**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ**

 **ΠΡ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

 **(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 17 Ιουνίου 2024, ημέρα Δευτέρα και ώρα 15.10΄, στην Αίθουσα «**Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223)** τoυ Μεγάρου της Βουλής,συνεδρίασε η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων υπό την προεδρία του Προέδρου της, κ. Απόστολου Βεσυρόπουλου, καθώς και του Βουλευτή – μέλους της, κ. Στυλιανού (Στέλιου) Πέτσα, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών: «Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/2118 για την ασφάλιση αστική ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, λήψη μέτρων προς εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2022/858 σχετικά με το πιλοτικό καθεστώς υποδομών της αγοράς που βασίζονται σε τεχνολογία κατανεμημένου καθολικού, ειδικότερες ρυθμίσεις για τα οχήματα και τη δημόσια περιουσία και άλλες διατάξεις του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών». (3η συνεδρίαση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης, ο Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κ. Χρίστος Δήμας, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο 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. Αβραμόπουλος Δημήτριος, Ακτύπης Διονύσιος, Αραμπατζή Φωτεινή, Αυγερινοπούλου Διονυσία – Θεοδώρα, Βεσυρόπουλος Απόστολος, Βλάχος Γεώργιος, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Ιατρίδη Τσαμπίκα (Μίκα), Καββαδάς Αθανάσιος, Καλαφάτης Σταύρος, Καραμανλή Άννα, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κοτρωνιάς Γεώργιος, Κρητικός Νεοκλής, Κωτσός Γεώργιος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λιούτας Αθανάσιος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μηταράκης Παναγιώτης (Νότης), Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πασχαλίδης Ιωάννης, Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σαλμάς Μάριος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκόνδρα Ασημίνα, Τραγάκης Ιωάννης, Γεροβασίλη Όλγα, Γιαννούλης Χρήστος, Καραμέρος Γεώργιος, Κόκκαλης Βασίλειος, Μάλαμα Κυριακή, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Γαβρήλος Γεώργιος, Αποστολάκη Ελένη-Μαρία (Μιλένα), Γερουλάνος Παύλος, Κατρίνης Μιχαήλ, Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρις), Σταρακά Χριστίνα, Στολτίδης Λεωνίδας, Κομνηνάκα Μαρία, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Τσοκάνης Χρήστος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Φωτόπουλος Στυλιανός, Αχτσιόγλου Ευτυχία (Έφη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βορύλλας Ανδρέας, Κόντης Ιωάννης, Χαλκιάς Αθανάσιος, Καζαμίας Αλέξανδρος και Καραγεωργοπούλου Ελένη.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών «Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/2118 για την ασφάλιση αστική ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, λήψη μέτρων προς εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2022/858 σχετικά με το πιλοτικό καθεστώς υποδομών της αγοράς που βασίζονται σε τεχνολογία κατανεμημένου καθολικού, ειδικότερες ρυθμίσεις για τα οχήματα και τη δημόσια περιουσία και άλλες διατάξεις του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών».

Πριν προχωρήσουμε στη συζήτηση επί των άρθρων, καλούνται οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές να ψηφίσουν επί της αρχής του νομοσχεδίου.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Μιχαήλ (Μιχάλης) Παπαδόπουλος.

**ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Υπέρ.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** O Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Γεώργιος Γαβρήλος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΒΡΗΛΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επιφύλαξη.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** O Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Παρασκευάς (Πάρις) Κουκουλόπουλος.

**ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ (ΠΑΡΙΣ) ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Επιφύλαξη.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** O Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος», κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος»):** Επιφύλαξη.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** O Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κ. Βασίλειος Βιλιάρδος, απουσιάζει και θα ερωτηθεί αργότερα.

H Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Ευτυχία (Έφη) Αχτσιόγλου.

**ΕΥΤΥΧΙΑ (ΈΦΗ) ΑΧΤΣΙΟΓΛΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Επιφύλαξη.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** O Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ“ΝΙΚΗ”», κ. Ανδρέας Βορύλλας.

 **ΑΝΔΡΕΑΣ ΒΟΡΥΛΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ“ΝΙΚΗ”»):** Επιφύλαξη.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** O Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Ιωάννης Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Επιφύλαξη.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** O Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κ. Αλέξανδρος Καζαμίας.

**ΚΑΖΑΜΙΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Εισηγητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Επιφύλαξη.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση επί των άρθρων.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Μιχαήλ (Μιχάλης) Παπαδόπουλος.

**ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, αν και έχουμε κάνει διεξοδική συζήτηση, θα επαναλάβω κατ’ άρθρον με τα διάφορα μέρη τα οποία, όπως φαίνονται στο νομοσχέδιο.

 Άρα, στο Μέρος Β΄, από το άρθρο 3 στο άρθρο 16, επιδιώκεται η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλιση των αυτοκινήτων και ιδιαίτερα για την αστική ευθύνη που προκύπτει από τη χρήση τους, καθώς οι υφιστάμενες ρυθμίσεις δεν μπορούν να ανταποκριθούν σε εξελίξεις στον χώρο των μεταφορών σε Εθνικό, αλλά και Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Σκοπός, λοιπόν, του σχεδίου νόμου είναι η εναρμόνιση με τα νέα άρθρα 10α, 25α που εισάγονται από την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2021/2118 για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.

Ειδικότερα, στα άρθρα 1 και 2 αναφέρεται ο σκοπός και το αντικείμενο του σχεδίου νόμου, ενώ το άρθρο 3 περιλαμβάνει ορισμούς. Στο 4ο άρθρο, εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής του νόμου οχήματα που έχουν συνήθη στάθμευση στην Ελλάδα.

 Επίσης, αναφέρεται ρητά ποιο είναι το καθεστώς το οποίο διέπει τα αυτοκίνητα σε ακινησία και προβλέπεται το δικαίωμα αποζημίωσης του ζημιωθέντος, από τα οχήματα που ήταν σε κατάσταση ακινησίας, όταν συνέβη κάποιο ατύχημα και προς επίλυση ενός μέχρι πρότινος αρρύθμιστου θέματος. Νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό.

 Δηλαδή, η διαδικασία που ακολουθείται για τα οχήματα σε ακινησία, εξομοιώνεται με αυτή των ανασφάλιστων οχημάτων.

Στο άρθρο 5 προβλέπεται εις ολόκληρον η ευθύνη των ασφαλιστών ρυμουλκούμενου οχήματος απέναντι σε ζημιωθέντες τρίτους σε περίπτωση που αυτό προκαλέσει κάποιο ατύχημα.

Για την επίσπευση και τη διευκόλυνση της διαδικασίας σύναψης συμβάσεων ασφάλισης, προβλέπεται ρητά στο άρθρο 6 ότι η υπογραφή του πελάτη μπορεί να τεθεί και ηλεκτρονικά.

Στα επόμενα άρθρα, τίθενται ρυθμίσεις για την προστασία προσωπικών δεδομένων, καθώς και την ασφαλιστική κάλυψη αγώνων εκδηλώσεων και δραστηριοτήτων μηχανοκίνητου αθλητισμού, στις οποίες προκειμένου να χορηγηθεί άδεια για τη διοργάνωσή τους απαιτείται γενική και ειδική ασφαλιστική κάλυψη για κάθε ατύχημα.

Ακολούθως τα άρθρα, 10 έως 13, επικαιροποιείται το άρθρο 17, του Προεδρικού Διατάγματος 237 του 1986, με την πρόσθεση στους σκοπούς του Επικουρικού Κεφαλαίου και της καταβολής ασφαλιστικής αποζημίωσης σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας της ασφαλιστικής επιχείρησης που έχει την αρχή υποχρέωση για την καταβολή αυτής ή σε περίπτωση ασφαλιστικής της εκκαθάρισης προς ενίσχυσης της ασφάλειας και της δίκαιης μεταχείρισης, όσων εμπλέκονται σε αυτοκινητικά ατυχήματα.

Με το άρθρο 14, του σχεδίου νόμου τροποποιείται το άρθρο 20 του 237 του 1986, του Ειδικού Διατάγματος που καθορίζονται εισφορές υπέρ του Επικουρικού Κεφαλαίου. Εισάγεται ένα πλήρες σύστημα εξεύρεσης και εκκαθάρισης αδρανών και ανασφάλιστων οχημάτων.

Ιδιαίτερα, με το άρθρο 17, τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες χαρακτηρίζει ως αδρανή τα οχήματα τα οποία δεν έχουν διαγραφεί ούτε έχουν τεθεί σε οικειοθελή αναγκαστική ακινησία και εμφανίζονται στην κυκλοφορία των οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, αλλά και της ΑΑΔΕ.

Εφόσον, κατά τα τελευταία επτά έτη δεν έχουν ασφαλιστεί, δεν έχουν υποβληθεί σε τεχνικό έλεγχο ΚΤΕΟ και δεν έχουν καταβληθεί για αυτά Τέλη Κυκλοφορίας.

Στα επόμενα άρθρα, από το 18 έως 20, προβλέπεται η διαδικασία εντοπισμού των αδρανών οχημάτων προκειμένου να εκκαθαριστούν τα μητρώα των οχημάτων.

Ρυθμίζεται, λοιπόν, έτσι μια διαδικασία γνωστοποίησης στους ιδιοκτήτες τους, το δικαίωμα ένστασης, οι συνέπειες της περιέλευσης σε καθεστώς ασφαλιστικής αδράνειας, καθώς και οι κυρώσεις για τους παραβάτες των σχετικών ρυθμίσεων.

Ορίζεται, λοιπόν, η Γενική Γραμματεία Πληροφορικών Συστημάτων και Ψηφιακής Διακυβέρνησης του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης ως αρμόδια αρχή για τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ανασφάλιστα ή δεν έχουν υποβληθεί σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο στα ΚΤΕΟ, για τα οποία οφείλονται Τέλη Κυκλοφορίας.

Για το λόγο, λοιπόν, αυτό, τηρείται ηλεκτρονική διασταύρωση δεδομένων τουλάχιστον μία φορά ανά ημερολογιακό εξάμηνο, στο άρθρο 22.

Στο τέταρτο Μέρος, το οποίο προβλέπει μία σημαντική αλλαγή. Ειδικότερα, εισάγονται ρυθμίσεις για την εφαρμογή του Κανονισμού 2022/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ης Μαΐου 2022 σχετικά με το πιλοτικό καθεστώς για τις υποδομές της αγοράς που βασίζονται σε τεχνολογία κατανεμημένου καθολικού.

 Με την προτεινόμενη αυτή διάταξη τροποποιείται ο ορισμός του χρηματοπιστωτικού μέσου όπως εντοπίζεται σήμερα στην περίπτωση 15 του άρθρου 4 του ν. 4514/2018, ώστε να περιλάβει και τα μέσα που εκδίδονται με τη χρήση τεχνολογίας κατανεμημένου καθολικού, στο άρθρο 31 και στο άρθρο 32, καθορίζεται ως αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του Κανονισμού 2022/858, ήτοι η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς.

 Ακολούθως, τίθενται οι ορισμοί του Μητρώου Κεντρικού Αποθετηρίου Τίτλων ή Μητρώου Υποδομής Αγοράς Τεχνολογίας Κατανεμημένου Καθολικού και των χρηματοπιστωτικών μέσων.

Διευκρινίζονται οι έννομες συνέπειες κατά την αρχική καταχώριση των χρηματοπιστωτικών μέσων, από πλευράς εθνικού δικαίου.

 Προβλέπεται για τα χρηματοπιστωτικά μέσα που καταχωρίζονται στο Μητρώο, το Κεντρικό Αποθετήριο Τίτλων ή σε Μητρώα Υποδομής Αγοράς, δεν εκδίδονται τίτλοι και ότι η μεταβίβασή τους γίνεται κατόπιν καταχώρισης αυτών στο Μητρώο του Κεντρικού Αποθετηρίου Τίτλων ή στο Μητρώο Υποδομής Αγοράς, παρέχοντας έτσι την απαιτούμενη δημοσιότητα και διαφάνεια και διασφαλίζοντας παράλληλα την οικονομική τους αξία.

Με το άρθρο 47 ορίζεται ότι ως μερίδιο οργανισμών συλλογικών επενδύσεων σε κινητές αξίες, νοείται και αυτό το οποίο εκδίδεται και καταχωρίζεται, μεταβιβάζεται ή αποθηκεύεται με τη χρήση τεχνολογίας του Κατανεμημένου Καθολικού, ενώ στο άρθρο 49 εισάγονται το πρώτον και οι όροι του Κατανεμημένου Καθολικού και του Μητρώου Κεντρικού Αποθετηρίου Τίτλων ή του Μητρώου Υποδομής Αγοράς της τεχνολογίας Κατανεμημένου Καθολικού και της Υποδομής της Αγοράς και με το άρθρο 50, περιέχονται τελικές διατάξεις από το τέταρτο Μέρος, με τις οποίες προβλέπεται η εφαρμογή των ρυθμίσεων στην έννοια των κινητών αξιών σε άλλους νόμους και κανονιστικές πράξεις.

Στο μέρος πέμπτο, ρυθμίζεται ειδικότερα η απόδοση των εισφορών που αναλογούν σε ασφαλιστήρια συμβόλαια και εγγυητικό κεφάλαιο ζωής από ασφαλιστικές επιχειρήσεις προσδιορίζοντας, έτσι τα βασικά στοιχεία της επενδυτικής πολιτικής που ακολουθεί το εγγυητικό κεφάλαιο ζωής. Ως προς τα διαθέσιμά του, δηλαδή, τοποθετήσεις χαμηλού κινδύνου με μεγάλη διαφοροποίηση, τήρηση ταμειακών διαθεσίμων ή επένδυση σε στοιχεία ενεργητικού χαμηλού κινδύνου.

 Στο έκτο μέρος, εισάγονται παρεμβάσεις προκειμένου να απλοποιηθεί όσο γίνεται περισσότερο και καλύτερα το πλαίσιο σχετικά με τη χρήση ακινήτων του Δημοσίου από καλόπιστους ιδιώτες. Παράλληλα προβλέπεται ρητά η δυνατότητα εξαγοράς βοηθητικών χώρων η οποία δύνανται να αιτηθούν όσοι κατέχουν, όταν ο ιδιοκτήτης στον κύριο χώρο του εκάστοτε ακινήτου.

 Στο άρθρο 56, τίθεται μια εύλογη δεκαήμερη προθεσμία για την ενημέρωση του αιτούντος σε περίπτωση που λείπουν δικαιολογητικά από τον φάκελο της αίτησής του και καταργείται η υποχρέωση προσκόμισης αεροφωτογραφιών.

 Στο άρθρο 59, προβλέπεται ότι σε περιπτώσεις που εξαγορά, αφορά ακίνητα του Δημοσίου που είναι όμορα προς επιχειρήσεις, ποσοστό περίπου 50% του τμήματος της αγοράς καταβάλλεται στην Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου.

 Στο έβδομο μέρος, αυξάνεται η διάρκεια της από 04/02/2003 «Σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας» από 46 σε 67 έτη, από την ημερομηνία απογραφής προκειμένου να συναφθεί Σύμβαση παραχώρησης του Λιμένα Κέρκυρας, διάρκειας τουλάχιστον 40 ετών. Σύμφωνα με σχετική διαγωνιστική διαδικασία που ήδη έχει προκηρύξει το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ).

 Στο όγδοο κεφάλαιο, με το άρθρο 62, παρατείνονται αυτοδικαίως από τη λήξη τους έως 31 Δεκεμβρίου του 2025, οι Συμβάσεις Ιδιωτικού Δικαίου Ορισμένου Χρόνου του Προσωπικού της Γενικής Διεύθυνσης Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και της Γενικής Παιδείας Οικονομικών Υπηρεσιών της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων ενώ, προβλέπεται ρητά ότι η παράταση αυτή δεν τις μετατρέπει σε Συμβάσεις Αορίστου Χρόνου.

 Το άρθρο 62, αφορά θέματα κυριότητας Στρατοπέδου Μαρκοπούλου των Χανίων.

 Το άρθρο 63, χορηγείται ασφαλιστική και φορολογική ενημερότητα, καθώς τα πιστοποιητικά φόρου ακίνητης περιουσίας και Ενιαίου Φόρου Ιδιοκτησίας Ακινήτων στην ανώνυμη εταιρεία µε την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΜΥΝΤΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ Α.Β.Ε.Ε.» προς ολοκλήρωση της συναλλαγής αυτής.

 Το άρθρο 65, προσθέτει τα Άτομα Με Αναπηρία στην έννοια του ευάλωτου του οφειλέτη. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι νομίζω, ότι και ακούγοντας και τους φορείς σήμερα, ότι ένα νομοσχέδιο είναι σε πάρα πολύ σωστή κατεύθυνση και γι’ αυτό νομίζω, ότι είναι χρήσιμο να ψηφιστεί. Ευχαριστώ πολύ κ. Πρόεδρε.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Παπαδόπουλο. Πριν προχωρήσουμε θα ήθελα να καλέσω τον Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ» τον κ. Βασίλειο Βιλιάρδο, να ψηφίσει επί της Αρχής του Νομοσχεδίου.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Μεεπιφύλαξη κ. Πρόεδρε.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών γίνεται δεκτό επί της Αρχής κατά Πλειοψηφία. Συνεχίζουμε και τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας ο κ. Γεώργιος Γαβρήλος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΒΡΗΛΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ κ. Πρόεδρε. Θα ήθελα να συγχαρώ τον κ. Δήμα, για την ανάληψη των νέων καθηκόντων του, να του ευχηθώ καλή και δημιουργική θητεία, προς όφελος του ελληνικού λαού. Ο ΣΥΡΙΖΑ Προοδευτική Συμμαχία, θα είναι εδώ για να προβαίνει με όλα τα μέσα που διαθέτει κοινοβουλευτικά στον έλεγχο της Κυβέρνησης, αλλά και με προτάσεις νόμου να συμβάλλει στο νομοθετικό έργο και βέβαια ανεξάρτητα της αξιοσύνης του κ. Δήμα. Εγώ θα επιμείνω ότι αυτό που χρειάζεται ο τόπος είναι αλλαγή πολιτικών, αυτό το μήνυμα έστειλε και προς την Κυβέρνηση και θα πρέπει να δει το Υπουργείο Οικονομικών και τον τρόπο φορολόγησης των ελεύθερων επαγγελματιών ήταν ένα καμπανάκι από τους ελεύθερους επαγγελματίες και από το μικρό «Επιχειρείν» της χώρας.

Τη μείωση των έμμεσων φόρων σε μια περίοδο που η κοινωνία φτωχοποιείται μέρα με τη μέρα και ασφαλώς είναι καλοδεχούμενη και η συζήτηση που εμείς προκαλέσαμε ως ΣΥΡΙΖΑ «Προοδευτική Συμμαχία» για την ακρίβεια και την κοστολόγηση των μέτρων που προτείναμε. Και σε κάθε περίπτωση αναμένουμε από την Κυβέρνηση να μας πει και για τα υπερπλεονάσματα που είχαμε το 2022, το 2023, αλλά και τους πρώτους μήνες του 2024. Και θα μας δώσει μια δικαιολογία γιατί αυτά δεν θα αναδιανέμονται στον ελληνικό λαό αυτή τη στιγμή που η κοινωνία φαίνεται ότι είναι καθημαγμένη από τις πολιτικές που ακολουθούνται τα τελευταία χρόνια.

Κύριε Πρόεδρε, είχα την ευκαιρία στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής να αναφερθώ στο σύνολο του σχεδίου νόμου και στα άρθρα που μας απασχόλησαν. Ωστόσο, μετά και την ακρόαση των φορέων θα σταθώ ιδιαίτερα σε κάποια άρθρα που νομίζω ότι πρέπει και η κυβέρνηση να ρίξει τη ματιά της και να συμπεριλάβει νομοτεχνικά και τις βελτιώσεις που πρότειναν οι φορείς, αλλά και κάποια ζητήματα ουσίας με πρόσθετες παραγράφους και διατάξεις στο σχέδιο νόμου.

Ξεκινάω από το άρθρο 12, σχετικά με την προστασία ζημιωθέντων έναντι ζημιών από ατυχήματα που συμβαίνουν στο κράτος μέλος διαμονής τους σε περίπτωση αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης. Πιστεύουμε πως αν δεν δοθεί δικαίωμα εναγωγής του επικουρικού κεφαλαίου σε περίπτωση μη καρποφορίας της εξώδικης διαδικασίας, η ρύθμιση ουσιαστικά είναι κενή περιεχομένου και αυτό θα πρέπει να το δει η Κυβέρνηση.

Σχετικά με την εισφορά υπέρ του επικουρικού κεφαλαίου του άρθρου 14. Δηλαδή και τις τροποποιήσεις που φέρνει επιβάλλοντας εισφορά υπέρ αυτού. Πάγια θέση μας είναι πως το επικουρικό πρέπει να ενισχυθεί και να εξυγιανθεί και από τις εταιρείες. Ακούστηκε εδώ και από τους φορείς και ασφαλώς από το κράτος.

Στο άρθρο 20 που αφορά στα οχήματα σε κατάσταση οριστικής αδράνειας έχουμε κάποιες παρατηρήσεις. Όπως αναφέρεται η αυτοδίκαιη διέλευση σε κατάσταση οριστικής αδράνειας πραγματοποιείται χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση των ιδιοκτητών, συνιδιοκτητών ή κατόχων εάν το όχημα δεν εμφανίζεται στις φορολογικές δηλώσεις τους στα τελευταία προηγούμενα πέντε φορολογικά έτη. Στην περίπτωση που εμφανίζονται τα οχήματα στις φορολογικές δηλώσεις επειδή υπάρχουν στο αρχείο του Υπουργείου Συγκοινωνιών αλλά στην πραγματικότητα έχουν καταστραφεί και έχουν δοθεί πριν από το 2000 σε κάποιον μαντρά ή παλιατζή, με τι αποδεικτικό θα διαγράφεται οριστικά; Αφού ο ιδιοκτήτης δεν έλαβε ποτέ αποδεικτικό έγγραφο παραλαβής από τον μαντρά ή παλιατζή , ο οποίος έχει το σκαρί του αυτοκινήτου στη διάθεσή του. Στην περίπτωση που Ι.Χ. αυτοκίνητο καταστράφηκε από πυρκαγιά πριν από το 2000 αρκεί η βεβαίωση της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας για την οριστική διαγραφή; Ιδιαίτερο ζήτημα έχουμε με τα παλιά επαγγελματικά αυτοκίνητα των οποίων οι ιδιοκτήτες τα εγκατέλειψαν πριν από 20 και πλέον χρόνια σε κάποια μάντρα που έχει κλείσει πλέον χωρίς αποδεικτικά έγγραφα. Θα διαγραφούν και αυτά οριστικά με απλή διαδικασία; Γιατί όπως γνωρίζετε η μη διαγραφή τους δημιουργεί πρόβλημα στη διακοπή της επαγγελματικής τους δραστηριότητας και στη συνέχεια της συνταξιοδότησής τους. Είναι ένα μεγάλο ζήτημα. Το έχουμε αντιμετωπίσει και κάποιοι που μέχρι πρόσφατα ασκούσαμε το επάγγελμα του δικηγόρου, του ελεύθερου επαγγελματία. Το συναντούσαμε μπροστά μας για ζητήματα που είχαν να κάνουν και με την συνταξιοδότηση των ανθρώπων αυτών.

Στα άρθρα 23, 24 υπάρχουν σχόλια των φορέων σχετικά με τις κυρώσεις. Προτείνεται να απαλειφθεί η λέξη «εμπροθέσμως», καθώς υπάρχει το ενδεχόμενο να θιγούν κατά τη διασταύρωση οχήματα που κατά τον χρόνο αυτής έχουν ελεγχθεί από ΚΤΕΟ αλλά όχι εμπρόθεσμα. Αντίστοιχα θα μπορούσε να μπει στη διάταξη, ότι αν το όχημα δεν έχει υποβληθεί εμπροθέσμως σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο ΚΤΕΟ παρότι είναι υπόχρεο, να επιβάλλεται το διοικητικό πρόστιμο της παραγράφου 4 του άρθρου 86 του ΚΟΚ. Διάταξη δηλαδή του νόμου 2696/1999, άρθρο 57.

Τέλος, στο ίδιο άρθρο πρέπει να διευκρινιστούν οι αρχές επιβολής προστίμου για τις περιπτώσεις των ανασφάλιστων οχημάτων αλλά και των οχημάτων χωρίς τεχνικό έλεγχο.

Για την ακινησία και οριστική διαγραφή οχήματος στο άρθρου 26. Προφανώς, όχημα για το οποίο υποβλήθηκε δήλωση ακινησίας απαγορεύεται να κυκλοφορήσει για οποιαδήποτε αιτία. Επειδή, όμως, πολύ συχνά συμβαίνει, γιατί με την ακινησία κάποιοι νομίζουν πως θα γλιτώσουν και τα έξοδα ασφάλισης, ΚΤΕΟ κ.λπ., ίσως θα έπρεπε σε τέτοια περιστατικά καταστρατήγησης της ακινησίας να προβλέπεται άμεση εφαρμογή και άμεσος αυτοματοποιημένος έλεγχος περί ανασφάλιστου οχήματος και οχήματος που δεν έχει περάσει τεχνικό έλεγχο ΚΤΕΟ και να επιβάλλονται τα πρόστιμα σωρευτικά.

