**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 20 Μαρτίου 2018, ημέρα Τρίτη και ώρα 13.25΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις». (4η συνεδρίαση – β΄ ανάγνωση).

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

 Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Βαρδάκης Σωκράτης, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μάρδας Δημήτριος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Μανιάτης Ιωάννης, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Τάσσος Σταύρος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος και Δανέλλης Σπυρίδων.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συνεδριάζει η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις». Είναι η β΄ ανάγνωση. Πριν δώσω το λόγο στους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές, ο Υπουργός, κ. Σπίρτζης, θέλει να σας ενημερώσει σχετικά με κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις που προτίθεται να καταθέσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αγαπητοί συνάδελφοι, μετά τη συζήτηση που έγινε τις προηγούμενες ημέρες, από τις παρατηρήσεις που είχαν καταθέσει οι φορείς και κυρίως εσείς, έγιναν 26 νομοτεχνικές βελτιώσεις. Θα σας αναφέρω, ενδεικτικά μερικές για να μπορείτε να βγάλετε συμπέρασμα, και έπειτα να διανεμηθούν ώστε να μη χάνουμε χρόνο. Είναι παρατηρήσεις συναδέλφων από όλες τις πτέρυγες της Βουλής.

Η πρώτη αφορά τα άρθρα 3, 14, 28, 29 και 31 του σχεδίου νόμου. Αντί να υπάρχει η συντομογραφία «άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ)» αντικαθίσταται με τον όρο «άτομα με αναπηρία». Έτσι θα το λέμε από εδώ και πέρα. Επί του άρθρου 1 του σχεδίου νόμου στην παράγραφο 6 μετά τη φράση «οι ανωτέρω προϋποθέσεις» προστίθεται η φράση «εκτός από την περίπτωση σκύλου οδηγού - συνοδού ατόμου με αναπηρία, για τον οποίο δεν ισχύουν οι παρακάτω προϋποθέσεις, σύμφωνα με το νόμο 4235/2014». Στο άρθρο 8 του σχεδίου νόμου στην περίπτωση β΄ της παρ. 3, μετά τη φράση «αφαίρεση της ειδικής άδειας οδήγησης» προστίθεται η φράση «για έξι μήνες». Στο άρθρο 12 του σχεδίου νόμου στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1, μετά τη φράση «εμμέσως διά της παροχής» προστίθεται η λέξη «παράνομων». Στο τέλος της παραγράφου 3 προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση μέσα στην ανωτέρω προθεσμία συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή σε βάρος τους, ίση με τις αποδοχές τριών μηνών». Στο άρθρο 22, στο τελευταίο εδάφιο της εσωτερικής παραγράφου 1, διαγράφεται η λέξη «μεταφορέα» και ούτω καθεξής. Έχει γίνει, με δύο λόγια, αποδεκτό το να έχουμε αντί για το 65 έτος της ηλικίας, σε αυτά που λέγαμε, το 67οέτος. Αντί για 40% στη μείωση των προστίμων να είναι 50%. Να συμπληρωθούν, εκτός από την φράση «των πινακίδων», εκεί που ήταν «οι αφαιρέσεις», από τη φράση «στοιχειώδους κυκλοφορίας», όπως, είπε ο εκπρόσωπος της Αστυνομίας. Σας ανέφερα τα πιο σημαντικά και θα σας διανεμηθούν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Θα διανεμηθούν και θα ενημερωθούν όλα τα μέλη της Επιτροπής. Τον λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κυρία Πρόεδρε, θα προσπαθήσω, σήμερα, να συνοψίσω, αφενός το περιεχόμενο του νομοσχεδίου που συζητάμε, αφετέρου όσα ακούσαμε στη διάρκεια της επεξεργασίας στην Επιτροπή μας, τόσο από τους συναδέλφους που πήραν το λόγο, όσο και από τους εμπλεκόμενους φορείς που κατέθεσαν τις απόψεις τους. Το πρώτο που θα ήθελα να επισημάνω σχετικά είναι, ότι οι εισηγήσεις όλων των φορέων, θετικές ή αρνητικές, για τις προτεινόμενες ρυθμίσεις κατέδειξαν, ακριβώς, την αναγκαιότητα της νομοθετικής παρέμβασης. Από κει και πέρα, ανάλογα με την πολιτική άποψη ή και το, στενά, επαγγελματικό συμφέρον του καθενός, υπήρξαν διαφοροποιήσεις ή συγκλίσεις προς το περιεχόμενο του νομοσχεδίου, οι οποίες απαντήθηκαν ή «υιοθετήθηκαν» από το Υπουργείο.

Το δεύτερο σημείο στο οποίο θα ήθελα να σταθώ, είναι το γεγονός, ότι πολλοί συνάδελφοι αλλά και Κόμματα, όπως εκπροσωπήθηκαν, τοποθετήθηκαν υπέρ της αναγκαιότητας μεταρρυθμίσεων στον τομέα των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, με εποικοδομητικές, σε πολλές περιπτώσεις, προτάσεις, συνεισφέροντας θετικά στο έργο της Επιτροπής και την τελική μορφοποίηση του νομοσχεδίου. Τέλος, πριν προχωρήσω στην ανακεφαλαίωση του νομοσχεδίου πρέπει να αναφερθώ και στην κριτική που ασκήθηκε στην κυβερνητική πλειοψηφία - και όχι στην ουσία του νομοσχεδίου - από την Αξιωματική Αντιπολίτευση και ορισμένους άλλους συναδέλφους, που στην προσπάθειά τους να υπερασπιστούν τα πεπραγμένα των Κυβερνήσεων τους και να «χαϊδέψουν αυτιά» της εκλογικής τους πελατείας έκαναν για ακόμη μία φορά το άσπρο μαύρο.

Θα μου επιτρέψετε να είμαι λίγο σκληρός σε αυτή την περίπτωση. Έτσι, αυτοί «οι Κομανέτσι της πολιτικής ζωής, «Ζάππειο 1» «Ζάππειο 2» «Ζάππειο 3» μας εγκάλεσαν για «κωλοτούμπες». Κυβιστήσεις λέγονται στη γλώσσα σας, κύριοι συνάδελφοι. Μας κατηγόρησαν για παραχωρήσεις στο μεγάλο κεφάλαιο. Αυτοί οι όψιμοι μεν εραστές της 3ης Διεθνούς, διαχρονικοί δε φίλοι της «Siemens» και άλλων προλεταριακών εργασιακών σχημάτων, με γνωστό ρόλο στην οικονομική και πολιτική σκηνή του τόπου. Το μόνο που μένει πια, είναι να τους ακούσουμε να τραγουδούν το «εμπρός της γης οι κολασμένοι» και να τρέξουμε ομαδικά στους γιατρούς εργασίας του άρθρου 82 του παρόντος νομοσχεδίου για τα περαιτέρω.

Επανέρχομαι στο νομοσχέδιο και θέλω, επιγραμματικά, να επισημάνω τα παρακάτω. Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που η ανάγκη κατάθεσής του είναι προφανής για όλη την ελληνική κοινωνία. Επιχειρεί -και ελπίζουμε να πετύχει- τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας του τομέα των χερσαίων επιβατηγών και εμπορικών μεταφορών, ενός τομέα κρίσιμου για την κοινωνική και οικονομική ζωή της χώρας και την ασφάλεια των πολιτών. Με τις προβλεπόμενες ρυθμίσεις, αποσκοπούμε στην αναδιοργάνωση των ρυθμίσεων λειτουργίας των επιβατικών δημοσίας χρήσεως αυτοκίνητων, στον εξορθολογισμό του πειθαρχικού δικαίου και την αποκατάσταση των αρχών, που διέπουν την πειθαρχική διαδικασία για τους παραβάτες ιδιοκτήτες, εκμεταλλευτές και οδηγούς αυτοκινήτων επιβατικών δημοσίας χρήσεως.

 Ακόμη, στη ρύθμιση των αρμοδίων οργάνων ελέγχου και βεβαίωσης των παραβάσεων, στις οποίες υποπίπτουν οι παραβάτες, ιδιοκτήτες και οδηγοί, στην κατηγοριοποίηση των παραβάσεων των διατάξεων του παρόντος, στην εισαγωγή, για πρώτη φορά, βασικών και αναγκαίων κανόνων στην, παντελώς, αρρύθμιστη, μέχρι σήμερα, αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών, είτε στην περίπτωση μεταφορικού έργου με επιβατηγά δημόσιας χρήσης οχήματα, είτε στην περίπτωση εκμίσθωσης επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητων με οδηγό, στην προστασία κοινωνικών ομάδων από καταχρηστική συμπεριφορά επαγγελματιών οδηγών, σε επιμέρους ρυθμίσεις ζητημάτων επιβατηγών μεταφορών με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών. Σε ό,τι αφορά στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, πρέπει να επισημάνω, ότι αποτελεί το βασικό νομικό «εργαλείο» οδικής ασφάλειας και ως τέτοιο πρέπει να είναι σε θέση να καθοδηγεί την ανθρώπινη συμπεριφορά. Η συνεχής αναπροσαρμογή του στις, διαρκώς, μεταβαλλόμενες κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, στην τεχνολογική εξέλιξη, στη βελτίωση της οδικής υποδομής, είναι αναγκαίο να συνοδεύεται από την ανάλυση της συμπεριφοράς των οδηγών και των άλλων χρηστών των δρόμων, την οποία και στοχεύει να επηρεάσει. Γι' αυτό το λόγο, ένας τέτοιος κανόνας δικαίου θα πρέπει να επικαιροποιείται, με βάση την τεκμηρίωση των εμπειρικών δεδομένων, ενώ ταυτόχρονα να είναι εύληπτος, κατανοητός και εφαρμόσιμος με βάση τις σύγχρονες συνθήκες.

Αυτή, ακριβώς, την επικαιροποίηση επιχειρούμε με το, υπό συζήτηση, νομοσχέδιο και μέσω αυτής προσβλέπουμε, στην οικοδόμηση ενός νέου κώδικα κοινωνικής συμπεριφοράς και αξιών. Στη συνειδητοποίηση από όλους μας, ότι μία κακιά συνήθεια μπορεί να κοστίσει τη ζωή ή την ακεραιότητα του συνάνθρωπού μας ή τη δική μας. Στο σεβασμό της προσβασιμότητας των συμπολιτών μας με αναπηρία, στην καλλιέργεια οδικής παιδείας και ευσυνειδησίας. Έτσι, ομαδοποιούμε τις παραβάσεις, ώστε να είναι κατανοητές και εφαρμόσιμες απ' όλους. Τις διαβαθμίζουμε ανάλογα με την επικινδυνότητά τους και τις κατηγοριοποιούμε ανεξάρτητα απ’ τη διαβάθμιση επικινδυνότητας, ανάλογα με τη συχνότητα πρόκλησης ατυχημάτων, που συνεπάγονται και με την αναφορά τους σε αντικοινωνική συμπεριφορά. Επιπρόσθετα, πιστεύουμε ότι το πρόστιμο δεν είναι αυτοσκοπός. Αντίθετα, προτεραιότητά μας είναι η πρόληψη και η καλλιέργεια οδικής κουλτούρας. Η εισαγωγή στα σχολεία είναι η αρχή. Με βάση αυτή την πεποίθηση η επιβολή προστίμων αποκτά με το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας άλλο εννοιολογικό περιεχόμενο κι αποδεσμεύεται απ’ τον μέχρι σήμερα εισπρακτικό του χαρακτήρα με την εφαρμογή της Αρχής της Αναλογικότητας μεταξύ επικινδυνότητας της παράβασης και επιπτώσεων αυτής στην οδική ασφάλεια.

Τέλος, οι κυρώσεις πρέπει να αγγίζουν όλους τους πολίτες, προκειμένου να επιβαρύνονται αναλογικά και τα διοικητικά μέτρα κατ' επέκταση, να λειτουργούν αποτρεπτικά από σήμερα για όλους. Στόχος μας είναι τα μηδενικά έσοδα από πρόστιμα. Πιστεύω ότι όλοι και μαζί μας όλη η κοινωνία θα συμφωνήσουμε σε μέτρα όπως η απευθείας αφαίρεση πινακίδων και άδειας οδήγησης για 60 μέρες σε περιπτώσεις όπως είναι η χρήση κινητού τηλεφώνου χωρίς τη χρήση ακουστικών ασύρματης επικοινωνίας - του Bluetooth - ή χωρίς την τοποθέτηση του κινητού σε ειδική θέση για ανοιχτή ακρόαση, παρεμπόδιση ραμπών διάβασης ατόμων με αναπηρία – τα ΑμεΑ - ή στάθμευση σε αποκλειστικές ή γενικές θέσεις στάθμευσης ατόμων με ειδικές ανάγκες, παραβιάσεις των διατάξεων για τη χρήση ζώνης ασφαλείας ή προστατευτικού κράνους, ρίψη εκτός οχήματος αντικειμένων ή ουσιών που μπορούν, να προκαλέσουν πυρκαγιά όπως το τσιγάρο. Σε ό,τι αφορά στις υπόλοιπες ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, κυρία Πρόεδρε, επισημαίνω ότι στοχεύουν στη διασφάλιση της βιωσιμότητας των δημοσίων ΚΤΕΟ και των συνθηκών ισονομίας προς τα ιδιωτικά. Είπα των δημοσίων ΚΤΕΟ. Κάποιοι, βέβαια, σ' αυτή την αίθουσα μας κατηγόρησαν γι' αυτό, ξεχνώντας ότι πριν μας είχαν κατηγορήσει για «εύνοια προς το μεγάλο κεφάλαιο».

Στον εξορθολογισμό της τοποθεσίας σε θέματα σχετικά με την κυκλοφορία των λεωφορείων και των ΚΤΕΛ κρίσιμη στο τμήμα αυτό του νομοσχεδίου θεωρώ την αυστηροποίηση της νομοθεσίας για την ασφαλή μεταφορά μαθητών με λεωφορεία μέσω της επανεξέτασης των οδηγών, ενώ επισημαίνω ως καινοτομία την παροχή δυνατότητας στον ΟΑΣΑ και την ΟΣΥ, να λειτουργούν τουριστικά γραφεία. Στη θέσπιση αυστηρών κανόνων ελέγχου της αγοράς των εισαγόμενων επαγγελματικών ΙΧ αυτοκινήτων για την προστασία του τελικού αγοραστή και γι’ αυτό κατηγορηθήκαμε εμείς, οι «φίλοι των μεγάλων εταιρειών και του κεφαλαίου». Στη συστηματοποίηση των ελέγχων που αφορούν στις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και, τέλος, οφείλω, ν’ αναφερθώ και στη μετάβαση όλου του πλέγματος των ρυθμίσεων κι ελέγχων στην ψηφιακή εποχή μέσω της δημιουργίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ψηφιακών πλατφορμών και μητρώων όπως το ψηφιακό μητρώο οδικών μεταφορών, τα μητρώα συνεργείων και τεχνιτών επισκευής και συντήρησης οχημάτων, μητρώα εγκαταστάσεων, η διαδικτυακή εφαρμογή ηλεκτρονικής καταγραφής των στοιχείων των διενεργούμενων οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η πολύ σημαντική κατά τη γνώμη μου θεσμοθέτηση του παρατηρητηρίου προδιαγραφών συντελεστών κόστους και τιμών μεταφορικού έργου των οδικών μεταφορών.

