ. επεσήμανε ότι πρέπει να φτιάξουμε μια ψηφιακή εφαρμογή για να διευκολύνουμε τις εμπορευματικές μεταφορές, μόνο που αυτό – ας με συγχωρέσει ο κύριος αυτός που εκπροσωπεί το συγκεκριμένο χώρο – στο άρθρο 49, παρ.4, του νομοθετήματος ακριβώς προβλέπεται και επί δεκαετίες έπρεπε να έχει προβλεφθεί και δεν έχει γίνει ποτέ. Τώρα, όμως, προβλέπεται και αυτό δημιουργεί ένα πολύ μεγάλο επίτευγμα, για όσους δεν το έχουν καταλάβει. Ουσιαστικά, εν δυνάμει δημιουργεί ένα εθνικό «clustering» με συνεργατικότητα, για να μπορούν όλοι, είτε στις μεταφορικές επιχειρήσεις, είτε έξω από αυτές, να ενεργούν και να συνεργούν με αυτές και να δημιουργούν πραγματικά συνεργατικότητα σε εθνικό επίπεδο.

Επίσης, μας ψέγουν ακριβώς για την έλλειψη ψηφιακής πολιτικής, ενώ στο ίδιο άρθρο 49 παρ.5, η ψηφιακή πολιτική ενεργεί,-άκουσα από κάποιούς ότι πρέπει να βοηθήσουμε τα φορτηγά-,ακριβώς στον κλάδο των φορτηγών, γιατί καθορίζει ουσιαστικά με ένα εύληπτο τρόπο παρατηρητηρίου το ελάχιστο κόστος ως ένδειξη όχι ως καθορισμό τιμολογιακής πολιτικής, το ελάχιστο κόστος της μεταφοράς με τα ελαστικά και τα μη ελαστικά κόστη και δαπάνες. Ναι αλλά αυτό είναι ένα εργαλείο πάρα πολύ σημαντικό προς τη διαύγεια, τον έλεγχο και την πάταξη ενδεχόμενα και λαθρεμπορίου. Βοηθάει σίγουρα αυτούς τους τίμιους ανθρώπους, οι οποίοι προσπαθούν να κάνουν τη δουλειά τους, έχοντας ως ανταγωνιστές κάποιου άλλους που δεν ακολουθούν τους ίδιους όρους εντιμότητας.

Άκουσα με προσοχή επίσης, ότι υπήρχαν κάποιες ενστάσεις, ως προς το ζήτημα του ελέγχου των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Εδώ, άριστα πράττει το Υπουργείο και προχωράει στο θεσμό του ελέγχου των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Κυρίαρχα, με το ιστορικό των ελέγχων των ΚΤΕΟ. Το αν θα πρέπει να περιοριστούν ή να μας προβληματίσει ως ένα βαθμό, εάν αυτοί που χορηγούν ένα μέρος των πιστοποιητικών είναι ανταγωνιστές κάποιων άλλων, αυτό είναι ένα ζήτημα που πρέπει να το δούμε και να μας προβληματίσει μέχρι το τέλος.

Θα κλείσω, λέγοντας ότι όλο το νομοθέτημα αυτό με τις πρόνοιες που έχει και ως προς τον κώδικα ηθικής δεοντολογίας που θεσπίζει για τους επαγγελματίες των επιβατικών μεταφορών, βάζοντας τις έννοιες πλέον του σεβασμού συνανθρώπων μας που εμποδίζονται ή με άλλες διατάξεις του ΚΟΚ που βάζουν τις χωρίς πρόστιμο παραβάσεις, δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση ακριβώς στον ηθικό αντίχτυπο και την κοινωνική απαξία που έχουν κάποιες από αυτές, διαπνέεται όλο το νομοθέτημα με αυτά τα παραδείγματα που σας δίνω για την ανθρωπιστική του κυρίως κατεύθυνση. Και με αυτές τις σκέψεις ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα ήθελα να επαναλάβουμε σε σχέση με την πρώτη συνεδρίαση ότι το νομοσχέδιο είναι ένα βαρύ νομοσχέδιο. Ένα νομοσχέδιο που περιλαμβάνει πάρα πολλούς τομείς, πολλές επαγγελματικές ομάδες και πολλές πτυχές της ζωής του πολίτη. Περιλαμβάνει πολλές πραγματικές τομές και ξεπερνάω την κριτική της αξιωματικής αντιπολίτευσης που συνήθως γίνεται όταν φέρνουμε ένα νομοσχέδιο με τη διαδικασία του επειγόντος μας καταγγέλλουν γιατί δεν έγινε διαβούλευση. Όταν πάμε στις διαδικασίες που πήγαμε σε αυτό μας καταγγέλλουν γιατί αργήσαμε να το φέρουμε και ταυτόχρονα, όχι μόνο αργήσαμε, αλλά δεν είναι και πολύ καλά σχεδιασμένο και τεκμηριωμένο.

Να πούμε όμως ότι ανεξάρτητα από τι συνήθως κακοπροαίρετα λέει η αξιωματική αντιπολίτευση είναι ένα νομοσχέδιο που επειδή ακριβώς είναι και πολύπλοκο και εμπλέκει πολλές επαγγελματικές και κοινωνικές ομάδες, πολλές πτυχές της καθημερινής ζωής, δεν γίνεται να μην εμπεριέχει και αντιθέσεις ακόμη και σε ανθρώπους που βρίσκονται στον ίδιο πολιτικό χώρο.

Είναι πολύ εύκολο μια επαγγελματική ομάδα να διαμαρτυρηθεί και να «πιάσει» κάποιους βουλευτές, γιατί θίγεται είναι πάρα πολύ εύκολο να παρεξηγηθεί κάποιος που θα προτείνει κάτι. Αν, δηλαδή, πεις, η τάδε επαγγελματική δραστηριότητα να έχει 40-41 τόνους κάποιους θίγει κάποιους ευνοεί-υπάρχουν κόντρες μεταξύ των επαγγελματικών ομάδων και εδώ πρέπει ειλικρινά, αληθινά, να πούμε ποιες είναι οι βασικές αρχές που πρέπει να σχεδιάσουμε το χώρο των μεταφορών και τι είχε γίνει στο παρελθόν.

Η πρώτη διαπίστωση είναι ότι γενικότερα η νομοθεσία του μεταφορών, βρήκαμε ένα Υπουργείο και μια Γενική Γραμματεία που το μόνο που έκανε ήταν να προτείνει νομούς τίποτα άλλο. Δεν έλεγχε, για παράδειγμα, τη σύμβαση που είχε με τον ΟΑΣΘ ή έστω με τον ΟΑΣΑΠ που είναι δημόσιος είτε τα ΙΔΙ των σιδηροδρομικών μεταφορών. Έτσι ξεκινήσαμε και για την αποϊδιωτικοποίηση του ΟΑΣΘ γιατί δεν ήρθε καν εισήγηση ότι τηρεί τη σύμβασή του που ήταν νόμος.