Ολοκληρώνοντας αυτό το μέρος του νομοσχεδίου, οφείλουμε να πούμε πως σε γενικές γραμμές είναι θετικές οι ρυθμίσεις σχετικά με τον χώρο του αυτοκινήτου. Επισημαίνουμε, όμως, και πάλι πως δεν προχωράτε σε αποφασιστική ενοποίηση των σχετικών βάσεων δεδομένων για τα οχήματα και των οικονομικών υποχρεώσεων και ελέγχων που τα αφορούν. Εδώ συνεχίζει να φαίνεται ότι υπάρχει ένα έλλειμμα. Είναι ένα πάγιο και διαχρονικό αίτημα των κλάδων της αυτοκίνησης και, πραγματικά, θα άλλαζε αυτό το λίγο θαμπό τοπίο που τώρα κυριαρχεί με αυτά, όπως προείπα, τα ελλείμματα.

Τέλος, είμαστε σύμφωνοι με την ηλεκτρονική διασταύρωση και τη διαδικασία ταυτοποίησης των ανασφάλιστων οχημάτων και των ιδιοκτητών που δεν έχουν πληρώσει τέλη κυκλοφορίας, μόνο που στην προκείμενη περίπτωση οι ποινές είναι πολύ αυστηρές και θα πρέπει λίγο να το δείτε, ενδεχομένως, αυτό σε σχέση με το ύψος των ποινών.

Όσο για το κεφάλαιο σχετικά με την εφαρμογή των τεχνολογιών Blockchain στον χρηματοοικονομικό τομέα πρόκειται για μια σημαντική αλλαγή που εξασφαλίζει την ασφάλεια από κυβερνο-επιθέσεις και φυσικές καταστροφές, στην οποία η χώρα δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υστερήσει.

Στο έκτο μέρος και στο άρθρο 53 περί εξαιρουμένων ακινήτων, θεωρούμε πως πρέπει να επεκταθεί η εξαίρεση από το δικαίωμα εξαγοράς, όχι μόνο για επιτακτικούς λόγους συμφέροντος, αλλά και περί αποχρώντων περιβαλλοντικών λόγων.

Στο άρθρο 54 για το τίμημα εξαγοράς σε ειδικές περιπτώσεις αμφισβήτησης της κυριότητας του δημοσίου ακινήτου, εμείς λέμε ότι πρέπει να συνυπολογιστεί στην τελική απόφαση εξαγοράς και το σε ποια φάση αυτό θα βρίσκεται, εάν έχει περατωθεί ήδη δηλαδή, η διαδικασία κτηματογράφησης και κτηματολογικής εγγραφής. Θεωρούμε ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό να το γνωρίζουμε.

Το ίδιο ισχύει και για το άρθρο 55 όπου περιγράφεται η διαδικασία υποβολής αιτήματος εξαγοράς. Εδώ, λοιπόν, τίθεται εύλογη δεκαήμερη προθεσμία για την ενημέρωση του αιτούντος σε περίπτωση που λείπουν δικαιολογητικά από τον φάκελο της αίτησης του. Επιπλέον, καταργείται η υποχρέωση προσκομιδής αεροφωτογραφιών που προβλεπόταν, καθώς δεν εξετάζεται πλέον η ύπαρξη ή μη ακινήτου για την εξαγορά. Πρέπει, κατά τη γνώμη μας, να συνυπολογιστεί στην τελική απόφαση εξαγοράς, όπως είπαμε, εάν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία κτηματογράφησης και κτηματολογικής εγγραφής, ενώ εάν πρόκειται περί διόρθωσης αρχικών εγγραφών με την ένδειξη αγνώστου ιδιοκτήτη, να ληφθούν υπόψη οι, κατά περίπτωση ενός εκάστου προς εξαγορά ακινήτου, αποφάσεις των Επιτροπών Επίλυσης Αμφισβητήσεων κατά το άρθρο 36 του ν. 4512/2018 όπως τροποποιήθηκε δια του άρθρου 21 του ν. 4821/2021.

Τέλος, για το σύνολο αυτής της κατηγορίας των εκκρεμοτήτων ακινήτων προς εξαγορά πρέπει να προβλεφθεί η υποχρεωτική κτηματολογική διαμεσολάβηση εντός τρίμηνης αποκλειστικής προθεσμίας κατά το άρθρο 8 του ν. 4821/2021.

 Στο άρθρο 56 περί σύστασης συγκρότησης αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Εξαγοράς στην παράγραφο 1 πρέπει να διορθωθεί η αναγραφή και να προβλεφθεί η σύσταση τεσσάρων Επιτροπών Εξαγοράς, μία για τη νότια Ελλάδα, μία για τη βόρεια Ελλάδα, μία για τη νησιωτική Ελλάδα, μία για την Περιφέρεια Αττικής. Στην παράγραφο 2 πρέπει να προβλεφθεί η πενταμελής σύνθεση και η αναγκαστική συμμετοχή ενός ορκωτού εκτιμητή ακινήτων και ενός εκπροσώπου των κοινωνικών εταίρων με κυκλική θητεία και συμμετοχή.

Για το άρθρο 27 σχετικά με την κυριότητα επί ακινήτων εντός σχεδίου πόλεως, πρέπει να προστεθεί διάταξη που να καταργεί, ουσιαστικά, τις δίκες στις περιπτώσεις στις οποίες έχουν ήδη ασκηθεί αγωγές από το δημόσιο.

Να υπάρξει, δηλαδή, μια σαφής διάταξη σύμφωνα με την οποία θα πρέπει να ορίζεται ότι στην περίπτωση που έχουν ασκηθεί αγωγές από το Δημόσιο οι εκκρεμείς δίκες καταργούνται.

Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα, προκειμένου να διαγραφούν οι σχετικές αγωγές από τα Κτηματολογικά Φύλλα στις οποίες έχουν εγγραφεί με πρωτοβουλία του Δημοσίου. Επίσης, καλό θα ήταν να προστεθεί η υποχρέωση τήρησης της κτηματολογικής διαμεσολάβησης του άρθρου 8 του ν.4821/21 εντός τρίμηνης αποκλειστικής προθεσμίας.

 Να σας δώσουμε ένα παράδειγμα που προφανώς γνωρίζετε, αλλά αντικατοπτρίζει την ανάγκη να γίνουν αυτά που σας προτείνουμε, στην Έδεσσα υπάρχουν τρεις οικισμοί εντός σχεδίου, εκ των οποίων ο ένας είναι να ανταλλάξιμο κτήμα και οι άλλοι δύο είναι περιοχές αμφισβητούμενες από το Δημόσιο, αλλά μη καταγεγραμμένες ως δημόσια κτήματα. Όλες πληρούν σωρευτικά τις προϋποθέσεις, με την παρούσα διάταξη, όμως, το Δημόσιο δεν θα ασκήσει αγωγές για το ανταλλάξιμο, ενώ για τα μη καταγεγραμμένα θα ασκήσει. Δεν υπάρχει λογική αιτιολογία για τη διαφορετική αντιμετώπιση των δημοσίων ακινήτων που πληρούν τις ίδιες προϋποθέσεις.

 Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, με δύο άρθρα.

Στο άρθρο 61 που αναφέρεται στην παράταση των Συμβάσεων Ιδιωτικού Δικαίου Ορισμένου Χρόνου προσωπικού της Γενικής Διεύθυνσης Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων, ξέρετε και όλοι το ξέρουμε πως οι συγκεκριμένοι εργαζόμενοι ζητούν τη μονιμοποίησή τους με δεδομένο τις πάγιες ανάγκες που εξυπηρετούν. Πιστεύουμε, ότι πρέπει να το δείτε το θέμα ολιστικά και με ένα σύννομο ασφαλώς τρόπο.

 Με το άρθρο 64 είμαστε υπέρ της ρύθμισης που φέρατε και αίρεται μια αδικία του παρελθόντος. Εδώ, βέβαια, ζητάμε την επέκταση της ρύθμισης και για όσους έχουν πάρει, ήδη, την αποζημίωση απόλυσης και για αυτούς που θα την πάρουν στο μέλλον, αλλά και για αυτούς που την έχουν, όπως είπα, πάρει αναδρομικά και την πήραν μειωμένη, θα πρέπει να έχουμε μια διάταξη που αναδρομικά θα υπολογίζει τις συντάξεις τους σύμφωνα με το μισθολογικό κλιμάκιο που βρίσκονταν την ώρα που αιτήθηκαν τη συνταξιοδότησή τους.

 Ασφαλώς μένουμε στα 3 σημεία που έθεσε και ο κ. Τριανταφύλλου, ο Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Συντακτών, όπως καταγράφηκαν κατά την παρέμβασή του ως προς την αποζημίωση, κυρίως, της απόλυσης και περιμένουμε ασφαλώς και γραπτά την παρέμβαση της Ομοσπονδίας νομοτεχνικά να οριοθετήσει το θέμα και να δώσει απαντήσεις στο πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί και, κυρίως, και με κάποιους εργαζόμενους όχι δημοσίου και ιδιωτικού μόνο, αλλά και με κάποιους εργαζόμενους, όπως για παράδειγμα, της ΕΡΤ που τους καταλογίστηκαν και κάποια χρήματα όχι μόνο από τις αποδοχές, αλλά και την αποζημίωση απόλυσης και καλούνται να τα επιστρέψουν, ενώ, όπως είπα, το δίκαιο θα ήταν να υπολογιστεί με βάση το συνολικό χρόνο της υπηρεσίας αυτών των ανθρώπων και την μισθολογική κατάσταση που βρίσκονταν κατά την αίτηση συνταξιοδότησης και σε κάποιους που ασφαλώς δεν έχουν λάβει τη σύνταξή τους να τους αποδοθεί το σύνολο της αποζημίωσης απόλυσης.

 Με αυτές τις σκέψεις θα έχουμε την ευκαιρία και αύριο στην β΄ ανάγνωση, αλλά και στην Ολομέλεια να σταθούμε και σε κάποια άλλα ζητήματα που ασφαλώς μας απασχόλησαν στις δύο πρώτες συνεδριάσεις και που νομίζω ότι η κυβέρνηση και μετά τις παρεμβάσεις των φορέων βλέπει και όχι μόνο νομοτεχνικά, αλλά έχει ακόμη το χρόνο και με κάποιες τροπολογίες να φέρει στην Ολομέλεια της Βουλής.

Σας ευχαριστώ.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κύριο Γαβρήλο.

 Το λόγο τώρα έχει ο κ. Κουκουλόπουλος.

**ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ (ΠΑΡΙΣ) ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»)**: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

 Θα ξεκινήσω εκεί που σταματήσαμε στην πρώτη συνεδρίασή μας. Σταματήσαμε θυμίζω με την ανακοίνωση από τον Πρόεδρο της Επιτροπής και τη διευκρίνιση από τον παριστάμενο Υφυπουργό τον κύριο Πετραλιά για το περιεχόμενο της επιστολής του Υπουργού κ. Χατζηδάκη περί διαλόγου για τις προτάσεις νόμου ή κάτι τέτοιο του ΣΥΡΙΖΑ με την υποβοήθηση των Εκθέσεων του Γενικού Λογιστηρίου και τα λοιπά. Δεν είναι τίποτα περισσότερο από ένα επικοινωνιακό σόου ως απόνερο της προεκλογικής περιόδου και μιας συγκεκριμένης τακτικής στρατηγικού χαρακτήρα - θα έλεγα - μέχρι τις εκλογές που φαίνεται ότι συνεχίζεται από την πλευρά της κυβέρνησης να έχει επιλέξει ως αντίπαλό της τον κ. Κασσελάκη.

Εγώ ένα πράγμα θα σας πω, στις εκλογές του Ιουνίου του 2023 τα δύο κόμματα συγκέντρωσαν μαζί 60%, γιατί κάνουμε πολύ κουβέντα και σωστά για το μείζον ζήτημα της αποχής ιδιαίτερα των νέων, αλλά να μην μας ξεφεύγουν και κάποια άλλα θέματα από το εκλογικό αποτέλεσμα. Τα δύο κόμματα, λοιπόν, σημείωσαν μία ωραία επίδοση γύρω στο 42% μαζί, 30% κάτω από το 60% που είχαν πριν ένα χρόνο και μπορείτε να συνεχίσετε με αυτή την τακτική, επιλέγοντας ο ένας τον άλλο αντίπαλο και να συνεχίσετε την πορεία προς τα κάτω.

Το γεγονός ότι είναι στο επίκεντρο του δημοσίου ενδιαφέροντος το ΠΑΣΟΚ με τα εσωκομματικά του δεν αναιρεί το γεγονός ότι, όχι απλά είναι ένα κόμμα που ανέβασε τη δύναμή του σε ποσοστά τουλάχιστον, αλλά και ήρθε πρώτο σε εκατοντάδες κάλπες, όχι μόνο στο Ηράκλειο και στο Λασίθι, αλλά και στις πιο πολλές από τις μισές κάλπες στη χώρα ήταν δεύτερο κόμμα, απλά κάποιες από αυτές, πολλές από αυτές δηλαδή, ήταν στην περιφέρεια της χώρας, ήταν μικρού αριθμού εγγεγραμμένων ή ψηφισάντων, εξού και τελικά κατετάγη τρίτο και δεν πέτυχε το στόχο και είμαστε το μόνο κόμμα που αναγνωρίσαμε ότι σε αυτό υπάρχει ένα πρόβλημα. Η Νέα Δημοκρατία και ο ΣΥΡΙΖΑ στο νιρβάνα τους για το αποτέλεσμα, θα τα πούμε όταν θα έρθει η πρόταση νόμου για το πόσο προσχηματική ή ειλικρινής είναι η διάθεση του Υπουργού, που όπως είπα για εμάς έκανε ένα επικοινωνιακό σόου και αυτός από τη μεριά του, μιας και έχει ένα σόου από την άλλη μεριά.

 Έρχομαι, λοιπόν, τώρα στο νομοσχέδιο.

 Άρθρα 3 έως 16. Καταρχάς, είναι γνωστό και το έχουμε πει επανειλημμένως, ότι προφανώς έχουμε στηρίξει κατά το παρελθόν και θα συνεχίζουμε να στηρίζουμε την ενσωμάτωση Οδηγιών, έχοντας και κάποιες παρατηρήσεις κάποιες φορές προφανώς, αλλά εν πάση περιπτώσει αυτός είναι ο χαρακτήρας μας. Είμαστε ένα κόμμα, που σε αυτό το ζήτημα δεν έχουμε ιδιαίτερα διλήμματα, ωστόσο θέλω να επισημάνω και να ρωτήσω τον παριστάμενο νεοεισελθόντα στην Κυβέρνηση, τον κύριο Δήμα, το εξής.

Κύριε Υπουργέ, το άρθρο 16 αναφέρει ότι η Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, επειδή καταργείται μια διάταξη περί κυρώσεων σε ασφαλιστικές επιχειρήσεις, μιλάει για μείωση εσόδων. Σε τι συνίσταται και γιατί, είναι το ερώτημα, αυτή η μείωση εσόδων. Ναι μεν αναφέρεται ρητά στην Έκθεση, αλλά δεν προκύπτει επακριβώς το πώς και το γιατί. Είναι φυσική συνέπεια της ενσωμάτωσης αυτό, είναι κάποια άλλη ιδιαιτερότητα; Θέλουμε μια διευκρίνιση, είναι σαφές τι ρωτάω.

Κύριε Πρόεδρε, θα ήταν παράλειψη να μην αναφέρω αυτό που είχα πει και στην πρώτη συνεδρίαση μας, ότι πάντα υπάρχει το ερώτημα, αν μπορούσε να έρθει και νωρίτερα η ενσωμάτωση της Οδηγίας. Είναι μια πάγια θέσης μας, όχι από συνήθεια, αλλά γιατί όσο γρηγορότερα ενσωματώνουμε Οδηγίες, τόσο καλύτερα, αυτή είναι η δική μας οπτική, μάλιστα όσο καλύτερα της ενσωματώνουμε, τότε ακόμα καλύτερα, δηλαδή αν έχουμε προετοιμαστεί τη διοίκηση γι’ αυτό. Θα κάνουμε και σχετικό ερώτημα, θα επανέλθω στα άρθρα 52 - 59.

Στα άρθρα 17 έως 29 για τα ανασφάλιστα οχήματα, εδώ είναι μία καθυστερημένη ενσωμάτωση, όπως είπε και ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, δηλαδή, αν έχω καταλάβει, δουλεύει εδώ και κάποια χρόνια αυτό, εν πάση περιπτώσει καλοδεχούμενη αυτή η πρωτοβουλία που έρχεται σήμερα. Όπως τονίσαμε θα ήταν καλό να είχαμε τους συναδέλφους της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, που κάποιοι εξ αυτών ασχολούνται με τα θέματα υποδομών και μεταφορών με μια μεγαλύτερη τριβή και συνάφεια, όπως και τους συναδέλφους από την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Δεν θα ήταν κακό να συμμετείχαν σε ειδική επιτροπή, το είχαμε τονίσει και στην πρώτη συνεδρίαση.

Θα ήθελα να επιμείνω σ’ αυτό το Κεφάλαιο και με αυτό θα κλείσω.

Ενώ υπήρχε στο αρχικό σώμα του νομοσχεδίου η πρόβλεψη στα άρθρα 21 και 22, αν θυμάμαι καλά, στους διασταυρωτικούς ελέγχους να εμπεριέχεται και το πιστοποιητικό ΚΤΕΟ, αφαιρέθηκε τελικά στο νομοσχέδιο. Ακούστηκε ότι θα εμπεριέχεται, αλλά δεν έχει έρθει ακόμη. Θα έρθει νομοτεχνική βελτίωση;

Το θέσαμε αυτό το ερώτημα και στην πρώτη συνεδρίαση και σας το ξανά-θέτω. Αυτό, είναι μια όχι ακριβώς αντίφαση με αυτό που θα πω στο τέλος, δεν είναι όμως αντιφατικό, αλλά το αφήνω στο τέλος γιατί είναι το σημαντικότερο όλων για το νομοσχέδιο.

Για τα άρθρα 30 έως 50. Εδώ, κύριε Πρόεδρε, νομίζω όλοι μας και δεν θέλω να κάνω κανένα σχόλιο, όλοι οι φορείς έχουν τις ευχαριστίες όλων μας και δεν είναι ζήτημα αστικής ευγένειας, πραγματικά μπήκαν στον κόπο να έρθουν σήμερα και η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, όπως και όλοι οι άλλοι φορείς, για να μας ενημερώσουν. Επίσης, το Οικονομικό Επιμελητήριο δεν δέχθηκε καμία ερώτηση, αλλά μας έγινε μία εξαιρετική ενημέρωση από την πλευρά του Προέδρου.

Άρα, λοιπόν, ουσιαστικά είναι τα ευχαριστήρια όλων μας στους φορείς, είναι μια ουσιαστική διαδικασία αυτή. Ωστόσο, εγώ νομίζω ότι δεν θα καταλογίσω στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς ό,τι δεν δόθηκε καθαρή απάντηση στο ερώτημα της εντιμότητας που τέθηκε από τους συναδέλφους, αλλά νομίζω με έμμεσο και σαφή τρόπο, προέκυψε θέμα ανάγκης προετοιμασίας και ενίσχυσης υπηρεσιών. Εγώ, αυτό κατάλαβα από τις απαντήσεις και σε αυτό, νομίζω ότι πρέπει να υπάρξει άμεσα δράση, γιατί είναι ιδιαιτέρως σύνθετο το θέμα και τεχνολογικά και είναι ιδιαίτερα φορτωμένη η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς.

Τέταρτον, άρθρα 52 έως 59, για τα ακίνητα. Για τα ακίνητα έχουμε βάλει κύριε Υπουργέ, δεν ήσασταν στην πρώτη συνεδρίαση, προφανώς δεν είχε οριστεί καν η νέα Κυβέρνηση, είχαμε ζητήσει κάποια στοιχεία και αν δεν τα έχετε σήμερα, έως την Τετάρτη καλό είναι να μας τα φέρετε. Ρωτήσαμε, κάτι πολύ απλό. Έχουν γίνει πληρωμές με τις ισχύουσες διατάξεις μέχρι τώρα για να πάρουν τίτλους κυριότητας κάποιοι που είχαν αυτή την αντιδικία ως καταπατητές κλπ. κλπ. και παίρνουν τίτλους κυριότητας;

Το ρωτήσαμε αυτό, γιατί γίνονται πιο διευκολυντικές οι διατάξεις και έχει πραγματικά μία αξία και πραγματική και ηθική, να γνωρίζουμε, εάν ένα ποσοστό 10 ή 20 ή 30 ή 50% ή δεν ξέρω πόσο, έκανε χρήση των προηγούμενων διατάξεων και αν ευνοούμε μέρος ή το όλον. Δεν διαφωνούμε που γίνονται ευνοϊκότερες οι διατάξεις, θέλουμε όμως να γνωρίζουμε, τι έχει γίνει μέχρι τώρα και τελικά πόσο ποσοστό αφορά από τους ωφελούμενους αυτή η διευκόλυνση που παρέχετε;

Είναι καθαρό το ερώτημα, νομίζω.

Το δεύτερο ερώτημα, το οποίο είναι και πρόταση παράλληλα, κύριε Υπουργέ, είναι το εξής. Στο υφιστάμενο καθεστώς για την παραχώρηση ακινήτων του δημοσίου, υπήρχε και η παράγραφος βγ για τους ασκούντες αγροτική δραστηριότητα και έχει απαλειφθεί. Για ποιο λόγο;

Για ποιο λόγο;

Έχει παραμείνει η επιχειρηματική, η τουριστική και δεν ξέρω τι άλλο και έχει απαλειφθεί η αγροτική. Υπάρχει λόγος;

Νομίζω ότι πρέπει να δοθεί μια πειστική απάντηση και υπάρχει και η πρόταση ευθέως βεβαίως, να συμπεριληφθεί, εκτός και αν αιτιολογημένα σας ακούσουμε για το πώς και γιατί βγήκε έξω.

Τελειώνω με το άρθρο 64, στο οποίο επιφυλασσόμαστε να προτείνουμε βελτίωση έως την Τετάρτη. Είχα δηλώσει τη συμφωνία μας και είχαμε διεκδικήσει και μερίδιο, το αμφισβήτησε ο κύριος Πετραλιάς στην προηγούμενη συνεδρίαση. Δεν ξέρω γιατί, δεν ταιριάζει απλός θα σας πω μια τέτοια μίζερη αντιμετώπιση. Έρχεται ένας βουλευτής του ΠΑΣΟΚ και δεσμεύτηκε ο ίδιος ο κ. Πετραλιάς, ότι θα έρθει ρύθμιση. Κακό είναι που το επαναλάβαμε και το τονίσαμε;

Είπαμε ότι είμαστε ικανοποιημένοι, γιατί συμμετείχαμε κατά έναν τρόπο σε αυτή τη διαδικασία. Δεν είπαμε τίποτα περισσότερο. Δεν αμφισβητήσαμε ότι κάποιοι βουλευτές ενδεχομένως από το κυβερνών Κόμμα, είχαν κάνει ενέργειες νωρίτερα;

Είπαμε, για το τι κάνουμε εμείς και δεν παραποιήσαμε κάποια αλήθεια.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, θα επανέλθω λίγο σε αυτό χωρίς να είμαι αντιφατικός, υπάρχει ένα θέμα. Κοιτάξτε, τέθηκε ένα ερώτημα το οποίο δεν πήρε απάντηση. Καλύφθηκε από δυο συναδέλφους, από την Πλεύση και από την Νέα Αριστερά και δεν ξαναπήρα το λόγο στα ερωτήματα, δεν ήθελα να το κάνω γιατί καλύφθηκε από δύο συναδέλφους, δεν υπάρχει λόγος να έχουμε τέτοιου τύπου ανταγωνισμό μεταξύ μας νομίζω, ένα σοβαρό ερώτημα με το επικουρικό και όλο αυτό που δεν ασφάλιζαν, ανεβαίνει κάτι στο κοστολόγιο; Δεν πήραμε απάντηση, νομίζω, πρέπει να παρθεί μία απάντηση.

Ξέρετε γιατί το λέω αυτό το πράγμα; Ρώτησα ο ίδιος τώρα να μπουν οι διασταυρώσεις και των ΚΤΕΟ μέσα και όλα τα υπόλοιπα. Νομίζω, γενικότερα, ότι όλο το οικονομικό περιεχόμενο όλων αυτών των ρυθμίσεων πρέπει να το προσέξουμε. Αν λέμε ότι πήραμε κάποια μηνύματα από τις εκλογές, δεν ισχυρίζομαι εγώ ότι πρέπει σαράβαλα να κυκλοφορούν στους δρόμους, επ’ ουδενί. Έχουμε την 4η θέση στην Ευρώπη στα ατυχήματα. Κάθε πρωί είναι πολύ οδυνηρό να ανοίγεις στο διαδίκτυο για να δεις ειδήσεις, όπως βλέπουμε όλοι πια διαδικτυακά και να πέφτεις πάνω σε ατύχημα, ιδιαίτερα με νέους ανθρώπους, είναι φοβερό, σοκαριστικό, κάθε πρωί αυτό το πράγμα να συμβαίνει.