Κλείνοντας, θα ήθελα, να κάνω μνεία και των διατάξεων, που αφορούν στους φορείς διαχείρισης φυσικών καταστροφών. Η διαχείριση των φυσικών καταστροφών αποτελεί βαθιά πολιτικό θέμα και εστιάζεται στο τρόπο που το πολιτικό μας σύστημα σχεδιάζει την αντιμετώπιση τέτοιων γεγονότων, καθορίζοντας την προτεραιότητα της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της προστασίας του κοινωνικοοικονομικού ιστού. Σ’ αυτό αποβλέπουν και οι ρυθμίσεις του παρόντος νομοσχεδίου.

Η συνεχής βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη, αποτελεί τη βασική υποχρέωση κάθε ευνομούμενης πολιτείας. Η υλοποίηση ενός συστήματος διασφάλισης του πολίτη, η εισαγωγή κανόνων σε κομμάτια της αγοράς που λειτουργούσαν χωρίς ρύθμιση, η θέσπιση ενός σύγχρονου πλαισίου αντιμετώπισης της παραβατικότητας με ιδιαίτερα αποτρεπτικό χαρακτήρα, όσον αφορά στις παραβάσεις εκείνες, που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, η συνεπαγόμενη αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών στην αποτελεσματικότερη εποπτεία των οχημάτων, καθώς και των εμπορευματικών μεταφορών και τη συγκρότηση σύγχρονων τομών ελέγχου αποτελούν τη βασική μας στόχευση του υπό συζήτηση νομοσχεδίου και πιστεύω ότι στοιχίζονται στην υποχρέωση της Πολιτείας, την οποία προανέφερα. Οι θετικές συνέπειες στην οικονομία και την καθημερινή ζωή των πολιτών θα είναι άμεσες και σημαντικές. Καλώ, λοιπόν, κατά συνέπεια, όλους τους συναδέλφους να υπερψηφίσουν το σχετικό νομοσχέδιο.

Κυρία Πρόεδρε, κατατίθεται μια τροπολογία/προσθήκη που έχει σχέση με τροποποιήσεις στο 4412 του 2016, όσον αφορά στα έργα, μελέτες, υπηρεσίες για την διευκόλυνση των διαγωνιστικών διαδικασιών και διαδικασιών ωρίμανσης, τόσο των μελετών, όσο και των έργων. Με την τροπολογία αυτή προσπαθούμε να διορθώσουμε παρεμβάσεις, οι οποίες πρέπει να γίνουν για εφαρμοστηκές διατάξεις του 4412 και αφορά στη συγκρότηση των επιτροπών διενέργειας των διαγωνισμών, στις ωριμάνσεις των δημοπρατήσεων έργων και μελετών, όπως είναι οι δεσμεύσεις πιστώσεων, στην παράρτηση των βεβαιώσεων εγγραφής των εργοληπτικών επιχειρήσεων στο ΜΕΠ, μέχρι την έκδοση του προεδρικού διατάγματος που προβλέπεται από το άρθρο 118 του 4472 και στις οικονομικές τους καταστάσεις, κατά τρόπο ώστε να διευκολύνονται οι διαγωνιστικές διαδικασίες και να ωριμάσουν γρηγορότερα και αποτελεσματικότερα, τόσο μελέτες και έργα, γεγονός που είναι καίριας σημασίας για την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας μας και την ανάταξη της ελληνικής οικονομίας. Εάν επιθυμείτε είμαι στη διάθεσή σας να κάνω μια εκτενέστερη αναφορά, αλλά νομίζω ότι είναι πάγια αιτήματα όλων των ρυθμίσεων που κάνουμε, τόσο της κεντρικής ένωσης δήμων Ελλάδας, όσο και από τις εργοληπτικές επιχειρήσεις. Προσπαθούμε μέσα από την τροπολογία αυτή, οι εκπρόσωποι των ΟΤΑ να ορίζονται με τον αναπληρωτή τους από την έδρα της περιφέρειας, όπου εκτελείται το έργο. Αυτό ήταν ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα.

Η κλήρωση να διενεργείται υποχρεωτικά με βάση το ηλεκτρονικό σύστημα των κυρώσεων, όπως προβλέπει η παράγραφος 6 του άρθρου 118, και οι τεχνικοί υπάλληλοι των μητρώων που το αποτελούν να είναι σε επίπεδο περιφερειακής ενότητας και είναι ξεκάθαρο. Επιπλέον, σε περιπτώσεις συμβάσεων εκπόνησης μελετών και ιδιαίτερα παροχής τεχνικών και επιστημονικών υπηρεσιών δεσμεύονται πολύ υψηλά ποσά για να μπορέσει να κινηθεί σε δημοπρασία η διαδικασία της δημοπράτησης, εμείς εδώ με αυτό τον τρόπο αντί για το 100% του συνόλου της μελέτης, δεσμεύομε ένα ποσό του 40% της εκτιμώμενης αξίας της σύμβασης, το δε υπόλοιπο ποσό το οποίο θα απαιτηθεί μετά από την ανάδειξη του δικαιούχου και του αναδόχου δεσμεύεται με την κατακύρωση της σύμβασης και σε εξαιρετικές περιπτώσεις μεταφέρεται μια δέσμευση πίστωσης του προϋπολογισμού δημοπράτησης στο αντίστοιχο έργο, το οποίο θα προκύψει από τη μελέτη που θα ολοκληρωθεί και θα παραδοθεί.

Επιπλέον, όσον αφορά στις περιπτώσεις των εργοληπτικών επιχειρήσεων που είναι εγγεγραμμένες από το 3ης τάξεως και πάνω, μέχρι το 7ης, το μητρώο εργοληπτικών επιχειρήσεων τηρείται στη γενική γραμματεία δημοσίων έργων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, οι οποίες έχουν εκπρόθεσμα υποβάλει και εκκρεμεί αίτηση τακτικής αναθεώρησης ή πρόκειται να υποβάλλουν εμπρόθεσμη αίτηση, παρατείνεται η ισχύς της βεβαίωσης εγγραφής στο πτυχίο αυτό, κατά τα οριζόμενα στο συγκεκριμένο προεδρικό διάταγμα. Προσπαθούμε να αποφύγουμε τη διαρκή κρίση των εταιριών, μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα και να ξεφύγουμε από το διοικητικό φόρτο, για να μπορέσουν όλοι όσοι έχουν τις δυνατότητες να συνεχίσουν, να μην έχουν κανένα πρόβλημα με την συμμετοχή τους στους διαγωνισμούς. Επιπλέον, οι εργοληπτικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγγεγραμμένες στο ΜΕΠ από το τρίτης τάξεως έως της εβδόμης υποχρεούνται να υποβάλλουν ετησίως τις οικονομικές τους καταστάσεις και την έκθεση δραστηριότητας πριν από την λήξη της καταληκτικής ημερομηνίας δημοσίευσης των οικονομικών τους καταστάσεων στο ΓΕΜΥ κατ’ αυτόν τον τρόπο. Ολοκληρώνω οι εργολήπτες κερδίζουν τρεις μήνες όσον αφορά τη δυνατότητα να μπορέσουν να υποβάλλουν τις οικονομικές τους καταστάσεις. Εκτιμώ ότι είναι μια ανακούφιση τόσο για τους ΟΤΑ όσο και για τους αναδόχους αλλά ιδιαίτερα για την εθνική μας οικονομία. Σας ευχαριστώ.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Σας ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Με την σημερινή συνεδρίαση ολοκληρώνεται μια ενδιαφέρουσα διαδικασία συζήτησης του νομοσχεδίου για τις μεταφορές που για άλλη μια φορά πρέπει να επισημάνουμε ότι ο Υπουργός έφερε με χαρακτηριστική καθυστέρηση. Μιλήσαμε επί της αρχής ακούσαμε τους φορείς συζητήσαμε επί ων άρθρων και αν κάποιος προσπαθήσει να εξάγει κάποια συμπεράσματα για το νομοσχέδιο αυτά κατά την άποψή μου μπορούν να συμπυκνωθούν σε τρεις παραδοχές.

Πρώτον, το παρόν νομοσχέδιο είναι προβληματικό, αναχρονιστικό, ενισχύει γραφειοκρατικές διαδικασίες και κινείται σε πολλά του σημεία αντίθετα τόσο στις συνταγματικές μας αρχές όσο και στο ευρωπαϊκό δίκαιο. Παράλληλα, αυτό που βλέπουμε είναι μια υπερσυγκέντρωση αρμοδιοτήτων στο πρόσωπο του εκάστοτε Υπουργού ο οποίος πλέον θα ελέγχει πλήρως οτιδήποτε έχει να κάνει με τον τομέα των μεταφορών. Την ίδια στιγμή το νομοσχέδιο κρίνεται ανεφάρμοστο μια που προβλέπει σειρά υπουργικών αποφάσεων και κοινών υπουργικών αποφάσεων κάνοντας σαφές πλέον σε όλους ότι για άλλη μια φορά στη χώρα μας νομοθετούμε με εφαρμοστικές αποφάσεις.

Επιτρέψτε μου σε αυτό το σημείο να σταθώ λίγο στο θέμα με τις ηλεκτρονικές πλατφόρμες. Στη συζήτηση επί της αρχής ο κ. Υπουργός χρησιμοποίησε το επιχείρημα της δημιουργίας αυτών των βάσεων δεδομένων προκειμένου να απαντήσει στην Αξιωματική Αντιπολίτευση που τον κατηγορεί ότι είναι ενάντια στην τεχνολογία και την καινοτομία. Πραγματικά μόνο ως αστείο μπορούμε να το ακούσουμε αυτό. Εδώ στην εισαγωγή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου στο μετρό της Αθήνας αποτύχατε παταγωδώς και έρχεστε τώρα και μιλάτε για νέες τεχνολογίες. Εδώ είμαστε σε μια χώρα που το Υπουργείο δεν έχει την ικανότητα να πάρει ένα σύστημα που λειτουργεί με επιτυχία σε πολλές χώρες της ΕΕ και να το φέρει στην χώρα μας. Και εσείς τώρα μας λέτε ότι θα φτιάξετε καινούργιες ψηφιακές πλατφόρμες;

Γι’ αυτό υποστηρίζουμε ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι μόνο λόγια. Είναι ανεφάρμοστο και θα σας παρουσιάσω ακόμα έναν λόγο που δείχνει ότι είναι ανεφάρμοστο. Από το ότι δεν έχει προβλεφθεί καμία μεταβατική περίοδος. Με άλλα λόγια η αγορά δεν θα ξέρει πως θα πρέπει να κινηθεί μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου και μέχρι να τεθούν σε λειτουργία οι ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων που προβλέπονται σε αυτό. Είναι λοιπόν εμφανέστατη σε όλους μας η προχειρότητα με την οποία εκπονήθηκε το κείμενο του νομοσχεδίου. Αποτελεί αναμφίβολα για άλλη μια φορά ένα γονατογράφημα και όπως μας δίδαξε και ένα άλλο νομικό τέκνο της Κυβέρνησης ο ν.4412 κατά την εφαρμογή του θα δημιουργήσει πολλά περισσότερα προβλήματα απ’ αυτά που ευαγγελίζεται ότι θα διορθώσει.

Το δεύτερο συμπέρασμα προέρχεται από τη συζήτηση μας με τους φορείς. Ήταν εμφανές τόσο από τις τοποθετήσεις τους όσο και από τα υπομνήματα που κατατέθηκαν που στην πλειονότητά τους ήταν αντίθετοι στο νομοσχέδιο. Και ερωτούμε: θα λάβετε υπόψη σας τις τοποθετήσεις των φορέων ή για άλλη μια φορά θα τους αγνοήσετε επειδή δεν συμφωνούν με την φιλοσοφία του νομοθετήματος που φέρνετε στη Βουλή. Πραγματικά καμιά φορά αναρωτιέμαι γιατί τους καλούμε αυτούς τους ανθρώπους. Για να ικανοποιήσουμε απλά την πρόβλεψη του Κανονισμού της Βουλής για ακρόαση των φορέων ή για να μας θέσουν τα ουσιαστικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος τους και να τροποποιήσουμε εκεί που είναι δυνατόν τις διατάξεις του νομοσχεδίου.

Πάμε στο τρίτο συμπέρασμα και αυτό προήλθε από τη συζήτηση με τους φορείς. Στη συζήτηση με τους φορείς είδαμε την σύγκρουση δύο κόσμων. Από την μια αυτών που φωνάζουν που πουλάνε ψευτοτσαμπουκά, που απειλούν, που υβρίζουν, που δεν απαντούν επί της ουσίας σε καμία ερώτηση που τους τέθηκε. Από την άλλη, είδαμε την ήρεμη, υγιή επιχειρηματικότητα, την ελληνική καινοτομία και το νέο ηλεκτρονικό επιχειρείν. Κύριε Υπουργέ, μην γελάτε! Η ηλεκτρονική πλατφόρμα στο μετρό της Αθήνας, η ηλεκτρονική πλατφόρμα στο μετρό της Θεσσαλονίκης, είναι η κορωνίδα της υπουργικής σας θητείας και πρέπει να είσαστε πραγματικά περήφανος για αυτό καθώς και το 1,5 εκατ. πολιτών που χρησιμοποιούν το μετρό και αυτοί είναι πολύ περήφανοι γι' αυτό.

Σ' αυτό το πλαίσιο θα ήθελα να σταθώ σε δύο σημεία, που έχουν να κάνουν με τη στάση της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου. Κατά αρχής, όπως για άλλη μια φορά, ξαφνιαστήκαμε με το ύφος των Υπουργών. Δεν ήμασταν, κύριοι Υπουργοί σε Εξεταστική Επιτροπή. Ήμασταν σε μια συνεδρίαση ακρόασης φορέων και ένας φορέας υπερασπίστηκε, είτε σας αρέσει, κύριε Υπουργέ, είτε όχι, με στοιχεία τη θέση του επί των προβλέψεων του κειμένου. Ειλικρινά, πιστεύω ότι μια τέτοια συμπεριφορά δεν αρμόζει στην περίσταση.

Το δεύτερο που διαπιστώσαμε με έκπληξη, είναι πως η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, αγνοεί βασικές αρχές του ηλεκτρονικού επιχειρείν. Είμαστε στο 2018, αλλά όλοι νομίζω ότι αισθανθήκαμε ότι κάνουμε ένα ταξίδι πίσω στο χρόνο και είχαμε πάει στη δεκαετία του 1980. Μου κάνει ειλικρινά εντύπωση, πως ο κ. Υπουργός, άνθρωπος της αγοράς που έχει διατελέσει και Πρόεδρος του ΤΕΕ επέλεξε να εκτεθεί τόσο πολύ. Πήγατε να παρουσιάσετε την τρίτη μεγαλύτερη τράπεζα της Ιρλανδίας, ενός ιδρυτικού κράτους μέλους της ευρωπαϊκής εταιρείας ως «off shore». Μπλέξατε εμβάσματα με αποδείξεις. Ειλικρινά, δύο τινά συμβαίνουν: ΄Η υπάρχει τεράστια αγωνία, πράγμα πραγματικά ανησυχητικό ή κρύβεται κάποιος δόλος, που ειλικρινά δεν θα ήθελα να πιστέψω.