Βρήκαμε μια κατάσταση στις μεταφορές, όπου οι προηγούμενες κυβερνήσεις, προσπαθούσαν μέσα από τη νομοθεσία να ευνοήσουν κάποιες επαγγελματικές ομάδες, να τις εγκλωβίσουν και να πουλήσουν χωρίς εισαγωγικά ρουσφέτια σε αυτούς που ήθελαν να ευνοήσουν. Είτε αυτά προερχόντουσαν στην παλιά παλαιοκομματική λογική εξυπηρετώ την τάδε επαγγελματική ομάδα είτε προερχόντουσαν από τη λογική εξυπηρετώ τα συγκεκριμένα συμφέροντα. Και είναι προφανές σήμερα, ότι επαγγελματικές ομάδες που ανήκαν παραδοσιακά στο χώρο της ΝΔ την εγκαταλείπουν, διότι και η ΝΔ τα τελευταία χρόνια αυτό που έκανε είναι να εγκαταλείψει αυτές τις ομάδες και να εξυπηρετεί συγκεκριμένα συμφέροντα ιδιαίτερα στις μεταφορές.

Θέλω λοιπόν, να δούμε τις γενικές αρχές που εμείς κινούμαστε και είναι ο εξορθολογισμός της νομοθεσίας των μεταφορών από ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα, ιδιαίτερα στις προηγούμενες τελευταίες κυβερνήσεις, ευνοήθηκαν πάρα πολύ κάποιες «τουριστικές δραστηριότητες» για να ευνοηθούν συγκεκριμένες πολυεθνικές εταιρείες, σε βάρος των μεταφορών είτε αυτές είναι οι αστικές μεταφορές δημόσιας χρήσης, όπως τα ΤΑΞΙ είτε είναι τα RENT A CAR είτε άλλα. Τώρα αναδεικνύονται γιατί «σκάνε» στην κοινωνία.

Εμείς λοιπόν, δεν θα πάμε στη λογική, ούτε να ευνοήσουμε μια συγκεκριμένη επαγγελματική ομάδα, για παλαιοκομματικούς λόγους, ούτε όμως θα επιτρέψουμε την αποδόμηση της ελληνικής κοινωνίας, όπως έκανε ένας ιδιότυπος νεοφιλελευθερισμός στη χώρα μας, ολιγοπωλιακός που δεν τον συναντάει κανένας ούτε στις μητροπόλεις του καπιταλισμού. Και αυτό ενοχλεί γιατί κάποιοι που είχαν πολύ μεγάλα οικονομικά συμφέροντα ενοχλούνται και έχουν πρόσβαση γιατί είχαν και από πριν για να γίνει αυτή η νομοθεσία που υπήρχε ή για να υπάρχουν γκρίζες ζώνες στη νομοθεσία που επίτηδες υπήρχαν προκειμένου να αναπτύξουν τέτοιες δραστηριότητες είτε για άλλους λόγους. Θα πάμε να τα αναδείξουμε αυτά ένα-ένα.

Αυτό που δεν πρόκειται να ανεχθούμε γιατί όλα τα άλλα μπορούμε να τα ανεχθούμε είναι κριτική, η οποία δεν στέκει σε τίποτα. Παραδείγματος χάριν, δεν μπορώ να ανεχτώ ότι ο κ. Μανιάτης δεν ξέρει ότι ένα Υπουργείο μπορεί να κάνει διαγωνισμό για να νοικιάσει ένα χώρο. Και γι’ αυτό θα καταθέσω στην Ολομέλεια συμβάσεις μίσθωσης ή λύσεις μίσθωσης ή συμβάσεις που μεταβιβάζει ένα μέρος ενός ακινήτου που νοίκιαζε το Υπουργείο που υπηρέτησε ως Υπουργός στην κυβέρνηση Σαμαρά στην ΕΚΚΑ ή το παίρνει από την ΕΚΚΑ που ήταν υποπτευόμενος φορέας και το δίνει αλλού. Αυτά τα ξέρει και το τελευταίο μέλος ΔΣ δημόσιου οργανισμού. Αυτά δεν πρόκειται να τα ανεχθούμε. Οπότε θα πάμε σε μια σειρά από απαντήσεις να πιάσουμε τους φορείς και τις παρατηρήσεις έναν-έναν για να αποδομήσουμε αυτό που είπε ο κ. Καραμανλής ότι διαφωνεί η συντριπτική πλειοψηφία των φορέων που προσήλθαν στην διαβούλευση, παρότι πολλοί από αυτούς θίγονται κιόλας. Συμφωνούμε με το πνεύμα του νομοσχεδίου.

Θα ξεκινήσω από αυτό που είπε ο αξιαγάπητος και λατρεμένος μου συνάδελφος και σύντροφος, κ. Δρίτσας.

Όντως, υπάρχουν ινστιτούτα που έγιναν από ανθρώπους που έχουν πονέσει πολύ γιατί έχουν χάσει δικούς τους ανθρώπους και μάλιστα, το χειρότερο, έχουν χάσει τα παιδιά τους. Είναι, πραγματικά, δραματικό αυτό να μη ζει ένας άνθρωπος. Είναι, επίσης, πιο δραματικό να έρχεσαι σε επαφή με κάποιους από αυτούς τους ανθρώπους και να διαπιστώνεις ότι έχουμε κενά σε κάποιες υποδομές. Αυτό, Θοδωρή, το «τρέχουμε», ειλικρινά, γιατί έγινε και πρόσφατα και με ένα ατύχημα στα Χανιά.

Σε θεσμικό επίπεδο, όμως, θα μου επιτρέψεις να πω ότι και σεβόμαστε τις προτάσεις τους και θα τις εξετάσουμε, αλλά πρέπει να τις κοιτάμε με έναν πιο επιστημονικό τρόπο γιατί μπορεί να έχουν και τη φόρτιση αυτού που έχουν περάσει.

Οπότε, αυτό δεν το σχολιάζω. Να πω, όμως, μόνο ότι η πρόταση που είχαν κάνει αυτά τα ινστιτούτα και οι συγκοινωνιολόγοι, να μην υπάρχει αύξηση του ορίου ταχύτητας στις εθνικές οδούς, όχι μόνο έγινε αποδεκτό, αλλά αποσύρθηκε διάταξη. Δεν ήρθε καν στο νομοσχέδιο, παρόλο που υπήρχε στη διαβούλευση.

Οι υπόλοιπες προτάσεις που τις προτείνουν και άλλοι συνάδελφοι, όπως να μειωθεί στα 30 αντί για 40 χιλιόμετρα, γι’ αυτά όλα δε μπορεί και δεν υπάρχει οριζόντια νομοθεσία. Αυτά όλα σχετίζονται με τις μελέτες που γίνονται, ανάλογα την υποδομή, το χαρακτηρισμό της περιοχής και το χαρακτηρισμό του δρόμου. Αυτή πιστεύω ότι είναι και η καλύτερη προσέγγιση.

Άρα, καλό είναι να υπάρξει μια πρωτοβουλία, είτε από την αρμόδια Επιτροπή της Βουλής είτε από το Υπουργείο, για να συζητήσουμε με τους συγκοινωνιολόγους και τους μελετητές που κάνουν τις μελέτες, μια κατεύθυνση και να το συζητήσουμε όπως πρέπει.