Έχει να κάνει με πολλές παραμέτρους, όχι μόνο με αυτό που συζητάμε, αλλά από την άλλη, να δούμε λιγάκι και τον πολίτη. Δηλαδή, μονίμως εκσυγχρονίζουμε, ενσωματώνουμε, ευρωπαϊκά κάνουμε το ένα κάνουμε το άλλο, βάζουμε τέλος σε διάφορα πράγματα και στο τέλος ο πολίτης μόνο καλείται να πληρώσει και βελτίωση σε πολλά πράγματα στη ζωή του δεν βλέπει. Αν λέμε ότι έχουμε πάρει μηνύματα, πρέπει να είμαστε ιδιαίτερα προσεκτικοί στο τι λογαριασμό στέλνουμε τελικά στους πολίτες γι' αυτό. Και εγώ επαναφέρω, φαντάζομαι θα γίνει και από τους άλλους συναδέλφους, εγώ επαναφέρω αυτό το ερώτημα, εμφατικά, είναι καλό να ξέρουν τα μέλη της Επιτροπής πριν την Ολομέλεια, ένα περίπου κόστος εν πάση περιπτώσει, το οποίο μπορεί να υπάρξει από όλες αυτές τις ευθύνες που κάνουμε για την ασφάλιση αυτοκινήτων και για την υγεία, το πλαίσιο του ελέγχου των ΚΤΕΟ.

Ευχαριστώ.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ (ΣΤΕΛΙΟΣ) ΠΕΤΣΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):**

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Καταρχήν, θεωρούμε, ότι στις Επιτροπές Οικονομικών πρέπει να αναφερόμαστε και σε άλλα θέματα, για τα οποία δεν κατατίθενται νομοσχέδια, έστω επιγραμματικά, για να είμαστε εποικοδομητικοί. Στο πλαίσιο αυτό, η κυβέρνηση επαναλαμβάνει συνεχώς, ότι η πορεία της ελληνικής οικονομίας είναι πολύ πιο θετική σε σχέση με την υπόλοιπη Ε.Ε., κάτι που μας ανησυχεί σε μεγάλο βαθμό, απλά επειδή ο ρυθμός ανάπτυξης είναι υψηλότερος και παρά το ότι οι άλλοι οικονομικοί δείκτες μας είναι στο βαθύ κόκκινο. Εν προκειμένω, το 2019 ήταν χαμηλότερος, στο 1,8% έναντι 1,9% της Ε.Ε. και το 2020 η ύφεση στην Ελλάδα ήταν πολύ πιο μεγάλη, στο -9,3% έναντι -5,6% στην Ε.Ε., ενώ στη συνέχεια, ο ρυθμός ανάπτυξης ήταν υψηλότερος. Εάν τώρα αθροίσουμε όλα αυτά τα χρόνια μαζί, θα διαπιστώσουμε, πως η οικονομία μας αναπτύχθηκε από το 2019 έως το 2023 μόλις κατά 2,3% περισσότερο από το μέσο όρο της Ε.Ε., παρά το ότι η Ελλάδα στήριξε τα λανθασμέναlockdowns  με πιο πολλά χρήματα από κάθε άλλη χώρα ως ποσοστό του ΑΕΠ της, δαπανώντας περί τα 50 δισεκατομμύρια ευρώ με δανεικά. Εκτός αυτού, η αρνητική απόκλιση του ΑΕΠ μας από τον μέσο της Ε.Ε., από το 2009 έως το 2022, ήταν 33.7 %, είναι τεράστιο νούμερο, 33,7%, οπότε ήταν λογικό να είναι υψηλότερη η ελληνική αντίδραση μετά την ύφεση.

Ο τρίτος παράγοντας είναι το οικονομικό μας μοντέλο, που στηρίζεται κυρίως στον τουρισμό, στην μονοκαλλιέργεια του τουρισμού, ο οποίος κινήθηκε έντονα ανοδικά μετά την πανδημία, όπως άλλωστε και σε άλλες χώρες της Νοτίου Ευρώπης, ενώ η ενεργειακή κρίση έπληξε πολύ περισσότερο τις οικονομίες εκείνων των κρατών που στηρίζονται στη βιομηχανία, με αποτέλεσμα να επιβαρυνθούν περισσότερο από τη δική μας. Επομένως, ο ρυθμός ανάπτυξης δεν είναι κάτι που επιτρέπει να θριαμβολογούμε, αντίθετα, είναι σωστό να μας προβληματίζει το χαμηλό ύψος του και να λάβουμε μέτρα προτού ξεσπάσει η επόμενη κρίση, που είναι νομοτελειακή, ελπίζοντας να πρόκειται για ύφεση και όχι για στασιμοπληθωρισμό.

Συνεχίζοντας τώρα με ορισμένα άρθρα του σχεδίου νόμου, στο 3 προστίθενται οι ορισμοί του οχήματος, από την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2021/2118 στο υπάρχον πλαίσιο. Όμως, ούτε η Ευρωπαϊκή Οδηγία είναι πολύ λεπτομερής στην εξειδίκευση των διαφόρων τύπων οχημάτων, επειδή θεωρούνται αυτά που ξεπερνούν τα 25 χιλιόμετρα την ώρα. Τα 25 χιλιόμετρα την ώρα αποτελούν το ανώτατο όριο κυκλοφορίας των πατινιών, δηλαδή του ελαφρού προσωπικού ηλεκτρικού οχήματος E.Π.Η.O., σύμφωνα με το νόμο 4784 του 21 για τη μικροκινητικότητα, στο άρθρο 16 παράγραφος 5α. Αναφέρεται δε, ότι δεν μπορούν να κυκλοφορούν σε δρόμους, όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα την ώρα, κάτι που όμως δεν συμφωνεί με την πραγματικότητα στους δρόμους και με τα τεχνολογικά δεδομένα.

Ειδικότερα, πολλά από αυτά μπορούν να υπερβούν τα 25 χιλιόμετρα την ώρα, με ή χωρίς επέμβαση στο λογισμικό τους, ενώ κινούνται συχνά σε δρόμους με ταχύτητες άνω των 50 χιλιομέτρων την ώρα, ακόμη και σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας. Γιατί; Συνήθως λόγω της στενότητας του οδικού μας δικτύου, ειδικά στις τουριστικές περιοχές, όπου υπάρχει μεγάλη κίνηση και από αλλοδαπούς. Επομένως, με τα 25 χιλιόμετρα την ώρα, τοποθετείται ένα προσχηματικό όριο, έτσι ώστε να μην υποχρεούνται σε ασφάλιση, κάτι που όμως δεν εμποδίζει την πρόκληση ατυχημάτων, στα οποία στην ουσία κλείνουμε τα μάτια.

Η ερώτησή μας εδώ είναι τι προβλέπεται για τις ζημιές. Ποιος τις καλύπτει; Ο αναβάτης; Η εταιρεία από την οποία το ενοικίασε; Πάντως, σε κάποιες χώρες της Ευρώπης, συζητείται πλέον η ασφάλιση τους ή και η απαγόρευσή τους στο κέντρο των πόλεων. Εμείς είχαμε προτείνει την κυκλοφορία τους σε ειδικές λωρίδες σε κάποιους δρόμους, εάν δεν μπορούν να είναι αποκλειστικής κυκλοφορίας για τα πατίνια και τα ποδήλατα.

Το άρθρο 8 αναφέρεται στον έλεγχο της ασφάλισης για εισερχόμενα οχήματα στη χώρα από άλλα κράτη, όπου έχουμε σοβαρές επιφυλάξεις. Ειδικότερα, απαγορεύεται ο έλεγχος ασφάλισης οχημάτων στα σύνορα, για χώρες που έχουν υπογράψει το τμήμα 3 της ενοποιημένης συμφωνίας διεθνούς ασφάλισης, η οποία περιλαμβάνει όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις χώρες των Βαλκανίων, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά.

Σε περίπτωση ατυχημάτων δε, με ανασφάλιστα οχήματα, η ζημία καλύπτεται από το εκάστοτε ταμείο εγγυήσεων, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 της Οδηγίας 2021/2118. Στην Ελλάδα έχουμε πολλά οχήματα από τη Βουλγαρία, τη Σερβία, τα Σκόπια και άλλες βαλκανικές χώρες. Ποια είναι, λοιπόν, η πρακτική εμπειρία μας όταν είναι ανασφάλιστα; Καλύπτονται οι ζημιές; Εάν όχι, μήπως θα πρέπει να εντατικοποιηθούν οι έλεγχοι στα σύνορα; Εκτός αυτού, υπάρχει η τάση να καταχωρούν Έλληνες τα αυτοκίνητά τους στη Βουλγαρία, όπως επίσης επαγγελματικά φορτηγά, λόγω χαμηλότερων φόρων, ενώ στη συνέχεια να τα κυκλοφορούν στην Ελλάδα. Επομένως, δεν θα πρέπει να έχουν ένα προνομιακό καθεστώς, που τους δίνεται με το σημερινό νομοσχέδιο, όπως όταν δεν ελέγχονται.

Από την άλλη πλευρά, εάν τα χιλιάδες ανασφάλιστα οχήματα των Ελλήνων κυκλοφορούν ανεξέλεγκτα στην Ευρώπη και εμπλέκονται σε ατυχήματα, τότε το κόστος αναλαμβάνεται από το επικουρικό κεφάλαιο, σύμφωνα με το άρθρο 11, κάτι που μπορεί να το επιβαρύνει με μεγάλα ποσά. Έχει διενεργηθεί μελέτη βιωσιμότητας του επικουρικού; Είναι κάτι πάρα πολύ σημαντικό, που πρέπει να το δούμε με πολλή προσοχή.

Κατά την άποψή μας, θα πρέπει να γίνουν διακρατικές συμφωνίες για αυξημένους ελέγχους στα σύνορα, έτσι ώστε να μην εγείρονται θέματα διακρίσεων με βάση το νόμο και να εξασφαλίζεται η αρχή της αναλογικότητας. Γενικότερα, βέβαια, υπάρχει ένα θέμα αρχής, με την έννοια πως οι πολίτες δεν μπορούν να εμπιστευτούν μια κυβέρνηση που προτείνει μέτρα επιτήρησης, όπως κάμερες παντού, ηλεκτρονικές ταυτότητες, λογοκρισία διαδικτύου, κλπ., όταν για παράδειγμα, δεν γίνονται έλεγχοι για ανασφάλιστα αυτοκίνητα στα σύνορα της χώρας ή όταν εγκληματίες συλλαμβάνονται και απελευθερώνονται, όπως είδαμε στις περιπτώσεις επιθέσεων σε γυναίκες.

Με το άρθρο 10, προστίθεται στους σκοπούς του επικουρικού κεφαλαίου η καταβολή ασφαλιστικής αποζημίωσης, σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας της ασφαλιστικής επιχείρησης, η οποία έχει την αρχική υποχρέωση για την καταβολή της. Πρόκειται για κάτι εύλογο που η μη ύπαρξη του έχει δημιουργήσει προβλήματα στις καταβολές αποζημίωσης σε πολίτες, στην περίπτωση ασφαλιστικών εταιρειών που έχουν τεθεί σε καθεστώς αφερεγγυότητας. Όμως, ποια είναι η δυνατότητα του επικουρικού για το σκοπό αυτό; Θα υπάρχει κόστος για να σχηματιστεί πρόσθετο αποθεματικό; Εάν ναι, δεν θα έπρεπε να το υπολογίσει το Γενικό Λογιστήριο του κράτους, που δεν έχει κάνει απολύτως κανένα υπολογισμό στο νομοσχέδιο;

Με την τροποποίηση του άρθρου 11, το επικουρικό κεφάλαιο υποχρεούται στην καταβολή αποζημίωσης και για ατυχήματα που προκλήθηκαν από οχήματα που ευρίσκονται σε ακινησία, οπότε η επιβάρυνση του θα είναι ακόμη μεγαλύτερη.

Επίσης, διευκρινίζεται ότι άτομα που υπέστησαν σωματική βλάβη δεν δικαιούνται αποζημίωσης, εφόσον επιβιβάσθηκαν με τη θέλησή τους σε ανασφάλιστο όχημα και εφόσον γνώριζαν ότι δεν ήταν ασφαλισμένο. Πώς μπορεί, αλήθεια, να αποδειχθεί κάτι τέτοιο; Είναι δυνατόν κάποιος ο οποίος μπαίνει σε ένα όχημα, να ρωτάει αν είναι ασφαλισμένο ή όχι; Πότε συνέβη αυτό για να το γράψαμε στο νομοσχέδιο;

Στο άρθρο 14, αναφέρονται τα περί της εισφοράς υπέρ του επικουρικού κεφαλαίου και της κατανομής μεταξύ ασφαλιστικής κατά 70% και του ασφαλισμένου κατά 30%, αν και τελικά, θα μετακυληθεί συνολικά στον ασφαλισμένο, προφανώς μέσω της αύξησης των ασφαλίστρων. Επομένως, θα πρέπει να γνωρίζουμε ποιο είναι το ύψος της εισφοράς σε απόλυτο μέγεθος και αν επαρκεί, όπου αναφέρεται κατά το μέγιστο 6% επί του συνόλου των ακαθάριστων εγγεγραμμένων ασφαλίστρων του κλάδου αστικής ευθύνης από οχήματα, εκ των οποίων το 1,5% για οχήματα σε προσωρινή αδράνεια. Εκτός αυτού, παρατείνεται η περίοδος αναστολής κάθε αναγκαστικής εκτέλεσης σε βάρος του επικουρικού κεφαλαίου έως την 31η Δεκεμβρίου του 2025, κάτι που συνεπάγεται καθυστερήσεις στις αποζημιώσεις. Γιατί πρέπει να δοθεί αυτή η παράταση; Δεν έχει κεφάλαια το επικουρικό για να ικανοποιήσει τις υποχρεώσεις του; Πρέπει να ασχοληθούμε πολύ σοβαρά με το αν το επικουρικό έχει τα κεφάλαια που του χρειάζονται.

Στο άρθρο 17, θεωρούμε πως θα πρέπει να περιοριστεί το χρονικό διάστημα των επτά ετών για τον χαρακτηρισμό ενός οχήματος ως αδρανές, στα τρία έτη. Είναι αρκετά.

Στο άρθρο 20, έχουμε την άποψη, πως οι ιδιοκτήτες, οι συνιδιοκτήτες, οι κάτοχοι των οποίων τα οχήματα περιέρχονται σε κατάσταση οριστικής αδράνειας από τις αρχές, θα πρέπει, για λόγους συνταγματικότητας, να ειδοποιούνται προηγουμένως.

Στο άρθρο 22, γιατί αυτού του είδους οι ηλεκτρονικοί έλεγχοι δεν γίνονται ήδη όταν έχει στηριχθεί με τόσα χρήματα το ψηφιακό κράτος; Τα δεδομένα υπάρχουν, έχει επισημανθεί ότι πρέπει να γίνει, ενώ υπάρχει η εφαρμογή Open Car για έλεγχο στοιχείων Ι.Χ. από ιδιώτες, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά. Μήπως ο σκοπός είναι να αγοραστεί ένα ακόμη λογισμικό από τη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων και Ψηφιακής Διακυβέρνησης του αρμόδιου Υπουργείου; Πόσο θα κοστίσει; Δεν γνωρίζει ούτε αυτό το κόστος το Γενικό Λογιστήριο για να μη το αναφέρει;

Στο άρθρο 23 με τα πρόστιμα, πώς συγκρίνονται με το κόστος ασφάλισης; Κατά την άποψή μας, είναι χαμηλά, για να είναι αποτρεπτικά, ενώ εξαρτάται και από την εντατικότητα των ελέγχων. Σημειώνεται, ότι εάν δεν γίνει καταβολή εντός τριμήνου, αφαιρούνται η άδεια και οι πινακίδες, κάτι που έχει διοικητικό κόστος. Σε περίπτωση υποτροπής, πάντως, σωστά τα πρόστιμα διπλασιάζονται.

Στο άρθρο 24, η προθεσμία των πέντε ημερών που έχει ο πολίτης για να ασκήσει ένσταση, είναι εξαιρετικά μικρή και μάλλον, αντισυνταγματική. Οπότε, η πρότασή μας είναι να επιμηκυνθεί στις 30 εργάσιμες ημέρες.

Στο άρθρο 25, προβλέπεται η δυνατότητα συνδρομής από τρίτους φορείς κατά το στάδιο που προηγείται της έκδοσης της πράξης επιβολής προστίμου. Ποιοι είναι αυτοί οι τρίτοι φορείς νομικών προσώπων; Οφείλουν να διευκρινιστούν ρητά. Πρέπει να τους γνωρίζουμε.

Με το άρθρο 28, παρέχονται εκτεταμένες εξουσιοδοτήσεις σε Υπουργούς, μεταξύ των οποίων, για τον καθορισμό των κριτηρίων εντοπισμού αδρανών οχημάτων, στην παράγραφο 1 και ανασφάλιστων, στην παράγραφο 5. Ποιος είναι ο λόγος; Δεν μπορούν να υπάρξουν έτσι αλλαγές από τον ορισμό που δίνετε στο νομοσχέδιο; Δεν γίνεται να επιτρέψουμε, τουλάχιστον όχι εμείς, να υπάρχει τέτοια αοριστία, με κίνδυνο να αποτελεί θέμα συνδιαλλαγής με ομάδες πιέσεων πριν από τις εκλογές κ.λπ..

Στο τέταρτο μέρος, όπως αναφέραμε, ήδη, στην πρώτη Επιτροπή, είναι η πρώτη φορά που εισάγεται στην Ελλάδα μια τέτοια Οδηγία, ενώ η εντύπωση που μας δημιουργήθηκε, είναι ότι πρόκειται για μία πολύ επιφανειακή εφαρμογή. Συγκεκριμένα, η Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αρκετά εκτεταμένη με 19 άρθρα, ενώ στο παρόν νομοσχέδιο διενεργείται μια φαινομενικά περιορισμένη διαμόρφωση υπαρχόντων άρθρων ως προς την αναφορά σε άλλους τίτλους blockchain, χωρίς να υπάρχει αναφορά σε αντίστοιχα άρθρα της Οδηγίας που μεταφέρονται, εκτός από το άρθρο 34, που αναφέρεται ως άρθρο 3 της Οδηγίας. Στους ορισμούς, όμως, υπάρχει, επίσης, μία διάσπαρτη μεταφορά ορισμών, όπως στα άρθρα 33, 38 και 48, αλλά και αποσπασματική, όπως στο άρθρο 48, όπου αναφέρεται η υποδομή της αγοράς blockchain, με παραπομπή στο άρθρο 2, παράγραφος 5 της Οδηγίας, που, όμως, παραπέμπει σε ακόμη τρεις περιπτώσεις στις παραγράφους 6, 7 και 10, που θα καταθέσουμε στα πρακτικά για να μην τις αναφέρουμε εδώ αναλυτικά. Ποιος είναι ο λόγος;

Επίσης, το άρθρο 37, για τα εμπράγματα δικαιώματα, αναφέρει το σύστημα διακανονισμού τεχνολογίας κατανεμημένου καθολικού και το σύστημα διαπραγμάτευσης και διακανονισμού τεχνολογίας κατανεμημένου καθολικού χωρίς όμως να έχει οριστεί κάπου. Ελπίζουμε να μας διέφυγε και να μην το προσέξαμε οπότε να μας το πείτε εσείς.

Γενικά πάντως έχουμε επιφυλάξεις σχετικά με το εάν είναι πλήρης η ορολογία όπως και η μεταφορά της Οδηγίας, αφού για παράδειγμα δεν υπάρχει αναφορά σε βασικά άρθρα της Οδηγίας, όπως τα 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 και 11 που θα καταθέσουμε στα πρακτικά, επίσης, για να μην τα αναφέρουμε εδώ αναλυτικά. Καλύπτονται μήπως από άλλες προγενέστερες νομολογίες που απλά τροποποιούνται για blockchain αν και δεν μας φαίνεται πιθανόν γιατί είναι κάτι εντελώς διαφορετικό;

Θα συνεχίσω με τα υπόλοιπα την επόμενη φορά. Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε Βιλιάρδο.

Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Κ.Κ.Ε.», ο κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Κ.Κ.Ε.»):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου σε αυτή την τοποθέτηση να σταθώ αποκλειστικά στο 6ο μέρος του νομοσχεδίου για την αξιοποίηση ακινήτων του δημοσίου. Τις διατάξεις αυτές τις κρίνουμε στο σύνολό τους και όχι ξεχωριστά σε κάθε άρθρο.

Όπως είπαμε και στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις βρίσκονται σε πλήρη αντιστοιχία με το ν.5024/23 χωρίς να αλλάζει τη φιλοσοφία του την οποία και είχαμε καταψηφίσει. Αφορά τροποποιήσεις, όπως είπα, του ν.5024 που αναφέρεται σε ουσιαστικά καταπατημένες κατά κύριο λόγο εκτάσεις δημοσίου επί των οποίων υπάρχει κατοχή αδιαλείπτως από ιδιώτες.

Το άρθρο 52 του παρόντος αναφέρει το δικαίωμα τέτοιων περιπτώσεων εξαγοράς και τροποποιεί το άρθρο 4 του ν.5024 όταν χρησιμοποιείται ως αγροτική χρήση. Καταργεί τη γεωργική χρήση επί 40 χρόνια χρήσης χωρίς τίτλο που επέτρεπε το αρχικό άρθρο του νόμου. Παραμένουν οι άλλες χρήσεις στην κατηγορία 1 β, βιοτεχνία, βιομηχανία, τουρισμός, εμπόριο και κατοικία. Διατηρείται εξ ολοκλήρου η παράγραφος 3 β του αρχικού νόμου του άρθρου 4, η οποία αφορά μεγάλες καταπατημένες εκτάσεις και μέχρι 100 στρέμματα, παρακαλώ, εκτός σχεδίου για επιχειρήσεις, βιομηχανίες τουριστικές, εμπορικές που έχουν καταπατήσει δημόσιες εκτάσεις. Τους δίνεται τώρα η δυνατότητα να γίνουν κάτοχοι με το δικαίωμα της εξαγοράς με τίτλο από το ίδιο το κράτος. Ουσιαστικά δίνεται η δυνατότητα στους μεγαλοκαταπατητές, οι οποίοι αφού καταπάτησαν την κρατική έκταση, τη δήλωσαν για να διεκδικήσουν αυτή την έκταση. Μιλάμε για 100 στρέμματα. Το αντιλαμβάνεστε; Δεν είναι ούτε ένα ούτε δύο. Τι τους ξέφυγε άραγε, ο πάσσαλος όταν προσπαθούσαν να μετρήσουν τα στρέμματα και καταπάτησαν λάθος τη δημόσια έκταση;

 Δεν αλλάζει ουσιαστικά τη φιλοσοφία του αρχικού νόμου στο ποιους θέλει να εξυπηρετήσει καλύτερα και να εκποιήσει τη δημόσια γη. Υπάρχουν όμως και οι μικροϊδιοκτήτες που λόγω ανέχειας καταπάτησαν ένα κομμάτι γης προκειμένου να βάλουν ένα κεραμίδι. Άλλο το ένα και άλλο το άλλο.

Στο άρθρο 53 στο πλαίσιο της φιλοσοφίας του νόμου, όπου αναφέρεται σε ποιες περιπτώσεις δεν γίνεται εξαγορά δημοσίου ακινήτου εφόσον συντρέχουν επιτακτικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος, συμπληρώνει ότι οι επιτακτικοί λόγοι αυτοί, μη εξαγοράς, μπορεί να γίνεται κατά την εξέταση του αιτήματος. Επομένως αφήνει ανοικτό το ότι κάποια κριτήρια μπορεί να αναιρούνται ή να προσαρμόζονται ανάλογα με το είδος του αιτήματος και να διαμορφώνονται κατ΄ επιλογή κριτήρια.

Στο άρθρο 54, που αφορά τον καθορισμό του τιμήματος εξαγοράς επί της αντικειμενικής αξίας, δηλαδή, το αντίστοιχο άρθρο 8 του αρχικού νόμου, το οποίο συμπληρώνεται στις παραγράφους 1 και 2 ότι μπορούν να εφαρμόζονται και οι εκπτώσεις του άρθρου 7 που αφορά άτομα με ειδικές ανάγκες, παλιννοστούντες, ομογενείς, πολύτεκνους κ.ο.κ. το οποίο προβλεπόταν από την παράγραφο 6 τώρα καταργείται με την παρούσα διάταξη και καταργεί τις περιπτώσεις εφαρμογής της περίπτωσης 3 που έχει ασκήσει ένδικο μέσο καταδικαστικής απόφασης, καθώς και της παραγράφου 5 που αφορά τις περιπτώσεις μαζικής εγκατάστασης πληθυσμιακών ομάδων.

Τροποποιείται, επίσης, η παράγραφος 5 του άρθρου αυτού που αναφέρεται σε δημόσιο ακίνητο που καλύπτει στεγαστικές ανάγκες ως αποτέλεσμα μαζικής εγκατάστασης πληθυσμιακών ομάδων που έλαβαν χώρα πριν το 1965 καθ’ υπόδειξη δημοσίων αρχών.