Επιτρέψτε μου και μια ακόμα παρατήρηση. Το επιχείρημα, κύριε Υπουργέ, ότι για όλα φταίνε οι προηγούμενοι και πώς παραλάβατε «καμένη γη», πρέπει κάποτε να σταματήσει. Γιατί θυμίζετε το Μένιο Κουτσόγιωργα της δεκαετία ως του ‘ 80- μια που είσαστε τόσο περήφανος που ανήκετε στο ορθόδοξο ΠΑ.ΣΟ.Κ.- που έλεγε ότι «δεν δικαιούται η αντιπολίτευση να ομιλεί». Δεν είναι δυνατόν, κάθε φορά που κάνουμε μια συζήτηση και προκειμένου να καλύψετε την δική σας ανεπάρκεια- βλ. ηλεκτρονικό εισιτήριο- να γυρνάνε και να κατηγορείτε τους πάντες για τα προβλήματα που υπάρχουν. Ειδικά στον τομέα των μεταφορών αυτό το επιχείρημά σας θα μου επιτρέψετε, να σας πω, ότι δεν έχει καμία βάση. Επιτέλους, νομίζω ότι πρέπει να καταλάβετε πρώτα εσείς και μετά εμείς που μας κυβερνάτε: Είσαστε τρία χρόνια κυβέρνηση, είσαστε η μακροβιότερη μνημονιακή κυβέρνηση. Αντιληφθείτε το, ξεπεράστε το, «χωνέψτε» το και αναλάβετε τις ευθύνες σας.

Κυρία Πρόεδρε, από την πρώτη στιγμή η Ν.Δ. αντιμετώπισε το παρόν νομοσχέδιο με στάση ευθύνης. Επισημάναμε εξαρχής ότι το νομοσχέδιο αυτό έχει ως αποκλειστική στόχευση την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων συμφερόντων αλλά και συγκεκριμένων ιδεοληψιών μιας δήθεν αριστερής κυβέρνησης. «Χτυπάτε» την υγιή επιχειρηματικότητα και σηκώνεται εμπόδια, μπλοκάρετε κάθε μορφή υγιούς καινοτομίας. Και πρακτικά να δούμε ποιον πολεμάτε; Το σωστό και επαγγελματία οδηγό πολεμάτε. Εμείς, σε αυτούς τους ανθρώπους θέλουμε να σταθούμε δίπλα, στους υγιείς επαγγελματίες, αυτούς που δεν εκμεταλλεύονται το επιβατικό κοινό, που δεν αισχροκερδούν στους τουρίστες, που δεν «πειράζουν» τα ταξίμετρα, που δεν παίρνουν διπλές κούρσες και που δεν οδηγούν ταξί εικοσαετίας. Εμείς λοιπόν, θέλουμε τον υγιή επαγγελματισμό και θα στηρίξουμε όλες τις προσπάθειες που τον αναδεικνύουν.

Αυτό επίσης που θα πρέπει να παραδεχτούμε είναι πως αν κάποιος βελτίωσε την εικόνα των οδηγών ταξί στο επιβατικό κοινό, αυτή είναι η TAXI BEAT και εάν δεν το ξέρετε, προφανώς δεν χρησιμοποιείτε ταξί, κύριε Υπουργέ, γιατί, το ξέρουν 8000 ταξιτζήδες οι οποίοι χρησιμοποιούν αυτή την υπηρεσία και ένα εκατομμύριο πολίτες, που επίσης χρησιμοποιούν αυτή την υπηρεσία. Αυτή ήταν που δημιούργησε το χώρο, ώστε να μπορέσει να αναδειχθεί ο σωστός επαγγελματίας οδηγός ταξί. Δηλαδή ποιος; Αυτός που σέβεται τον πελάτη, που αποτελεί σοβαρή διαφήμιση για το επάγγελμά του. Και σ' αυτό το σημείο, σταματά και το όποιο ενδιαφέρον των συντακτών του παρόντος νομοσχεδίου διότι, είναι σαφές πως στην κυβέρνηση την ενδιέφερε αποκλειστικά μόνο ένα πράγμα σ' αυτό το νομοσχέδιο: Πώς θα διαχειριστείτε τις διάφορες υποσχέσεις που μοιράσατε αφειδώς επί των ημερών σας, εναντίον της BEAT και εναντίον της UBER. Αλλά εμείς, σας το είχαμε πει την από την αρχή: Άλλο είναι η εφαρμογή της BEAT και άλλο είναι η εφαρμογή της UBER.

Προσέξτε. Εσείς σήμερα παρέχετε πλέον και αυτό ας το ακούσουν οι επαγγελματίες οδηγοί, περισσότερες διευκολύνσεις στην UBER από ό,τι ίσχυε στο παρελθόν, με χαρακτηριστική τη μείωση της διάρκειας της ελάχιστης μίσθωσης που από έξι ώρες τις πήγατε σε τρεις. Αυτό είναι ένα τεράστιο δώρο που κάνετε, διότι όποιος κυκλοφορεί στην πιάτσα ξέρει ότι η UBER λειτουργεί με αυτό ακριβώς τον τρόπο και με αυτό τον τρόπο τελικά, ηθελημένα ή άθελά σας, τη διευκολύνετε. Όλες οι επόμενες διατάξεις του νομοσχεδίου αποτελούν απλούστατα ένα συνονθύλευμα, μια παράθεση προβληματικών διατάξεων, που δημιουργούν αντί να επιλύουν προβλήματα. Επίσης θα ήθελα να σταθώ σε τρεις περιπτώσεις.

Πρώτη περίπτωση, στο άρθρο 28, όπου στην εν λόγω διάταξη η Κυβέρνηση προβλέπει μείωση όλων των προστίμων κατά 40% και τώρα 50% με τη βελτίωση που κάνατε, όμως εξαίρεση σε αυτό τον κανόνα αποτελεί και σωστά, η κατανάλωση αλκοόλ, η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη κ.λπ. Που έγκειται το πρόβλημα;

Ό,τι από τις ως άνω εξαιρέσεις δεν εξαιρείται αυτό της υπερβολικής ταχύτητας, σας το είπαμε και πριν. Με άλλα λόγια η υπερβολική ταχύτητα, η νούμερο ένα αιτία αυτοκινητιστικών ατυχημάτων υπάγεται στην πρόβλεψη της μείωσης κατά 40% και τώρα 50%. Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να θυμίσω στον κ. Υπουργό, ότι η αιτία του «ταξικού» δυστυχήματος, όπως μερικοί Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, είπαν, που είχε γίνει πέρυσι τέτοια εποχή ήταν η υπερβολική ταχύτητα. Δηλαδή, έγινε ένα ατύχημα και βγήκαν οι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, όχι όλοι, μερικοί από αυτούς και μιλούσαν για ταξικό δυστύχημα και βγήκε το Υπουργείο και λέει, ότι πρέπει να σταματήσει «το πληρώνω και παρανομώ». Τελικά τί κάνετε; Κάνετε 50% μείωση σε αυτούς που παρανομούν και παίρνουν και ανθρώπινες ζωές. Καλά είναι να είμαστε εδώ μέσα και να λέμε χαριτολογήματα, αλλά η συγκεκριμένη πρόβλεψη είναι απαράδεκτη και θεωρώ, ότι έστω και τώρα μπορείτε να τη διορθώσετε.

Η δεύτερη περίπτωση, που θα ήθελα να θίξω, είναι στο άρθρο 46, όπου αφορά στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες. Μια διάταξη, που επαναλαμβάνω, θέλετε δεν θέλετε είναι «δώρο» στους επιχειρηματίες εισαγωγείς αυτοκινήτων, διότι με αυτή τη διάταξη προκειμένου, προφανώς, να τους ικανοποιήσετε, έρχεστε σε ευθεία σύγκρουση με τη βασική αρχή του Ευρωπαϊκού Δικαίου, την αρχή για την ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών. Εγκαθιδρύετε ένα μονοπώλιο καθεστώς στην εγχώρια αγορά αυτοκινήτου, «χτυπάτε» άλλες επιχειρήσεις του κλάδου, αυτών των μεταχειρισμένων και εμείς αυτό που θέλουμε είναι κάτι πολύ απλό. Εμείς θέλουμε οι Έλληνες καταναλωτές, οι υποψήφιοι αγοραστές ΙΧ αυτοκινήτων να έχουν επιλογές. Εσείς τις περιορίζετε και επιλέγετε να έρθετε σε σύγκρουση με βασικές αρχές της Ε.Ε., όπως είναι η ενιαία αγορά. Ας το αντιληφθούμε αυτό, ανήκουμε στην ευρωπαϊκή αγορά, σας αρέσει δεν σας αρέσει και όχι σε κάποια τριτοκοσμική χώρα. Τέλος, κατηγορείτε εμάς ως υπερασπιστές του Κεφαλαίου, αλλά τελικά εσείς έρχεστε και νομοθετείτε και κάνετε όλες τις χάρες στο μεγάλο κεφάλαιο.

Η τρίτη περίπτωση, στην οποία θα ήθελα να σταθώ, είναι αυτή των προβλέψεων στα άρθρα 88, 89 και 90, όσον αφορά στην ΥΠΑ, όπου προβλέπετε πολλά και τρομερά. Παρέχετε τη δυνατότητα στο Υπουργείο να καταρτίζει συμβάσεις μίσθωσης κτιρίων και καλά κάνετε. Έλα όμως, που αυτό το κάνετε χωρίς διαγωνισμό και με απευθείας ανάθεση. Το Υπουργείο μετατρέπεται σε υπεργολάβο αφού κατοχυρώνει με απευθείας ανάθεση κτίρια ή εγκαταστάσεις ενώ μετά, λέει, μπορείτε να τα παραχωρήσετε σε τρίτους. Προβλέπεται η δυνατότητα άσκησης έργου υπαλλήλων ηλεκτρονικών μηχανικών ασφάλειας εναέριας κυκλοφορίας της ΥΠΑ από τρίτους ιδιωτικούς φορείς μέσω εταιρειών ειδικού σκοπού και ασφαλώς, κατά τη συνήθη πρακτική προβλέπεται η δυνατότητα κατά παρέκκλιση των διατάξεων και χωρίς κανέναν έλεγχο να γίνονται μετατάξεις στην ΥΠΑ. Για ποιο λόγο; Αυτό, όμως, που θέλετε να κάνετε στην ΥΠΑ το έχετε κάνει ήδη στην ΕΕΣΤΥ. Σας το έχει καταγγείλει άλλωστε και ο Αντιπρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, στον οποίο δεν έχετε απαντήσει σε δύο ερωτήσεις του. Σε μια εταιρεία με μόνιμο προσωπικό 400 άτομα υπογράψατε 424 νέες προσλήψεις. Σε αυτό είστε συνεπείς στο παλιό και ορθόδοξο ΠΑ.ΣΟ.Κ., κ. Υπουργέ. Μια χαρά ξέρετε να τα κάνετε αυτά. Το να δημιουργήσετε όμως, Ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, δεν ξέρετε να το κάνετε, γιατί είναι η τέταρτη τροποποίηση ενός νόμου ανεφάρμοστου εδώ και δύο χρόνια.

Στο παρόν νομοσχέδιο θα πω σχηματικά ότι έχουμε τη σύγκρουση δύο διαφορετικών νοοτροπιών. Του κόσμου του χθες που χαρακτηρίζεται από οπισθοδρομικότητα, συγκεντρωτισμό, γραφειοκρατία και που αντιτίθεται σε κάθε τι μοντέρνο και από την άλλη, έχουμε τον κόσμο του σήμερα, τον κόσμο της τεχνολογίας, της υγιούς επιχειρηματικότητας, της επιβράβευσης του σωστού επαγγελματία που κοιτάει μπροστά, που στηρίζεται στις δικές του δυνάμεις, στις δικές του ικανότητες και ο οποίος, δεν βάζει τρικλοποδιές σε άλλους για να φανεί η δίκη του ανικανότητα και ανεπάρκεια. Εμείς στη Ν.Δ. στηρίζουμε ξεκάθαρα τους δεύτερους. Ευχαριστώ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Έχω δέκα πολύ συγκεκριμένες παρατηρήσεις και παρακαλώ να ληφθούν υπ' όψιν οι τοποθετήσεις μου και κατά τις προηγούμενες συνεδριάσεις. Πρώτον έχουμε μπροστά μας ένα νομοσχέδιο που προβλέπει 79 Υπουργικές Αποφάσεις, χωρίς κανένα περιορισμό και δέσμευση προς τον Υπουργό μέχρι πότε οφείλει να τις εκδώσει και ταυτόχρονα, έχουμε αρκετές διατάξεις που απλώς επαναλαμβάνουν υφιστάμενη νομοθεσία, όπως, για παράδειγμα, τα μικτά κλιμάκια ελέγχου ή τα πειθαρχικά συμβούλια. Δεν γίνονται αντιληπτές καθόλου, γιατί πρέπει να υπάρχουν αυτές οι διαρκείς επαναλήψεις.

Δεύτερον, σε σχέση με την Beat και με τους 8000 επαγγελματίες οδηγούς που συνεργάζονται ή το 1 εκατομμύριο Αθηναίων που έχουν εξυπηρετηθεί, νομίζω ότι τελικά εσκεμμένα ο Υπουργός μπερδεύει την Beat με την Uber και το κάνει αυτό με έναν τρόπο που μερικές φορές καταντάει γραφικός, διότι στην προηγούμενη συνεδρίαση κατηγόρησα τον Υπουργό ότι προσπαθεί να μιμηθεί τον Πάνο Καμμένο, ο οποίος, φορά στολές εκστρατείας και παριστάνει τον στρατηγό. Είπα λοιπόν, ότι απέναντι στην Beat ο κ. Σπίρτζης φορά τη στολή του εφοριακού και το παίζει ΣΔΟΕ. Ξέχασα να πω ότι το παίζει και γιατρός εργασίας, όπως θα αναφέρω αμέσως παρακάτω, χωρίς καμία απολύτως αίσθηση της σοβαρότητας των πραγμάτων. Επομένως, έχουμε τώρα διπλές εμφανίσεις και ως εφοριακοί και ως γιατροί εργασίας. Η γραφικότητα του συγκεκριμένου είναι το ερώτημα, αν για παράδειγμα, η ABN Amro, μία από τις μεγαλύτερες ευρωπαϊκές τράπεζες, είναι τράπεζα κανονική, νομίμως λειτουργούσα ή μήπως είναι κάποιος περίεργος οργανισμός, τον οποίο, δεν γνωρίζει ο κ. Υπουργός. Επιπλέον και η νοητική σύγχυση ανάμεσα στα τιμολόγια που εκδίδονται και τα παραστατικά ή τις βεβαιώσεις που βγάζουν οι τράπεζες.

Θέλουμε να είμαστε απολύτως σαφείς. Έχουμε μπροστά μας μια κανονική, πλήρη, πανίσχυρη συμμαχία της παλαιολιθικής μικροκομματικής νομενκλατούρας που προσπαθεί να διαπράξει ένα διαρκές πραξικόπημα σε βάρος της δημιουργικότητας, της καινοτομίας και της εξέλιξης της χώρας. Είναι αυτή η λογική που διαπερνά και άλλους Υπουργούς. Ξέρετε, τον Υπουργό που είπε ότι η αριστεία είναι ρετσινιά ή οι άλλοι που δεν ντρέπονται όταν η εταιρεία Tesla θέλει να φέρει Έλληνες μηχανικούς να δουλέψουν στην Ελλάδα και επειδή η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ έχει εξαθλιώσει τα Ελληνικά Πανεπιστήμια και κυρίως, το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, από το οποίο έχουν αποφοιτήσει οι τρεις κορυφαίοι μηχανικοί της Tesla, δεν τολμά η εταιρεία να εγκατασταθεί στην Πολυτεχνειούπολη, γιατί είναι ξέφραγο αμπέλι με ευθύνη της κυβέρνησης και προτιμά να εγκατασταθεί στον Δημόκριτο. Μιλώ πολιτικά. Εάν κάποιοι ντρέπονται που οι μηχανικοί του Πολυτεχνείου και η Tesla δεν επιλέγει το Μετσόβιο να εγκατασταθεί, επειδή φοβάται αυτούς, τους οποίους, έχετε δώσει εσείς, κάρτα διάρκειας να κάνουν ό,τι γουστάρουν και πηγαίνει στον Δημόκριτο, αξιολογείστε από τους πολίτες.