Προφανώς, αυτό που είπε για την εγκατάλειψη θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, είναι ότι πιο άθλιο μπορεί να γίνει στο χώρο της ασφάλειας, αλλά δεν είναι δικό μας. Μπορούμε, όμως, να το προκαλέσουμε εμείς και πιστεύω, πως είναι κοινός τόπος για όλους τους πολιτικούς χώρους, κιόλας.

Αυτό το έδειξε και με την τοποθέτηση που είπε ότι οι υπουργοί δικαιοσύνης των τριών τεσσάρων τελευταίων κυβερνήσεων, συμφώνησαν σε αυτή την κατεύθυνση. Άρα, θα πάρουμε εμείς μια πρωτοβουλία με τον Υπουργό Δικαιοσύνης, να το φέρουμε και να προωθηθεί.

 Τώρα, θα πιάσω λίγο τις τοποθετήσεις που έγιναν από τους φορείς. Δυστυχώς, ο εκπρόσωπος των περιφερειών, κ. Μαραβέλιας, έκανε κάποιες παρατηρήσεις, οι οποίες δε συνάδουν ούτε με αυτά που ζητούν οι περιφερειάρχες ούτε η τοπική αυτοδιοίκηση.

Μας κατήγγειλε ότι πάμε να πάρουμε, αν θέλετε, αρμοδιότητες από την τοπική αυτοδιοίκηση, δηλαδή από τις περιφέρειες. Δεν ισχύει κάτι τέτοιο.

Ούτε μπορείς το νόμο του Καλλικράτη να ρυθμίζονται θέματα δημοσίων έργων ή άλλα πράγματα. Άλλωστε, το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου το προσυπογράφει και ο Υπουργός Εσωτερικών.

Το χειρότερο, όμως, που μας είπε είναι παρόλη την προσπάθεια να σταματήσουμε τους μεσάζοντες στις υπηρεσίες μεταφορών που είναι κοινό μυστικό σε όλη την ελληνική κοινωνία και έχουμε προαναγγείλει ότι θα πάρουμε νομοθετική πρωτοβουλία για να αλλάξει και το σύστημα των εξετάσεων στις άδειες οδήγησης που το ξέρει και ο οποιοσδήποτε πολίτης σε αυτή τη χώρα, ήρθε και μας είπε ότι αυτές οι υπηρεσίες στις περιφέρειες λειτουργούν υποδειγματικά και είναι υπόδειγμα για όλο το δημόσιο τομέα. Είναι λίγο, πραγματικά, παράξενο αυτό.

Επίσης, μας είπε για τα ΚΤΕΟ. Στα ΚΤΕΟ προβλέπουμε να μπορεί να γίνει ανώνυμη εταιρεία με απόφαση του περιφερειακού συμβουλίου, δεν τα μετατρέπουμε. Αυτό που καταργούμε είναι αυτό που είχε κάνει η Ν.Δ. με τη Δημοκρατική Συμπαράταξη, να βάλουν ελάχιστη τιμή στα δημόσια ΚΤΕΟ και να αφήσουν ελεύθερη την τιμή στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ.

Ποιος είναι ο λόγος που λέμε να μπορεί μια περιφέρεια που έχει ΚΤΕΟ να το μετατρέψει σε ανώνυμη εταιρεία;

Είναι γιατί γνωρίζετε όλοι ότι έχουμε τους περιορισμός στις προσλήψεις, ότι αν λείψει μια ειδικότητα από ένα ΚΤΕΟ δε μπορεί να κάνει πρόσληψη. Πρέπει να απευθυνθεί στο αρμόδιο Υπουργείο και μπορεί να πρέπει να χάσουμε ένα γιατρό για να πάρουμε έναν που θα ελέγχει. Άρα, δίνουμε μια ευελιξία, εκτός και αν θέλουμε να τα κλείσουμε.

Σε σχέση με τις αλλαγές στα τρία άρθρα των δημόσιων συμβάσεων, είναι δύο προτάσεις που έκανε η ΚΕΔΕ και μια, ακούσατε και τον πρόεδρο της ΚΕΔΕ ότι ήταν θετικός, που δεν έχει καταλήξει ακόμη η ΚΕΔΕ σε συγκεκριμένη άποψη, γιατί κάποιοι δήμαρχοι έχουν μια άποψη και κάποιοι άλλοι έχουν μια άλλη.

 Δε σχετίζεται με τη διαδικασία των δημόσιων συμβάσεων, τη βαριά διαδικασία, σχετίζεται με τις επιτροπές, κυρίως, που διεξάγουν ένα διαγωνισμό. Κάποιοι δήμοι έχουν μηχανικούς και κάποιοι άλλοι δεν έχουν. Αυτό το θέμα πρέπει να τακτοποιηθεί ανάλογα με τις ανάγκες που έχει η τοπική αυτοδιοίκηση.

Μέσα σε αυτά που μας είπε είναι ότι δίνουμε και επιβαρύνουμε την τοπική αυτοδιοίκηση γιατί δίνουμε το οδικό δίκτυο στο παράπλευρο του ΟΣΕ, το σιδηροδρομικό. Αυτό το ζητάνε οι δήμοι και οι περιφέρειες γιατί, αν το κρατήσει το Υπουργείο και είναι εθνικό δίκτυο, αχρηστεύονται τα οικόπεδα που περνάνε από αυτούς τους δρόμους. Οι ίδιοι το ζητάνε.

Είναι τραγικό, όμως, να έρχεται ο εκπρόσωπος των περιφερειών και να μας καταγγέλλει γι' αυτό που μας ζητάνε οι ίδιοι οι περιφερειάρχες και οι δήμαρχοι, όπως και τα προηγούμενα.

Από αυτά που είπε ο εκπρόσωπος της αστυνομίας, καταλαβαίνουμε ότι δε θέλει η τροχαία και η αστυνομία να υπάρχει δυνητικό να μπορούν.

Άρα, θα γίνουν αποδεκτές οι παρατηρήσεις, όπως και τα στοιχεία του συστήματος. Αυτή, άλλωστε, είναι και η λογική που κινούμαστε σε σχέση με τις παρατηρήσεις όλων των φορέων.

Έγιναν απ' όλους, από τον κ. Γασπαράκο και από άλλους εκπροσώπους των τουριστικών επιχειρήσεων, διάφορες παρατηρήσεις. Υπάρχει ένα θέμα με τις «γουρούνες». Το ανέφερε και ένας εκπρόσωπος, που είναι ένας επιχειρηματίας νέος και που πρέπει να ασχοληθούμε με άλλη λογική. Επίσης, τα είπε και ο κ. Λαζαρίδης. Δεν έχουμε κανένα πρόβλημα, πραγματικά, να δούμε με άλλο πρίσμα οποιαδήποτε διάταξη.