Η τροποποίηση αφορά το έτος από 1950 που αναφερόταν ο αρχικός νόμος και γίνεται τώρα το έτος 1965. Σε αυτό το σημείο, θα πρέπει να μας δώσετε κάποιες διευκρινίσεις για το ποιες περιπτώσεις εννοείτε. Πρόκειται για μετακινήσεις οικισμών σε άλλη περιοχή; Αφορά προσφυγικούς οικισμούς; Σε τι ακριβώς αναφέρεται, ώστε σε κάθε περίπτωση να συνοδεύεται με τα αντίστοιχα κοινωνικά κριτήρια έως και πιθανής απαλλαγής τιμήματος εξαγοράς;

Υπάρχουν περιπτώσεις που έχουν αγοραστεί με συμβόλαια εντός ή εκτός σχεδίου, έχουν εκδοθεί οικοδομικές άδειες, έχουν περάσει ακόμα και σε δεύτερες γενιές ή εκτάσεις που ήταν καταπατημένες κόπηκαν σε οικόπεδα, πουλήθηκαν από τους προκατόχους στις περισσότερες περιπτώσεις με αυθαίρετη κατάτμηση. Υπάρχουν εκτάσεις δασικές που στην πορεία οικοδομήθηκαν, εντάχθηκαν στο πολεοδομικό σχέδιο και είχαν δοθεί ακόμα και εκτάσεις σε ακτήμονες από το 1930 μέχρι και το 1938 από διάφορες διανομές και σε πρόσφυγες, χωρίς όμως να δοθεί τίτλος ιδιοκτησίας.

Υπάρχουν σοβαρά θέματα για όλες αυτές τις περιπτώσεις που καλούνται μετά από 30, 40 ή και περισσότερα χρόνια να τα εξαγοράσουν με σημερινές αντικειμενικές αξίες.

Το άρθρο 57, που αφορά την κυριότητα επί ακινήτων εντός σχεδίου πόλης και τροποποιεί την παράγραφο 1 του άρθρου 16 του αρχικού νόμου. Το άρθρο αυτό αφορά πάρα πολλές περιπτώσεις σε ολόκληρη την Ελλάδα. Θα αναφερθώ στις ιδιοκτησίες στην πόλη της Καρδίτσας που διεκδικεί το δημόσιο με αγωγές. Λέω της Καρδίτσας, διότι, έχω στα χέρια μου υπόμνημα κατοίκων της Καρδίτσας των οποίων τις ιδιοκτησίες διεκδικεί το δημόσιο.

Συγκεκριμένα, αφορά 29 οικοδομικά τετράγωνα του σχεδίου πόλης Καρδίτσας που έχουν σχεδόν στο σύνολο τους οικοδομηθεί και οι θιγόμενοι ιδιοκτήτες οικοπέδων και διαμερισμάτων αγγίζουν τους 900. Μεταξύ αυτών και ο δήμος Καρδίτσας. Η περιοχή φτάνει σχεδόν μέχρι το κέντρο της πόλης και οι περισσότερες ιδιοκτησίες είναι σε πολυκατοικίες.

Το δημόσιο μέσω της Κτηματικής Υπηρεσίας Καρδίτσας με αγωγές ισχυρίζεται ότι είναι διάδοχος του οθωμανικού κράτους, έχει στην κυριότητα του αυτές τις εκτάσεις που στην πρώτη καταγραφή δημοσίων κτισμάτων του 1895 αποτελούσαν 61 κτίσματα που τα διεκδικούσε ο δήμος. Κάποια από αυτά τα κατείχαν και ιδιώτες.

Από τις 115 περίπου σημερινές ιδιοκτησίες οι 30 περιήλθαν στους σημερινούς ιδιοκτήτες μετά από πλειστηριασμό που έκανε το 1903 ο τότε δήμος Καρδίτσας και οι υπόλοιπες εκτός από ελάχιστες, περίπου 5, περιήλθαν στους σημερινούς ιδιοκτήτες με συμβόλαια αγοράς στη συντριπτική τους πλειοψηφία ή διανομής - ελάχιστα - που η διαδοχή τους ανάγεται στα έτη από το 1883 μέχρι το 1914 και σε κάθε περίπτωση σίγουρα πριν από το έτος 1915.

Μάλιστα, κατά τη διαδικασία της κτηματογράφησης το Κτηματολόγιο απέρριψε τις ενστάσεις του δημοσίου και κατέγραψε τα ακίνητα στους σημερινούς ιδιοκτήτες. Πρέπει, λοιπόν, να γίνει κατανοητό πως δεν πρόκειται για αυθαίρετα που χρήζουν τακτοποίησης, ούτε πολύ περισσότερο για καταπατήσεις και είναι και προσβλητικός ο όρος καταπατητής όταν δεν συντρέχουν τέτοιου είδους λόγοι, γι’ αυτούς τους ανθρώπους.

Είναι δυνατόν 115 οικόπεδα στο κέντρο της Καρδίτσας με 900 ιδιοκτήτες που μαζί με τις οικογένειές τους είναι χιλιάδες, να μετατρέπονται σε όμηροι και να πρέπει να πληρώσουν δεκάδες χιλιάδες ευρώ σύμφωνα με τη σημερινή αντικειμενική αξία που προβλέπει ο νόμος του 2023;

Αυτό που ζητάνε αυτοί οι άνθρωποι, είναι να λυθεί οριστικά και αμετάκλητα αυτή η εκκρεμότητα με πολύ συγκεκριμένες πρωτοβουλίες, να διευθετηθούν δηλαδή αυτά τα ζητήματα με σύντομο τρόπο χωρίς καμία απολύτως πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση για τους πολίτες και φυσικά να γίνει και απόσυρση των αγωγών και κατοχύρωση των ιδιοκτησιών τους.

Σε κάθε περίπτωση, όλο το νομικό οπλοστάσιο και ο νόμος του 2023 και οι όποιες τροποποιήσεις γίνονται σήμερα, ευνοεί τους μεγάλους όχι όμως τους μικροϊδιοκτήτες. Το δικό σας κριτήριο είναι η συνολική αναμόρφωση για τον χωροταξικό σχεδιασμό, που στόχο έχει την ικανοποίηση των επενδυτικών αναγκών του κεφαλαίου. Εξάλλου στην ίδια ρότα και όλες οι αλλαγές στον πολεοδομικό σχεδιασμό, αλλά και στην προώθηση μιας σειράς αστικών αναπλάσεων. Τις λαϊκές ανάγκες, εσείς τις πετάτε στην κυριολεξία στα σκουπίδια. Αν και ζητήσαμε να υπάρχουν διαφορετικά κριτήρια για τη μικρή ιδιοκτησία δεν το κάνατε, γιατί ακριβώς στηρίζετε τους μεγάλους. Άρα, λοιπόν, τις διατάξεις αυτές που αφορούν το έκτο μέρος του νομοσχεδίου, σε σχέση με την αξιοποίηση των ακινήτων του δημοσίου, τις καταψηφίζουμε στο σύνολό τους. Επί της αρχής έχουμε πει ότι επιφυλασσόμαστε στην Ολομέλεια.

 Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

 Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αβραμόπουλος Δημήτριος, Ακτύπης Διονύσιος, Αραμπατζή Φωτεινή, Αυγερινοπούλου Διονυσία – Θεοδώρα, Βεσυρόπουλος Απόστολος, Βλάχος Γεώργιος, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Ιατρίδη Τσαμπίκα (Μίκα), Καββαδάς Αθανάσιος, Καλαφάτης Σταύρος, Καραμανλή Άννα, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κοτρωνιάς Γεώργιος, Κρητικός Νεοκλής, Κωτσός Γεώργιος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λιούτας Αθανάσιος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μηταράκης Παναγιώτης (Νότης), Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πασχαλίδης Ιωάννης, Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σαλμάς Μάριος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκόνδρα Ασημίνα, Τραγάκης Ιωάννης, Γεροβασίλη Όλγα, Γιαννούλης Χρήστος, Καραμέρος Γεώργιος, Κόκκαλης Βασίλειος, Μάλαμα Κυριακή, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Γαβρήλος Γεώργιος, Αποστολάκη Ελένη-Μαρία (Μιλένα), Γερουλάνος Παύλος, Κατρίνης Μιχαήλ, Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρις), Σταρακά Χριστίνα, Στολτίδης Λεωνίδας, Κομνηνάκα Μαρία, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Τσοκάνης Χρήστος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Φωτόπουλος Στυλιανός, Αχτσιόγλου Ευτυχία (Έφη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βορύλλας Ανδρέας, Κόντης Ιωάννης, Χαλκιάς Αθανάσιος, Καζαμίας Αλέξανδρος και Καραγεωργοπούλου Ελένη.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής**): Το λόγο έχει η κυρία Ευτυχία Αχτσιόγλου.

**ΕΥΤΥΧΙΑ ΑΧΤΣΙΟΓΛΟΥ(Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ**): Στη συζήτηση αυτή θα ήθελα και εγώ να φωτίσω ορισμένα σημεία που παραμένουν προβληματικά ή υπό ερώτηση και να διατυπώσω και τη δικιά μας ισχυρή ένσταση, σε σχέση με το τμήμα του νομοσχεδίου που αφορά την αξιοποίηση ακινήτων του δημοσίου.

Ξεκινώ όμως πρώτα απ’ όλα με το μέρος β΄ και την ενσωμάτωση της οδηγίας για την ασφάλιση οχημάτων και την αστική ευθύνη που προκύπτει από τη χρήση τους. Εδώ είναι προφανές κυρίως από τα άρθρα 11, 12 και επόμενα, ότι διευρύνεται το περιεχόμενο της ασφαλιστικής κάλυψης για τα οχήματα, διευρύνονται και οι υποχρεώσεις του επικουρικού κεφαλαίου. Δηλαδή, καλείται πια αφού το κεφάλαιο το επικουρικό να καλύπτει και άλλες ζημίες που μέχρι χθες δεν κάλυπτε, οχήματα που ήταν μεν ασφαλισμένα αλλά η ασφαλιστική εταιρεία ετέθη σε εκκαθάριση, ασφαλιστική εταιρεία που είχε πτωχεύσει αλλά εδρεύει σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης κτλ.. Άρα έχουμε μια διεύρυνση της κάλυψης. Αυτό κατ’ αρχήν είναι σε θετική κατεύθυνση για την ασφάλεια. Ωστόσο, επανέρχομαι. Ευλόγως όταν διευρύνονται οι υποχρεώσεις ενός κεφαλαίου, δηλαδή πρέπει να πληρώνει για περισσότερες ζημιές, από κάπου πρέπει να έχει έσοδα. Το ερώτημα είναι από πού θα τα έχει, δηλαδή τι είναι το επιπλέον που έρχεται σε αυτό το κεφάλαιο. Εσείς το βλέπετε αυτό; Δηλαδή, από την κυβέρνηση βλέπετε ότι εδώ θα υπάρξει αυτή η αύξηση του κόστους; Πώς θα επιμεριστεί αυτή η αύξηση του κόστους; Ζητήσαμε και μια εκτίμηση, τι προβλέπεται ότι θα συμβεί στους ασφαλισμένους, πόσο θα αυξηθεί το κόστος για τους ασφαλισμένους; Πώς θα οριοθετηθεί αυτό, ώστε να μην μετακυληθεί όλο στους οδηγούς; Πώς θα οριοθετηθεί ώστε να αναλάβουν βάρος και οι εταιρείες και κυρίως πώς εκτιμάτε και εσείς αυτό το κόστος, πόσο; Δεν εννοώ δημοσιονομικό, μην μπερδευόμαστε, γιατί ο κ. Πετραλιάς στην αρχική συζήτηση απάντησε σε άλλο ερώτημα που ετέθη από συνάδελφο περί δημοσιονομικού. Εδώ δεν συζητάω το δημοσιονομικό. Εδώ συζητάμε το κόστος που θα μετακυληθεί στον ασφαλισμένο οδηγό, διότι να γνωρίζουμε και την πραγματικότητα προφανώς υπάρχει πρόβλημα με τα ανασφάλιστα οχήματα, αλλά επίσης είναι γεγονός ότι ένα μεγάλο ποσοστό οδηγών αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα λόγω του κόστους της ασφάλισης. Άρα, μέσα από αυτή τη διαδικασία πόσο εκτιμάμε ότι θα επιβαρυνθούν και πώς θα οριοθετηθεί;

Στο Μέρος Γ΄ υπάρχει ένα νέο σύστημα για την υγεία τις διασταυρώσεις για τον εντοπισμό παραβάσεων προς τις υποχρεώσεις κυκλοφορίας των οχημάτων και ένα νέο σύστημα ηλεκτρονικών ελέγχων και επίσης, κλιμακωτά πρόστιμα σε περίπτωση εκπρόθεσμης καταβολής των τελών κυκλοφορίας και καθορισμός, ένας ορισμός των αδρανών οχημάτων.

 Ρυθμίσεις με κοινοτικό χαρακτήρα, που περισσότερο συσφίγγουν το πλαίσιο για την τήρηση των υποχρεώσεων των πολιτών απέναντι στο κράτος. Ερώτημα είναι αν θα μπορέσουν να ενισχύσουν την ασφάλεια στους δρόμους.

Συμφωνούμε και εμείς με την παρατήρηση, που έγινε νωρίτερα σε σχέση με το άρθρο 24, ότι δίνετε πολύ σύντομη προθεσμία, πέντε ημερών, για την ένσταση, η οποία, νομίζω ότι δεν είναι επαρκής για να μπορούν να εκφραστούν όσοι θεωρούν ότι αδίκως τους επιβάλλεται η κύρωση.

Στο Μέρος Δ΄, άρθρα 30 με 50. Σε σχέση με τη ρύθμιση των χρηματοπιστωτικών μέσων, που διακινούνται με χρήση τεχνολογίας blockchain. Εδώ έχουμε την ενσωμάτωση του Κανονισμού του 2022. Η εικόνα είναι ότι, μάλλον, πρόκειται για μία πρόχειρη και αποσπασματική ενσωμάτωση, χωρίς να έχουν ελεγχθεί άλλες διατάξεις, που τυχόν επηρεάζονται της κείμενης ελληνικής νομοθεσίας από αυτήν την ενσωμάτωση.

Με τον Κανονισμό, που έρχεται να ρυθμίσει μια ψηφιακή αγορά που δεν περνά μέσα από το σύστημα των κεντρικών τραπεζών, αλλά ένα παράλληλο σύστημα που συνδυάζει τεχνολογία βάσεων δεδομένων και κρυπτογραφίας. Νομίζω ότι δεν γίναμε σοφότεροι μέχρι στιγμής ως προς το αν μπορεί η ενσωμάτωση, με τον τρόπο που γίνεται στην ελληνική έννομη τάξη αυτού του Κανονισμού, να διασφαλίσει τη διαφάνεια, τη φερεγγυότητα και την ασφάλεια των συγκεκριμένων συναλλαγών μέσω της ψηφιακής αγοράς.

Εξακολουθούμε να μην έχουμε λάβει συγκεκριμένες απαντήσεις ως προς το πόσο μπορεί να καλύψει με έναν αυστηρό τρόπο τη διαφάνεια αυτών των συναλλαγών. Απλώς, μεταφέρεται αποσπασματικά ο Κανονισμός, χωρίς να έχουμε και ιδιαίτερη εικόνα κατά πόσο αυτό θα εφαρμοστεί και μπορεί να εφαρμοστεί και από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα για εμάς είναι, όπως είπα, το κομμάτι που αφορά την αξιοποίηση των ακινήτων του Δημοσίου. Εμείς τις διατάξεις αυτές, τις κρίνουμε στο σύνολό τους, ως αντίληψη δηλαδή. Εδώ υπάρχει το εξής θέμα. Ενώ υπάρχει κοινωνικό πρόβλημα, δηλαδή, πράγματι, μικροϊδιοκτήτες, οι οποίοι έχουν τίτλους πάρα πολλά χρόνια βρίσκονται συνεχώς σε μια διελκυστίνδα με το Δημόσιο, το οποίο διεκδικεί, επαναδιεκδικεί τμήμα ακινήτων και τους καλεί να πληρώσουν, να ξαναπληρώσουν στην πραγματικότητα τη δική τους ιδιοκτησία. Το κοινωνικό αυτό πρόβλημα, δεν λύνεται με τις αλλαγές και με τις τροποποιήσεις που κάνετε σήμερα και την ίδια ώρα, δεν προστατεύετε ούτε το δημόσιο συμφέρον. Γιατί στην πραγματικότητα ξανατροποποιώντας έναν νόμο, που είχατε νομοθετήσει το 2023, αφαιρείτε δικλείδες ασφαλείας, με αποτέλεσμα το Δημόσιο να μπορεί να υποστεί ζημία εύκολα και χωρίς να προστατεύονται, όπως είπα, οι μικροί καλόπιστα ιδιοκτήτες.

Καταργείτε από τα απαιτούμενα δικαιολογητικά της αίτησης εξαγοράς την προσκόμιση αεροφωτογραφιών, που είναι ίσως το πιο σημαντικό στοιχείο, που αποδεικνύει την κατοχή και αφαιρείτε και την προϋπόθεση να υπάρχει κτίσμα που θα έπρεπε να έχει ανεγερθεί το αργότερο ως το τέλος του 1991, αν μιλάμε για 30 έτη κατοχής ή μέχρι το τέλος του 1981, αν μιλάμε για 40 έτη κατοχής. Τι κάνουν αυτές οι αλλαγές; Αφήνουν πολύ μεγάλο περιθώριο σε μεγαλοκαταπατητές, με πολύ πρόσφατες διακατοχές και με πολύ επισφαλή στοιχεία που αποδεικνύουν τη διακατοχή να εξαγοράσουν με ευκολία και με προνομιακούς όρους δημόσια γη. Την ίδια ώρα που κλείνετε το μάτι σε αυτούς, δεν λύνεται το κοινωνικό πρόβλημα για τους καλόπιστος μικροϊδιοκτήτες που ταλαιπωρούνται εδώ και χρόνια. Δηλαδή, άνθρωποι που έχουν τίτλους, που έχουν αγοράσει τα σπίτια τους, να εξακολουθούν να βρίσκονται σε υποχρέωση να τα ξαναγοράσουν, δηλαδή, να πληρώσουν εκ νέου. Νομίζω πως είναι και αντιφατικό, το Δημόσιο να τους αναγνωρίζει αυτούς, να τους βλέπει για μια σειρά από διαδικασίες ως ιδιοκτήτες, δηλαδή, τους αναγνωρίζει, όταν πάνε να τακτοποιήσουν αυθαίρετο τμήμα, αλλά δεν τους αναγνωρίζει ως νόμιμους ιδιοκτήτες σε κανονική βάση. Νομίζω ότι πρέπει να βρεθεί ένας άλλος τρόπος να λυθεί αυτή η ομηρία αυτών των ανθρώπων, χωρίς να πρέπει να ξαναπληρώσουν και την ίδια ώρα να προστατευθεί με έναν πληρέστερο τρόπο το δημόσιο συμφέρον.

Όσον αφορά το άρθρο 64, τα έχουμε ξανασυζητήσει για τους εργαζόμενους συνταξιούχους. Εδώ ουσιαστικά ένα πρόβλημα της διοίκησης και κακώς δημιουργήθηκε από την ίδια τη διοίκηση. Η ίδια η διοίκηση, δηλαδή, χαρακτήρισε τους ανθρώπους, οι οποίοι υπέβαλλαν αίτηση συνταξιοδότησης και εργάζονται στο Δημόσιο, τους είπε ότι θα πρέπει, εντελώς, αυθαίρετα να γυρνούν στο αρχικό μισθολογικό κλιμάκιο και όχι στον μισθολογικό κλιμάκιο που βρισκόταν και τους ζητούσε πίσω και χρήματα. Έρχεται τώρα η διάταξη να το ξεκαθαρίσει. Κακώς δημιουργήθηκε εξ αρχής το πρόβλημα από τη διοίκηση. Εδώ απλά θέλω να διευκρινίσω τα όσα επισημάνθηκαν και στην ακρόαση φορέων, να ξεκαθαριστεί ότι όσοι κατέβαλλαν ποσά αχρεωστήτως, απ’ ό,τι φαίνεται, θα τα λάβουν πίσω. Αυτό να ξεκαθαριστεί νομοθετικά εδώ, για να μην ξαναμπλέξουν οι άνθρωποι δικαστικά.

Έρχομαι σε ένα άλλο θέμα, που αφορά στην ένταξη -άρθρο 65- των αναπήρων στην κατηγορία των ευάλωτων οφειλετών. Η κριτική μας είναι ευρύτερη. Είχαμε συζητήσει, όταν ήταν, στη Βουλή, ο Πτωχευτικός της Νέας Δημοκρατίας, ότι η προστασία των ευάλωτων αφορά πραγματικά ελάχιστους οφειλέτες. Είναι πάρα πολύ στενή περίμετρος, διότι τα κριτήρια που τίθενται –εισοδηματικά, περιουσιακά- που είναι ήδη πάρα πολύ χαμηλά, δεν αφορούν ούτε καν το πραγματικό εισόδημα, αλλά το φορολογικό εισόδημα. Δηλαδή, αφού εφαρμοστούν και τεκμήρια της φορολογικής αρχής. Άρα χαμηλώνει ακόμη περαιτέρω το όριο. Άρα είναι πολλοί λίγοι και αυτό το ξέρετε. Διότι ελάχιστοι έχουν ουσιαστικά προστατευθεί και μπορούν να προστατευθούν από τους πλειστηριασμούς ως ευάλωτοι.

Σε αυτήν τη φάση, όμως, θέλω να επιμείνω ειδικότερα στο ζήτημα των ατόμων με αναπηρία. Λέτε ότι πρέπει να ενταχθούν στους ευάλωτους. Προφανώς θα έπρεπε αυτό να έχει ήδη γίνει. Όμως, λέτε ότι το ποσοστό αναπηρίας, το εισοδηματικό και το περιουσιακό όριο, για να ενταχθούν, θα καθοριστεί με Υπουργική Απόφαση. Δεν μπορούν αυτά τα ζητήματα να επαφίενται σε Υπουργική Απόφαση. Είναι πολιτικά ζητήματα αυτά, δεν είναι τεχνικά το ποιοι θα χαρακτηρίζονται ευάλωτοι. Ούτε το ποσοστό αναπηρίας, ούτε το εισόδημα, ούτε η περιουσία μπορούν να αφήνονται ως να είναι τεχνικό ζήτημα.

Οι ανάγκες των ατόμων με αναπηρία είναι πολλαπλάσιες από τα μη ανάπηρα άτομα και η πρόσβαση στην αγορά εργασίας είναι σχεδόν μηδενική. Άρα αυτό είναι κάτι που πρέπει να οριστεί σήμερα.

Επίσης, εμείς τι προτείνουμε; Το όριο του ποσοστού αναπηρίας να είναι σαφώς καθορισμένο στο 50%. Πρώτον, και, δεύτερο, να μην συνδεθεί η ευαλωτότητα του ανάπηρου με εισοδηματικά και περιουσιακά στοιχεία. Δεν μπορεί να μπαίνουν εισοδηματικά και περιουσιακά όρια για την αντιμετώπιση των αναγκών της αναπηρίας. Άρα, εδώ θα επιμείνουμε να αποσυνδεθεί η ένταξη αυτή από εισοδηματικά και περιουσιακά κριτήρια τώρα και να οριστεί με σαφήνεια το ποσοστό της αναπηρίας για τα άτομα που θα εντάσσονται στην κατηγορία των ευάλωτων οφειλετών.

Δεν έχουμε πάρει κάποια απάντηση σε σχέση -άλλος συνάδελφος το ανέφερε το ζήτημα- με το άρθρο 60 και τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης του λιμανιού της Κέρκυρας, που αυξάνεται η διάρκεια αυτής της παραχώρησης. Τι ακριβώς σκοπεύει να κάνει η Κυβέρνηση με αυτό; Έχει κάποιο σκοπό; Προώθηση ιδιωτικοποίησης; Θα θέλαμε να μας πείτε το σχέδιο, το τι σχεδιάζετε σε σχέση με το λιμάνι της Κέρκυρας.

Στο άρθρο 62, με την παραχώρηση του Στρατοπέδου Μαρκοπούλου στα Χανιά, στο Ταμείο Εθνικής Άμυνας. Υπάρχει αίτημα από καιρό -λαϊκό αίτημα- παραχώρησης στο δήμο. Γιατί δεν παραχωρείται απευθείας στο δήμο; Γιατί δεν γίνεται δωρεάν παραχώρηση στο δήμο; Θα θέλαμε και σε αυτό μια απάντηση.

Και κλείνω με το άρθρο 66. Εδώ, κατά πάγια τακτική, παρατείνονται οι συμβάσεις εργασίας ορισμένου χρόνου στο δημόσιο, που καλύπτουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες όπως είναι η καθαριότητα. Κοιτάξτε, εμείς αυτό προφανώς θα το υπερψηφίσουμε. Όμως, υπάρχει μια απαράδεκτη κατάσταση σε όλο το δημόσιο. Το είδα, πριν από λίγες μέρες, που ήμουν στο Νοσοκομείο των Ιωαννίνων, όπου υπάρχει επίσης δραματική κατάσταση. Εργαζόμενοι σε ομηρεία κυριολεκτικά, με συμβάσεις ορισμένου χρόνου, να καλύπτουν τις πολύ βασικές ανάγκες των δημοσίων υπηρεσιών - πολύ βασικές ανάγκες της καθαριότητας, της φύλαξης, της τροφοδοσίας στα νοσοκομεία, των ελέγχων των αιματολογικών κτλ. Και να μην προκηρύσσονται θέσεις -εγώ θα έλεγα με μοριοδότηση της προϋπηρεσίας- προκειμένου να προταχθούν και οι άνθρωποι που, τόσα χρόνια, καλύπτουν αυτές τις ανάγκες. Ξέρω ότι δεν μπορεί συνταγματικά να υπάρχει μετατροπή των συμβάσεων ορισμένου χρόνου σε αορίστου. Μπορούν, όμως, να προκηρυχθούν θέσεις. Να είναι πλήρεις θέσεις δημόσιου δικαίου πια και να μοριοδοτηθεί η προϋπηρεσία τους. Έτσι, για να τελειώνει και η ομηρία αυτών των ανθρώπων, αλλά και να δοθούν και οριστικές λύσεις στις βασικές ανάγκες του δημοσίου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε την κυρία Αχτσιόγλου. Το λόγο έχει ο κ. Βορύλλας από τη «ΝΙΚΗ». Ορίστε.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΒΟΡΥΛΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ ΝΙΚΗ“»:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2021/2118 για την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, επιδιώκεται η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλιση των αυτοκινήτων και ιδιαίτερα για την αστική ευθύνη που προκύπτει από τη χρήση τους.