Επανέρχομαι, λοιπόν, στην κανονική μου τοποθέτηση. Εδώ, λοιπόν, υπάρχει ένας πόλεμος κανονικός της συντήρησης και της αραχνιασμένης ιδεοληψίας, απέναντι στον εκσυγχρονισμό της οικονομίας. Εμείς κυρία Πρόεδρε, θα καταθέσουμε, η Δημοκρατική συμπαράταξη και το Ποτάμι τροπολογία, όπου θα ζητούμε να επαναπροσδιοριστεί η διατύπωση του συγκεκριμένου άρθρου, με βάση την απόφαση του δικαστηρίου των ευρωπαϊκών κοινοτήτων, όπου και ξεκαθαρίζει ότι οι αποφάσεις αυτές ισχύουν για τις υπηρεσίες που προσδιορίζουν απολύτως τις τιμές και όχι αυτές που τις επηρεάζουν. Δηλαδή, μια απόφαση που αφορά την Uber και όχι την Beat. Και επιπλέον εάν ο Υπουργός έχει την καλοσύνη απέναντι στους φορτηγατζήδες, ανάμεσα στα πολλά δεκάδες ψηφιακά μητρώα που δεσμεύεται. Μόνο στα λόγια του ας δημιουργήσει και μια ηλεκτρονική πλατφόρμα ανάλογη ή και καλύτερη της Taxi Beat για τους φορτηγατζήδες, που έχουν το ίδιο πρόβλημα με τους ταξιτζήδες, δηλαδή έχουν εκατομμύρια μη έμφορτα χιλιόμετρα στις εθνικές οδούς ψάχνοντας για φορτία, ενώ θα μπορούσε κάλλιστα το Υπουργείο να βελτιώσει μέσω μιας ηλεκτρονικής πλατφόρμας και την εύρεση φορτηγού και την εύρεση δρομολογίου και από την άλλη πλευρά την εύρεση πελάτη που θέλει να μεταφέρει από μια περιοχή της χώρας σε μια άλλη. Ας κάνει λοιπόν κάτι καλό προς αυτή την κατεύθυνση το Υπουργείο.

Τρίτη παρατήρηση. Υφαρπαγή μεταφορικού έργου. Έχουμε δεχθεί υπομνήματα. Επειδή προφανώς συνεχίζει να υπάρχει σύγχυση στο Υπουργείο αναφορικά με το μεταφορικό έργο, υπάρχει μη διατύπωση που μιλάει για τιμωρία μόνο των οδηγών επιβατικών αυτοκινήτων και όχι των οδηγών κάθε οχήματος υφαρπάζει έργο μεταφορικό από τα ΚΤΕΛ ή από οποιουσδήποτε άλλους.

Τέταρτη παρατήρηση σε σχέση με τα ποδήλατα. Οι σωστές διατυπώσεις για την ενίσχυση των ποδηλάτων και τη στήριξη στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας της μετακίνησης με ποδήλατα. Καλές διατάξεις συνεχίζουν όμως να είναι στον αέρα, διότι δεν έχουμε καμία πληροφόρηση για το μεγαλύτερο έργο στήριξης της μετακίνησης με ποδήλατο στο Λεκανοπέδιο, του μητροπολιτικού ποδηλατοδρόμου που ξεκινάει από την Κηφισιά και καταλήγει στο Φάληρο συνολικού προϋπολογισμού 15 εκατ. ευρώ που είχε ενταχθεί στο ΕΣΠΑ, είχε προχωρήσει και επρόκειτο μέσα στο 2015 να υλοποιηθεί το νότιο τμήμα του από το Φάληρο μέχρι το Γκάζι και το βόρειο τμήμα του να ολοκληρωθεί μέσα στο 2016 από το Γκάζι μέχρι την Κηφισιά. Αναρωτιέμαι θα είχε την καλοσύνη ο Υπουργός να μας πει αυτό το μεγάλο έργο που προβλέπει και μετεπιβιβάσεις με τους σταθμούς του μετρό και του ΗΣΑΠ των ποδηλατιστών, μπορεί να μας πει τι ακριβώς έχει κάνει η Κυβέρνηση ώστε αυτό το έργο που είχε και λεφτά διασφαλισμένα και μελέτες περιβαλλοντικές, αδειοδοτημένες να μας πει στα τρία χρόνια η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ τι έχει κάνει.

Πέμπτη παρατήρηση. Το άρθρο 46 για τα μεταχειρισμένα μοτοποδήλατα. Θέλω να είμαι πολύ καθαρός και σαφής. Κορυφαία προτεραιότητα της πολιτείας πρέπει να είναι η ασφάλεια των οδηγών και των πεζών όταν οδηγούν, είτε καινούργια είτε μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ή μηχανάκια δηλαδή παπάκια. Εδώ, λοιπόν, υπάρχει ένα μεγάλο θέμα που φαίνεται ότι καταπατά και οδηγίες της ΕΕ. Όλοι γνωρίζουμε, τουλάχιστον εμείς που δεν γεννηθήκαμε στο λεκανοπέδιο και προερχόμαστε από χωριά, ότι οι αγρότες αλλά και πάρα πολύ φτωχοί άνθρωποι που δεν έχουν τα χρήματα να αγοράσουν ένα καινούργιο μηχανάκι για να πάνε στη δουλειά τους, προτιμούν να αγοράσουν ένα μεταχειρισμένο.

Η υποχρέωση λοιπόν της πολιτείας να διασφαλίσει, ότι τα μεταχειρισμένα που αγοράζουν οι χαμηλού εισοδήματος Έλληνες πολίτες είναι ασφαλή, αντικαθίσταται με μια απίστευτη γραφειοκρατία, η οποία στην πραγματικότητα λειτουργεί υπέρ των εισαγωγέων μόνο καινούργιων αυτοκινήτων, αντί για παράδειγμα να λέει θέλουμε το τελευταίο πιστοποιητικό ΚΤΕΟ και διάφορα άλλα πιστοποιητικά, ζητά μια ολόκληρη προϊστορία. Σε αυτό θεωρώ, ότι πρέπει να υπάρξει αντιστροφή της επιλογής του Υπουργού. Η πρόταση είναι να ισχύει ό,τι ισχύει στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες με απόλυτη διασφάλιση, ότι περνούν από ΚΤΕΟ και διασφαλίζουν απολύτως την οδική ασφάλεια, χωρίς αναγωγή σε ιστορικά δεδομένα, τα οποία πιθανά λειτουργούν έμμεσα, ως αντικίνητρα. Προτείνω δε κ. Υπουργέ, να αυστηροποιήσετε ακόμα περισσότερο για τα μεταχειρισμένα τις προδιαγραφές του κάθε οχήματος.

Έκτη παρατήρηση. Άπειρα παρατηρητήρια, άπειρες πλατφόρμες, ευχολόγια χωρίς ημερομηνία υλοποίησης. Κύριε Υπουργέ, ξέρετε ότι σε μια, δυο, τρεις μέρες, αυτό που μας εισηγείσθε θα είναι νόμος. Μπορείτε να μας πείτε εδώ έστω και προφορικά, όλα αυτά τα παρατηρητήρια και οι πλατφόρμες οι ψηφιακές, μέχρι και για τα ανταλλακτικά και όλα αυτά, ποτέ έχετε σκοπό να τα τελειοποιήσετε και σε ποιους έχετε αναθέσει την προετοιμασία; Γιατί φαντάζομαι για να νομοθετείτε κάτι, έχετε κάνει και κάποια προεργασία.

Έβδομη παρατήρηση. Στο άρθρο 54, παρ. 2, δημιουργείτε ξανά προσκόμματα και ανασφάλεια δικαίου για επενδύσεις, οι οποίες έχουν αδειοδοτηθεί περιβαλλοντολογικά και πολλές απ' αυτές έχουν περάσει από το ΚΑΣ και μερικές απ' αυτές, μπορεί και να είναι στο στάδιο της υλοποίησης. Αν το έχετε αποσύρει, χαίρομαι, δεν το έχω δει και εκκρεμεί να δω τις νομοτεχνικές παρεμβάσεις.

Όγδοη παρατήρηση. Στο άρθρο 67, ονόμασα τη διατύπωση του άρθρου 67 ως μια ντροπιαστική για την πολιτεία διάταξη, που προβλέπει μισθό για τη τέως Υφυπουργό των ΑΝΕΛ. Βγάλτε τη διάταξη αμοιβής του εκάστοτε Προέδρου του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας, διότι συνιστά ντροπή για την πολιτεία και για όσους ανθρώπους πραγματικά νοιάζονται για την οδική ασφάλεια.

Ένατη παρατήρηση, για τους γιατρούς εργασίας. Κύριε Υπουργέ, στην προηγούμενη συνεδρίαση μας, είπα ότι από τους 3400 οδηγούς, ετεροαπασχολούνται 745. Ελπίζω να μας πείτε, πού ετεροαπασχολούνται, διότι προφανώς στις οδικές συγκοινωνίες, η εταιρεία γνωρίζει πολύ καλά πού βρίσκεται ο κάθε οδηγός. Διαπράξατε , ένα ελπίζω λάθος, είπατε ότι κάποιοι από μας προσέλαβαν τους γιατρούς εργασίας. Κύριε Υπουργέ, οι γιατροί εργασίας προσελήφθησαν μετά από διαγωνισμό το 1988, όταν μάλιστα δεν υπήρχε καν η ειδικότητα του γιατρού εργασίας. Κάποιοι απ' αυτούς βγαίνουν στη σύνταξη, άρα, δεν καταλαβαίνω σε ποιες προσλήψεις αναφέρεστε. Βεβαίως υπάρχει και ένα ζήτημα στοιχειώδους ήθους, ανθρωπιάς. Μας παρουσιάσατε ένα δελτίο καταλληλόλητας ενός γιατρού εργασίας για κάποιον άνθρωπο, ο οποίος δεν ξέρουμε μήπως είναι ανάπηρος, μήπως έχει κάποια προβλήματα; Αντί λοιπόν να κάνετε αυτό που θα έκανε ένας κανονικός Υπουργός μιας κανονικής Κυβέρνησης σε μια κανονική ευρωπαϊκή χώρα, πριν μας το παρουσιάσετε, να έχετε στείλει το έγγραφο αυτό, τη γνωμοδότηση αυτή, στην Επιθεώρηση Υγιεινής και να ζητήσετε από το θεσμοθετημένο όργανο της πολιτείας που είναι η Επιθεώρηση Υγιεινής. Αυτή η γνωμοδότηση είναι σωστή ή όχι; Και να τιμωρήσετε ή να μην τιμωρήσετε τον γιατρό, που το έχει εκδώσει. Μας φέρνετε και μας δείχνετε, σε Βουλευτές εδώ, που ούτε ξέρουμε ούτε ποιος άνθρωπος είναι, ούτε ποιος το υπέγραψε.

Και βεβαίως, δεν έχουμε απάντηση - την αναμένουμε και ελπίζω να την πάρουμε σήμερα - τι γίνεται με τους 300 οδηγούς που έχουν κατέβει από το τιμόνι, όχι με αποφάσεις των γιατρών, αλλά με αποφάσεις των διοικήσεων. Πού ακριβώς βρίσκονται αυτοί οι γιατροί, τι ακριβώς θα κάνετε; Πόσοι και πώς κατέβηκαν από τις διάφορες διοικήσεις; Και βεβαίως, τι γίνεται με τους 181, που περιμένουν τις Δευτεροβάθμιες; Ελπίζω, πραγματικά, ότι θα πάρετε πίσω τη διάταξη, ότι με δική σας μονομερή απόφαση, χωρίς καμία δέσμευση, θα αποφασίσετε ποιοι ιδιώτες γιατροί θα στελεχώσουν τις Δευτεροβάθμιες Επιτροπές.

Τελειώνω με την τελευταία παρατήρηση - δέκατη παρατήρηση - για το άρθρο 88. Τις απευθείας αναθέσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Θεωρώ απαράδεκτο, αδιανόητο και χωρίς καμιά απολύτως ούτε οικονομική, ούτε περιβαλλοντική, ούτε πολιτική τεκμηρίωση, να ψηφίσει η κυβερνητική πλειοψηφία, εδώ, στη Βουλή, η κοινοβουλευτική πλειοψηφία, διάταξη που θα εκχωρεί σε εσάς και στον εκάστοτε Υπουργό Μεταφορών και στην εκάστοτε διοίκηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, το δικαίωμα, χωρίς διαγωνισμό, απευθείας και κατά παρέκκλιση όλων των διατάξεων, να μισθώνετε κτίρια και να προχωράτε σε κοινές εμπορικές δραστηριότητες με ιδιώτες. Και εδώ θέλω να κάνω μια πολύ καθαρή ερώτηση. Αυτές οι απευθείας αναθέσεις και συνεργασίες με ιδιώτες υπάρχει περίπτωση - λέω εγώ, τώρα, αλλά θα ήθελα μια απάντηση - να αφορούν και την αντικατάσταση των ραντάρ της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, για τα οποία ραντάρ είχε προκηρυχθεί διαγωνισμός και τώρα ο διαγωνισμός βρίσκεται στο πουθενά, χωρίς να γνωρίζουμε ποιες είναι οι σκέψεις και οι αποφάσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του αρμόδιου εποπτεύοντος Υπουργού ;

Με αυτές τις παρατηρήσεις, κυρία Πρόεδρε, θέλω να ξεκαθαρίσω ότι εμείς, έτσι κι αλλιώς θα κρατήσουμε την επιφύλαξή μας μέχρι τη συζήτηση στην Ολομέλεια και ελπίζουμε ο κύριος Υπουργός να λάβει σοβαρά υπόψη του τις παρατηρήσεις μας. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κύριο Μανιάτη. Το λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Δηλώσαμε «επιφύλαξη» σε ό,τι αφορά στο νομοσχέδιο. Θα υπερψηφίσουμε τα περισσότερα άρθρα, που αφορούν το Πρώτο Κεφάλαιο και τις ρυθμίσεις λειτουργίας Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσεως Αυτοκινήτων. Πριν όμως μπω στην ανάλυση των άρθρων, απλά, κρίνω σκόπιμο, κυρία Πρόεδρε, να κάνω μια ενημέρωση και προς τα μέλη της Επιτροπής και τους Υπουργούς. Σήμερα, είχαμε ένα πολύ θλιβερό φαινόμενο, στην πόλη της Αλεξάνδρειας, στο Πλατύ, στο εργοστάσιο Ζαχάρεως. Οι τευτλοπαραγωγοί, οι οποίοι είχαν παραμείνει απλήρωτοι για μεγάλο χρονικό διάστημα, μπήκαν στις αποθήκες Ζαχάρεως και λεηλατούν, κυριολεκτικά, τη ζάχαρη. Εύχομαι να μην είναι προάγγελος φαινομένων τύπου νοτίου Αμερικής και να δούμε τον κόσμο να μπαίνει και να λεηλατεί και καταστήματα. Είναι ένα θλιβερότατο φαινόμενο. Από ότι γνωρίζω, σήμερα, υπάρχει η σύγκληση της Διυπουργικής Επιτροπής. Για άλλη μια φορά, εύχομαι να δοθεί λύση στο θέμα, που ταλανίζει τους τευτλοπαραγωγούς και τις δυόμισι χιλιάδες οικογένειές τους, διότι, αν δεν λυθεί, χάνεται από τον πρωτογενή τομέα παραγωγής η καλλιέργεια των τεύτλων. Και μπαίνω στο σχέδιο νόμου.