Αυτό, όμως, που δε μπορεί να γίνει, αγαπητέ Γιώργο, είναι να συνεχίσει εις βάρος του αστικού περιβάλλοντος η δραστηριότητα κάποιων τουριστικών επιχειρήσεων. Δε μπορεί να έχουμε διώροφα τουριστικά λεωφορεία κάποιων χωρίς τη γνώμη, καν, των δημάρχων και των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και χωρίς να έχει εξεταστεί η φέρουσα ικανότητα κάθε δήμου, ειδικά της αστικής περιοχής.

 Αν συνεχίσουμε έτσι, η Κέρκυρα θα γίνει σαν το Λονδίνο, θα κυκλοφορούν μόνο διώροφα λεωφορεία και τίποτε άλλο. Έχουμε αιτήσεις από οκτώ εταιρείες.

Το ίδιο ισχύει για τα τραινάκια, τα οποία είναι πολύ χαρούμενα στο λούνα παρκ που πηγαίνουμε τα παιδιά μας και στα αστικά κέντρα κάποιων πόλεων, δεν είναι προνόμιο κάποιων. Να δούμε τι γίνεται στην Αθήνα με τα τραινάκια.

Αλλά και εκεί πρέπει η φέρουσα ικανότητα, από ποιους δρόμους διέρχονται και όλα τα υπόλοιπα να τα αποφασίζει, κατά τη γνώμη μου, η τοπική αυτοδιοίκηση. Το ίδιο ισχύει και για τις «γουρούνες».

Μίλησα με την Έλενα Κουντουρά, πριν, είναι στο εξωτερικό, αλλά προς τιμήν της μου έστειλε τα στοιχεία. Στο Δήμο Χερσονήσου δεν έχουμε αξιόπιστα στοιχεία. Αυτό το σύστημα που είχαμε. Γνωρίζουμε ότι υπάρχουν 8000 «γουρούνες», τουλάχιστον, σε μια πόλη που έχει 2.500 κατοίκους. Έχουμε 1000 «γουρούνες» στη Νάξο, παρόλο που και εκεί δεν είμαστε σίγουροι γιατί μερικές άδειες 50 κυβικών δεν τις δίνει το Υπουργείο Τουρισμού, αλλά ούτε υπάρχει σύστημα για να ελέγχει το Υπουργείο Τουρισμού, για το τι έχει ο καθένας.

Αυτό, λοιπόν, φέρνει πολλές περιοχές να ασφυκτιούν. Εγώ δεν έχω πρόβλημα να δεσμευτούμε, εδώ θα ισχύσει αυτή η διάταξη, ότι, τουλάχιστον, για τις τρεις κατηγορίες, τουριστικά λεωφορεία, τραινάκια, «γουρούνες» και δεν ξέρω τι άλλο μπορεί να προτείνετε, να γίνει επιπλέον διαβούλευση. Να συζητήσουμε με το Υπουργείο Εσωτερικών και το Υπουργείο Τουρισμού, να μεταφερθούν οι αρμοδιότητές στους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, να λένε την φέρουσα ικανότητα, να ορίζουν τους δρόμους και τις περιοχές που θα έχουν μια τέτοια δραστηριότητα και μετά να δούμε τι θα κάνουμε.

Δεν μπορούμε να αφήσουμε, ως Υπουργείο Μεταφορών, αυτή την κατάσταση. Στην αρχική διάταξη, ήταν η γενική απαγόρευση. Στη συνέχεια και μετά από επικοινωνία με Βουλευτές διαφόρων Κομμάτων, είδαμε ότι οι προδιαγραφές για τις «γουρούνες» πάνω από 125cc είναι άλλες και έχουν διατάξεις ασφαλείας. Αυτό που δεν έχουν είναι αυτό που κάποιοι πούλησαν από τις προηγούμενες κυβερνήσεις στα τουριστικά γραφεία και να μην πω και στους εισαγωγείς, ότι θα νοικιάζουν «γουρούνες» και όχι «παπάκια». Για ποιο λόγο; Γιατί οι τουρίστες δεν έχουν άδεια οδήγησης μηχανής, αλλά αυτοκινήτου. Αυτό έγινε.

Αν δείτε, όμως, θα σας τα καταθέσω, το τι ισχύει στη Γερμανία, την Αμερική και σε άλλες χώρες, αλλά και το πόσο έχουν βγάλει ότι είναι επικίνδυνες οι γουρούνες αυτών των προδιαγραφών, θα το καταλάβουμε όλοι γιατί αυξάνονται τα ατυχήματα, όπου πέρα από την επιβάρυνση του αστικού περιβάλλοντος και πέρα των προβλημάτων που δημιουργούν.

Άρα, η γνώμη μου είναι, ναι, το αφήνουμε με τις δεξιότητες έτσι ως έχει στο σχέδιο νόμου και να πάρουμε μια πρωτοβουλία, ώστε να μεταφερθούν αυτές οι αρμοδιότητες στην Τοπική Αυτοδιοίκηση που θα κοιτάξουν, τις πραγματικές ανάγκες και την φέρουσα ικανότητα που έχει η κάθε περιοχή.

Ο κ. Στύλιος, μας κατηγόρησε ότι δεν λέμε τίποτα για την Uber. Δε θα το σχολιάσω. Επειδή, όμως, ο κ. Καραμανλής μας κατηγόρησε για «κωλοτούμπες», για να δούμε τις κωλοτούμπες και την σειρά της κωλοτούμπας.

Οι πρώτοι που βγήκαν να υπερασπίσουν τη δραστηριότητα της Uber στη χώρα μας, ήταν τα στελέχη της Ν.Δ.. Δεν ήταν τυχαία στελέχη ή κάποια μέλη της Ν.Δ., αλλά ήταν κορυφαία στελέχη της Ν.Δ. και βγήκαν δημόσια, όπως στη δημόσια τηλεόραση. Τότε, η Ν.Δ., δεν βγήκε για να τους διαψεύσει. Βγήκε να τους διαψεύσει στη συνέχεια, όταν έγινε γνωστό λίγο-πολύ ότι η κατεύθυνση που είχε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, ήταν στη λογική της απόφασης που έβγαλε. Και «ας το πάρει το ποτάμι αυτό». Δηλαδή, την καταριούνται την Uber.

Ας πάμε τώρα στην Taxibeat, που μας κατηγορήσανε ότι είμαστε, μια στιγμή να το διαβάσω, υπέρ των «μαντράδων», γιατί αυξάνουμε το όριο ηλικίας των αυτοκινήτων, αλλά προτείνουν οι ίδιοι να αυξήσουμε το όριο της ηλικίας των λεωφορείων και να δούμε και τα αστικά ΚΤΕΛ. Δηλαδή, σε κάποιους που έχουμε ιδιαίτερη σχέση να αυξήσουμε το όριο, σε κάποιους που δεν έχουμε, μας καταγγέλλουν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟYΚΩΡΟΣ: Με θίγει προσωπικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας παρακαλώ, αφήστε με λίγο να ολοκληρώσω.