Με τις νομοθετικές διευθετήσεις του νομοσχεδίου επαναπροσδιορίζεται η διοικητική τακτοποίηση των αδρανών και ανασφάλιστων οχημάτων, στην αγωνιώδη προσπάθεια του Υπουργείου για την καταπολέμηση του φαινομένου που αγγίζει διαστάσεις μάστιγας στην Ελλάδα, με περισσότερα από 500 χιλιάδες οχήματα χωρίς καμία ασφάλιση.

Ειδικότερα για το πρόβλημα των ανασφάλιστων οχημάτων, ήδη, από το 2021, είχε εκδοθεί η Κοινή Υπουργική Απόφαση Α. 1254/2021, των Υπουργών Οικονομικών, Επικρατείας και του Διοικητή ΑΑΔΕ, με την οποία δημιουργήθηκε μία ψηφιακή πύλη του δημοσίου, με σκοπό να ενημερώνει ποια οχήματα είναι ανασφάλιστα και πια σε ακινησία. Είναι βέβαιο ότι η προσπάθεια αυτή δεν είχε κανένα ουσιαστικό αποτέλεσμα.

Σχετικά με τις προτεινόμενες διατάξεις του σχεδίου νόμου, είναι εύλογο να έχουμε ορισμένες επιφυλάξεις στα εξής σημεία.

Κατ’ αρχήν, με τις διατάξεις του άρθρου 4, για πρώτη φορά ατυχήματα που προκαλούνται από οχήματα για τα οποία είχε τηρηθεί η διαδικασία ακινησίας αντιμετωπίζονται όπως τα ατυχήματα από ανασφάλιστα οχήματα και οι ζημιωθέντες έχουν αξίωση αποζημίωσης από το επικουρικό κεφάλαιο.

Η επίλυση όμως ενός μέχρι πρότινος αρρύθμιστου θέματος θα έπρεπε να περιγράφεται με σαφήνεια, ώστε να μη δημιουργεί αμφιβολίες ούτε να δίνει δικαιώματα διαφορετικών προσεγγίσεων και ερμηνειών. Η προτεινόμενη διάταξη είναι ασαφής και ουσιαστικά θα προκαλέσει προστριβές και μεγαλύτερη ταλαιπωρία στους πολίτες παρά θα λύσει το πρόβλημα ατυχήματος με αυτοκίνητο σε ακινησία.

Συγκεκριμένα, τόσο στο παρόν άρθρο όσο και στο άρθρο 11 του σχεδίου νόμου, δεν αποσαφηνίζεται επακριβώς η εμπλοκή σε δυστύχημα το αυτοκίνητο σε ακινησία, δηλαδή εάν η κάλυψη αυτή για τους ζημιωθέντες καταλαμβάνει τα παρανόμως εν κινήσει ή και τα εν στάσει οχήματα που τέθηκαν σε ακινησία.

Είναι εντελώς άδικη η πρόβλεψη στο άρθρο 11 του νομοσχεδίου, να έχει επιληφθεί αστυνομική αρχή σε ατύχημα που ευθύνεται άγνωστος για να υπάρχει υποχρέωση αποζημίωσης του πολίτη από το επικουρικό κεφάλαιο μόνο εφόσον προκλήθηκαν συγχρόνως σωματικές βλάβες που απαιτούν νοσοκομειακή περίθαλψη που θα διαρκέσει τουλάχιστον για χρονικό διάστημα πέντε ημερών.

Στο σχέδιο νόμου δεν εντοπίζεται ουσιαστικά το πρόβλημα χιλιάδων πολιτών που, ενώ δεν έχουν τη νομή και κατοχή, εμφανίζονται στα μητρώα οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως κάτοχοι συγκεκριμένων οχημάτων. Μάλιστα, σε πολλές περιπτώσεις, εξακολουθεί η αρμόδια διεύθυνση της ΑΑΔΕ να χρεώνει τέλη κυκλοφορίας που αφενός δεν οφείλονται και αφετέρου ουδέποτε εισπράττονται.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 19 για το άρθρο 26 του σχεδίου νόμου, όταν το όχημα δεν υφίσταται απαιτείται η συμπλήρωση ηλεκτρονικής υπεύθυνης δήλωσης, με την οποία ζητείται η διαγραφή του οχήματος ή η θέση αυτού σε αναγκαστική ακινησία με την επιπλέον ηλεκτρονική ανάρτηση των σχετικών αποδεικτικών στοιχείων.

Η ενσωμάτωση της Οδηγίας 2021/2118 στην εθνική μας νομοθεσία, με τα άρθρα 1 ως 29, θα πρέπει να λάβει υπόψη της και τις ιδιαιτερότητες που επικρατούν στη χώρα μας. Σε περίπου 2,9 εκατομμύρια υπολογίζονται τα οχήματα που κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους χωρίς να έχουν περάσει από έλεγχο ΚΤΕΟ. Είναι φανερό ότι κατά την πρώτη εφαρμογή του νόμου θα είναι αδύνατο να ελεγχθεί στα ΚΤΕΟ τόσο μεγάλος αριθμός οχημάτων σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Μια άλλη ιδιαιτερότητα στη χώρα μας είναι το ποσοστό απόρριψης στα ΚΤΕΟ, το οποίο κινείται μόλις στο 4,5%, ενώ ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 15%. Το χαμηλό ποσοστό απόρριψης στα ΚΤΕΟ είναι φανερό ότι επιβάλλει την αξιολόγηση της εποπτείας τους από το αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών. Η ενσωμάτωση της Οδηγίας δε θα πρέπει να οδηγήσει απλά και μόνο στην αύξηση των κερδών των ιδιωτικών ΚΤΕΟ και των εσόδων του κράτους από φόρους και πρόστιμα αλλά να αναβαθμίσει ουσιαστικά και την οδική ασφάλεια.

Με τα άρθρα 30 έως 50, σχετικά με τη λήψη μέτρων προς εφαρμογή του Κανονισμού 2022/858, που αφορά τις αγορές που βασίζονται στην τεχνολογία κατανεμημένου καθολικού block chain, το κόμμα μας θεωρεί πολύ σημαντικό οι εποπτικές αρχές να μπορούν να παρακολουθήσουν τη συγκεκριμένη τεχνολογία, ορίζοντας εποπτικές αρχές και διευρύνοντας τον ορισμό του χρηματοπιστωτικού μέσου.

Το κόμμα συμφωνεί με τον ορισμό ως αρμόδιας αρχής για την εφαρμογή του κανονισμού την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, ωστόσο θα πρέπει να οριστεί άμεσα και η συνεργασία της για ανταλλαγή πληροφοριών με την ΑΑΔΕ, την Τράπεζα της Ελλάδος και την Αρχή Καταπολέμησης Νομιμοποίησης Εσόδων από Εγκληματικές Δραστηριότητες.

Από το παρόν νομοσχέδιο δε μπορούσε να λείψουν διατάξεις, όπως τα άρθρα 52 ως 59, για την υποτιθέμενη αξιοποίηση ακινήτων του δημοσίου, μέσω της τροποποίησης του ν. 5024/2023, που είχε ψηφίσει ένα χρόνο πριν η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Όπως, μάλιστα, αναφέρει η Κυβέρνηση στην ανάλυση συνεπειών, το νομοσχέδιο θα τακτοποιήσει μια κατάσταση παρανομίας, όπου οι ιδιώτες που χρησιμοποιούν επί μακρόν ακίνητα του δημοσίου εμφανίζονται ως καταπατητές, παρά το γεγονός ότι έχουν ενεργήσει με καλή πίστη και είναι πρόθυμοι να εξαγοράσουν τα ακίνητα αυτά.

Είναι φανερό πως πρόκειται για μια πρόχειρη προσπάθεια να λυθεί ένα τόσο πολύπλοκο πρόβλημα, που νομοτελειακά είναι καταδικασμένη σε αποτυχία.

Για τους λόγους που αναλύσαμε παραπάνω, θεωρούμε πως η εξαγορά των καταπατημένων εκτάσεων γίνεται για καθαρά ψηφοθηρικούς λόγους. Πρόκειται για ένα νομοθέτημα με αρκετές αδυναμίες και πολύ πιθανόν θα νομιμοποιήσει καταπατήσεις που το δημόσιο δεν έκανε τίποτε για να διαφυλάξει την περιουσία του.

Με το άρθρο 60 αυξάνεται η διάρκεια της Σύμβασης Παραχώρησης μέσω του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε., από 40 έτη στα 67 έτη, προκειμένου να συναφθεί η Σύμβαση Υποπαραχώρησης του Λιμένα Κέρκυρας, διάρκειας 40 ετών.

Σύμφωνα με τη σχετική διαγωνιστική διαδικασία που έχει ήδη προκηρύξει το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ).

Το Κόμμα μας, αν και δεν είναι αντίθετο με την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας, θεωρεί πως το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ως δημιούργημα που μας επιβλήθηκε από τους δανειστές, στα χρόνια των μνημονίων, δεν επιτελεί τον σκοπό του με τον άριστο τρόπο. Δηλαδή, να καταφέρνει το καλύτερο αποτέλεσμα προς όφελος της χώρας μας. Αντιθέτως, πολλές φορές η περιουσία του Ελληνικού λαού «ξεπουλιέται» με ελάχιστο τίμημα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η αποεπένδυση από τις συστημικές τράπεζες.

 Μια ακόμη αναδιάταξη οριοθετείται με το άρθρο 61 με το οποίο προβλέπεται η παράταση συμβάσεων ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου προσωπικού της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων. Η παράταση των συμβάσεων εργασίας δεν μπορεί να είναι η λύση κάλυψης των αναγκών του Δημοσίου και μάλιστα για κρίσιμες θέσεις με προσωπικό υψηλών προσόντων.

 Το Κόμμα μας προτείνει ως μόνιμη και δίκαιη λύση την προκήρυξη διαγωνισμού ΑΣΕΠ, ειδικά για τις παραπάνω θέσεις με ισχυρή μοριοδότηση της προϋπηρεσίας του προσωπικού με συμβάσεις εργασίας ορισμένου χρόνου, ώστε να καλύψουν σε μόνιμη βάση τα κενά της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων.

Με το άρθρο 65 προστίθενται τα Άτομα με Αναπηρία στην έννοια του «ευάλωτου οφειλέτη». Στο άρθρο 225 του ν. 4738/2020. Είναι μια διάταξη που μας βρίσκει σύμφωνους, αλλά θα πρέπει να ξεκαθαρίσει το ποσοστό αναπηρίας και τα ευεργετήματα που πρέπει να έχουν αυτοί οι «ευάλωτοι οφειλέτες».

Ευχαριστώ πολύ. Καλή συνέχεια.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Ιωάννης Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ.

 Θα αρχίσω από εκεί που σταμάτησα τις ερωτήσεις που κάναμε στους φορείς.

 Απλά, θέλω να κάνω μια παρατήρηση ότι όταν έρχονται φορείς, όποιοι και να είναι, έχουμε το δικαίωμα εμείς να τους απευθύνουμε οποιαδήποτε ερώτηση και όχι να μας λένε μετά ότι είναι λάθος η ερώτηση που κάνουμε ή όχι. Εγώ μίλησα απευθυνόμενος στην κυρία Στάμου της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς και τη ρώτησα κατά πόσο διασφαλίζεται το ξέπλυμα του μαύρου χρήματος στην Ελλάδα μέσω αυτών των ιστοριών του Blockchain κ.λπ. και μου απάντησε ότι δεν υπάρχει προηγούμενο και δεν έχει η Ελλάδα ξέπλυμα χρήματος.

Εάν, λοιπόν, υπάρχει αυτό, τον σέβομαι. Οπότε δεν χρειάζεται να συζητάμε ούτε για φοροδιαφυγή ούτε για μαύρο χρήμα ούτε για λαθρεμπόρια πετρελαίου που ακούμε τόσο καιρό.

 Συνεπώς, στην Ελλάδα, είμαστε μια αγνή παρθένα χώρα, δεν υπάρχει ξέπλυμα μαύρου χρήματος, δεν υπάρχει τίποτα, οπότε δεν υπάρχει λόγος να νομοθετούμε για αυτά. Γιατί δεν μπορεί να έρχονται και να ρωτάνε αυτό και να με επιτιμούν, γιατί ότι μίλησα για ξέπλυμα μαύρου χρήματος που αν δεν το ξέρω, υπάρχει και το συζητάμε χρόνια και πολλοί έχουν γίνει πλούσιοι εις βάρος των Ελλήνων φορολογουμένων, εις βάρος του Δημοσίου, εις βάρος ο,τιδήποτε άλλου προνομίου που απέκτησαν με μαύρο χρήμα.

Στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Το άρθρο 3, όπως είπαμε και προχθές, εισάγει σαν νέο ορισμό, για το όχημα, όλα αυτά που προσδιορίζει. Εξαιρεί βέβαια τα μηχανοκίνητα οχήματα που ζυγίζουν λιγότερο από 25 κιλά. Όπως βλέπουμε σήμερα, κύριε Υπουργέ, έχει κυριαρχήσει στην κίνηση της Αθήνας με την αιτιολογία της δυσκολίας στη μεταφορά κ.λπ., ένα νέο μέσο, το πατίνι, το οποίο βέβαια το προσδιορίζετε ανάλογα με τα κιλά του ή με τα χιλιόμετρα που κάνει.

Λοιπόν, οι δρόμοι είναι γεμάτοι. Κάθε μέρα βλέπω δύο τρία ατυχήματα με πατίνια πάνω σε ανθρώπους, πέφτουν, ανεβαίνουν σε πεζοδρόμια, κυκλοφορούν με μεγάλες ταχύτητες. Αυτά τα 25 χιλιόμετρα που λένε είναι πλασματική ταχύτητα, δεν υπάρχει και μάλιστα οι νεότεροι τα φτιάχνουν και πηγαίνουν μέχρι και με 50 και 60 χιλιόμετρα.

 Για αυτά κάτι πρέπει να γίνει και όχι μόνο να υπάρξει ασφάλιση, να βγουν πινακίδες, να υπάρχει έλεγχος από την Τροχαία, να τα θεωρεί οχήματα και αυτά και το ίδιο να συμβεί και με κάποια ποδήλατα που είναι ηλεκτρικά, πλέον, τα ποδήλατα ο,τιδήποτε άλλο.

 Είναι κινούμενα μέσα, τα οποία ανά πάσα στιγμή μπορούν να προκαλέσουν ατυχήματα. Έτσι, το πατίνι, εμείς θα θέλαμε να είναι ελεγχόμενο από τη στιγμή που μπαίνει στους δρόμους και όχι μόνο αν πιάνει μια ταχύτητα και πάνω, γιατί ο έλεγχος πως θα γίνεται; Θα το παίρνουν και θα κάνουν βόλτα οι αστυνομικοί που το ελέγχουν, αν πηγαίνει μέχρι 25 χιλιόμετρα; Πρέπει να πάρουμε μέτρα για αυτά, λοιπόν, γιατί είναι τελείως ανεξέλεγκτα.

Στο άρθρο 5. Με τον τρόπο που είναι γραμμένο αυτό το άρθρο, κύριε Υπουργέ, ο κάτοχος του οχήματος φαίνεται να είναι υπαίτιος σε περίπτωση κλοπής ή αφαίρεσης του οχήματός του δια της βίας.

Και εδώ πρέπει να γίνει μια τροποποίηση, γιατί, δεν θα μπορεί να φέρει υπαιτιότητα, εάν κάποιος του κλέψει ή συμβεί κάτι παράνομο εν αγνοία του και θα μπορούσε να φέρει την υπαιτιότητα μόνο όταν δεν ενημερώσει εγκαίρως τις αρχές για τη βίαιη αρπαγή, την κλοπή. Γιατί έτσι ο,τιδήποτε συμβεί, ενώ ο άνθρωπος δεν φέρει καμία ευθύνη, τελικά θα τον φέρει κατηγορούμενο στα δικαστήρια.

Στο άρθρο 6 περί ηλεκτρονικής υπογραφής και την επισφάλεια που γνωρίζουμε όλοι ότι έχει αυτό το σύστημα, τα έχουμε πει και τα λέμε συνεχώς. Τώρα μετά τις τράπεζες έρχονται και οι ασφαλιστικές εταιρείες, να δέχονται ηλεκτρονική υπογραφή, όταν ακόμη έως σήμερα δεν έχουμε εφαρμόσει μια σοβαρή δικλείδα ασφαλείας, για τα δεδομένα των πολιτών. Πώς θα γίνεται αυτή η ηλεκτρονική υπογραφή; Πρέπει να προσδιοριστεί και πώς θα υπάρχει ο πλήρης έλεγχος και η ασφάλιση στο να μην υπάρξει παραπλάνηση και παραβίαση της ασφαλείας.

Το άρθρο 8 είναι ένα βαθιά προβληματικό άρθρο για εμάς, αφού καταπατά την αρχή της ισότητας του Συντάγματος. Γιατί ενώ ζητούμε ασφάλιση στα οχήματα που κινούνται στην Επικράτειά μας, τα οποία είναι Ελληνικά, ανήκουν σε Έλληνες ή σε πολίτες που διαμένουν στην Ελλάδα, ξένους. Όταν έρχεται ένα όχημα, στην Ελλάδα, σαν επισκέπτης, το αφήνουμε χωρίς να υπόκειται στις ίδιες ακριβώς απαιτήσεις ασφαλείας. Θα πρέπει να γίνεται αυτό επί ίσοις όροις και στα ξένα αυτοκίνητα. Εγώ πιστεύω σαν καλόπιστος ότι όλοι σίγουρα έρχονται ταξίδι απ’ έξω με ασφάλιση. Έχουν συμβεί όμως γεγονότα ειδικά στη Βόρειο Ελλάδα με γειτονικές χώρες, με κατοίκους γειτονικών χωρών. Έχουν χτυπήσει άνθρωποι, ειδικά στη Χαλκιδική και απεδείχθη ότι δεν ήταν ασφαλισμένα αυτά τα οχήματα και τρέχουν ακόμα οικογένειες, όχι για αποζημίωση, ακόμη και για έξοδα νοσηλείας κ.λπ. και δεν μπορούν να βγάλουν άκρη μέχρι σήμερα.

Θα πρέπει, λοιπόν, να ελέγχουμε όταν διέρχονται τα σύνορά μας όλα τα αυτοκίνητα. Είναι πολύ σημαντικό αυτό, για να βλέπουμε αν και αυτοί έχουν. Κάποτε υπήρχε μια διεθνής ασφάλιση που την έβγαζαν και οι Έλληνες, για να πάνε στο εξωτερικό. Ένα τρίπτυχο, αν θυμάμαι, της ΕΛΠΑ δεν ξέρω αν ήταν ασφαλιστήριο, ένα πράσινο χαρτί. Σήμερα πρέπει να επιβάλουμε και εμείς κάτι τέτοιο σαν χώρα, η οποία σέβεται τους πολίτες της.

 Στο άρθρο 14, ρωτήσαμε και τους φορείς, για το αν επιφέρει κάποια επιβάρυνση, με την αύξηση αυτή των ασφαλίστρων και την συνεισφορά στο επικουρικό, δεν πήραμε μια απάντηση και το ποσοστό αυτό συνεισφοράς που ανέρχεται σε 6% του συνόλου των ακαθαρίστων εγγεγραμμένων ασφαλίστρων του Κλάδου αστικής ευθύνης και θα βαρύνει σίγουρα σε ένα ποσοστό 70% τις ασφαλιστικές, θα αφήσει ένα 30% για τους ασφαλισμένους.

Συνεπώς, υπάρχει επιβάρυνση και θα πρέπει να ξέρουμε, θα πρέπει οι πολίτες να πληρώνουν τις ζημιές των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, οι οποίες είναι κάποιες που είναι αφερέγγυες και ανεύθυνες και διατηρούν ανασφάλιστα οχήματα; Εδώ, θα πρέπει να υπάρξει μία πρόβλεψη ή μάλλον μια μέριμνα στο να μην γίνει συνήθεια αυτό και έρχεται, πλέον, συνεχώς στους πολίτες, το βάρος.

 Επίσης, το άρθρο 16, καταργεί τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε ασφαλιστικές εταιρείες που δεν συμμορφώνονται με τους νόμους του Ελληνικού Κράτους, και οι κυρώσεις αυτές περιλαμβάναν ανάκληση αδείας λειτουργίας, επιβολή προστίμων.

 Συγκεκριμένα, καταργείται το άρθρο 38 (Π.Δ. 237/1986). Έχει κάποιες περιπτώσεις, οι οποίες πιστεύουμε δεν θα πρέπει να καταργηθούν.

 Στο άρθρο 19, ρυθμίζεται η διαδικασία γνωστοποίησης σε ιδιοκτήτες των οχημάτων που έχουν τεθεί σε προσωρινή αδράνεια, ώστε εντός 20 ημερών να προχωρήσουν στις προβλεπόμενες ενέργειες. Το χρονικό διάστημα, το βλέπουμε για να είναι μικρό και έτσι όπως είπαμε και στην πρώτη συνεδρίαση, θα πρέπει να δώσουμε ένα τουλάχιστον διάστημα δύο μηνών, γιατί πολλοί ιδιοκτήτες είτε δεν έχουν email, είτε είναι μεγάλης ηλικίας, είτε δυσκολεύονται να κάνουν μόνοι τους τις απαραίτητες ενέργειες και πρέπει να απευθυνθούν σε κάποιο ειδικό νομικό ή με κάποιον που έχει την παρόμοια εξειδίκευση.

Είναι, νομίζω λογικό, να δώσουμε δύο μήνες κύριε Υπουργέ, ώστε να προλάβουν όλοι την προθεσμία. Δεν μιλάμε για μη συμμόρφωση, μιλάμε για προσπάθεια να ενταχθούν όλοι και να μη μείνουν έξω από τη συμμόρφωση στο άρθρο αυτό.

Στο 22, προκύπτει εύλογα το ερώτημα αν η Γενική Γραμματεία Πληροφορικών Συστημάτων Πληροφοριακό, μπορεί να τρέξει αυτούς τους ελέγχους, κατά τα προτεινόμενα χρονικά διαστήματα.

Υπάρχει το απαιτούμενο σύστημα; Είναι έτοιμο και έχουμε το δυναμικό, το οποίο θα το τρέξει; Μάλιστα, είχαμε προτείνει να έρθει και ο σύλλογος τους, να μας απαντήσει στα ερωτήματα αυτά.

Στο άρθρο 23, πιστεύουμε ότι θα πρέπει να υπάρξει ένας παράγοντας εκτίμησης σε σχέση με το ετήσιο εισόδημα του παραβάτη και να γίνεται η επιβολή προστίμου αναλογικά με αυτό.

Στο 24, ορίζονται τα δικαιώματα του διοικουμένου.. για υποβολή ένσταση για ταχεία συμμόρφωση και άρση του διαπιστωμένων παραβάσεων. Δίνεται προθεσμία πέντε ημερών και αυτή την προθεσμία τη βλέπουμε μικρή. Πιστεύω ότι θα έπρεπε τουλάχιστον να είναι δύο εβδομάδες, ή τρεις.

Στο 26, σχετικά με τα οχήματα που έχουν τεθεί σε οριστική ακινησία, ενώ το σύνολο του άρθρου παράγει θετικά αποτελέσματα, υπάρχει ένα σημείο που θα πρέπει να γίνει τροποποίηση.

Συγκεκριμένα η παράγραφος 3 του άρθρου 22 του 23/ 67/ 1953, η οποία αντικαθίσταται με το παρόν άρθρο, θα έχει πλέον ως εξής: Αυτοκίνητο όχημα, για το οποίο υποβλήθηκε δήλωση ακινησίας, απαγορεύεται να κυκλοφορήσει για οποιαδήποτε αιτία.

Ενδέχεται, όμως, να πρέπει να γίνει κάποια βελτίωση που να προβλέπονται εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως ακραίες καιρικές συνθήκες, σεισμοί, πλημμύρες, πυρκαγιές και λόγοι ανωτέρας βίας και άλλα σχετικά.