Στο άρθρο 1, αναφέρονται οι υποχρεώσεις και οι απαγορεύσεις των ιδιοκτητών και των οδηγών των Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσεως Αυτοκινήτων, όπως η απαγόρευση επιλογής επιβατών και προορισμών, η άρνηση μίσθωσης μη μισθωμένου οχήματος, η άρνηση συμμόρφωσης του οδηγού προς τις υποδείξεις διαδρομής του επιβάτη, η απαγόρευση οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, αγχολυτικών κ.λπ. Επιπλέον, επιτρέπεται η μεταφορά ασυνόδευτων δεμάτων έως 20 κιλά, εφόσον υπάρχουν συνοδευτικά έγγραφα από τα Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσεως Ταξί, ενώ ο οδηγός δεν φέρει καμία ευθύνη για το περιεχόμενο αυτών. Επίσης, επιτρέπει τη μεταφορά από τον επιβάτη μικρών ζώων συντροφιάς υπό την προϋπόθεση ότι βρίσκονται σε ειδικό καλάθι μεταφοράς ή φέρουν φίμωτρο. Ο οδηγός μπορεί να αρνηθεί για λόγους υγείας του ίδιου, εφόσον αυτό αποδεικνύεται με κάποιο ιατρικό πιστοποιητικό. Η μεταφορά των ζώων συντροφιάς δεν είναι κάτι καινούργιο, καθώς υπάρχει ήδη το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο μεταφοράς τους βάσει του νόμου 4039/2012 και του νόμου 4235/2014. Ο Υπουργός είχε εξαγγείλει ότι θα λυθεί το ζήτημα μεταφοράς μεγαλύτερων ζώων συντροφιάς κατόπιν των πολλών αιτημάτων που είχε λάβει για το θέμα μεταφοράς αυτών των ζώων συντροφιάς με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Στην παράγραφο 7 ορίζεται ότι οδηγός Επιβατικών Δημοσίας Χρήσεως Ταξί οφείλει να μεταφέρει στο νοσοκομείο άτομα που χρήζουν ιατρικής βοήθειας κατόπιν ατυχήματος, εφόσον ζητηθεί από τις αρχές που επιλαμβάνονται του ατυχήματος. Θα μπορούσε να είναι ένα πολύ θετικό μέτρο και να σωθούν οι ζωές, εάν σκεφτεί κανείς ότι για τα εφημερεύοντα νοσοκομεία, δυστυχώς, δεν υπάρχει επαρκής στόλος νοσοκομειακών. Οπότε εκ των πραγμάτων, υπάρχει μεγάλη χρονική καθυστέρηση για τη μεταφορά των ατόμων που χρειάζονται ιατρικής βοήθειας ή εξέτασης. Από την άλλη αντίστοιχα δεν απασχολεί τους στόλους του ΕΚΑΒ, με απλά και ανώδυνα, αν μπορούν να χαρακτηριστούν έτσι περιστατικά, που για καθαρές τυπικούς λόγους πρέπει να πάνε τα εμπλεκόμενα άτομα σε νοσοκομεία για κάποια γνωμάτευση.

Στο άρθρο 4 σχετικά με τα όργανα ελέγχου. Αρμόδια όργανα ελέγχου τήρησης των διατάξεων του παρόντος ορίζονται τα μικτά κλιμάκια ελέγχου. Με Υπουργική Απόφαση μπορούν να συγκροτούνται επιπλέον κλιμάκια ελέγχου κατόπιν πρότασης της μεγαλύτερης πρωτοβάθμιας επαγγελματικές οργανώσεις ιδιοκτητών Επιβατικών Δημοσίως Χρήσεως αυτοκινήτων της εκάστοτε περιφερειακής ενότητας, στα οποία θα μετέχει και ένας εκπρόσωπος της οργάνωσης αυτής. Προφανώς, υπάρχει δαπάνη επί του κρατικού προϋπολογισμού, η οποία δεν μπορεί να προσδιοριστεί για άλλη μια φορά. Θα ήθελα να ρωτήσω για ποιο λόγο θα πρέπει να υπάρχουν επιπλέον κλιμάκια ελέγχου πέραν των υφιστάμενων και κυρίως, γιατί θα πρέπει να προτείνεται η σύστασή τους από τη μεγαλύτερη οργάνωση και εν τέλει, ποιους εξυπηρετεί αυτή η σύσταση και κατά πόσο θα είναι αμερόληπτος ο έλεγχος και αντικειμενικά τα αποτελέσματα;

Στο άρθρο 7 σε ό,τι αφορά τον έλεγχο. Εδώ ο Υπουργός μπορεί να αναθέτει τον έλεγχο εφαρμογής του παρόντος και σε άλλα όργανα πλην αυτών που προβλέπονται στο άρθρο 4, δηλαδή των μικτών κλιμακίων ελέγχου της ΕΛ.ΑΣ, του Λιμενικού Σώματος, του Σώματος Επιθεωρητών Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και των Γενικών Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων και περιγράφει τη διαδικασία ελέγχου. Κύριε Υπουργέ, για ποιο λόγο να αναθέσει ο Υπουργός και σε άλλα όργανα την εφαρμογή των παρόντων διατάξεων και ποιο όργανο ελέγχου είναι κατάλληλο εκτός αυτών που ήδη αναφέρονται;

Σχετικά με τις πειθαρχικές αρχές στο άρθρο 8. Εδώ διαχωρίζονται οι πειθαρχικές ποινές σε επίπληξη, διοικητικό πρόστιμο και αφαίρεση ειδικής άδειας οδήγησης και κατατάσσονται σε κατηγορίες βαρύτητας και αξιολόγησης. Με απόφαση για ακόμη μια φορά του Υπουργού μπορεί να προβλεφθεί απευθείας επιβολή διοικητικών κυρώσεων και προστίμων από τα όργανα ελέγχου για παραβάσεις χαμηλής αξιολόγησης και με αντίστοιχη απόφαση του Υπουργού μπορούν να αναπροσαρμόζονται τα πρόστιμα έως και 50%. Εν μέρει αυτή η απόφαση απευθείας επιβολής κυρώσεων χωρίς να μεσολαβεί το Πειθαρχικό Συμβούλιο και η ανωτέρω περιγραφόμενη διαδικασία ελέγχου, θα μπορούσε να είναι αποδεκτή μόνο στην περίπτωση που αφορά τα αρχικά όργανα ελέγχου του άρθρου 4 και όχι των επιπλέον που μπορούν να συσταθούν με Υπουργική Απόφαση λόγω της έλλειψης της κινητικότητας, εξειδίκευσης και καταλληλότητας.

Στο άρθρο 11 σχετικά με τη σύσταση Επιτροπής Ελέγχου και Αξιολόγησης των Υπηρεσιών των Επιβατικών Δημοσίας Χρήσεως Αυτοκινήτων. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών ορίζεται Επταμελής Γνωμοδοτική Διαρκής Επιτροπή για Θέματα Ελέγχου και Αξιολογήσεις των Υπηρεσιών Αυτοκινήτων. Τα μέλη που την απαρτίζουν και ο τρόπος λειτουργίας της, πρόκειται για μια πλήρως καθοδηγούμενοι επιτροπής, απλώς και μόνο, για να βολευτούν και άλλοι υποστηρικτές της συγκυβέρνησή σας. Επίσης, δημιουργείται κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα τηλεφωνικών κέντρων και κέντρων λήψης (sms) παραπόνων και καταγγελιών επιβατών για παράβασης του παρόντος. Για τη δημιουργία του τελευταίου, κύριε Υπουργέ, αναμένεται να προκληθεί δαπάνη επί του κρατικού προϋπολογισμού, η οποία ως συνήθως δεν μπορεί να προσδιοριστεί.

Σ' αυτό το σημείο έχουμε να σας θυμίσουμε, ότι υπήρχε ένας αντίστοιχος τηλεφωνικός αριθμός, το 1019, ο οποίος είχε λειτουργήσει πιλοτικά για έξι μήνες μέχρι το Μάιο 2019. Από τότε δεν έχει ενεργοποιηθεί, ενώ ο σχετικός διαγωνισμός για την ανάθεση του έργου ήταν δαπάνες ύψους 550.000 ευρώ, λειτουργίας γραμμής παραπόνων και καταγγελιών που προκηρύχθηκε στις αρχές του Νοεμβρίου 2010. Ακυρώθηκε δέκα μέρες αργότερα, λόγω έλλειψης κονδυλίων. Αυτό που θα πρέπει να προσέξετε κύριε Υπουργέ, είναι όχι μόνο το κόστος επαναλειτουργίας αυτού του αριθμού, αλλά τόσο το προσωπικό που θα τα διαχειρίζεται, αλλά και τον προσδιορισμό του χρόνου ελέγχου της εκάστοτε καταγγελίας.

Σχετικά με το άρθρο 13 και την ηλεκτρονική τηλεφωνική διαμεσολάβηση, για την ενοικίαση επιβατικών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης με οδηγό, θα έπρεπε να υπάρχει μια προσθήκη, μια πρόβλεψη σχετικά με την αύξηση της τιμής της χρονοχρέωσης. Αφορά τη δραστηριότητα των εταιριών διαμεσολάβησης, όπως η Uber, η Bit κ.ά. και επιχειρείται να μπει μια τάξη στην αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών, είτε με οχήματα επιβατικών δημόσιας χρήσεως είτε με εκμίσθωση οχημάτων με οδηγό. Όπως επισημάνθηκε και στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής, οι προτεινόμενες διατάξεις ουσιαστικά ακολουθούν την απόφαση του ευρωπαϊκού δικαστηρίου, σχετικά με τις εταιρείες ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης. Οπότε ανά μία έννοια, όπως είχαμε πει, νομοθετείτε πάντα εκ του ασφαλούς.

Εδώ και έναν περίπου όμως χρόνο, επικρατεί και στη χώρα μας μια αναταραχή γύρω από αυτό το θέμα. Δεν είναι λίγα τα σωματεία που κατηγορούν τέτοιου τύπου εταιρίες, για υφαρπαγή του μεταφορικού έργου και για αθέμιτο ανταγωνισμό. Αυτό έχει να κάνει με την αύξηση της τιμής της χρονοχρέωσης. Τώρα λοιπόν, ξεκινάμε με την παραδοχή ότι οι πολυεθνικές αυτές εταιρείες θα πρέπει να αποκτήσουν ειδική άδεια, ώστε να ορίσουν νόμιμο εκπρόσωπο στη χώρα. Φυσικά, για να είμαστε απόλυτα ειλικρινείς, η εκπροσώπηση αυτή και κατά περίπτωση, η ίδρυση υποκαταστήματος, δεν εξασφαλίζει την νόμιμη λειτουργία τους. Κανείς δεν μπορεί να διασφαλίσει, ότι οι εκπρόσωποι αυτών δεν θα είναι μια βιτρίνα, όπου θα συνεχίσουν να υφίστανται παράνομες δραστηριότητες που θα αφορούν ως αυτοφωράκηδες. Λογικό είναι, ότι από τη στιγμή που η μίσθωση διενεργείται εντός της ελληνικής επικράτειας, τα έσοδα από τη δραστηριότητα διαμεσολάβησης θα πρέπει να φορολογούνται βάσει της κείμενης φορολογικής νομοθεσίας. Θα πρέπει όμως να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο θέμα προστασίας των προσωπικών δεδομένων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 περίπτωση γ, ότι σε περίπτωση μη επεξεργασίας προσωπικών δεδομένων, ο αιτών υποβάλει υπεύθυνη δήλωση, γι' αυτό και σε περίπτωση παράβασης αυτής της διάταξης επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας για δύο χρόνια. Δεν θα μείνω στο θέμα της κύρωσης, αλλά κυρίως στο ζήτημα της ανάγκης προστασίας των προσωπικών δεδομένων, στη διοχέτευση τους και πως μπορεί αυτά να χρησιμοποιηθούν και στον κίνδυνο χακαρίσματος των βάσεων δεδομένων, στην άμεση διαρροή των ευαίσθητων αυτών δεδομένων και στις επιπτώσεις που αυτό θα είχε για τις ζωές χιλιάδων πολιτών.

Στο άρθρο 15, μας κάνει εντύπωση η ελάχιστη επιτρεπτή ηλικία για την οδήγηση αυτοκινήτων ταξί, η οποία μειώνεται στα 20 από 21 χρόνια και προστίθεται η προϋπόθεση της διετούς εμπειρίας. Για ποιο λόγο μειώθηκε το όριο; Πώς θα προκύψει η διετής εμπειρία; Θα υπάρξει, κύριε Υπουργέ, κάποια ερμηνευτική διάταξη σχετικά με αυτό; Πώς θα αποδεικνύεται αυτή η εμπειρία ή προϋπηρεσία κατά κάποιο τρόπο;

Σχετικά με τις ρυθμίσεις των θεμάτων επιβατικών δημοσίων αυτοκινήτων στο άρθρο 14, με την παρούσα διάταξη ορίζεται ότι τα επιβατικά ΔΧ πέντε θέσεων ή τα πολυμορφικά ταξί, μπορούν να μεταφέρουν αναπηρικό αμαξίδιο έχοντας τα κατάλληλα εξαρτήματα ασφαλείας, ώστε να διευκολύνεται η πρόσβαση των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Αυξάνεται το ελάχιστο όριο πληθυσμού ενός νησιού για τη χορήγηση άδειας ταξί από 250 σε 335 κατοίκους, ενώ για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων των μικρών νησιών, χορηγούνται δύο άδειες αυτοκινήτων επιβατικών δημοσίας χρήσεως. Αυτό είναι θετικό. Επίσης, ορίζεται ότι με άλλη μια υπουργική απόφαση που θα εκδοθεί, θα είναι ενιαίος ο χρωματισμός των ταξί ειδικής μίσθωσης, σε όλη την επικράτεια - θα είναι μαύρα - και τα κυκλοφορούντα θα πρέπει εντός δύο ετών από την έκδοση της απόφασης να αλλάξουν χρώμα.

Στο άρθρο 18, προβλέπεται η δημιουργία ψηφιακού μητρώου επιβατηγών δημοσίας χρήσεως αυτοκινήτων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όπου θα τηρούνται όλα τα στοιχεία των οχημάτων, των οδηγών, των φορέων διαμεσολάβησης, των συμβάσεων που έχουν συναφθεί με τη σχετική υπουργική απόφαση και θα καθορίζονται οι όροι, η λειτουργία και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια αυτό το μητρώο. Είναι σωστή βέβαια η δημιουργία του μητρώου, προκειμένου να υπάρξει οργάνωση και ένας έλεγχος σε επίπεδο Υπουργείου σε ό,τι αφορά τα οχήματα, επιβατηγά ΔΧ και επιβατηγά ΙΧ. Για να λειτουργήσει όμως θα πρέπει να τεθεί ένα σαφές χρονοδιάγραμμα, αλλιώς είναι μια εξαγγελία που θα μείνει στα λόγια και οι υπηρεσίες των οχημάτων που ανήκουν σε οποιαδήποτε από τις δύο κατηγορίες θα είναι άναρχη και θα είναι εξαιρετικά δύσκολος ο παραμικρός έλεγχος. Η οποιαδήποτε καθυστέρηση λειτουργίας του μητρώου θα έχει άμεσες συνέπειες και σε άλλες διατάξεις, όπου αναφέρεται πως θα ισχύσουν μετά τη λειτουργία και εφαρμογή αυτού του μητρώου, οπότε η καθυστέρηση ή η ελλιπής εφαρμογή του συμπαρασύρει αρκετές διατάξεις του παρόντος σχεδίου νόμου. Σχετικά με τα υπόλοιπα άρθρα θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κατσώτης, Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε..