Εγώ, θα μιλήσω ειλικρινά, επειδή μας κάνετε και κριτική ότι είμαστε εναντίον της επιχειρηματικότητας. Δύο εταιρείες ήταν αυτές που παρήγαγαν τις προηγούμενες δεκαετίες αυτοκίνητα και η μία ήταν στην περιοχή σας και τις κλείσατε με την πολιτική σας. Εσείς τις κλείσατε. Την ΕΛΒΟ, την φτάσετε στην κατάντια που την έχετε φτάσει. Θα μιλήσω πολύ ειλικρινά.

Εμείς, δεν πρόκειται, κύριε Μπουκώρο, αν δεν γίνει παραγωγική δομή στη χώρα μας, να συνεχίσουμε στη λογική της προμήθειας λεωφορείων, ώστε κάποιες χώρες να έχουν αυτό το προνόμιο και εμείς να παίρνουμε δάνεια για να αγοράζουμε λεωφορεία και ακριβά ανταλλακτικά.

Αυτό ήταν μια πολιτική που εσείς την είχατε εδώ και δεκαετίες. Εμείς, δεν την έχουμε αυτή την πολιτική. Επειδή από αυτή τη δράση κάποιοι ευνοούνται…..

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: (Ομιλεί εκτός μικροφώνου, δεν ακούγεται)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εντάξει, εγώ, λέω ναι. Γιατί, όμως, πρέπει να δούμε το γιατί;

Όχι, γιατί μας κατηγόρησε ο κ. Καραμανλής για τους «μαντράδες». Για όνομα του θεού. Αυτοί που έφτιαξαν τους «μαντράδες» όλα αυτά τα χρόνια ως πολιτική, τώρα θα κατηγορήσουν και εμάς. Γιατί γνωρίζουμε τον πόνο του αυτοκινητιστή και ότι δεν μπορεί να αλλάξει το αυτοκίνητό του. Γνωρίζουμε ότι εάν βάλουμε να αλλάξει το αυτοκίνητό του και αυτόν και τον ιδιοκτήτη του ΚΤΕΛ κ.λπ., ενός λεωφορείου, αυτή η υπεραξία δε θα πάει στη χώρα, αλλά θα πάει σε αυτούς που υπηρετήσατε τόσα χρόνια.

Λέμε, «ναι», να το κάνουμε και να έρθει μια βιομηχανία να συνεργαστεί με την ΕΛΒΟ, ας πούμε, να συνεργαστεί, να εγκατασταθεί στη χώρα και να τα προωθήσουμε αυτά. Μέχρι τώρα πάντως, η μόνη που έφεραν και νέες τεχνολογίες στη χώρα και εταιρείες και τέτοιες δραστηριότητες, είναι μόνο η δική μας Κυβέρνηση. Η TESLA, δεν ήρθε όταν ήσασταν εσείς κυβέρνηση. Εσείς, δεν φέρατε καμία εταιρεία, εσείς απλά τις κλείνατε. Τις κλείνατε, ακόμη και τις δημόσιες που μπορούσαν να λειτουργήσουν, τις κλείνατε.

Ναι, ναι. Σιγά-σιγά, κύριε Καραμανλή, έχετε πολλά χρόνια που θα είσαστε εκεί πέρα και θα βλέπετε τις επενδύσεις που θα έρχονται στη χώρα.

Σε ό,τι αφορά τις δημοσκοπήσεις, ξέρετε και ποιοι τις κάνουν, αλλά και πώς τις κάνουν. Εμένα, δεν με ενοχλεί, ας με διακόπτει, σε εμένα αρέσει να με διακόπτουν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: (Ομιλεί εκτός μικροφώνου, δεν ακούγεται)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θυμόμαστε και τις προηγούμενες δημοσκοπήσεις. Θυμόμαστε τις δημοσκοπήσεις των τελευταίων εκλογών και των προηγούμενων και όλων πόσο είχαν ευστοχήσει.

Είπατε ότι χρειάζεται παιδεία και εκπαίδευση για την οδική ασφάλεια, κύριε Καραμανλή, συμφωνώ απόλυτα μαζί σας. Γι' αυτό και από τότε που ιδρύθηκε το ελληνικό κράτος έως και σήμερα, είναι η πρώτη κυβέρνηση, που έκανε βιβλία, εκπαιδευτική ύλη, εκπαιδευτικά προγράμματα σε πλατφόρμα, e-learning, e-drive, που βάζει στα σχολεία και σε όλες τις τάξεις του δημοτικού τέτοια μαθήματα. Επίσης, που μπαίνει πιλοτικά φέτος για το επόμενο τρίμηνο και από την επόμενη χρονιά, θα μπει παντού. Τι άλλο να κάνουμε;

Απλά προσπαθούμε να περάσουμε μια δράση και μερικά μηνύματα μέσα από την εφαρμογή του Κ.Ο.Κ., στο να αλλάξουμε τον KOK της τιμωρίας και του προστίμου, δηλαδή, τον εισπρακτικό K.O.K. σε ένα K.O.K. παιδείας. Αυτό, όμως, δεν μπορεί να γίνει αυξάνοντας τα πρόστιμα, κάνοντας το ένα ή το άλλο και βάζοντας σε μια προτεσταντική λογική, επειδή εμείς είμαστε εδώ Έλληνες, αλλά θα πρέπει να γίνει σε μια άλλη λογική, δηλαδή, της πειθούς του κάθε πολίτη και πρώτα και κύρια σε εμάς και στον καθένα.

Για παράδειγμα, μιας και συζητάμε για το τσιγάρο που πετάμε από το παράθυρο, εγώ σκέφτομαι τον εαυτό μου να μου παίρνουν το δίπλωμα εάν το ξανακάνω. Το αναφέρω αυτό, για να μην αισθάνεται και ο Δήμαρχος Τρικκαίων, όπως αισθάνεται.

Τώρα, θα ήθελα να αναφερθώ σε ένα άλλο θέμα. Ο κ. Μανιάτης, δεν πειράζει που έφυγε, να ήταν εδώ. Θα τα διαβάσει, θα τα δει, δεν έχω κανένα πρόβλημα. Να ήταν εδώ, δεν θα πετάει διαφορά και θα φεύγει.

Αφού θα μάθει από τα πρακτικά ότι τα Υπουργεία μπορούν να νοικιάζουν, χωρίς το Υπουργείο Οικονομικών, τα κτίριά τους, θα ήθελα να πάμε στο σύνθημά που είπε «ψωμί, παιδεία, ελευθερία», που, προλογικά, τα προηγούμενα χρόνια πρέπει οι κυβερνήσεις της Ν.Δ. και της Δημοκρατικής Συμπαράταξης…..

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Δεν είχαμε κυβερνήσεις Δημοκρατικής Συμπαράταξης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είχατε, είχατε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: ΠΑ.ΣΟ.Κ..

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είχατε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Εσείς είχατε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας παρακαλώ πάρα πολύ, κύριε Μπουκώρο, μιλά ο Υπουργός, μην τον διακόπτετε. Δεν σέβεστε το Προεδρείο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είχατε. Δύο είχατε και όχι μία.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Πώς σέβεστε το Προεδρείο με αυτόν τον τρόπο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το σύνθημα «ψωμί, παιδεία, ελευθερία», σε αυτές τις δύο κυβερνήσεις, είχε αποκτήσει άλλο νόημα.