Στο άρθρο 26, πιστεύουμε ότι όπως και στα προηγούμενα θα πρέπει να μπορέσει υπάρξει το 26, για το 27, θα πρέπει να υπάρξει μια πρόβλεψη για τα πρόστιμα, τα οποία υπάρχουν εκπρόθεσμα Τέλη, να υπάρξει μείωση ακόμη και από αυτό το ποσό, εάν πληρωθούν στο πρώτο τρίμηνο από τη λήξη τους, μετά δεν θα πρέπει να πηγαίνει στο 100%, αλλά να πηγαίνει σε ένα πιο λογικό ποσό, γιατί υπάρχουν αυτοκίνητα, τα οποία πληρώνουν Τέλη 1.000 και περισσότερα ευρώ, με την αύξηση αυτή.

Για το άρθρα, 30 ως 50, θα ήθελα να αναφερθώ στη δεύτερη ανάγνωση, τελευταία Συνεδρίαση και όπως επίσης και για το άρθρο 60, στο οποίο εμείς έχουμε κάθετα αντίρρηση, γιατί δεν καταλαβαίνουμε, γιατί θα πρέπει να αυξηθεί από 40 έτη στα 67, η διάρκεια της παραχώρησης σύμβασης;

Γιατί, φαινομενικά, είναι σαν να υπάρχει μια φωτογραφική περίπτωση, να αναλάβει κάποιος όπως ακούγεται έξω το «Four season», ποιοι είναι; Για να πάρουν το λιμάνι αυτό. Πιστεύουμε ότι θα πρέπει να εξηγηθούν οι λόγοι, γιατί θα πρέπει να αυξηθεί η διάρκεια της παραχώρησης αυτής;

Επίσης, τα άρθρα 61 και 65, θα τα συζητήσουμε στην τέταρτη Συνεδρίαση, γιατί είναι πολλά. Σχετικά με τα άτομα με αναπηρία και εμείς όπως και οι άλλοι συνάδελφοι που προ λάλησαν, θα θέλαμε να προσδιοριστεί ένα συγκεκριμένο στάνταρ.

Μην ξεχνάμε έχουμε 10% των Ελλήνων είναι ΑμεΑ, να προσδιορίσουμε ένα ποσοστό αναπηρίας, το οποίο θα τους θεωρεί ευάλωτες ομάδες, δεν ξέρω αν θα είναι 50% όπως ειπώθηκε ή λίγο μεγαλύτερο από 60, 67%.

Πάντως, θα πρέπει να υπάρχει ένα στάνταρ να μην υπάρξει αυτή η εναλλασσόμενη πληροφοριακή δυσκολία που έχουν οι άνθρωποι και δεν ξέρω πού τελικά εντάσσονται και πώς μπορούν να ενταχθούν, στους ευάλωτους πολίτες;

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής ):** Εμείς ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε και κλείνουμε τις τοποθετήσεις των συναδέλφων Βουλευτών, των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών των Βουλευτικών ομάδων, με τον Ειδικό Αγορητή της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της «Πλεύσης Ελευθερίας» Ζωή Κωνσταντοπούλου, τον κύριο Αλέξανδρο Καζαμία.

 **ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο.» ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε. Το νομοσχέδιο που συζητάμε αποτελείται από πολλά ετερόκλητα κομμάτια, κυρίως μία Ευρωπαϊκή Οδηγία του 2021, έναν Ευρωπαϊκό Κανονισμό του 2022, μετά υπάρχει ένα τμήμα που αφορά τα αδρανή οχήματα, υπάρχει ένα άλλο τμήμα του νομοσχεδίου που αναφέρεται στα ακίνητα του Δημοσίου και υπάρχουν και κάποιες άλλες διατάξεις στο τέλος για μια ποικιλία θεμάτων.

 Στην πρώτη Συνεδρίαση της Επιτροπής, εστίασα ειδικά στην Οδηγία, την Ευρωπαϊκή Οδηγία του 2021 και στον Ενωσίακο Κανονισμό του 2022. Επειδή είχαμε και λίγο πριν την διαδικασία ακρόασης Εξωκοινοβουλευτικών Φορέων, θα επανέλθω και στην Οδηγία, καθώς και στον Κανονισμό σύντομα, για να ενσωματώσω κάποια από τα σημαντικά που ακούσαμε στη διάρκεια της διαδικασίας αυτής και θα εστιάσω επίσης, στα άλλα τμήματα του νομοσχεδίου που δεν είχα την ευκαιρία να συζητήσω στην πρώτη Συνεδρίαση.

 Ξεκινάμε, λοιπόν, από την Οδηγία του 2021 που αφορά την ασφάλιση οχημάτων και έχει κύριο σκοπό τη δημιουργία ενός επικουρικού κεφαλαίου με σκοπό την αντιμετώπιση ζητημάτων ασφάλισης που αφορούν περιπτώσεις, όπου η κανονική διαδικασία ασφάλισης συνήθως, δεν μπορεί να τις καλύψει.

 Δεν θα εξηγήσω ξανά πώς λειτουργεί αυτό το σύστημα, το έκανα στην πρώτη Συνεδρίαση. Αυτό που μας είχε κάνει από την αρχή εντύπωση και νομίζω, ότι συνεχίζει και μετά την διαδικασία ακρόασης Φορέων να μας κάνει ακόμη μεγαλύτερη εντύπωση, είναι η ασάφεια που υπάρχει όσο αναφορά το ποιος θα επωμιστεί το κόστος του ποσοστού 6% επί των ασφαλίστρων, που θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί για να δημιουργηθεί αυτό το επικουρικό κεφάλαιο.

 Σύμφωνα με το άρθρο 14 του Νομοσχεδίου, το κόστος αυτό θα επωμιστούν κατά 70% οι ασφαλιστικές εταιρείες και κατά 30% οι οδηγοί. Ρωτήσαμε τους Φορείς κατά πόσο θεωρούν, ότι αυτή η κατανομή είναι δίκαιη και λειτουργική. Φοβάμαι πως δεν πήραμε καμία απάντηση.

 Επίσης, ρωτήσαμε τους Εκπροσώπους των Ασφαλιστικών Εταιρειών για ένα δεύτερο ζήτημα που είχαμε θέσει στην πρώτη Συνεδρίαση που είναι: Τι εγγυήσεις υπάρχουν ούτως ώστε να μην μετακυλιστεί στον οδηγό ένα μεγαλύτερο κόστος από το 30% με τη μορφή εισφορών, υψηλότερων εισφορών για άλλα πράγματα στην ασφάλιση και εκεί δυστυχώς, δεν πήραμε καμία απάντηση.

 Υποβάλλουμε αυτά τα ερωτήματα, γιατί είναι θέματα που μας ανησυχούν και στον κύριο Υπουργό που είναι εδώ τώρα, για να είμαστε σαφείς ως, προς το βάρος που θα επωμιστεί ο οδηγός. Μας απασχολεί ιδιαίτερα αυτό το ζήτημα, γιατί γνωρίζουμε ότι το καθεστώς της ασφάλισης στις οδικές μεταφορές, τελεί υπό μία κατάσταση σχεδόν - όχι ακριβώς - σχεδόν ολιγοπωλιακή και οι Εταιρείες Ασφάλισης εισπράττουν πολύ μεγάλα κέρδη. Χωρίς, να αναφερθώ σε ονόματα η ηγέτιδα του κλάδου αυτού στην Ελλάδα, δήλωσε κέρδη για το 2023 της τάξης των 57 εκατομμυρίων ευρώ.

 Στο πλαίσιο αυτό συνεπώς, η «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ» θεωρεί, ότι η μετακύλιση του κόστους ή η αποφυγή μετακύλισης του κόστους των ασφαλισμένων είναι ζωτικής σημασίας και θα πρέπει να υπάρχουν ισχυρότερες ασφαλιστικές δικλείδες απαγορευτικά. Ενδεχομένως, θα πρέπει να υπάρχουν κυρώσεις σε περίπτωση που ασφαλιστική εταιρεία προσπαθήσει να μετακυλήσει ένα μέρος του κόστους για την δημιουργία του επικουρικού κεφαλαίου προς τον ασφαλισμένου πέραν αυτού, που ορίζει ο Νόμος, άλλα διατυπώνουμε επίσης επιφυλάξεις για το κατά πόσο, το 30% που νομίμως, με βάση το νομοσχέδιο θα επωμιστεί ο οδηγός, κατά πόσο αυτό είναι επίσης, δίκαιο. Θεωρούμε ότι είναι υψηλό.

 Έρχομαι τώρα στο δεύτερο τμήμα που αφορά τα αδρανή οχήματα και τον τρόπο με τον οποίο αυτά ορίζονται εκ νέου. Μέσα από αυτό το νομοσχέδιο η έννοια του αδρανούς οχήματος έχει οριστεί αρχικά σε νόμο της Κυβέρνησης Παπάγου του 1953, αλλά επικαιροποιείται έκτοτε. Το τι αποτελεί αδρανές όχημα είναι σημαντικό, διότι έχει επιπτώσεις σε αυτό το νομοσχέδιο συγκεκριμένα στην οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης του 2021 και αυτό είναι κάτι το οποίο πρέπει να εξηγηθεί. Το νομοσχέδιο δεν αποσαφηνίζει και νομίζω ότι δεν είχαμε την ευκαιρία να το εξηγήσουμε. Του επικουρικό κεφαλαίο που σχηματίζεται θα καλύπτει μεταξύ άλλων περιπτώσεις όπου ένα αδρανές όχημα κυκλοφορεί παρανόμως και δημιουργεί ζημία σε ένα άλλο όχημα. Ποιος καλύπτει αυτή την ασφάλεια. Και επειδή στην περίπτωση της χώρας μας υπάρχει ένας πολύ μεγάλος αριθμός οχημάτων που είναι δηλωμένα ως αδρανή, αλλά υπάρχει επίσης και η υποψία ότι ένα ποσοστό τους κυκλοφορεί ενίοτε ή και διαρκώς, η δημιουργία του επικουρικού κεφαλαίου για να αρκέσει θα πρέπει να συμμαζέψει κάπως η κατάσταση με τα αδρανή οχήματα. Ακούσαμε στη διάρκεια της ακρόασης φορέων, ότι ο αριθμός που ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας χρησιμοποίησε στην πρώτη συνεδρίαση, ότι υπολογίζονται δηλαδή κοντά στις 300.000 τα αδρανή οχήματα στη χώρα μας αυτή τη στιγμή, ότι είναι σχετικά μικρός. Ο Πρόεδρος των ΚΤΕΟ αναφέρθηκε σε έναν πολύ μεγαλύτερο αριθμό κοντά στο 1 εκατομμύριο. Εν πάση περιπτώσει, ο αριθμός είναι μεγάλος. Οι διατάξεις του νομοσχεδίου προσπαθούν να περιορίσουν τον αριθμό των αδρανών οχημάτων και επίσης να επιβάλουν αυστηρές κυρώσεις ούτως ώστε αυτά τα οχήματα να μην κυκλοφορούν. Θεωρούμε, ωστόσο, ότι ο τρόπος με τον οποίο προσεγγίζεται αυτό το θέμα - το οποίο είναι πραγματικό και πρέπει να ρυθμιστεί - από το νομοσχέδιο στα άρθρα 17 με 29 είναι προβληματικός. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται σε περίπτωση ενός αδρανούς οχήματος που κυκλοφορεί είναι πάρα πολύ υψηλά. Γνωρίζω ότι υπάρχουν πολλοί συμπολίτες μας οι οποίοι έχουν αδρανή οχήματα τα οποία είναι πολύ παλιά και τα οποία έχουν χαμηλό αγοραίο κόστος και οι οποίοι βρίσκονται όσον αφορά το εισόδημά τους σε δυσχερή κατάσταση. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 20 και επαναλαμβάνονται κατά περίεργο τρόπο στο άρθρο 26, - αυτό θα ήθελα να σημειώσω και στον κύριο Υπουργό και Υφυπουργό διότι υπάρχει μία επανάληψη εδώ που δεν ξέρουμε κατά πόσο χρειάζεται - τα κόστη αυτά είναι 10.000 ευρώ πρόστιμο για ένα αυτοκίνητο αδρανές το οποίο κυκλοφορεί. Αυτό ενδεχομένως να είναι και πολλαπλάσιο της αξίας του ίδιου του οχήματος αν πρόκειται για άλλο όχημα και βεβαίως πρόκειται για ένα ποσό το οποίο σε πολλές οικογένειες φτωχές ή και χαμηλού εισοδήματος μπορεί να δημιουργήσει πρόβλημα διαβίωσης μετά ή να τους βάλει σε μία κατάσταση χρέους η οποία θα έρθει να προστεθεί στον τεράστιο αριθμό των συμπολιτών μας οι οποίοι ακόμη προσπαθούν να διευθετήσουν τα κόκκινα δάνεια τους. Με άλλα λόγια το πρόστιμο αυτής της τάξεως δεν νομίζουμε ότι ρυθμίζει το πρόβλημα. Αυτό που θα ρυθμίσει το πρόβλημα είναι να εφαρμόζεται ο νόμος με επιμέλεια και να εφαρμόζεται από επαρκές προσωπικό. Όχι να αυξάνουμε τα πρόστιμα και άλλο κι άλλο κι άλλο, με την ελπίδα ότι θα φοβηθούν κάποιοι πολίτες και θα υπακούσουν στον νόμο. Αυτή είναι μια πολύ απλοϊκή απλουστευτική και μπορώ να πω όχι αποτελεσματική νομοθέτηση. Συνεπώς, θεωρούμε ότι το πρόστιμο στην περίπτωση αυτή είναι μεγάλο σε περίπτωση που επιβληθεί σε πολίτες οι οποίοι προέρχονται από τις ασθενέστερες κοινωνικές τάξεις. Όχι πως θεωρούμε πως δεν πρέπει να υπάρχει πρόστιμο. Πρέπει και το ζήτημα πρέπει να ρυθμιστεί καταλλήλως, αλλά όχι με αυτόν τον τρόπο.

Επίσης, πρέπει να πω, ότι στο άρθρο 20 μας προβληματίζει ιδιαίτερα το γεγονός ότι ένα αδρανές όχημα το οποίο έχει δηλωθεί ως αδρανές, για να κυκλοφορήσει θα πρέπει ο ιδιοκτήτης του να πληρώσει ένα παράβολο 150 ευρώ. Γιατί; Δεν χρειάζεται αυτό το παράβολο. Να πάει να πάρει τις πινακίδες και να κυκλοφορήσει. Αρκεί το γεγονός ότι θα πρέπει να έχει άλλα κόστη γι’ αυτό το σκοπό. Στις περισσότερες των περιπτώσεων οι πολίτες που έχουν αδρανή οχήματα τα έχουν επειδή δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν στα κόστη της ασφάλισης. Να τους βάλει και το κράτος ένα επιπλέον ποσό 150 ευρώ παράβολο μόνο για να πάνε να συλλέξουν τις πινακίδες και να θέσουν ξανά το όχημα σε κυκλοφορία; Θεωρούμε ότι είναι υπερβολικό και διέπεται από μια νοοτροπία εκ μέρους του κράτους που δεν πρέπει να υπάρχει, που είναι η εκμετάλλευση της αδυναμίας ενός πολίτη.

 Ειπώθηκε, επίσης, προηγουμένως, το υποστηρίζουμε και εμείς το άρθρο 24, πέντε εργάσιμες μέρες για να υποβληθεί η ένσταση θεωρούμε ότι είναι πάρα πολύ λίγες. Αυτές θα πρέπει να αυξηθούν, κατά τη γνώμη μας, ούτως ώστε οι πολίτες να έχουν καιρό να υποβάλουν ένσταση σε περίπτωση που αδικηθούν από την εφαρμογή των διατάξεων αυτού του κεφαλαίου του νομοσχεδίου.

Έρχομαι τώρα στον Κανονισμό 2022 της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορά την τεχνολογία κατανεμημένου καθολικού, Blockchain, η οποία θα επιβληθεί στις χρηματαγορές. Μιλήσαμε αρκετά γι’ αυτό στην πρώτη συνεδρίαση, επανέρχομαι, όμως, σε κάποια ερωτήματα τα οποία νομίζω ότι είναι πιο πιεστικά μετά από όσα ακούσαμε στη διάρκεια της ακρόασης φορέων.

Το άρθρο 32 αναφέρεται σε μνημόνια τα οποία η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς θα πρέπει να συνάψει με σχετικούς φορείς του δημοσίου ούτως ώστε να εφαρμόσει ένα ολιστικό πλαίσιο εποπτείας της εφαρμογής της τεχνολογίας αυτής στις κεφαλαιαγορές. Ρωτήσαμε ξανά πώς βλέπει η κυβέρνηση αυτά τα μνημόνια και τι ρόλο θα παίξουν αυτά τα μνημόνια, πώς βλέπει το περιεχόμενό τους, δηλαδή, και τι ρόλο θα παίξουν. Δεν λάβαμε απάντηση στην πρώτη συνεδρίαση. Θέτουμε ξανά αυτό το ερώτημα διότι ακόμη δεν έχουμε διαφωτιστεί επ’ αυτού.

Έθεσα στην πρώτη συνεδρίαση την ανάγκη να προβλέπει το νομοσχέδιο την πρόσληψη εξειδικευμένου προσωπικού στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς για να εποπτεύσει αυτό το νέο πλαίσιο και με την κατάλληλη εκπαίδευση, ούτως ώστε να μπορεί να εποπτεύσει τη νέα τεχνολογία. Αυτό δεν σχολιάστηκε. Ωστόσο, από την Αντιπρόεδρο της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς ακούσαμε ότι υπάρχει ανάγκη, ότι η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς απαιτεί να υπάρχει αυξημένο προσωπικό για να μπορέσει να εποπτεύσει αυτό αυτή την καινούργια τεχνολογία και με εξειδίκευση ή τουλάχιστον με εκπαίδευση στις νέες τεχνολογίες που θα πρέπει να επιβλέψουν. Πιστεύουμε ότι το νομοσχέδιο όταν αναθέτει τέτοια μεγάλα καθήκοντα στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς θα πρέπει να προβλέπει και την αύξηση των απαιτούμενων πόρων, ούτως ώστε να εφαρμοστεί αυτή η εποπτεία με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Στη διάρκεια της ακρόασης φορέων ακούσαμε, επίσης, και αυτό είναι κάτι το οποίο δεν θέσαμε στην πρώτη συνεδρίαση αλλά τέθηκε από άλλους συναδέλφους και το υποψιαζόμασταν ότι δεν υπάρχει σαφής διάκριση ανάμεσα στον ρόλο της Τράπεζας της ΕΛΛΑΔΟΣ και της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς όσον αφορά την εποπτεία της εισαγωγής της νέας αυτής τεχνολογίας στις ελληνικές κεφαλαιαγορές. Θα θέλαμε ένα σχόλιο εκ μέρους του κυρίου Υπουργού ή του κυρίου Υφυπουργού ως προς αυτό και, επίσης, πιστεύουμε και εμείς ότι θα πρέπει να υπάρχει μια σαφής αναφορά στην Τράπεζα της Ελλάδος. Πρέπει εδώ να σημειώσω ότι, επειδή υποψιαστήκαμε ότι υπάρχει αυτό το ζήτημα, στην πρώτη συνεδρίαση ζητήσαμε να υπάρξει εκπροσώπηση από την Τράπεζα της Ελλάδος. Η Πλεύση Ελευθερίας νομίζω ότι ήμασταν το μόνο κόμμα και, δυστυχώς, αυτό το αίτημα δεν εκπληρώθηκε και δεν είχαμε εκπροσώπηση στην ακρόαση φορέων από την Τράπεζα της Ελλάδος. Καλό θα ήταν να την είχαμε, το σημειώνω τώρα εδώ, επειδή επιτέθηκε εκ μέρους της εκπροσώπου της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς το ζήτημα αυτό.

Τέλος, θέλω να πω ότι πιλοτικά αυτό το σύστημα εφαρμόζεται. Αναφερθήκαμε πιο εκτεταμένα στο πώς θα πρέπει να επιβλέπεται μια πιλοτική εφαρμογή ενός μιας νέας τεχνολογίας στην πρώτη συνεδρίαση, δεν θα το επαναλάβω εδώ. Αυτό, όμως, που θέλω να τονίσω είναι ότι πιλοτικά η τεχνολογία αυτή θα εφαρμοστεί και θα εποπτεύεται στις χρηματαγορές για τις περιπτώσεις συναλλαγών σε ομόλογα, σε μετοχές και σε αμοιβαία κεφάλαια, όχι κρυπτονομίσματα. Αυτό ξεκαθαρίστηκε. Ωστόσο, και εδώ θέλω να το θέσω πάλι στην ηγεσία του Υπουργείου, τα αμοιβαία κεφάλαια ενδεχομένως να περιέχουν μέσα και portfolio που να έχει χαρτονομίσματα. Πώς το νομοσχέδιο αποκλείει μια τέτοια περίπτωση, γιατί το αμοιβαίο κεφάλαιο είναι ένας όρος ομπρέλα, ο οποίος μπορεί να περιλαμβάνει και ομόλογα και μετοχές και άλλα προϊόντα της χρηματαγοράς. Αυτά δεν προσδιορίζονται μέσα στο νομοσχέδιο, δεν αποκλείονται. Συνεπώς, εάν σκοπός είναι να εφαρμοστεί αυτή η τεχνολογία πιλοτικά σε ένα περιορισμένο φάσμα προϊόντων, θα πρέπει αυτό το φάσμα να περιορίζεται με σαφήνεια και τα αμοιβαία κεφάλαια δεν είναι ένας όρος που δείχνει την πρόθεση περιορισμού αυτού του φάσματος προϊόντων στην προκειμένη περίπτωση.

 Θα κάνω δύο ακόμη σχόλια σχετικά με το άρθρο 60 και το άρθρο 66 και θα κλείσω με αυτά.

 Στο άρθρο 60 στο οποίο, ήδη, αναφερθήκαμε και στην πρώτη συνεδρίαση έγινε και μια συζήτηση από άλλους συναδέλφους εδώ, αφορά την επέκταση της Σύμβασης του 2003 παραχώρησης του Λιμένα Κέρκυρας για άλλα 27 χρόνια. Αυτή η Σύμβαση έμελλε να λήξει στο τέλος του 2042 από όσο έχω καταλάβει και τώρα θα επεκταθεί μέχρι και το 2070.

Κατ΄ αρχήν, όταν πρόκειται για μια τέτοια επέκταση, δηλαδή, για μια επέκταση 27 ετών που λίγο πιο κάτω, αλλά πλησιάζει πολύ την αρχική περίοδο των 40 ετών της Σύμβασης πστεύουμε ότι θα πρέπει να διενεργηθεί νέος διαγωνισμός και ότι θα πρέπει η Κυβέρνηση επίσης να παρουσιάσει το σκεπτικό, την αιτιολογία με την οποία η επέκταση αυτή επιχειρείται για μία ιδιωτική σύμπραξη η οποία αυτή τη στιγμή εκμεταλλεύεται το Λιμένα Κέρκυρας και το σκεπτικό με το οποίο η Κυβέρνηση αποφάσισε να μην μπει σε καινούργιο διαγωνισμό.

Αυτό που έχουμε, όμως, είναι ένα άρθρο τριών σειρών, τρεις γραμμές που λέει τηλεγραφικά ότι «επεκτείνεται η Σύμβαση για άλλα 27 χρόνια», έτσι απλά.

Επίσης, θεωρούμε ότι οι όροι της Σύμβασης του 2003 θα πρέπει να επανεξεταστούν σε περίπτωση που υπάρχει ένα ισχυρό σκεπτικό υπέρ της επέκτασης της Σύμβασης και θα πρέπει να επανεξεταστούν όχι μόνο από την κυβέρνηση, αλλά και μέσα στη Βουλή. Δηλαδή, πρέπει να έρθει αυτή η Σύμβαση ως έχει και πιθανόν οι αναθεωρημένοι όροι της στη Βουλή προς συζήτηση και εξέταση. Δεν μπορεί να παίρνονται τέτοιες αποφάσεις για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα και τέτοιας μεγάλης εμβέλειας ερήμην των αντιπροσώπων του ελληνικού λαού.

Έρχομαι τέλος στο άρθρο 66 που αφορά μια παράταση στις Συμβάσεις Ορισμένου Χρόνου των καθαριστριών στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, μια ιστορία η οποία έχει τεθεί στο επίκεντρο της δημόσιας συζήτησης για πολλά χρόνια.

Εδώ το άρθρο 36 του νόμου του 2023 - το Σεπτέμβριο ψηφίστηκε αυτός ο νόμος - προέβλεπε παράταση μέχρι το τέλος Δεκεμβρίου, μετά η παράταση αυτή παρατάθηκε και τώρα παρατείνεται ξανά μέχρι το τέλος του Δεκεμβρίου του 2024. Οι συνθήκες για τις καθαρίστριες του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας με αυτές τις συνεχείς παρατάσεις και ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να αντιμετωπίζουν την εργασία τους είναι πραγματικά δύσκολος και απορούμε, γιατί η κυβέρνηση πάει από παράταση σε παράταση και δεν λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα, ούτως ώστε να λύσει αυτό το ζήτημα μιας και δια παντός. Φαίνεται πως υπάρχει ένας διαγωνισμός ο οποίος καθυστερεί για κάποιους λόγους που καλό θα ήταν να ξέρουμε για ποιους λόγους καθυστερεί αυτός και εν πάση περιπτώσει θεωρούμε ότι στην περίπτωση των καθαριστριών οι οποίες θα έχουν εργαστεί με όλες αυτές τις παρατάσεις θα πρέπει να υπάρχει μια διαδικασία μοριοδότησης, ούτως ώστε να μπορούν να μονιμοποιηθούν κάποια στιγμή ή να διευκολυνθούν ούτως ώστε να μονιμοποιηθούν στην εργασία που έχουν αυτή τη στιγμή.