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Αλήθεια τι έρχεται να λύσει το νομοσχέδιο; Ποιον έρχεται να ικανοποιήσει; Από την αρχή, από την πρώτη συνεδρίαση, είπαμε ότι το νομοσχέδιο φέρνει ρυθμίσεις εκσυγχρονισμού, προσαρμογών στις ευρωπαϊκές οδηγίες και κανόνες που οδηγούν στην πλήρη απελευθέρωση των μεταφορών και κυρίως της ατομικής και εμπορευματικής μεταφοράς. Είναι ενταγμένο στην ικανοποίηση των σημαντικότερων αναγκών του κεφαλαίου που δραστηριοποιούνται στο συγκεκριμένο χώρο. Δεν αγγίζει τα οξυμένα προβλήματα των αυτοαπασχολούμενων στον κλάδο ούτε των εργαζομένων που εργάζονται σε καθεστώς εργασιακής ζούγκλας. Σε όλες τις συνεδριάσεις μέχρι τώρα κυριάρχησαν οι ρυθμίσεις των άρθρων 12 και 13 που αφορούν τις εταιρείες ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης μεταφοράς επιβατών είτε μέσω χρήσης ταξί, είτε μέσω επιβατηγών Ι.Χ..

Με τις συγκεκριμένες διατάξεις η κυβέρνηση επιδιώκει να εκσυγχρονίσει το θεσμικό πλαίσιο, ώστε στα δεδομένα της απελευθερωμένης αγοράς στην οποία έχουν εισαχθεί τα νέα τεχνολογικά δεδομένα, όπως οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες διαμεσολάβησης, να μπορεί να αναπτυχθεί απρόσκοπτα η οικονομική δραστηριότητα όλων των μεγάλων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο συγκεκριμένο χώρο. Οι νέες τεχνολογίες που μπαίνουν στην ατομική και εμπορευματική μεταφορά, οι ηλεκτρονικές, δηλαδή, εφαρμογές είναι καπιταλιστική ιδιοκτησία, έχουν σαν στόχο το μεγαλύτερο κέρδος. Αποτελούν, όμως, το πλαίσιο πάνω στο οποίο θα εξελιχθεί έτσι και αλλιώς η συγκεντροποίηση του μεταφορικού έργου στον κλάδο της ατομικής επιβατικής μεταφοράς.

Η κυβέρνηση συνεχίζει - όπως και οι προηγούμενες - με αναπτυξιακούς νόμους, προγράμματα, φοροαπαλλαγές και κάθε είδους προνόμια, να ενισχύει τους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους. Δεν μπορεί να πείσει ο ισχυρισμός της δήθεν πάταξης της φοροδιαφυγής των εταιριών Uber και Taxibeat που τόσος λόγος γίνεται, γιατί ακριβώς αυτές τις φοροαπαλλαγές τις έχετε νομοθετήσει και συνεχίζετε σ' αυτή την κατεύθυνση. Πολύς λόγος γίνεται για παραπέρα μείωση των φορολογικών συντελεστών των ανωνύμων εταιριών. Το Κ.Κ.Ε. δεν έχει αντίρρηση, όπως είπαμε και αρχικά, να φορολογηθούν. Είναι πάγια η θέση μας για φορολόγηση του μεγάλου κεφαλαίου στο 45% όμως κύριε Υπουργέ, αποτελεί πρόκληση να διατηρείτε το απαράδεκτο μέτρο - και το λέμε αυτό για τους αυτοαπασχολούμενους - που ψήφισαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις και εσείς διατηρείτε για την φορολόγηση από το πρώτο ευρώ των αυταπασχολουμένων. Είναι επίσης πρόκληση να απορρίπτετε το δίκαιο αίτημα για ένταξη όλων αυτών των αυτοαπασχολούμενων στο αφορολόγητο όριο. Εκτός των προκλητικών μέτρων υπέρ του μεγάλου κεφαλαίου σημειώνουμε ότι η κυβέρνηση ψήφισε την διάταξη, που θα τη βρουν μπροστά τους και οι αυτοαπασχολούμενοι στις μεταφορές, που διευρύνει τους ηλεκτρονικούς πλειστηριασμούς. Πολλοί από αυτούς δεν μπορούν να πληρώσουν τη δόση στην εφορία ή στα ασφαλιστικά ταμεία και είναι γνωστό ότι και για 500 € ακόμη θα υπάρχει πλειστηριασμός ακόμη και της πρώτης κατοικίας.

Είναι γνωστό και πρέπει να το πούμε, γιατί αφορά όλον αυτόν τον κόσμο που μας ακούει, ότι η κυβέρνηση έκανε ιδιώνυμο με αυστηρές ποινές το όσους αντιδρούν στους πλειστηριασμούς και θέλει, απρόσκοπτα, αυτοί να πραγματοποιούνται, ακόμη και για την πρώτη κατοικία, βγάζοντας στο σφυρί την κατοικία αυτών που αδυνατούν να αποπληρώσουν τις δόσεις τους. Οι καθημερινές ανάγκες του λαού για γρήγορη και ασφαλή μεταφορά, για σύγχρονα μέσα μαζικής μεταφοράς με φθηνό εισιτήριο, είναι βέβαιο ότι δεν αντιμετωπίζονται από αυτό το νομοσχέδιο. Οι όποιες ρυθμίσεις που κατά καιρούς θεσπίζονται ή που παραμένουν ακόμη από το παρελθόν, δεν μπορούν να προστατεύσουν τους αυτοαπασχολούμενους. Το Κ.Κ.Ε., βέβαια, μπροστά σ' αυτή την εξέλιξη που υπάρχει και στον χώρο των αυτοαπασχολούμενων στις μεταφορές, καλεί τους αυτοαπασχολούμενους, τους μικροϊδιοκτήτες, τους οδηγούς, τους επαγγελματίες, που είτε είναι με σύμβαση με TAXIBEAT ή UBER, να συντονίσουν τη δράση τους, να αγωνιστούν για τα δικαιώματά τους, γιατί ο αντίπαλος, κατά την εκτίμησή μας, είναι εκείνος, είναι αυτές οι καπιταλιστικές επιχειρήσεις, τα μονοπώλια και αυτή η ανάγκη πρέπει να γίνει αγώνας για όλους αυτούς, εάν θέλουν, πραγματικά, να επιβιώσουν.

Όσον αφορά στο β΄ μέρος, την τροποποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, σημειώσαμε και στις τοποθετήσεις μας ότι παρά τους αυστηρούς κανόνες για τις παραβάσεις και τις προβλεπόμενες ποινές δεν λειτούργησαν αυτές αποτρεπτικά για τα πολλά δυστυχήματα και ατυχήματα. Μιλήσαμε για τις κακοτεχνίες, για τις ελλιπείς υποδομές, για την οδική αγωγή, που ακόμη είναι πολύ πίσω απ’ αυτά που απαιτούνται για να έχουμε, πράγματι, μείωση των δυστυχημάτων και ατυχημάτων. Δεν έχουμε αντίρρηση, όπως είπαμε, για την ένταξη του ποδηλάτου στον Κ.Ο.Κ., αλλά είπαμε ότι οι υποδομές είναι ανύπαρκτες, οι ποδηλατοδρόμοι δεν υπάρχουν και η κυκλοφορία τους στην ζώνη των λεωφορείων δεν νομίζουμε ότι μπορεί να διασφαλίσει την ασφάλεια στην οδήγηση των όσων κυκλοφορούν με ποδήλατο.

Κατά τα άλλα, οι τροποποιήσεις, τα πρόστιμα, η εισαγωγή των ομαδικών κριτηρίων με τη δυνατότητα τριπλασιασμού, πιστεύουμε ότι καταδεικνύουν αυτό που είπαμε, δηλαδή τον εισπρακτικό χαρακτήρα, παρά τη μείωση του 50% που έκανε με τη νομοτεχνική βελτίωση σήμερα ο Υπουργός. Είπαμε και στην κατ' άρθρον συζήτηση, κύριε Υπουργέ, να το λάβετε υπόψη σας, εσείς δεν το λάβατε υπόψη σας. Δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη στον Κ.Ο.Κ. για την πρόληψη ατυχημάτων εξαιτίας της κόπωσης των εργαζομένων στις οδικές μεταφορές, από την εντατικοποίηση της εργασίας.

 ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών) (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*): Υπάρχει αυτό στον Κ.Ο.Κ. έτσι κι αλλιώς.

 ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Ακούστε. Είπαμε και στη δεύτερη τοποθέτησή μας ότι η μη τήρηση του βιβλίου δρομολογίων και η μη ύπαρξή του, πολλές φορές, γιατί δεν ελέγχεται και αυτό - προβλέπεται έτσι και αλλιώς για τα φορτηγά, τα τουριστικά λεωφορεία - μέχρι τώρα, τουλάχιστον, κύριε Υπουργέ, οι ίδιοι οι εργαζόμενοι λένε ότι δεν έχει ενταχθεί στον Κ.Ο.Κ. και δεν ελέγχεται έτσι ώστε οι ιδιοκτήτες να τιμωρούνται όταν γίνονται αυτές οι παραβιάσεις. Η μη ύπαρξη βιβλίων δρομολογίων δεν τιμωρείται! Το δρομολόγιο καταδεικνύει το ποσό δουλεύει ο εργαζόμενος, εάν δουλεύει 7 ώρες, 17 ώρες ή 27 ώρες. Πολλά ατυχήματα γίνονται εξαιτίας αυτής της κόπωσης, που δεν μπορεί κάποιος άλλος να το διασφαλίσει παρά κανόνες τέτοιοι, οι οποίοι θα μπορούν, πράγματι, να αντιμετωπίζουν τέτοια εργασιακά προβλήματα, τα οποία συμβάλλουν καθοριστικά στα ατυχήματα στους δρόμους.

Άρθρο 31. Εμείς συντασσόμαστε με το αίτημα των αυτοαπασχολούμενων στα τετράχρονα οχήματα και ζητούμε, κύριε Υπουργέ, την απόσυρση του άρθρου, προκειμένου να αναζητηθούν και να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα που προκαλούνται από τη χρήση τους, χωρίς να καταστραφούν οι αυτοαπασχολούμενοι σ’ αυτόν τον τομέα. Νομίζουμε ότι πρέπει να δείτε, κύριε Υπουργέ, την απόσυρση, προς το παρόν, αυτό του άρθρου. Θα δημιουργηθούν σοβαρά προβλήματα και πιστεύουμε, ότι η αναζήτηση λύσεων στο πρόβλημα μπορεί να υπάρξει μέσα από τη συζήτηση μαζί τους και να έλθει πράγματι μια τέτοια ρύθμιση, η οποία δεν θα καταστρέφει αυτό τον κόσμο.

Στο τρίτο μέρος του νομοσχεδίου είμαστε αντίθετοι, κύριε Υπουργέ, με την αύξηση του ορίου ηλικίας κυκλοφορίας των λεωφορείων. Μπορεί η ανάγκη σήμερα, να σας σπρώχνει να κάνετε αυτή τη ρύθμιση, για να κυκλοφορήσουν τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη, για να μπορεί να υπάρχει το επιβατικό έργο, όμως αυτό ανοίγει «τους ασκούς του Αιόλου» και για τα υπόλοιπα λεωφορεία, τα τουριστικά κ.λπ. και έχουμε την εντύπωση, ότι δεν θα πρέπει να αυξήσετε τα όρια ηλικίας της κυκλοφορίας των λεωφορείων από 20 σε 23 χρόνια, ούτε βέβαια τα μεταχειρισμένα από 15 στα 18 χρόνια, γιατί είναι γεγονός, ότι δε διασφαλίσουν την ασφαλή κυκλοφορία. Επίσης, θέλουμε να σας καλέσουμε να αποσύρετε το άρθρο 53, που αφορά την ιδιωτικοποίηση των δημόσιων ΚΤΕΟ. Το ζητήσαμε και στην προηγούμενη ανάγνωση. Δεν μπορεί να ιδιωτικοποιηθεί το δημόσιο ΚΤΕΟ που υπάρχει σήμερα. Εμείς αντίθετα ζητούμε να γίνουν δημόσια τα ΚΤΕΟ και να διασφαλίζουν την ασφαλή οδήγηση των αυτοκινήτων.

Για το πέμπτο μέρος του νομοσχεδίου, έχουμε εκφράσει την αντίθεσή μας στη μείωση της εκπαίδευσης των μηχανοδηγών στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η μείωση του χρόνου της εκπαίδευσης θα έχει αρνητικά αποτελέσματα. Εμείς κινούμαστε στην αντίθετη κατεύθυνση, το είπαμε και πριν και σας καλούμε να μην μειώσετε την εκπαίδευση, αντίθετα να υπάρξει πληρότητα και ποιότητα για την ασφαλέστερη κυκλοφορία των τρένων. Επίσης, έχουμε εκφράσει την αντίθεσή μας στο θέμα της ΕΕΣΣΤΥ, γιατί πιστεύουμε ότι οδηγείται με ταχύτερα βήματα στην ιδιωτικοποίησή της. Θεωρούμε, ότι το άρθρο 82, πρέπει να αποσυρθεί, κύριε Υπουργέ. Είναι σε πλήρη αντίθεση όπως είπαμε με τον κώδικα νόμου για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων, όπως καθορίζονται με τον νόμο 3850/2010.

Ουσιαστικά μέσα από αυτές τις ρυθμίσεις αφαιρείτε τις μοναδικές αρμοδιότητες του γιατρού εργασίας, τροποποιείτε τον κανονισμό, να μπορεί να υποδεικνύει αλλαγή θέσης εργασίας στον εργαζόμενο με πρόβλημα υγείας σε άλλη θέση εργασίας, που έτσι και αλλιώς είναι επιβλαβής, αλλά είναι λιγότερο. Αυτό το άρθρο είναι σε αντίθεση, όπως είπαμε και ανοίγει «τους ασκούς του Αιόλου» σε όλο τον ιδιωτικό τομέα, που είναι εργασιακά «κάτεργα» με μεγάλες συνέπειες για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων. Δεν θα αφορά, κύριε Υπουργέ, μόνο τον ΟΑΣΑ, αφορά όλο τον ιδιωτικό τομέα αυτή η τροπολογία που φέρατε εδώ για το άρθρο 82.

Σας καλούμε, κύριε Υπουργέ, να εξετάσετε καλύτερα σε μεγαλύτερο βάθος το σημείωμα που μας παρουσιάσατε, για να τεκμηριώσετε τη θέση για τους γιατρούς εργασίας. Νομίζουμε, ότι αυτό το σημείωμα θα το δείτε και εσείς, δεν είναι έτσι όπως το παρουσιάσατε εδώ. Είναι πράγματι μια υπόθεση, η οποία δεν χωρά άλλη λύση. Θα σας το πουν, θα σας δώσουν τα στοιχεία και θα πειστείτε, ότι πράγματι αυτό που γράφει αυτό το σημείωμα είναι το λιγότερο. Δηλαδή δεν ήταν παράδειγμα, για να μπορείτε να τεκμηριώσετε όλη αυτή την επιχειρηματολογία σας για το άρθρο 82.