Επίσης, με κατηγόρησε, γιατί το έπαιξα, λέει, ΣΔΟΕ, ως μη όφειλα, ζηλεύοντας τον Πάνο Καμμένο, που φοράει στολή παραλλαγής.

Εγώ, θα του πω ότι όλοι σε αυτή την Κυβέρνηση, επί τρία χρόνια, με αυτά που μας αφήσατε, φοράμε στολή παραλλαγής. Φοράμε στολή, όμως, κανονικά.

Κανένας Υπουργός αυτών των κυβερνήσεων, δεν έχει καμία σχέση, με τους υπουργούς των προηγούμενων κυβερνήσεων. Αυτό το αναφέρω, γιατί έχουμε σταματήσει και να κοιμόμαστε κιόλας από τη δουλειά που τραβάμε, αλλά για να δούμε τι ξεχνάτε.

Για να δούμε τι ξεχάσατε τελείως τυχαία από τις τοποθετήσεις σας και εσείς και ο κ. Μανιάτης. Το περάσατε έτσι στα «πολύ χαλαρά» και δεν κάνει να το περνάτε τόσο «χαλαρά». Περάσαμε την Uber στα «χαλαρά» που τη στηρίζατε και αφήσατε τις γκρίζες ζώνες για να κάνει αυτά που έκανε όλα αυτά τα χρόνια, να δούμε τι είπατε στα άλλα; Πόσο αξιόπιστη κατάθεση προτάσεων έκανε ο κ. Δανδράκης και σας έπεισε. Τα είπε και ο κ. Υφυπουργός να δούμε πόσο πολύ η taxibeat και ο κ. Δανδράκης με αυτά που μας είπε είναι αξιόπιστα. Είναι σημαντικό αυτό. Μας είπε ότι από τις offshore εταιρείες, αν δείτε τα πρακτικά είναι ένα μικρό ποσοστό 2,5% περίπου οι offshore. Σας λέω μόνο για τη μία που αποκάλυψε η «νέα σελίδα» έχει 36,16% προνομιούχες μετοχές «χ», 10,88% κοινές και 3,33% προνομιούχες «y». Θέλετε να συνεχίσω και στις άλλες γιατί είναι πολλές, είναι πάρα πολλές οι offshore που μετείχαν στην taxibeat και το περνάτε «στο ντούκου» δεν ξέρω γιατί. Ότι το ελληνικό θαύμα που μας λέγανε τα ΜΜΕ αυτό τον καιρό ιδρύθηκε στο Λονδίνο. Ακούστε λίγο το «στόρι».

Πριν από λίγα χρόνια διάβαζα παραμύθια στα παιδιά μου και εύχομαι να είναι αλήθεια, ούτε ο Τριβιζάς δεν γράφει τέτοια, αλλά έχει και μία πολιτιστική αξία ο Τριβιζάς. Λέει βρήκα 40.000 και δεν έκανα εταιρεία στην Ελλάδα πετάχτηκα μέχρι το Λονδίνο για να κάνω μία εταιρεία, αυτά είπε στα Πρακτικά, γιατί κάνεις μία μέρα να ιδρύσεις εταιρεία. Δηλαδή, πήρε 40.000 να κάνει μία εταιρεία, αλλά «πετάχτηκε» στο Λονδίνο να την κάνει, όχι 40 εκατ., 40.000 αυτό συνηθίζεται. Το ξεπερνάμε ας πούμε ότι είναι έτσι τελείωσε.

Στην συνέχεια, έκανε ένα παράρτημα στην Ελλάδα, το ξεπερνάμε και αυτό. Μετά μέσα σε τρία χρόνια συνέρρευσαν όλες οι offshore του κόσμου για να χρηματοδοτήσουν αυτή τη νέα εταιρεία, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως το ελληνικό θαύμα γιατί είναι start up, αλλά δεν έχει και κάποια πρότυπη εφαρμογή, δηλαδή δεν ήταν σαν την start up που έκανε την Google είναι μία εφαρμογή που την συναντούμε ευρέως σε πάρα πολλές χώρες.

Στη χώρα μας έχει μερικές τέτοιες εφαρμογές. Στην Ευρώπη έχει εκατοντάδες. Η Uber έχει τρεις τέτοιες εφαρμογές και μετά από όλο αυτό, με τζίρο στη χώρα μας 1,400 εκατ. το 2016 και δεν υπερβαίνει τις δραστηριότητές της στη Νότιο Αμερική το τζίρο που έχει στη χώρα μας στη Χιλή και δεν ξέρω που αλλού. Ο Τύπος έλεγε και μάλιστα, αξιόπιστος Τύπος για εσάς και όχι για εμάς, αν δείτε δηλαδή στα site, ποια site σας ευνοούν, ποιες εφημερίδες σας ευνοούν αυτοί έγραφαν ότι το ελληνικό θαύμα πουλήθηκε 50 εκατ.. Ο πιο μετριοπαθής έγραφε 40 εκατ.. Αυτό δεν το έβγαζαν οι έγκριτοι δημοσιογράφοι από «το στομάχι τους» κάποιος τους το έλεγε. Το ντοκουμέντο όταν το γράψει η νέα σελίδα θα «κλάψει». Όμως, αυτό μακάρι να είναι έτσι, αλλά εσείς πρέπει να μας απαντήσετε γιατί δεν έχουμε πάρει απάντηση από το χώρο σας.

Υπάρχει πολιτικό θέμα που ο αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης έκανε συγκεκριμένη αναφορά στην taxibeat, υπάρχει; Ρωτάω και περιμένουμε μία απάντηση. Ρωτάω την ΝΔ. Δηλαδή δεν βλέπετε τίποτα παράξενο από όλο αυτό. Μας λέτε ότι δεν χρειάζεται το άρθρο 12 δεν μας απάντησε ο κ. Δανδράκης. Ο κ. Δανδράκης παραδέχτηκε ότι υπήρχε χρηματοδότηση στην εταιρεία του από συγκεκριμένες offshore και από την αποκάλυψη που έκανε η «Νέα Σελίδα» και δεν το βλέπει παράξενο.

Προφανώς, ο κ. Δανδράκης δεν το βλέπει παράξενο. Εμείς άλλο ρωτάμε. Υπάρχει πολιτικό θέμα ή δεν υπάρχει έτσι για να μην κοροϊδευόμαστε μεταξύ μας. Πάμε και στα υπόλοιπα που εσείς τα περνάτε απαλά για αυτά που είπε ο κ. Δανδράκης. Ο κ. Δανδράκης ξαφνικά είπε ότι ήρθαν όλες οι offshore και χρηματοδότησαν 8 εκατ. και έφερε 1 εκατ. εδώ να δώσω και μία απάντηση και στον κ. Μανιάτη. Γιατί να κάνουμε εμείς το ΣΔΟΕ, δεν κάνουμε εμείς το ΣΔΟΕ, εμείς βλέπουμε ότι κάποιες εταιρείες διαμεσολάβησης ξεσκίζουν τη νομοθεσία των μεταφορών. Δηλαδή, κάνοντας αυτό που είπε ο Υφυπουργός πριν, πολύ εύστοχα, χωρίς να πληρώνουν φορολογία, γιατί το παραδέχτηκε ότι δεν πληρώνει φορολογία εισοδήματος αφού δεν έχει κέρδη, που να τα βρει τα κέρδη, έλα ντε αφού πηγαίνουν τα λεφτά που παίρνει η taxibeat από το ταξί σε λογαριασμό στο εξωτερικό και μάλιστα, σε τράπεζα που δεν είναι καν στη χώρα που είναι η έδρα είναι στην Ολλανδία.