Κλείνω εδώ και τα υπόλοιπα ζητήματα στην τέταρτη συνεδρίαση.

 Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε και περνάμε στον κατάλογο ομιλητών στους συναδέλφους που έχουν εγγραφεί ως ομιλητές με πρώτο τον κ. Δερμιτζόπουλο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΕΡΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, η αλήθεια είναι πως το σημερινό σχέδιο νόμου είναι σωστό και είναι και χρήσιμο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό, βέβαια, που έχουμε Εισηγητή τον κύριο Παπαδόπουλο, πρώην Υφυπουργό Μεταφορών, που έχει ασχοληθεί με το συγκεκριμένο ζήτημα, αλλά φυσικά και με το νέο Υφυπουργό Οικονομικών τον κύριο Δήμα που έχει θητεύσει με επιτυχία στο Υπουργείο Ανάπτυξης με έμφαση στις νέες τεχνολογίες.

Το σημερινό νομοσχέδιο, λοιπόν, βάζει τάξη σε μια κατάσταση και δίνει λύσεις σε μια διαχρονική παθογένεια. Σκοπός του νομοσχεδίου μεταξύ άλλων είναι η εξασφάλιση ειδικής προστασίας των ζημιωθέντων από αυτοκινητιστικά ατυχήματα σε περίπτωση αφερεγγυότητας κάποιας ασφαλιστικής επιχείρησης, αν, για παράδειγμα, μια ασφαλιστική εταιρεία πτωχεύσει ή βρεθεί σε καθεστώς εκκαθάρισης.

 Επίσης, είναι η διοικητική τακτοποίηση των αδρανών και ανασφάλιστων οχημάτων και προβλέπεται η εκκαθάριση των μητρώων των οχημάτων. Όσοι γνωρίζουν είναι ένα τεράστιο πρόβλημα εδώ και χρόνια και όπως έχει αναφερθεί, τουλάχιστον, 300.000 αυτοκίνητα είναι αυτά τα οποία βρισκόντουσαν σε αδράνεια και πολλά από τα οποία δεν ξέραμε ούτε καν που βρίσκονται.

Εισάγεται, λοιπόν, ένα σύστημα εξεύρεσης και εκκαθάρισης αδρανών και ανασφάλιστων οχημάτων, όπως επίσης καθιερώνεται ένας ελεγκτικός μηχανισμός για την ασφάλιση τον τεχνικό έλεγχό του, δηλαδή το ΚΤΕΟ, και την καταβολή των τελών κυκλοφορίας. Προβλέπονται, επίσης, κυρώσεις και προθεσμίες συμμόρφωσης, καθιερώνονται, δηλαδή, ελαστικότερα πρόστιμα για την καθυστερημένη καταβολή των τελών κυκλοφορίας, όπως επίσης προσαρμόζεται η νομοθεσία και στις ανώνυμες εταιρείες και τα χρηματοπιστωτικά μέσα στην τεχνολογία blockchain.

Με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου αποδεικνύουμε, λοιπόν, πως συνεχίζουμε να δίνουμε λύσεις, να δίνουμε λύσεις σε διαχρονικά προβλήματα, αξιοποιώντας ηλεκτρονικές δυνατότητες, που αυτή η Κυβέρνηση από την αρχή της θητείας της έχει καθιερώσει προς όφελος των πολιτών.

Κλείνοντας, θα ήθελα να φέρω σε γνώση σας, κύριοι Υπουργοί, ένα ζήτημα που έχει προκύψει στο νομό Έβρου, στο δήμο Ορεστιάδας και συγκεκριμένα στην κοινότητα Φυλακίου.

Στην κοινότητα Φυλακίου υπάρχει το κέντρο υποδοχής και ταυτοποίησης και το προαναχωρησιακό κέντρο κράτησης αλλοδαπών. Στα τελευταία αποτελέσματα της απογραφής του μόνιμου πληθυσμού συμπεριλήφθηκαν οι προσωρινά διαμένοντες που έχουν ανώτατο όριο διαμονής 25 ημερών, τόσο του ΚΙΤ, όσο και του ΠΡΟΚΕΚΑ, με αποτέλεσμα να υπάρχει αλλοίωση της εικόνας του πραγματικού πληθυσμού της περιοχής και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να επιβαρύνονται φορολογικά οι πολύ μικρές επιχειρήσεις του οικισμού.

Νομίζω, κύριοι Υπουργοί, ότι χρήζει διόρθωσης και άμεσης λύσης και αντιμετώπισης η συγκεκριμένη στρέβλωση. Θα σας παραδώσω και την επιστολή που είναι από τον Δήμαρχο και τον Αντιδήμαρχο του δήμου Ορεστιάδας και νομίζω ότι θα αντιμετωπίσουμε το ζήτημα σχετικά άμεσα.

Κλείνοντας, να ευχηθώ στον νέο Υφυπουργό καλή και δημιουργική θητεία.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Καραγεωργοπούλου.

**ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ:** Παίρνω την σκυτάλη από τον συνάδελφό μου για τα άρθρα του νομοσχεδίου που αφορούν στην εξαγορά ακινήτων του δημοσίου, στα οποία θα εστιάσω αποκλειστικά.

Πρόκειται για διατάξεις νόμου, οι οποίες διαπνέονται από σοβαρές αντιφάσεις, κύριε Χατζηδάκη, που είστε αρμόδιος από ό,τι είπε ο κ. Πετραλιάς στην τελευταία συνεδρίαση, διότι καλείτε πολίτες, οι οποίοι αγόρασαν ακόμα και με τραπεζικά δάνεια διαμερίσματα πολυκατοικιών να πληρώσουν στο δημόσιο χρήματα εξαγοράς πολύ σημαντικά, διότι δήθεν το κράτος αμφισβητεί την ιστορία τίτλων των υπόχρεων, ενώ το ίδιο κράτους πεισματικά αρνείται να θεσμοθετήσει χρήσεις γης εδώ και δεκαετίες, έχει αποδεχθεί με έμμεσο και άμεσο τρόπο τη νόμιμη διαδικασία μεταβιβάσεων των ακινήτων. Μιλάμε για πολίτες, οι οποίοι δεν έχουν νομιζόμενους τίτλους, έχουν νόμιμους τίτλους επί σειρά δεκαετιών, έχει το ίδιο το κράτος προκαλέσει την τακτοποίηση αυθαιρεσιών σε αυτά, έχει εισπράξει όλα αυτά τα πρόστιμα από τους ιδιοκτήτες, υπό το καθεστώς όλων των νόμων αυθαιρέτων και του τελευταίου του ν.4495 και μάλιστα στην περίπτωση που αυτοί είναι πρόθυμοι να υποβάλλουν την αίτηση εξαγοράς τούς καλείτε, όχι απλά να δηλώσουν τους νόμιμους τίτλους τους, αλλά να περαιώσουν τις διαδικασίες υπαγωγής στο νόμο αυθαιρέτων, δηλαδή να αποπληρώσουν όλο το πρόστιμο, που σημαίνει ότι μπαίνουν σε μια διαδικασία, πρώτον αποπληρωμής του ποσού της τιμής της εξαγοράς και δεύτερον σε ό,τι αφορά το αυθαίρετο, που είχαν όλο το χρόνο και έχουν ρυθμίσει τις δόσεις, να πρέπει να αποπληρώσουν το σύνολο των δόσεων.

Η διαδικασία, επίσης, υποβολής αίτησης εξαγοράς, που προβλέπεται από το άρθρο 55, είναι παντελώς κραυγαλέα. Ο φορέας υποδοχής εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης θα πρέπει να ενημερώνει τον αιτούντα με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για τη συμπλήρωση των δικαιολογητικών. Ο αιτών λογίζεται, δηλαδή τεκμαίρεται, ότι έχει ενημερωθεί από τον φορέα υποδοχής με την πάροδο ενός μήνα από την αποστολή σ’ αυτόν από τον φορέα υποδοχής του ανωτέρω μηνύματος ηλεκτρονικής αλληλογραφίας.

Γιατί, τεκμαίρεται κύριε Υπουργέ; Με ποια λογική πρέπει ο άνθρωπος αυτός να χάνει περιουσιακό στοιχείο, γιατί δεν έλαβε γνώση από καμία αποδοχή μηνύματος του δεδομένου ότι λείπει ένα δικαιολογητικό και δεν έχει μπορέσει μέσα στην προθεσμία των 90 ημερών να συμπληρώσει τον κατάλογο των δικαιολογητικών του; Είναι βίαιο, είναι ακραίο, γιατί σε περίπτωση που παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, η αίτηση εξαγοράς τίθεται στο αρχείο.

Κατά δεύτερο όμως λόγο, το ίδιο σχέδιο νόμου διευκολύνει όσους καταπάτησαν δημόσια γη και έχτισαν με μόνη επιβάρυνση την πληρωμή φόρων ΕΝΦΙΑ για 5 έτη, με την αναγκαία συμπλήρωση του εντύπου Ε9. Όσοι πραγματικά κατείχαν ακίνητα που φρόντισαν ως η δικά τους με καλή πίστη διάνοια κυρίου, θα έπρεπε να έχουν δηλώσει το σχετικό δικαίωμα από το έτος 2009 και όχι να τους δικαιολογείται ως κράτος, την ακραία αυτή εκπρόθεσμη συμμόρφωση;

Άρα με έναν τρόπο τους διευκολύνεται. Και εν τέλει ανασύρετε στη μνήμη το σκεπτικό της Απόφασης της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας, που έκρινε αντισυνταγματικό το ν.4061 ότι καταλήγει ο νομοθέτης να ομαδοποιεί ανόμοιες περιπτώσεις, όπως αυτές που περιέγραψα και έτσι να παραβιάζονται βασικές συνταγματικές Αρχές, της Ισονομίας και της Ισοπολιτείας.

Ας δούμε όμως και το υπόβαθρο της πρωτοβουλίας σας που διαπνέεται από τη συνήθη υποκρισία, ενδεδειγμένη με δήθεν προστασία πολιτών για κοινωνικούς λόγους. Το δημόσιο έχει στην κυριότητά του μια τεράστια ακίνητη περιουσία, την οποία απέκτησε από διάφορες αιτίες, όπως για παράδειγμα το Πρωτόκολλο του Λονδίνου του 1830, που ως διάδοχος του Οθωμανικού κράτους περιήλθαν σε αυτόν βάσει του τεκμηρίου νομής όλα τα ακίνητα της παλιάς Ελλάδας. Η βάση της Συμφωνίας με την Τουρκία για την ανταλλαγή των πληθυσμών και περιουσιών ή από κληρονομιές, γιατί είναι κληρονόμος των κλήρων από δωρεές, από παραχωρήσεις έναντι φόρων, από απαλλοτριώσεις, από κατακύρωσης και όσων δεν δηλώθηκαν στο Κτηματολόγιο και χαρακτηρίστηκαν αγνώστου ιδιοκτήτη.

Το ελληνικό δημόσιο ανίκανο όμως διαχρονικά λόγω υποστελέχωσης των αρμοδίων υπηρεσιών πλημμελούς εκπαίδευσης του προσωπικού αυτών, αλλά κυρίως λόγω της έλλειψης πολιτικής βούλησης, όχι μόνο να εκμεταλλευτεί την περιουσία του, αλλά και να κάνει καν απογραφή αυτής, αγνοώντας ακόμη και την ύπαρξη πολλών ακινήτων του, αδυνατώντας να τα διαφυλάξει από καταπατήσεις και να τα δηλώσει στο Κτηματολόγιο, επιχειρώντας κατ’ αρχάς να καλύψει αυτή την αδυναμία του, νομοθέτησε πως το δημόσιο δε χάνει τα δικαιώματά του εκ της μη εγγραφής σε αυτό, δηλαδή στο Κτηματολόγιο.

Στη χώρα, λοιπόν, του περίπου, δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία για τα δημόσια ακίνητα, υπολογίζονται περίπου στις 100.000, από τα οποία πάνω από 90.000 είναι καταπατημένα και για το 10%, δεν υπάρχουν καν στοιχεία για να τεκμηριώνουν την κυριότητα του δημοσίου. Κραυγαλέο παράδειγμα περίπτωσης που το δημόσιο δεν έχει κυριότητα και δεν έχει με δικαστική απόφαση αμετάκλητη του Αρείου Πάγου, είναι μια περιοχή ολόκληρη της Λαυρεωτικής, «ο παραδοσιακός οικισμός του Κυπριανού», που τα ακίνητα ανήκαν στη γαλλική εταιρεία μεταλλείων Λαυρίου και από το 1990 και πέραν του 1990 έγιναν αλυσιδωτά πάρα πολλές μεταβιβάσεις στους μεταλλωρύχους, οι οποίοι δούλεψαν στα μεταλλεία της πόλης. Η γαλλική εταιρεία είχε τίτλους ιδιοκτησίας μετά από μεγάλο δικαστικό αγώνα με το ελληνικό δημόσιο και αυτές οι αμετάκλητες Αποφάσεις του Αρείου Πάγου τέθηκαν υπό αμφισβήτηση όταν οι ιδιοκτήτες έλαβαν τις αποφάσεις της Κτηματικής Υπηρεσίας του Ελληνικού Δημοσίου, να διεκδικήσει τα ακίνητά τους. Και είναι πραγματικά κραυγαλέο, γιατί απευθύνεστε και σε ομάδα πολιτών, οι οποίοι είναι απόγονοι εργατών και οι ίδιοι ακόμα ως πολίτες μιας πόλης με πάρα πολλά ζητήματα στην ανεργία, βρίσκονται στο μάτι του κυκλώνα.

Επίσης για πολλά καταπατημένα ακίνητα εκκρεμεί δικαστική προσφυγή με την κατάργηση του συνόλου σχεδόν του αγροτικού Κώδικα και πολλών απαγορεύσεων που με διάφορους νόμους τάσσονταν σε σχέση με αγροτικά κατά κύριο λόγο ακίνητα που επήλθε από την έναρξη ισχύος του νόμου 4061/2012, η πολιτεία επιχείρησε να καταγράψει την ακίνητη περιουσία της «με τη βοήθεια» των πολιτών, θεσπίζοντας την ευκαιρία εξαγοράς καταπατηθέντων γαιών από τους πολίτες, αφενός μεν θα εμπλούτιζε τα δημόσια ταμεία με αρκετό ρευστό, αφετέρου δεν θα σημείωνε στα τεφτέρια της τα μη εξαγορασθέντα γεωτεμάχια όσα ανήκοντα αδιαμφισβήτητα στο ελληνικό δημόσιο. Η προσπάθεια αυτή, δεν έφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα προφανώς. Το προφανές της αποτυχίας τεκμαίρεται από το γεγονός ότι κατέστη αναγκαίο να ψηφιστεί νέος σχετικός νόμος, ο ν. 5024/23 και μόλις τώρα το νέο νομοσχέδιο. Περαιτέρω δε η Ολομέλεια του Συμβουλίου Επικρατείας με την υπ’ αριθμόν 709/2020 Απόφαση που εξέδωσε, ανέφερε πως οι ρυθμίσεις του άρθρου 23 του ν.4061/2012 αποσυνδέουν το δικαίωμα εξαγοράς των δημοσίων εκτάσεων από πρόσωπα τα οποία δικαιούνται αποκατάστασης, όπως είχε συμβεί κατά το παρελθόν, ότι παραβιάζονται οι Συνταγματικές Αρχές της Ισότητας των Πολιτών και του κράτους Δικαίου, μπλοκάροντας οριστικά με Απόφασή της το δικαίωμα όσων είχαν καταπατήσει δημόσιες εκτάσεις να τις εξαγοράσουν, επικαλούμενοι τις οικείες ρυθμίσεις του ν.4061/2012.

Μάλιστα σε σχετική ανακοίνωση που εξέδωσε η Ολομέλεια, γίνεται αναφορά και σε αντίστοιχες νομοθετικές ρυθμίσεις, για παράδειγμα του 1951 ή του 1977, οι διατάξεις αυτές, σημειώνει η Ολομέλεια, είχαν γνήσιο αποκαταστατικό σκοπό και αφετέρου υπήρχε διάκριση μεταξύ αστικών και αγροτικών ακινήτων, κάτι το οποίο δεν κάνετε. Ακόμη, σημειώνει η Ολομέλεια του Συμβουλίου Επικρατείας, το παλιό νομοθετικό πλαίσιο έθετε προϋποθέσεις ως προς τη κατοχή του ακινήτου του δημοσίου. Δηλαδή, αν επρόκειτο για γεωργική έκταση, απαιτείται η συστηματική καλλιέργειά της και αν επρόκειτο για πρόσωπο που είχε το δικαίωμα αποκατάστασης, έπρεπε κατά κύριο επάγγελμα να είναι γεωργός. Αντίθετα, με το νόμο του 2012, τίποτα από τα παραπάνω δεν ισχύει. Η νομοθεσία του 2012, σύμφωνα με τους ανώτατους Δικαστικούς Λειτουργούς του Συμβουλίου Επικρατείας, εξομοιώνει ανόμοιες μεταξύ τους καταστάσεις, γεγονός που παραβιάζει βασικές διατάξεις του Συντάγματος.

Άρα, τι συζητάμε; Επαναφορά του δικαίου για τους πολίτες, αποκατάσταση του δικαίου που θα πρέπει να στοχεύει στην επίλυση χρονιζόντων προβλημάτων, την απόσυρση όλων αυτών των αγωγών των διεκδικητικών του ελληνικού δημοσίου, εκεί που δεν πρέπει να απευθύνεται, για την επίλυση των προβλημάτων όχι με γνώμονα τους εισπρακτικούς σκοπούς σας, αλλά τον διαχωρισμό τους, γιατί από την παρανομία δεν γεννάται δίκαιο και αυτό δεν ισχύει μόνο για τους ιδιοκτήτες πολίτες, αλλά και για το ελληνικό δημόσιο και για το κράτος.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το νομοσχέδιο που σήμερα συζητάμε, ενσωματώνεται μια Κοινοτική Οδηγία. Προσαρμοζόμαστε σε έναν Κανονισμό της Ε.Ε. και βασικά ρυθμίζουμε τέσσερα διαφορετικά θέματα, θέματα σε σχέση με τα ανασφάλιστα και αδρανή αυτοκίνητα, θέματα που σχετίζονται με την νέα τεχνολογία τουblockchain,  κάποιο ζήτημα ιδιαίτερης βαρύτητας, η ειδική μεταχείριση όπως θα έπρεπε των αναπήρων εκ μέρους των Servicers και των Funds και ρυθμίσεις για τα κατεχόμενα ή δε κατεχόμενα ακίνητα, όπως προτιμάτε, με ρυθμίσεις τελικά υπέρ των πολιτών από τη πλευρά του δημοσίου.

Θα έλεγα, ότι το νομοσχέδιο διέπετε από ένα πνεύμα κοινής λογικής, σε όλες τις παρεμβάσεις που κάνει, αντιμετωπίζοντας και τεχνικά ζητήματα, αλλά και πολλά ζητήματα καθημερινότητας και ζητήματα στα οποία υπάρχει αυξημένη κοινωνική ευαισθησία. Ένα τέτοιο ζήτημα, είναι το ζήτημα των ανασφάλιστων και των αδρανών αυτοκινήτων, όπου ερχόμαστε να αντιμετωπίσουμε μετά από πολλά χρόνια είναι η αλήθεια, μια απαράδεκτη κατάσταση, το κράτος επιστράτευε μάλλον εμβαλωματικές λύσεις, δηλαδή, μόλις η τροχαία ανακάλυπτε ότι κάποιο αυτοκίνητο ήταν ανασφάλιστο ή αδρανές, τότε κινείτο η διαδικασία, αλλά δεν υπήρχε ένα σύστημα εντοπισμού των ανασφάλιστων ή των αδρανών αυτοκινήτων μόνιμο και σε συνεχή βάση με διασταύρωση όλων των σχετικών στοιχείων, ώστε το ζήτημα αυτό να αντιμετωπιστεί σοβαρά και υπεύθυνα. Έτσι «οι τρύπες» που υπήρχαν στο σύστημα επέτρεπαν να υπάρχουν πολίτες δύο κατηγοριών, οι εξυπνούληδες που δεν πλήρωναν και τα κορόιδα που πλήρωναν, επέτρεπαν επίσης να χάνει το δημόσιο έσοδα και να έχουμε ατυχήματα και σε κάποιες περιπτώσεις ο ένας από τους δύο να είναι ανασφάλιστος, οπότε να μην υπάρχει και η αντίστοιχη διαδικασία που ακολουθείται στις περιπτώσεις όπου εφαρμόζεται το δίκαιο.

Άρα, υπήρχαν μια σειρά από ζητήματα και πιστέψτε το θέμα δεν είναι δευτερεύον. Υπολογίζεται, θα το δούμε στην πράξη, αλλά πάντως υπολογίζεται από τους ασχολούμενους με το θέμα, ότι τα ανασφάλιστα αυτοκίνητα είναι γύρω στις 500.000. Δεν λες ότι για τα ελληνικά δεδομένα είναι ένας μικρός αριθμός. Σύμμαχός μας στην προσπάθεια αυτή που κάνουμε, είναι οι νέες τεχνολογίες και η ψηφιακή υποδομή που διαθέτει πλέον η πολιτεία, μέσω του Κέντρου Διαλειτουργικότητας της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων. Θα μπορέσουμε να προχωρήσουμε σε ηλεκτρονικές διασταυρώσεις, μεταξύ διαφόρων βάσεων δεδομένων που διαθέτει το κράτος και οι ασφαλιστικές εταιρείες, τόσο για τα ανασφάλιστα οχήματα, καθώς και για εκείνα για τα οποία δεν έχουν καταβληθεί τα τέλη κυκλοφορίας τους.

 Θα μπορούμε έτσι να ξέρουμε, σε τακτική βάση, πόσα και ποια είναι τα ανασφάλιστα οχήματα. Επίσης, έχοντας περάσει και γνωστοποιήσει φυσικά αυτή τη νομοθεσία, προσδοκούμε ότι όσοι έχουν εκκρεμότητες απέναντι στο δημόσιο, τόσο σε σχέση με ανασφάλιστα όσο και σε σχέση με αδρανή αυτοκίνητα, θα σπεύσουν, πριν ενεργοποιηθεί η νομοθεσία και οι συνέπειες της νομοθεσίας, να τακτοποιήσουν τις εκκρεμότητές τους.

Τώρα, πιο συγκεκριμένα, αν θέλετε, να εμβαθύνω λίγο παραπάνω στο ζήτημα των ανασφάλιστων και των αδρανών αυτοκινήτων. Μίλησα, ήδη, για τη διαμόρφωση ενός νέου συστήματος τακτικών αυτοματοποιημένων διασταυρώσεων, για τον εντοπισμό παραβάσεων προς τις υποχρεώσεις κυκλοφορίας των οχημάτων. Οι έλεγχοι θα διενεργούνται σε εξάμηνη βάση από τη Γενική Γραμματεία Πληροφορικών Συστημάτων, με ηλεκτρονική διασταύρωση δεδομένων από τις βάσεις δεδομένων της ΑΑΔΕ, των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών, Προστασίας του Πολίτη, Εσωτερικών και Μετανάστευσης και Ασύλου, αλλά και της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών, από το Μητρώο Ασφαλισμένων Οχημάτων του Επικουρικού Κεφαλαίου της Εναλλακτικής Διαχείρισης Οχημάτων Ελλάδος και του Taxisnet.

Όλες αυτές οι συμβάσεις θα συνδέονται, θα διαλειτουργούν και θα διευκρινίζουν που υπάρχει πρόβλημα. Εφόσον εντοπιστούν παραβάσεις, ειδοποιείται ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος και ορίζονται πρόστιμα, τα οποία περιγράφονται στο νόμο. Χίλια ευρώ για τα λεωφορεία και φορτηγά δημόσιας χρήσης, 500 ευρώ για τα επιβατικά και άλλα οχήματα κάθε φύσης και 250 ευρώ για τα δίκυκλα. Σημειώνω, όμως, ότι δεν υπάρχει λόγος κανένας να περιμένει να του επιβληθούν αυτά τα πρόστιμα, μπορεί να τακτοποιήσει τις εκκρεμότητες του.

Σημειώνεται ότι μετά τη διαπίστωση παράβασης, διενεργείται εκ νέου ηλεκτρονικός έλεγχος, σε διάστημα από 3 έως 12 μήνες από την επιβολή του προστίμου. Εφόσον διαπιστωθεί ότι ο ιδιοκτήτης δεν έχει συμμορφωθεί με το νέο έλεγχο, αφαιρείται η άδεια κυκλοφορίας και οι πινακίδες του οχήματος, τα οποία επιστρέφονται μόνο με την προσκόμιση του σχετικού συμβολαίου ασφάλισης ή της βεβαίωσης περί μη οφειλής των τελών κυκλοφορίας κατά περίπτωση και της απόδειξης καταβολής του προστίμου. Άρα, είναι μια συστηματική προσπάθεια, δεν είναι μια και έξω, μία «έφοδος» του δημοσίου, είναι μια προσπάθεια να υπάρξει τάξη και ισονομία των Ελλήνων πολιτών. Ισονομία. Αυτό, νομίζω, είναι ένα βασικό μήνυμα.