Τέλος, θα θέλαμε να πούμε για την τροπολογία για το Νεώριο Σύρου. Αυτή η τροπολογία η οποία θα γίνει, όπως φαίνεται άρθρο - γιατί παρουσιάστηκε κατά τη διαδικασία - δεν έρχεται να αντιμετωπίσει τα οξυμένα προβλήματα των εργαζομένων στο συγκεκριμένο ναυπηγείο από το μέχρι τώρα επιχειρηματικό όμιλο, ούτε βέβαια από το νέο επιχειρηματικό όμιλο, που με όλα τα δημοσιεύματα, φαίνεται ότι θα είναι η αμερικανική εταιρεία «ΟΝΥΧ» αλλά έρχεται να διευκολύνει τη μεταβίβαση, η οποία βέβαια με όλα τα δημοσιεύματα, φαίνεται ότι έρχεται να προσδέσει ακόμα τη χώρα μας με μεγαλύτερα δεσμά με τους σχεδιασμούς του ΝΑΤΟ. Έρχεται να διευκολύνει τη μεταβίβαση, η οποία βέβαια, με όλα τα δημοσιεύματα, φαίνεται ότι έρχεται να προσδέσει τη χώρα μας με ακόμα μεγαλύτερα δεσμά με τους σχεδιασμούς του ΝΑΤΟ και των ιμπεριαλιστικών σχεδιασμών στην περιοχή. Πιστεύουμε ότι δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε με αυτή την τροπολογία. Εξάλλου, διαμορφώνετε και όρους ομηρίας των εργαζομένων, όπως αυτούς των ναυπηγείων του Σκαραμαγκά.

Όσον αφορά στη διαχείριση των φυσικών καταστροφών, το κρίσιμο ζήτημα, κύριε Υπουργέ, είναι η πρόβλεψη και ο σχεδιασμός των απαιτούμενων έργων για την πρόληψη των φυσικών καταστροφών. Δεν είναι όλη αυτή η διαδικασία για την ταχεία μετάθεση εργαζομένων, προκειμένου να κάνουν την ταχεία εκτέλεση των έργων. Είναι η πρόβλεψη για την πρόληψη των φυσικών καταστροφών.

Τέλος, επισημαίνουμε ότι σε αυτό το σύστημα δεν μπορεί να ικανοποιείται η ανάγκη για ασφαλείς, φτηνές μεταφορές του λαού, με λυμένα τα προβλήματα των εργαζομένων σε αυτές. Το Κ.Κ.Ε. είναι γνωστό ότι έχει καταθέσει τη συνολική του πρόταση για κοινωνικοποιημένα μέσα μεταφοράς, σε μια σχεδιασμένη οικονομία με κοινωνικά όλα τα παραγωγικά μέσα και βέβαια με την εξουσία της εργατικής τάξης, που μπορεί πράγματι να ικανοποιήσει αυτή την ανάγκη.

Όσον αφορά στις βουλευτικές τροπολογίες, που έχουν κατατεθεί, καλό θα είναι ο Υπουργός να μας πει έγκαιρα, ποιες κάνει αποδεκτές, γιατί με τις περισσότερες, εμείς συμφωνούμε.

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

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχικά είμαι υποχρεωμένος να απαντήσω επί προσωπικού στον κ. Υπουργό και στα όσα προσβλητικά είπε για μένα και χαίρομαι που είναι εδώ. Ενώ είχα ολοκληρώσει την τοποθέτησή μου και απουσίαζα, λόγω της συμμετοχής μου στην Επιτροπή για την NOVARTIS, ο κ. Σπίρτζης είπε επί λέξει «*Θα ήθελα να πω στον κ. Γεωργιάδη, γιατί είναι από την Ένωση Κεντρώων, να του υπενθυμίσω ότι είναι στην Ένωση Κεντρώων και ότι δεν είναι στη Ν.Δ. του Κυριάκου Μητσοτάκη*».

Κύριε Υπουργέ, θα μπορούσατε απλά να πείτε ότι δεν σας άρεσε η τοποθέτησή μου ή ότι έκανα λάθος σε κάποιο σημείο, όχι όμως να με προσβάλλετε. Απαντώ, ότι εγώ εκλέχθηκα με το ψηφοδέλτιο της Ένωσης Κεντρώων, αυτού του κόμματος στις αρχές υπηρετώ και δεν κοιτάζω ούτε αριστερά, ούτε δεξιά. Αντίθετα, κύριε Υπουργέ, εσείς ήσασταν παλαιότερα σύντροφος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και πριν την κατάρρευση του κόμματος φύγατε από τους πρώτους, όπως και δεκάδες άλλοι σύντροφοι και συντρόφισσες, και μάλιστα το ίδιο το ΠΑ.ΣΟ.Κ. υπολογίζει ενδεικτικά γύρω στους 40 από τα πρώην μεγάλα του στελέχη, που εμήδισαν το ΣΥΡΙΖΑ, χειροκροτώντας το χθεσινό αντίπαλο. Υπάρχει και σχετική λίστα, αλλά δεν θα ήθελα να αναφερθώ σε αυτή, γιατί μπορεί να προσβάλω πρόσωπα και δεν υπάρχει λόγος.

Φυσικά δεν αρνούμαι, ότι είναι δικαίωμα του καθενός να κάνει περιοδεία σε όποιο κόμμα πιστεύει ότι του αρέσει ότι θα έχει τα μεγαλύτερα οφέλη. Δυστυχώς, στους διαδρόμους, κατά την προηγούμενη συνεδρίαση, δεν κυκλοφορούσε για εμένα παντού, ότι είμαι «ο πρωθυπουργός των ταξί», αλλά για εσάς, κύριε Σπίρτζη και θα ήθελα να ξέρω, εάν τελικά Πρωθυπουργός είναι ο κ. Τσίπρας ή εσείς. Απλά, είστε από τους τελευταίους, ο οποίος δικαιούται, για τέτοιο θέμα, να προσβάλει κάποιο συνάδελφο, πόσο μάλλον εμένα, που δεν έχω δείξει δείγματα ότι έχω μεταπηδήσει από κάποιο κόμμα σε κάποιο άλλο.

Ακόμα, οφείλω να σχολιάσω τη στομφώδη παρέμβαση του κ. Υφυπουργού, του κ. Μαυραγάνη, ο οποίος απουσιάζει, αλλά θα διαβάσει από τα πρακτικά, αμέσως μετά το πέρας της ομιλίας μου, με πρόφαση την αναφορά μου στο απίθανο, κατ’ εμέ, ότι δηλαδή στα μικτά κλιμάκια ελέγχων του άρθρου 4 θα συμμετέχουν συνδικαλιστές των οδηγών ταξί. Έκανε λόγο για το Προεδρικό Διάταγμα 244/1987, το οποίο, όμως αφορά σε άσχετο θέμα, δηλαδή, τη συμμετοχή των συνδικαλιστών στα πειθαρχικά συμβούλια, κάτι το οποίο είναι σωστό. Εδώ μιλάμε για τελείως διαφορετικό. Λέμε ότι βάζετε συμμετοχή συνδικαλιστών στα μεικτά κλιμάκια ελέγχων, κάτι που γίνεται για πρώτη φορά και τα πειθαρχικά συμβούλια δεν αφορούν το άρθρο 4, αφορούν το άρθρο 5. Αυτό λοιπόν αποδεικνύει για άλλη μια φορά την προχειρότητα και τον ερασιτεχνισμό που αντιμετωπίζετε τα σχέδια νόμου και πολλές φορές αντί να πάρετε παράδειγμα από τη συνεχή ταλαιπωρία, όπως το ηλεκτρονικό εισιτήριο και να διδαχθείτε κάτι, συνεχίζετε, κυριολεκτικά, να νομοθετείτε στο πόδι και ούτε καν μαθαίνετε ή διαβάζετε τα ακριβή αιτήματα που σας ζητούν αυτοί οι οποίοι λογικά θέλετε να ευνοήσετε με κάποιο σχέδιο νόμου.

Επίσης είμαι υποχρεωμένος να αναφερθώ για άλλη μια φορά σε κάποιες προβληματικές διαδικασίες, που δεν έχουν σχέση με τους κανόνες ορθής νομοθέτησης.

Μιλάω για την πολύ συνηθισμένη τακτική των Υπουργών της Κυβέρνησης να προσκομίζουν ατελείς εκθέσεις του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους όπως η σημερινή, στην οποία γίνεται αναφορά σε 22 ενδεχόμενες αυξήσεις δαπανών ή απώλειες εσόδων, καθώς και σε 10 ενδεχόμενες αυξήσεις εσόδων χωρίς να γίνεται η παραμικρή προσπάθεια ποσοτικοποίησης. Όπως όλοι γνωρίζετε, κυρίες και κύριοι, στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 75 του Συντάγματος ρητά αναφέρεται στην έκθεση, ότι οι δαπάνες πρέπει να καθορίζονται. Αντιλαμβάνομαι, ότι υπάρχουν κάποιες δυσκολίες, αλλά οπωσδήποτε πρέπει να γίνονται υπολογισμοί, ώστε να γνωρίζουμε όλοι πόσα χρήματα τελικά θα επιβαρύνεται ο ελληνικός λαό. Όχι μόνο αυτό, αλλά σύμφωνα με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου του Συντάγματος «*κάθε δαπάνη ή ελάττωση εσόδων πρέπει να συνοδεύεται από ειδική έκθεση για τον τρόπο που θα καλυφθούν*». Εμείς διαβάζουμε για άλλη μια φορά κάτι το οποίο έχει υιοθετήσει το Υπουργείο Οικονομικών σχεδόν πανομοιότυπο σε πάρα πολλά σημεία της Έκθεσης, το οποίο είναι «οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού». Είναι, δηλαδή, διατύπωση αυτή για να ενημερώνεται η Βουλή για το από πού θα βρεθούν αυτές οι πρόσθετες επιβαρύνσεις του προϋπολογισμού που η Κυβέρνηση επιφέρει; Δεν πρέπει να γνωρίζουμε ακριβώς πώς θα καλύπτονται τα εν λόγω έξοδα ή έσοδα;

Είναι εύκολο, λοιπόν, να πειστεί κανείς για την προχειρότητα της σύνταξης του σχεδίου νόμου, αρκεί να διαβάσει τα πρακτικά της συνεδρίασης της 14ης Μαρτίου, όπου κατά την ακρόαση του εκπροσώπου της εταιρίας Beat, ο κ. Υπουργός παραδέχτηκε, τουλάχιστον, τρεις φορές, ότι μέχρι σήμερα το Υπουργείο δεν έχει ρωτήσει ούτε τη Φ.Α.Ε. Αθηνών ούτε τις τράπεζες ούτε την Τράπεζα Ελλάδος για τον τρόπο λειτουργίας και φορολογίας συγκεκριμένης εταιρείας, αλλά θα το πράξει κάποτε στο μέλλον. Εάν έχω λάθος σαφέστατα να με διορθώσετε, αλλά αυτό κατανοώ και καταλαβαίνω από τα πρακτικά και γι' αυτό το λόγο είμαι εδώ για να το συζητήσουμε και δεν χρειάζεται να πάω στο διάλογο, γιατί όλοι ήσασταν παρόντες, τα έχετε διαβάσει και είναι στη διάθεσή σας τα πρακτικά.

Για το θέμα της Beat από όσα είπε ο εκπρόσωπός της, αλλά και από την αντιπαράθεση κυβέρνησης – Νέας Δημοκρατίας είναι σίγουρο, ότι κανένας δεν έγινε σοφότερος. Όλοι έκαναν αναφορά στην απόφαση 434/2015 του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου άλλος με τη σημείωση, ότι δεν τον αφορά, αλλά με την κυβέρνηση να ισχυρίζεται το αντίθετο και άλλοι πιστεύουν, ότι υπάγονται στην κοινωνία της πληροφορίας και επομένως είναι ελεύθεροι να πράττουν με διαφορετικό τρόπο, ενώ η άλλη πλευρά τους επισημαίνει, ότι το κύριο έργο τους είναι η μεταφορά επιβατών και οι ρυθμίσεις που τους αφορούν. Αυτό θέλουμε να το διαφωτίσει κάποιος υπεύθυνα. Που υπάγονται; Υπάγονται στις μεταφορές ή όπως λένε οι ίδιοι στην ελεύθερη αγορά; Πράττουν και επιχειρούν με ελεύθερο και διαφορετικό τρόπο;

Για το δε θέμα της πληρωμής με κάρτα η εταιρία μάλλον δεν έπεισε, δεδομένου ότι τα όσα ειπώθηκαν είναι μπερδεμένη αλήθεια στο τέλος της ημέρας και κάποιος καταλαβαίνει, ότι ενδιάμεσος φορέας διοχετεύει στο εξωτερικό το σύνολο του ποσού που καταβάλει ο πελάτης, παρακρατεί την προμήθειά της και επιστρέφει στην Ελλάδα μόνο το ποσό της αμοιβής του οδηγού. Εδώ, υπάρχει ένα άλλο πρόβλημα. Ο κ. Δρανδάκης, ναι μεν επικαλέστηκε τον Ν. 3862 του 2010, όμως, σύμφωνα με το άρθρο 10 αυτού, οι επιχειρήσεις οι οποίες σκοπεύουν να προσφέρουν υπηρεσίες πληρωμών, οφείλουν να λάβουν πρώτα άδεια, η οποία χορηγείται μόνο σε νομικά πρόσωπα εγκατεστημένα στην Ελλάδα, ενώ, ο κ. Διευθύνων Σύμβουλος μας είτε ότι μεσολαβούσε άλλη εταιρεία η οποία είναι Ολλανδική. Εάν μπορεί κάποιος να μας βοηθήσει, πολύ ευχαρίστως να τον ακούσω, γιατί θέλω να γνωρίζω ακριβώς πώς θα λειτουργεί, τόσο ο κλάδος των ταξιτζήδων, που πρέπει να βοηθήσουμε σε πάρα πολλά επίπεδα, γιατί γνωρίζουμε ότι τα μεροκάματα έχουν πέσει και δεν υπάρχει ο πακτωλός των χρημάτων, όπως πριν από κάποια χρόνια, αλλά σαφέστατα να έχουμε και νεοφυείς καινοτόμες επιχειρήσεις στην Ελλάδα, με βάση όμως τα νομικά πλαίσια που θέτει η ελληνική φορολογία και θέτει και ο ελεγκτικός μηχανισμός. Άρα, θεωρούμε ότι θα πρέπει η έδρα τους να είναι στην Ελλάδα, αποδεδειγμένα και αυτό, δεν παίρνει περαιτέρω συζήτηση κατ΄ εμάς.

Πάντως, αυτό που είναι ολοφάνερο είναι, ότι η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ επιδιώκει να μετατρέψει τις εταιρείες διαμεσολάβησης τύπου Β, σε κάτι σαν παραδοσιακές εταιρείες ταξί, με γραφειοκρατικές διαδικασίες, τριετείς συμβάσεις στους απασχολούμενους αυτοκινητιστές ταξί, που σημαίνει επίσης αδυναμία αξιολόγησης οδηγών και υπηρεσιών, είναι κάποια από τα εμπόδια, τα οποία μπαίνουν μπροστά μας, για οποιονδήποτε ενδιαφέρεται να μπει στο επάγγελμα.