Άρα, ο Έλληνας πολίτης μέσα στην κρίση μπαίνει στο ταξί που έχει καλέσει από την «φοβερή» ηλεκτρονική πλατφόρμα το ελληνικό θαύμα πληρώνει που δεν έχει δουλειά και είναι άνεργος και τα λεφτά του από την κάρτα του πηγαίνουν έξω μέσα στα capital control. Αυτή την εταιρεία που, επίσης, λέτε ότι είναι ελληνικό θαύμα και εμείς έτσι αντιπαλεύουμε τις νέες τεχνολογίες μας εγκαλείτε κιόλας, δηλαδή δεν πληρώνουν εδώ ένα ευρώ φόρο και λέτε τώρα εμείς είμαστε οι εκπρόσωποι του παλαιοκομματισμού. Έγινε ξαφνικά ο Θύμιος ο Λυμπερόπουλος δογματικός κομμουνιστής, είναι να τρελαίνεται κανείς. Αλλά εμείς δεν θα επιτρέψουμε τους αυτοκινητιστές και καμία επαγγελματική ομάδα να την αποδημείτε, όπως την αποδημήσατε για να εξυπηρετήσετε συγκεκριμένα συμφέροντα και θα τοποθετηθείτε σε όλα αυτά που σας ρωτάμε. Αν το έκανε αυτό ο ΣΑΤΑ, δηλαδή, αν έκανε μία εταιρεία στο Λονδίνο, αν πληρώναμε τον κάθε ταξιτζή και τα πήγαινε σε ένα λογαριασμό στο εξωτερικό και δεν πλήρωναν ένα ευρώ φόρο τι θα λέγατε; Απορώ δηλαδή, πραγματικά απορώ. Αυτά τα λεφτά που γλιτώνουν αυτοί οι άνθρωποι τα δίνανε ως εκπτώσεις, εγώ εδώ ένιωσα ότι μας εμπαίζουν κιόλας. Λέει «δεν κάναμε εκπτώσεις, κάναμε επιδότηση». Είναι να «τρελαίνεσαι» και εσείς ισχυρίζεστε ότι σας έπεισε κιόλας. Εγώ λέω ότι οι γκρίζες ζώνες που είχαμε πριν έρθει ο κ. Δανδράκης στη Βουλή έγιναν μαύρες, κατάμαυρες. Τώρα, το ΣΔΟΕ φαντάζομαι ότι θα έχει πάρα πολύ δουλειά μετά από αυτά που είπε γιατί είπε και άλλα και είναι πραγματικά για τους αδαείς σαν και εμάς τέτοιες ιστορίες, ήταν μάθημα τα δέκα λεπτά που απάντησε ο κ. Δανδράκης το τι γίνεται.

Υπάρχουν κάποιες παρατηρήσεις. Έχουμε μερικά κρίσιμα θέματα. Έγιναν πάρα πολλές και καλές παρατηρήσεις βελτιωτικές. Για να μην υπάρχει κανένας αιφνιδιασμός εμείς και θα σας δώσουμε σήμερα τις νομοτεχνικές που υπάρχουν και έχουμε αποφασίσει και τα άλλα που είπατε οι βουλευτές θα κάνουμε μια προσπάθεια να σας τα στείλουμε τη Δευτέρα βράδυ άτυπα, ώστε την Τρίτη στη Β΄ ανάγνωση να μην χάνουμε χρόνο για αυτά.

Επίσης, θα ήθελα να πω ότι αν ήταν τόσες offshore να χρηματοδοτήσουν την Taxibeat, το ίδιο θα έπρεπε να γίνει και για το Υπουργείο Μεταφορών με τις πλατφόρμες που έχει υλοποιήσει τα τελευταία δύο χρόνια. Θα σας πω μερικές που είναι καλύτερες και από την Taxibeat.

Καταρχάς, μέσα από ηλεκτρονικές πλατφόρμες βγάλαμε ποιοι δρόμοι ανήκουν σε ποιον, ποιοι στο Υπουργείο, ποιοι στις Περιφέρειες, ποιοι στους Δήμους. Έχουμε κάνει ηλεκτρονικό σύστημα αποστάσεων για τους δημόσιους υπαλλήλους με τους χάρτες του κτηματολογίου κ.λπ., δηλαδή, αν θέλει κάποιος να πάει κάπου μπαίνει στο ηλεκτρονικό σύστημα, δείχνει στο χάρτη τη διαδρομή κ.λπ.. Αυτά αν τα έκανε η Taxibeat τώρα θα είχε πουληθεί όχι 40 εκατ. που λένε άλλα 40 δισ.. Έχουμε κάνει το ηλεκτρονικό σύστημα κληρώσεων για τις απευθείας αναθέσεις, τα ηλεκτρονικά συστήματα κληρώσεων επιτροπών, το παράπλευρο δίκτυο που είναι μια υπουργική απόφαση κάποιων τόμων και πολλά άλλα. Επίσης, προγραμματίζουμε και τις 15 πλατφόρμες που μας καταγγέλλετε γιατί είμαστε ενάντια στις νέες τεχνολογίες.

Το έθεσε και κ. Κατσώτης -σε άλλη λογική βεβαίως και εμείς σεβόμαστε τη λογική του Κ.Κ.Ε. σε τέτοια θέματα εργασιακά και γι' αυτό θα απαντήσουμε- το έθεσε και ο κ. Μανιάτης.

Είπε ο κ. Μανιάτης: Με ποια κριτήρια θα πάρετε τους γιατρούς δευτεροβάθμιας επιτροπής; Και απαντώ: Με τα ίδια κριτήρια που έκανε προσλήψεις ο κ. Μανιάτης στους γιατρούς εργασίας της ΟΣΥ. Εμείς δεν τους έχουμε αλλάξει, τους βρήκαμε. Με ποια κριτήρια τους πήρε, να μας πει. Αν είναι τα κριτήρια που μας κατήγγειλε ότι θα τους πάρουμε εμείς τι να πω; Γιατί δεν λειτουργούν οι δευτεροβάθμιες επιτροπές; Γιατί δεν υπάρχει πρόσθετη αμοιβή αποζημίωσης και δεν μπορεί ένας γιατρός από ένα νοσοκομείο να έρθει ούτε τις ώρες, τις πολλές ώρες που οι άνθρωποι δίνουν την ψυχή τους στα νοσοκομεία, για να εξετάσουν σε δευτεροβάθμιο έλεγχο την πρωτοβάθμια επιτροπή. Είναι όλοι οι γιατροί εργασίας της ΟΣΥ που τα κάνουν αυτά; Δεν είναι όλοι. Είναι κάποιοι; Είναι. Αξιοποιήθηκαν οι γιατροί εργασίας για να στηθούν οι συγκεκριμένοι μηχανισμοί που μας καταγγέλλουν όλο αυτό τον καιρό, του κ. Μανιάτη; Πριν δύο μέρες έδωσαν και συνέντευξη τύπου και ήταν εκεί δύο συνδικαλιστές. Ο ένας είναι ο πρόεδρος του σωματείου, όπου όταν βγαίνει κάποιος οδηγός τελείως ξαφνικά από οδηγός γίνεται τεχνίτης, τα μαθαίνει όλα. Καμιά 450ρια ρουσφέτια για να κάνουμε στρατούς.