Μια δεύτερη παρέμβαση που κάνουμε, πάντοτε σε σχέση με τα αυτοκίνητα, είναι ότι προχωρούμε στην υιοθέτηση κλιμακωτών προστίμων, σε περίπτωση εκπρόθεσμης καταβολής των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων. Μέχρι τώρα πλήρωνες ολόκληρο το πρόστιμο αμέσως, την επόμενη μέρα της καθυστέρησης. Τώρα, με τη νέα ρύθμιση, λέμε ότι υπάρχει πρόστιμο 25% επί του τέλους, αν καταβληθεί εντός του Ιανουαρίου του επόμενου έτους από το έτος καταβολής. Το τέλος της υποβολής των δηλώσεων είναι 31 Δεκεμβρίου. Άρα, αν πληρώσεις τον Ιανουάριο είναι 25% επί του τέλους, μέχρι τέλους Φεβρουαρίου 50% επί του τέλους και 100% αν καταβληθεί μετά το τέλος Φεβρουαρίου.

Σε κάθε περίπτωση, το πρόστιμο δεν μπορεί να υπολείπεται των 30 ευρώ. Είναι πιο αναλογικά τα πρόστιμα και νομίζω, είναι πιο δίκαιο για τους ανθρώπους που για κάποιο λόγο ξέχασαν για μία- δυο μέρες, ακόμα και για μια ώρα και καθυστέρησαν να πληρώσουν τα τέλη τους.

Τρίτη παρέμβαση. Καθορίζουμε τη διαδικασία αδρανοποίησης και διαγραφής από τα μητρώα οχημάτων, θεσπίζοντας αυστηρότατες κυρώσεις και υψηλά πρόστιμα σε όποιον προσπαθήσει να ξεγελάσει το κράτος και να κινητοποιήσει το όχημα που έχει δηλώσει σε αδράνεια. Γιατί κι αυτό είναι μια άλλη ιστορία.

Πιο αναλυτικά, τα οχήματα που κατά τεκμήριο δεν κυκλοφορούν ή έχουν καταστραφεί, κάτι που τεκμαίρεται όταν διαπιστώνεται ότι δεν έχουν ασφαλιστεί, δεν έχουν υποβληθεί σε ΚΤΕΟ και δεν έχουν καταβληθεί γι’ αυτά τέλη κυκλοφορίας τα τελευταία εφτά χρόνια, τίθενται, πλέον, σε καθεστώς – το βαφτίζουμε - προσωρινής αδράνειας. Κατόπιν, ειδοποιούνται οι ιδιοκτήτες των οχημάτων, ώστε είτε να προχωρήσουν στην οριστική αδρανοποίηση των οχημάτων και τη διαγραφή τους από τα μητρώα είτε εφόσον προχωρήσουν στις απαραίτητες ενέργειες, στην επανακυκλοφορία τους. Προβλέπεται, επίσης, η συχνότητα των ελέγχων, οι συνέπειες της προσωρινής και οριστικής αδράνειας και οι κυρώσεις για παραβάσεις των σχετικών ρυθμίσεων.

Εδώ σημειώνω, ότι διευκολύνεται η διαγραφή οχήματος θανούντος που μπορεί να γίνει χωρίς να έχει μεταβιβαστεί το όχημα στους κληρονόμους και ότι, επίσης, σε περίπτωση χρήσης του οχήματος που έχει τεθεί σε οριστική αδράνεια ή έχει διαγραφεί, επιβάλλεται στον κάτοχό του πρόστιμο 10.000 ευρώ, καθώς και τα τέλη κυκλοφορίας που αναλογούν στο όχημα για το έτος εντοπισμού. Πάλι για λόγους ισονομίας και σεβασμού των κανόνων ενός ευνομούμενου κράτους. Νομίζω, εδώ δεν υπάρχει ούτε δεξιό, ούτε αριστερό πρόσημο σε αυτήν την παρέμβαση και επίσης, νομίζω είναι μια ρύθμιση, για να μπουν τα πράγματα σε μια σειρά.

Υπάρχουν κι άλλες επιμέρους ρυθμίσεις, θέλω, όμως, να περάσω στην άλλη πρόβλεψη του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, που αφορά, όπως ήδη σημείωσα, στον καθορισμό ενός συνεκτικού πλαισίου για την ασφάλιση οχημάτων, με ενσωμάτωση της Οδηγίας 2021/2118. Εδώ έχουμε τα εξής: Έχουμε την υποχρέωση του επικουρικού κεφαλαίου να αποζημιώνει ζημιωθέντες από αυτοκινητιστικά ατυχήματα και η οποία, πλέον, καλύπτει και τις περιπτώσεις όπου το όχημα που προκάλεσε τη ζημία ήταν ασφαλισμένο, αλλά η ασφαλιστική εταιρεία έχει τεθεί σε ασφαλιστική εκκαθάριση. Δηλαδή, έχουμε διεύρυνση της κάλυψης των περιπτώσεων που καλύπτονται από το επικουρικό κεφάλαιο και φαντάζομαι, ότι όλα τα κόμματα συμφωνούν σε αυτή την πρόβλεψη που είναι και πρόβλεψη της Κοινοτικής Οδηγίας.

Προβλέπεται, επίσης, ότι το επικουρικό κεφάλαιο παρέχει αποζημίωση, όταν η ασφαλιστική εταιρεία που έχει πτωχεύσει ή έχει τεθεί σε εκκαθάριση, εδρεύει σε άλλο κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προβλέπεται σχετική διαδικασία αναγωγής. Επίσης, ισχύει η ενιαία μορφή στις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων αποζημίωσης τρίτων, ώστε να καθίσταται εφικτή η εξακρίβωση της γνησιότητάς τους. Υπάρχει και η δυνατότητα ηλεκτρονικής υποβολής της αίτησης ασφάλισης για τα αυτοκίνητα.

Εδώ, πράγματι, στο άρθρο 14, υπάρχουν μια σειρά από προβλέψεις που αντανακλούν το πνεύμα και το γράμμα της Ενωσιακής Οδηγίας. Για την εκπλήρωση, δηλαδή, του σκοπού του επικουρικού κεφαλαίου, καθιερώνεται μια εισφορά και η εισφορά υπολογίζεται σε ποσοστό που δεν δύναται να υπερβαίνει συνολικά το 6% επί του συνόλου των ακαθάριστων εγγεγραμμένων ασφαλίστρων του κλάδου αστικής ευθύνης.

Και πράγματι στη συνέχεια ορίζουμε ότι η εισφορά αυτή βαρύνει σε ποσοστό 70% τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και σε ποσοστό 30% τους ασφαλισμένους.

Δεν μπόρεσα, ειλικρινά το λέω, να κατανοήσω τις παρατηρήσεις οι οποίες έγιναν. Είμαστε στη διάθεσή σας όμως και ο κύριος Δήμας και εγώ για να δούμε πού υπάρχει το ζήτημα. Έχουμε διεύρυνση της κάλυψης μέσω του επικουρικού κεφαλαίου -κανείς δεν μπορεί να το αμφισβητήσει- και έχουμε και συμμόρφωση, πλήρη πιστεύω, στην Ενωσιακή Οδηγία. Το δε βάρος που δίνουμε στην εισφορά, το μεγαλύτερο βάρος πάει στις ασφαλιστικές εταιρείες, το 70%. Αυτά σε σχέση με τα αυτοκίνητα, ανασφάλιστα, αδρανή και επικουρικό κεφάλαιο.

Τώρα έρχομαι στη διάταξη για τους servicers. Όπως θυμάστε για τους servicers και τα funds φέραμε ένα νόμο λίγο πριν τα Χριστούγεννα, ο οποίος πέρασε από τη Βουλή και ο όποιος, αν δείτε, μας έχει βοηθήσει στις διαδικασίες του εξωδικαστικού συμβιβασμού, μηχανισμού, όπως θέλετε πείτε το. Έχουν επιταχυνθεί αυτά πάρα πολύ σε σχέση δεν λέω με την περίοδο του ΣΥΡΙΖΑ, έτσι κι αλλιώς, σε σχέση και με εμάς ένα χρόνο πριν. Επομένως εκεί τα πράγματα πάνε αρκετά καλύτερα.

Κάναμε με αυτό τον νόμο, μεταξύ άλλων, ουσιαστικά υποχρεωτικό τον εξωδικαστικό συμβιβασμό μεταξύ servicers και ευάλωτων. Είναι δύσκολο για την πλευρά των servicers να αμφισβητήσει τον μαθηματικό τύπο ο οποίος προκύπτει και τώρα ερχόμαστε, νομίζω με μια καλή ιδέα και επεκτείνουμε αυτήν την οιονεί υποχρεωτικότητα και στους αναπήρους. Είναι κάτι που το ήθελε το αναπηρικό κίνημα, συνεννοηθήκαμε με το Υπουργείο Οικογένειας και Κοινωνικής Συνοχής και φέραμε αυτή τη ρύθμιση, η οποία πράγματι παραπέμπει σε μια κοινή υπουργική απόφαση. Θα μπορούσαμε και στο νόμο να ορίσουμε κάποια πόσα. Κρίναμε ότι θα έπρεπε να υπάρχει ευελιξία. Δεν νομοθετούμε μόνο για σήμερα, νομοθετούμε και για αύριο και για μεθαύριο και για μετά από πέντε και δέκα χρόνια, να υπάρχει δυνατότητα ανάλογα με τις κοινωνικές συνθήκες και την εξέλιξη των εισοδημάτων στην Ελλάδα να λαμβάνονται αποφάσεις, οι οποίες να έχουν τον απαραίτητο βαθμό ευελιξίας.

Γνωρίζετε ότι υπάρχουν κάποιοι λίγοι πράγματι ανάπηροι συμπολίτες μας οι οποίοι έχουν υψηλότερα εισοδήματα. Οι περισσότεροι, η συντριπτική πλειονότητα έχει χαμηλότερα, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία. Όλα αυτά θα τα λάβουμε υπόψιν, όπως πάντοτε τα λαμβάνουμε, σε συνεννόηση με το αναπηρικό κίνημα, ώστε η απόφαση αυτή να είναι δίκαιη. Άλλωστε φαντάζεται κανένας ότι φέραμε αυτή τη ρύθμιση για να ικανοποιήσουμε τους ανάπηρους με το πρώτο βήμα και με το δεύτερο να τους εξοργίσουμε; Δεν νομίζω ότι οποιαδήποτε κυβέρνηση οποιουδήποτε πολιτικού χρώματος θα κινείτο με αυτό το πνεύμα. Απλώς δεν ορίσαμε συγκεκριμένα ποσά μέσα στο νόμο ακριβώς για να υπάρχει ένας μεγαλύτερος βαθμός ευελιξίας για την όποια κυβέρνηση υπάρχει στον τόπο.

Έρχομαι τώρα στο τρίτο θέμα, το οποίο είναι το θέμα του blockchain. Είναι προσαρμογή, όπως είπα, σε Κανονισμό, άρα τα περιθώρια εδώ είναι πολύ πολύ πολύ περιορισμένα. Τεχνικές προσαρμογές γίνονται. Δεν έχεις το περιθώριο που έχεις στις Οδηγίες.

 Η χώρα, λοιπόν, προσαρμόζεται στα ευρωπαϊκά και παγκόσμια δεδομένα όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την ίδια την Ευρωπαϊκή Ένωση και προσαρμόζουμε τη νομοθεσία μας ούτως ώστε να μπορούν να γίνονται, να καταγράφονται και να αναγνωρίζονται μια σειρά από πράξεις και συναλλαγές που γίνονται με τη χρήση της τεχνολογίας blockchain. Έτσι λοιπόν προχωρούμε στην προώθηση των απαραίτητων διατάξεων για τη ρύθμιση των χρηματοπιστωτικών μέσων, π.χ. μετοχών, ομολόγων κ.λπ. που διακινούνται με χρήση της τεχνολογίας blockchain. Στόχος είναι η λήψη εφαρμοστικών μέτρων του Κανονισμού 2022/858 σχετικά, όπως λέγεται στην μετάφραση την επίσημη, με τις υποδομές της αγοράς τεχνολογίας κατανεμημένου καθολικού, Distributed Ledger Technology (DLT).

Γι’ αυτό το σκοπό, διευρύνεται ο ορισμός του χρηματοπιστωτικού μέσου ώστε να περιλαμβάνει και τα χρηματοπιστωτικά μέσα που διακινούνται μέσω τεχνολογίας Block Chain και ορίζεται η αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του κανονισμού για τις επιχειρήσεις επενδύσεων και τα πιστωτικά ιδρύματα που διαχειρίζονται πολυμερείς μηχανισμούς διαπραγμάτευσης.

Εδώ, θέλω να πω ότι πράγματι υπήρχε μια συζήτηση ανάμεσα στο Υπουργείο, στην Τράπεζα της Ελλάδος και στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς σε σχέση με την εποπτεία και υπήρχε μια διαφορά απόψεων. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να το κρύψω. Ανάμεσα στην Τράπεζα της Ελλάδος και στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς. Δεν είναι όλες οι αρχές του δημοσίου πάντοτε συντονισμένες και ούτε είναι και υποχρεωμένες να είναι συντονισμένες ως προς τις απόψεις τους.

Έγινε μια προσπάθεια. Εμείς, πιστεύω, φέραμε στη ρύθμιση που έχετε μπροστά σας έναν συμβιβασμό, καλύπτει σε πολύ μεγάλο βαθμό τις αρχικές θέσεις της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς. Θεώρησε η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς χρήσιμο, όπως είχε δικαίωμα, να το γνωστοποιήσει. Εμείς, δεν θεωρούμε χρήσιμο να ακολουθήσουμε την υπόδειξη της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, δεδομένου ότι έχουμε καλύψει την αρχική της τοποθέτηση σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό και έχουμε λάβει υπόψιν και αυτά που έχει πει η Τράπεζα της Ελλάδος. Ξεκάθαρα νομίζω τοποθετούμαι πάνω στο συγκεκριμένο θέμα και είμαστε σίγουροι με τον έλεγχο που έχουμε κάνει ότι εκπληρώνουμε απολύτως τις επιταγές της ενωσιακής νομοθεσίας.

Εισάγονται, επίσης, διατάξεις με το που καταχωρούνται τα χρηματοπιστωτικά μέσα. Ποιοι είναι οι δικαιούχοι, πώς μεταβιβάζονται και πώς συστήνονται τα αντίστοιχα δικαιώματα. Αυτά ως προς τις τεχνολογίες.

Κλείνω με τα διακατεχόμενα ακίνητα του δημοσίου, για να σημειώσω εδώ μια πολύ σημαντική πρωτοβουλία που είχε αναλάβει η κυβέρνηση πριν από τις εκλογές με αρμόδιο τότε Υφυπουργό για θέματα δημόσιας περιουσίας το σημερινό Πρόεδρο της Επιτροπής, τον κ. Βεσυρόπουλο. Τότε, υιοθετήθηκε ο νόμος 5024 του 2023 και δημιουργήθηκαν οι προϋποθέσεις για οριστική, ρεαλιστική και δίκαιη αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου που κατείχαν οι ιδιώτες για πάρα πολλά χρόνια.

Είναι ένα ζήτημα που το γνωρίζουμε, ας μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας. Είναι αδράνειες της ελληνικής πολιτείας επί πολλές δεκαετίες. Η υποκρισία, επίσης, της ελληνικής πολιτείας επί πολλές δεκαετίες. Κάποια στιγμή κάποιες δημόσιες υπηρεσίες είχαν φτάσει να διεκδικούν ολόκληρη την πόλη της Σαρωνίδας επικαλούμενες κάποια συμβόλαια, κάποια έγγραφα που πηγαίναν πίσω στους οθωμανικούς χρόνους και ούτω καθεξής, αλλά εν πάση περιπτώσει το δημόσιο θυμήθηκε να τα επικαλεστεί 50, 80, 100, 150 χρόνια ή και παραπάνω αργότερα και αφού είχε δημιουργηθεί μια νέα πραγματικότητα.

Εδώ, λοιπόν, τίθεται και τώρα το ερώτημα τι μπορεί να κάνει κανείς. Να βγάλει από τα σπίτια τους όλους τους κατοίκους, παραδείγματος χάριν, στη Σαρωνίδα; Ή να έρθει και να ρυθμίσει το όλο ζήτημα με έναν τρόπο ρεαλιστικό; Ξεκάθαρα δηλώνω ότι υιοθετούμε τη δεύτερη προσέγγιση. Η πρώτη προσέγγιση είναι απολύτως ανεδαφική. Δεν σημειώνω καν ότι είναι γραφειοκρατική και στενοκεφάλη. Στέκομαι στο ότι είναι ανεδαφική.

Εκείνο που επιδιώξαμε είναι τόσο οι ρυθμίσεις του νόμου 5024 του 2023, όσο και οι ρυθμίσεις εδώ που είναι κάποιες τροποποιητικές ρυθμίσεις στον αρχικό νόμο με βάση την εμπειρία που αποκτήθηκε στο διάστημα που έχει διαρρεύσει είναι να προχωρήσουμε σε κάποιες αυτονόητες κινήσεις, χωρίς όμως από την άλλη πλευρά να επιβραβεύουμε καταπατητές, οι οποίοι, εκμεταλλευόμενοι ενδεχομένως μια τέτοια πρωτοβουλία του δημοσίου έρχονται να ανοίξουν πόρτες και παράθυρα προκειμένου να περάσουν και εκείνοι μέσα.

Προτείνουμε λοιπόν ορισμένες τροποποιήσεις που θα επιταχύνουν τη διαδικασία, ενώ θέλω να σας ενημερώσω ότι έχει σχεδόν ολοκληρωθεί και η δημιουργία της ψηφιακής πλατφόρμας σε συνεργασία με το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης, για τη διαδικασία παραχώρησης των κατεχόμενων ακινήτων που θα είναι ψηφιοποιημένη, διαφανής και με συγκεκριμένους κανόνες, με βάση τις προβλέψεις του περσινού νόμου 5024/23.

Ποιες αλλαγές κάνουμε; Αλλάζουν οι προϋποθέσεις υποβολής αίτησης εξαγοράς. Συγκεκριμένα καταργείται η προϋπόθεση ύπαρξης κτίσματος, για την υποβολή της αίτησης. Το υφιστάμενο πλαίσιο προβλέπει, ότι πρέπει να υπάρχει κτίσμα που να έχει ανεγερθεί το αργότερο ως την 31η Δεκεμβρίου 1991 σε περίπτωση 30ετούς κατοχής και το αργότερο έως την 31/12/1981 σε περίπτωση 40ετούς κατοχής. Τώρα αίρεται αυτή η προϋπόθεση, υπάρχει μεγαλύτερη ευελιξία. Σημαντική επισήμανση σε αυτό, είναι ότι σε καμία περίπτωση επειδή αναφερόμαστε σε κτίσματα και υπήρξαν κάποιες παρεξηγήσεις σε καμία περίπτωση δεν τροποποιείται καθόλου άμεσα είτε έμμεσα η νομοθεσία σε σχέση με την τακτοποίηση αυθαιρέτων. Όποια είναι η νομοθεσία για τα αυθαίρετα, εξακολουθεί να ισχύει και το λέω γιατί αν δεν παρεξήγησα κάποιον συνάδελφο προηγουμένως, κατάλαβα ότι μπορεί ο εν λόγω συνάδελφος να ήθελε να έχουμε ειδική μεταχείριση για αυτούς τους ανθρώπους. Δεν μπορούμε να έχουμε ειδική μεταχείριση, όποιοι νόμοι ισχύουν για τα αυθαίρετα για όλους τους Έλληνες πολίτες θα ισχύουν και για τους συγκεκριμένους, οι οποίοι έρχονται να ρυθμίσουν το ζήτημα που έχουν σε σχέση με το δημόσιο. Αυτό θέλω να είναι τελείως καθαρό. Προστίθεται περαιτέρω ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την άσκηση του δικαιώματος, είναι η δήλωση του ακινήτου στο έντυπο Ε9 για τα 5 τουλάχιστον χρόνια που προηγούνται. Αυτό έχει τη σημασία του, προκειμένου να είναι σαφές ότι οι αιτούντες θεωρούσαν πως το ακίνητο είναι δικό τους. Άρα, υπάρχουν παραπάνω εγγυήσεις και επεκτείνεται η δυνατότητα του δημοσίου να αποφασίσει εξαίρεση από το δικαίωμα εξαγοράς για λόγους δημοσίου συμφέροντος. Εντός εξαμήνου τα αρμόδια Υπουργεία θα προσδιορίσουν αιτιολογημένα για λόγους εθνικής αμύνης για παράδειγμα, χωροταξίας, υπάρχουν μια σειρά από τέτοιοι λόγοι, θα προσδιορίσουν αιτιολογημένα τις περιοχές και τα ακίνητα που πρέπει να εξαιρεθούν της διαδικασίας εξαγοράς. Δεν στέκομαι αυτή την ώρα σε άλλες λεπτομέρειες για το συγκεκριμένο θέμα.

Θα πω δυο τρία λόγια για τις λοιπές διατάξεις όπου έγιναν αναφορές. Στο λιμάνι της Κέρκυρας διευρύνεται η περίοδος παραχώρησης που από τον ΣΥΡΙΖΑ ήταν στα 60 χρόνια, στα 67. Σε ποιον υπάρχει η σύμβαση παραχώρησης; Στον οργανισμό λιμένος Κέρκυρας. Δηλαδή ουσιαστικά είναι από το δημόσιο στο δημόσιο. Παραλείπεται λοιπόν οποιαδήποτε διαδικασία διαγωνισμού. Το λέω αυτό για να αρθούν οι όποιες παρεξηγήσεις. Αποδίδεται στο ταμείο εθνικής άμυνας η κυριότητα του στρατοπέδου Μαρκοπούλου στα Χανιά, προκειμένου να παραχωρηθεί στη συνέχεια στο δήμο Χανίων. Απλώς ακολουθείται μια διαδικασία, η οποία συνάδει, είναι οι γενικότερες αρχές που ακολουθούνται σ’ αυτές τις περιπτώσεις, αλλά ο δήμος Χανίων θα είναι ικανοποιημένος από την τελική ρύθμιση και αυτό είναι εκείνο το οποίο μετράει.

 Παρατείνεται η εξαίρεση υποχρέωσης προσκόμισης φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας και πιστοποιητικού Ενιαίου Φόρου Ιδιοκτησίας Ακινήτων (Ε.Ν.Φ.Ι.Α.) από τα Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα Α.Β.Ε.Ε. (Ε.Α.Σ. Α.Β.Ε.Ε.), προκειμένου να ολοκληρώσει κάποιες συναλλαγές της.

Επίσης, οι εργαζόμενοι στο Δημόσιο με καθεστώς εξαρτημένης εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου διατηρούν το μισθολογικό τους καθεστώς μετά την υποβολή αίτησης συνταξιοδότησης έως την έκδοση της συνταξιοδοτικής απόφασης. Είναι μία ρύθμιση, που, απ’ όσο κατάλαβα, γίνεται αποδεκτή απ’ όλες τις πτέρυγες της Βουλής.

Αυτές είναι οι βασικές διατάξεις του νομοσχεδίου.

Σας ευχαριστώ για την υπομονή που είχατε να με ακούσετε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Υπουργέ.

Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λύεται η συνεδρίαση με την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού.

Επόμενη συνεδρίαση για τη β΄ ανάγνωση του νομοσχεδίου, την Τέταρτη 19 Ιουνίου 2024 και ώρα 16.00΄ στην Αίθουσα Γερουσίας.

Καλό απόγευμα.

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

Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αβραμόπουλος Δημήτριος, Ακτύπης Διονύσιος, Αραμπατζή Φωτεινή, Αυγερινοπούλου Διονυσία – Θεοδώρα, Βεσυρόπουλος Απόστολος, Βλάχος Γεώργιος, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Ιατρίδη Τσαμπίκα (Μίκα), Καββαδάς Αθανάσιος, Καλαφάτης Σταύρος, Καραμανλή Άννα, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κοτρωνιάς Γεώργιος, Κρητικός Νεοκλής, Κωτσός Γεώργιος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λιούτας Αθανάσιος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μηταράκης Παναγιώτης (Νότης), Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πασχαλίδης Ιωάννης, Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σαλμάς Μάριος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκόνδρα Ασημίνα, Τραγάκης Ιωάννης, Γεροβασίλη Όλγα, Γιαννούλης Χρήστος, Καραμέρος Γεώργιος, Κόκκαλης Βασίλειος, Μάλαμα Κυριακή, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Γαβρήλος Γεώργιος, Αποστολάκη Ελένη-Μαρία (Μιλένα), Γερουλάνος Παύλος, Κατρίνης Μιχαήλ, Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρις), Σταρακά Χριστίνα, Στολτίδης Λεωνίδας, Κομνηνάκα Μαρία, Τσοκάνης Χρήστος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Φωτόπουλος Στυλιανός, Αχτσιόγλου Ευτυχία (Έφη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βορύλλας Ανδρέας, Κόντης Ιωάννης, Χαλκιάς Αθανάσιος, Καζαμίας Αλέξανδρος και Καραγεωργοπούλου Ελένη.

Τέλος και περί ώρα 17.55΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΣΗΜΙΝΑ ΣΚΟΝΔΡΑ**