 Ερχόμενος εδώ – θα πω και ραδιοφωνικούς σταθμούς- τον άκουσα έδινε συνέντευξη στον Real Fm, προανήγγειλε ότι θα μου κάνει μήνυση. Με μεγάλη χαρά, γιατί είπε ότι υπάρχουν κυκλώματα που δεν φτιάχνουν τα λεωφορεία. Υπάρχουν και υπάρχει και πόρισμα και είναι στον εισαγγελέα. Στον εισαγγελέα Πειραιά το έστειλε η διοίκηση της ΟΣΥ και κάποια στιγμή καλό θα είναι να δούμε τι είπε ο κ. Ραυτόπουλος για στελέχη της Δημοκρατικής Συμπαράταξης στην επιτροπή που εξέτασε το θέμα για αυτά τα κυκλώματα.

 Να δούμε, όμως, μερικά φύλλα από τους γιατρούς εργασίας και θα σας φέρω και άλλα. Αυτά, κ. Κατσώτη, είναι μετά από παρά πολλές δικές μου οχλήσεις, γιατί το 2014 και το 2015 έγινε πάρτι με κάποιους γιατρούς και τις γνωματεύσεις τους. Εγώ θα σας δώσω μία - δύο γνωματεύσεις του 2017, μετά από τις δικές μου οχλήσεις, που μας υποχρεώνουν, παρά τις παρακλήσεις που είχαμε για το πώς λειτουργεί όλη ιστορία στην ΟΣΥ, να αλλάξει.

 Διαβάζω την τελευταία γνωμάτευση για να καταλάβετε. Σε δουλειά γραφείου. Κατανοητό. Σε σταθερό πρωινό ωράριο. Κατανοητό, λέω εγώ, τραβηγμένο αλλά κατανοητό. Και στο συγκεκριμένο σταθμό του Βοτανικού, ώστε να είναι κατά το δυνατόν κοντά στο σπίτι του ο γιατρός εργασίας. Δηλαδή, αν φύγει από το αμαξοστάσιο του Βοτανικού και πάει στο διπλανό αμαξοστάσιο τι θα γίνει; Και θα το πει ο γιατρός εργασίας αυτό;

 Θα σας δώσω και άλλα του 2017, γιατί αν πάω στο 2014 και το 2015 θα φρίξετε. Εγώ δεν έχω κανένα πρόβλημα πραγματικά να μην είναι στο Υπουργείο, να είναι όπου θέλετε, να είναι υπό τον έλεγχο όποιας επιτροπής της Βουλής ή διακομματικής επιτροπής του Υπουργείου, αλλά όχι με τον τρόπο που λειτουργούν μέσα στην ΟΣΥ. Είναι απαράδεκτο, είναι το πώς θα γκρεμίσουμε τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες ώστε κάποιοι να κάνουν ρουσφέτια και να αναπαράγουν και συγκεκριμένες δομές μέσα στην ΟΣΥ. Δεν με νοιάζει το συνδικαλιστικό, με μοιάζουν τα άλλα που σας είπα, γιατί μέσα από αυτές τις δομές δεν φτιάχνονται λεωφορεία, δεν εξυπηρετείται ο κόσμος κ.ο.κ..

 Μας είπε ο κ. Καραμανλής για το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Ας μην το λέει, γιατί έχουμε δύο σκάνδαλα για τα πλαστά εισιτήρια. Τα ξέρει αλλά θα τα ακούσει σε λίγο. Κλείνουν οι πύλες όπως ξέρετε σιγά-σιγά. Δεν βιαζόμαστε. Δεν θα πάμε να ταλαιπωρήσουμε τους πολίτες, αρκετά ταλαιπωρήθηκαν με την έκδοση των καρτών λόγω του κακού σχεδιασμού που έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση. Γιατί τον βρήκαμε έτοιμο τον διαγωνισμό, ολοκληρωμένο και ήμασταν δεσμευμένοι στο σχεδιασμό αυτό και είχαμε και μια αρχή προστασίας προσωπικών δεδομένων που δεν επέτρεψε να βγαίνουν οι κάρτες ηλεκτρονικά. Το επέτρεψε το τελευταίο δίμηνο. Να δούμε η ίδια αρχή τα προηγούμενα χρόνια τι έκανε με την Taxibeat που μας είπε ο κ. Δρανδάκης ότι τους έχει ελέγξει. Μια γνωστοποίηση έκανε και η γνωστοποίηση αυτή έδειχνε ότι ο διαχειριστής των δεδομένων αυτών είναι στο εξωτερικό. Πώς σας φαίνεται; Δηλαδή αν κάποιος βουλευτής ας πούμε έχει δηλώσει το όνομά του, το κινητό του, τη διεύθυνση του σπιτιού του, πότε έρχεται στην Βουλή, πότε φεύγει, αυτό το ελέγχει ένας διαχειριστής στο εξωτερικό και είναι όλοι μια χαρά; Τι λέτε τώρα, σοβαρά μιλάτε;

 Κύριε Λαζαρίδη, η πλειοψηφία των παρατηρήσεων που κάνετε και εσείς και οι βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, κάποιες που είναι σε θετική κατεύθυνση και το Κ.Κ.Ε. και της Ν.Δ. θα γίνουν αποδεκτές ως νομοτεχνικές βελτιώσεις. Θα σας τις δώσουμε άτυπα τη Δευτέρα και την Τρίτη στη Β΄ ανάγνωση θα κλείσουμε το νομοσχέδιο όσο το δυνατόν καλύτερα μπορούμε.

 ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ.

Ολοκληρώθηκε η συζήτηση. Την Τρίτη στις 13.00΄ στην Αίθουσα Γερουσίας θα γίνει η συνεδρίαση για τη Β΄ ανάγνωση.

Στο σημείο αυτό η Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε την γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Δημαράς Γεώργιος, Δρίτσας Θεόδωρος, Καρακώστα Ευαγγελία (Εύη), Καραναστάσης Απόστολος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μάρδας Δημήτριος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Μπούρας Αθανάσιος, Στύλιος Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης kai Δανέλλης Σπυρίδων.

Τέλος και περί ώρα 19.25΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Η ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**