Ταυτόχρονα όμως, με την παράγραφο 5 του άρθρου 14, βοηθάει τους ιδιοκτήτες ταξί η κυβέρνηση και ίσως και σωστά, αναλογιζόμενη τις οικονομικές δυσκολίες που υπάρχουν στον κλάδο και στην κοινωνία, σε ό,τι αφορά την ανανέωση του στόλου τους, αναστέλλοντας την υποχρέωση αντικατάστασης των οχημάτων, για τρία χρόνια παραπάνω, μέχρι το τέλος του 2020, αλλά, θα πρέπει να εξασφαλίσουμε, ότι η συντήρηση τους θα είναι σε τόσο αυστηρά πλαίσια, οπότε να διασφαλίζεται και το περιβάλλον και η ασφάλεια των επιβατών, αλλά και η ασφάλεια των πεζών.

Κύριοι συνάδελφοι, η έντονη αντιπαράθεση για το θέμα των ταξί, είναι αλήθεια, ότι κατανάλωσε τον περισσότερο από το χρόνο της Επιτροπής και δεν επέτρεψε να αναδειχθούν, όπως έπρεπε και τα υπόλοιπα ζητήματα που πραγματεύεται το σχέδιο νόμου, όπως, τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τις διατάξεις για τα λεωφορεία και τα ΚΤΕΛ, τους οδηγούς και τα οχήματα, τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου. Υπάρχουν επίσης και κάποιες καλές ιδέες, όπως οι προβλεπόμενες στο άρθρο 18 δημιουργία ψηφιακού μητρώου επιβατικών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων και η προβλεπόμενη στα άρθρα 23 και 26, αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων. Όμως, για όσα αναφέρονται στην παράγραφο 6, του άρθρου 28, εκτιμούμε, ότι η άδεια οδήγησης πρέπει να αφαιρείται δια βίου, σε περίπτωση διάπραξης των παραβάσεων, για δεύτερη φορά μέσα σε πέντε έτη και όχι για τρίτη φορά, όπως προβλέπεται. Δεν συμφωνούμε επίσης με το χαμηλό ύψος των τριών κατηγοριών προστίμων του άρθρου 28, για τις χαμηλής, μεσαίας και υψηλής επικινδυνότητας παραβάσεις, ενώ συμφωνούμε με τις διοικητικές ποινές αφαίρεσης πινακίδων κυκλοφορίας του άρθρου 29.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην Ένωση Κεντρώων πιστεύουμε, ότι το παρόν σχέδιο νόμου του Υπουργείου, σχεδόν καθόλου δεν τολμά κάτι ουσιαστικό να αλλάξει. Αγνοεί την καινοτομία και μάλλον, περιορίζεται σε ρυθμίσεις συντεχνιακού χαρακτήρα. Η Ένωση Κεντρώων στηρίζει, όπως είπα και προηγουμένως, τον κλάδο των ταξιτζήδων. Προτείνει μάλιστα και την επαναφορά του παλαιού φορολογικού καθεστώτος, ιδιαίτερα με τη μεγάλη πτώση που είχε γίνει αυτή τη στιγμή στα μεροκάματα, ώστε να είναι βιώσιμος ο κλάδος και παράλληλα, να μπορεί να βοηθήσει, μέσω ειδικών επιδοτήσεων, για νέες άδειες, έτσι ώστε να μπορούν οι νέοι να βγουν στο χώρο του επαγγέλματος, βοηθώντας έτσι περαιτέρω, στη μείωση της ανεργίας.

Παράλληλα όμως είμαστε κοντά και στις νέες καινοτόμες επιχειρήσεις του κλάδου, αρκεί η έναρξη και η έδρα της εταιρίας να είναι στην Ελλάδα και με βάση τον φορολογικό και ελεγκτικό μηχανισμό της χώρας μας. Με αυτόν τον τρόπο θα διασφαλίσουμε τόσο την υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών, όσο και τον υγιή ανταγωνισμό. Για όλους τους παραπάνω λόγους που ανέπτυξα, εξακολουθούμε να διατηρούμε τις επιφυλάξεις μας και επομένως, τείνουμε στον να ψηφίσουμε, προς το «παρών» και στην δε Ολομέλεια θα δηλώσουμε την οριστική μας θέση και στα υπόλοιπα ζητήματα. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Γεωργιάδη. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Ποταμιού, κ. Δανέλλης.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Εγώ, θα είμαι πολύ σύντομος, δηλαδή, θα αναφερθώ μόνο σε 5 ή 6 παρατηρήσεις.

Η πρώτη μας παρατήρηση, είναι, ότι σε σχέση με τον μεγάλο αριθμό των Υπουργικών Αποφάσεων και των Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων οι οποίες προβλέπονται, έτσι ώστε να θέσουν σε εφαρμογή τις διατάξεις του νόμου. Εμείς, πιστεύουμε, ότι αυτός ο μεγάλος αριθμός τους, αυξάνει την επικινδυνότητα της μη υλοποίησης ή της μη εφαρμογής αυτού του νόμου. Αντιλαμβανόμαστε ό,τι σε κάποιες περιπτώσεις είναι αναγκαία αυτή η έκδοση, όμως, νομίζουμε, ότι θα μειωθούν αυτοί οι κίνδυνοι τουλάχιστον αν σε κάποιες από αυτές προβλεφθεί και ο χρόνος εντός του οποίου θα πρέπει να εκδοθούν αυτές οι Υπουργικές Αποφάσεις ή οι Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις.

Η δεύτερη παρατήρησή μου έχει να κάνει με τα άρθρα 12 και 13, δηλαδή, τα άρθρα που μονοπωλήσαν σχεδόν τη συζήτηση κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεών μας. Συμφωνούμε απολύτως ότι θα πρέπει να ρυθμιστεί μια άναρχα δομημένη αγορά, όπως αυτή στην οποία αναφερόμαστε, όμως, νομίζουμε, κύριε Υπουργέ, ότι η δημιουργία μιας «βεντέτες», έτσι όπως στην εξέλιξή της φαίνεται να υπάρχει μεταξύ του Υπουργείου και της εταιρίας taxi beat, δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Εμείς, νομίζουμε, ότι υπάρχει έδαφος συνεννόησης και άρσης προβλημάτων, που ίσως υπάρχουν.

Εμείς θα καταθέσουμε όπως είπε και ο κ. Μανιάτης, μια τροπολογία για κάποιες βελτιώσεις σε σχέση με το άρθρο 12, γιατί είναι διαφορετικό εντελώς το καθεστώς λειτουργίας της Uber από εκείνο της Taxibeat. Η παρέμβασή μας, είναι σύμφωνη με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία και την Απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου και έτσι θα βοηθήσει στην υλοποίηση των προβλέψεων ρύθμισης.

Η τρίτη μου παρατήρηση, είναι σε σχέση με το άρθρο 47. Είχα ρωτήσει αν στο Παρατηρητήριο Τιμών Ανταλλακτικών Οχημάτων προβλέπεται να υπάρχουν και οι τιμές της μεγάλης πλειοψηφίας των ανταλλακτικών που είναι τα μη αυθεντικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*) Προβλέπεται κ. Δανέλλη.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ωραία, γιατί έτσι έχει νόημα και θα έχει υπόσταση η λειτουργία ενός τέτοιου Παρατηρητήριου, πολύ σωστά.

Σε ό,τι αφορά την παρατήρησή μου για το άρθρο 31. Είπα ότι σας αξίζουν συγχαρητήρια, γιατί τολμάτε να ρυθμίσετε μία ασύδοτη αγορά, η οποία απέβη μάστιγα σε πολλές τουριστικές περιοχές της χώρας μας, κυρίως αυτές τις περιοχές που είναι οι νεανικοί προορισμοί. Είναι πάρα πολλά τα προβλήματα υποβάθμισης, αλλά και επικινδυνότητας και θα έπρεπε προ πολλού να έχει ρυθμιστεί αυτή η αγορά, για να μην φτάσουμε σ’ αυτό το σημείο που έχουμε φτάσει σήμερα. Θέλω, όμως, να ζητήσω κύριε Υπουργέ, προκειμένου να είναι ολοκληρωμένη αυτή η νομοθετική παρέμβαση και να είναι υλοποιήσιμη, να προβλεφθούν και τα πρόστιμα - να προβλεφθούν και οι ποινές για τους παραβάτες των περιοριστικών διατάξεων. Γιατί, δεν ορίζονται και επειδή θα υπάρξει αυτό το κενό θα είναι σαν να μη νομοθετούμε αυτές τις ρυθμίσεις, αφού κανένας δεν θα φοβάται κάποια ποινή, η οποία δεν θα προβλέπεται πουθενά.

Επίσης, νομίζω ότι πρέπει να προβλέψουμε και για τις «γουρούνες» άνω των 125 κυβικών εκατοστών ό,τι απαγορεύεται η κυκλοφορία τους στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο. Γιατί, εκεί είναι το άλλο ζήτημα για τις μεγάλες, οι οποίες δεν θα υφίσταται ο περιορισμός που υφίσταται για τους μικρούς σύμφωνα με τη διάταξη. Άρα, η πρόβλεψη προστίμων και η ρητή απαγόρευση κυκλοφορίας των μεγάλων στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο.

Η πέμπτη μου παρατήρηση, έχει να κάνει με την αύξηση της ηλικίας των λεωφορείων. Αντιλαμβάνομαι το πρόβλημα του ΟΑΣΘ και το θέμα της βιωσιμότητάς του, όμως, είναι αυταπόδεικτο ότι αυτή η ρύθμιση βάσει της ισονομίας, βεβαίως, θα αξιοποιηθεί και από άλλους. Και εδώ, θα πρέπει να είμαστε απολύτως προσεκτικοί και οριοθετημένοι. Άρα νομίζω ότι αυτού του είδους η νομοθετική ρύθμιση δεν θα λύσει το πρόβλημα του ΟΑΣΘ, αλλά θα δημιουργήσει τεράστιο πρόβλημα συνολικότερα στη χώρα.

Τέλος, επανέρχομαι στο άρθρο 88. Η απευθείας ανάθεση χωρίς διαγωνισμό κατά παρέκκλιση κάθε νομού, ανοίγει ζητήματα, δημιουργεί προβλήματα, εξάλλου δεν είναι άπαξ η πρόβλεψη της λειτουργίας της, αλλά θα είναι διαρκώς, οπότε αντιλαμβάνεστε ότι οι καλές προθέσεις δεν αρκούν μονάχα. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό, η Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Βαρδάκης Σωκράτης, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μάρδας Δημήτριος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Μανιάτης Ιωάννης, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Τάσσος Σταύρος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος και Δανέλλης Σπυρίδων.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Υπουργός Υγείας κ. Ανδρέας Ξανθός, για μία τροπολογία.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ (Υπουργός Υγείας): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θέλω να παρουσιάσω μια τροπολογία, όπου έχουμε ετοιμάσει, που αφορά μια μεγάλη εκκρεμότητα που υπήρχε χρόνια στο Νοσοκομείο «Άγιος Παύλος» στη Θεσσαλονίκη, όπου υπήρχε μια αμφισβήτηση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Αυτό που ρυθμίζουμε τώρα είναι ότι, ουσιαστικά, το Ι.Κ.Α. παραχωρεί το οικόπεδο στο οποίο στεγάζεται πλέον ένα νοσοκομείο του ΕΣΥ στο ίδιο το νοσοκομείο. Αυτό του επιτρέπει να μπορεί να προχωρήσει στη συνέχεια σε παρεμβάσεις αναβάθμισης των κτιριακών υποδομών και να μπορεί να μπει σε προγράμματα επιχορηγούμενα από την Ε.Ε., το ΕΣΠΑ κ.λπ.. Αυτό μέχρι τώρα δεν ήταν δυνατό εξαιτίας αυτής της αμφισβήτησης του ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Νομίζω ότι ήταν ένα αίτημα χρόνων των τοπικών φορέων της Θεσσαλονίκης και θεωρώ ότι μετά από αρκετό καιρό καταφέρνουμε και το διευθετούμε. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Κατσώτης έχει το λόγο επί της τροπολογίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Κύριε Υπουργέ, πως φέρνετε εσείς αυτή την τροπολογία, αφού το οικόπεδο είναι του Ι.Κ.Α. και το παραχωρεί στο νοσοκομείο; Την τροπολογία πρέπει να τη φέρει η Υπουργός Εργασίας κατά την άποψή μας. Πώς την περιουσία του Ι.Κ.Α., που είναι εισφορές των εργαζομένων, έρχεται ένας Υπουργός, που δεν έχει αρμοδιότητα, να παραχωρήσει ένα οικόπεδο αλλού; Δεν κατάλαβα πώς την φέρνετε εσείς την τροπολογία;

ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ (Υπουργός Υγείας): Θα σας απαντήσω. Αγαπητέ συνάδελφε, καταρχήν, τη συνυπογράφει ο αρμόδιος Υφυπουργός, κ. Πετρόπουλος και η Υπουργός Εργασίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Ο «Άγιος Παύλος» θα είναι δημόσιο νοσοκομείο;

ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ (Υπουργός Υγείας): Ο «Άγιος Παύλος», από το 1985, με Προεδρικό Διάταγμα, είναι δημόσιο νοσοκομείο. Εκεί προϋπήρχε νοσοκομείο του Ι.Κ.Α., γι' αυτό και είχε το ιδιοκτησιακό καθεστώς επί του οικοπέδου. Όταν συστήθηκε το νέο νομικό πρόσωπο, με την επωνυμία « Γενικό Νοσοκομείο Άγιος Παύλος», δεν προβλέφθηκε η παραχώρηση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος στο νέο φορέα και όλα αυτά τα χρόνια ήταν σε εκκρεμότητα. Προφανώς, το Ι.Κ.Α. έχει καταλάβει ότι δε μπορεί να αξιοποιηθεί με κάποιον άλλον τρόπο αυτή η περιουσία. Στην ουσία είναι επένδυση στο δημόσιο σύστημα υγείας αυτή η παραχώρηση και τίποτα περισσότερο. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Κι εμείς ευχαριστούμε. Ο κ. Δανέλλης, έχει το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Ήθελα να προσθέσω, γιατί δεν το είπα πριν, ότι και επί της αρχής και επί των άρθρων, επιφυλασσόμεθα και θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Συρμαλένιος, το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Ήθελα να μιλήσω για το άρθρο 31, που αφορά στο θέμα με τα τετράτροχα, που απαγορεύεται η κυκλοφορία τους κάτω από 125cc. Αυτό το κάνω γιατί στην περιοχή μας, όπως και σε άλλες τουριστικές περιοχές της χώρας, πράγματι, υπάρχουν αρκετές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν αγοράσει τέτοια μηχανήματα και μάλιστα, πολλές από αυτές, με δάνεια. Βεβαίως, συμφωνούμε με τον τελικό στόχο, να απαγορευθεί η κυκλοφορία τους σε ασφαλτοστρωμένους δρόμους, όμως, μέχρι τη λήξη της άδειάς τους θα έπρεπε να υπάρξει μια μεταβατική περίοδος. Δεν ξέρω πως συνάδει η διάταξη αυτή του άρθρου 31 με τον ευρωπαϊκό κανονισμό διότι, διαβάζω ότι αφορά οχήματα και για παντός δρόμου κυκλοφορία, εδώ δεν ξέρω αν συνάδει και πώς συνάδει η διάταξη αυτή.

Καταλήγω σε δύο προτάσεις, η μια πρόταση είναι να υπάρχει μεταβατική περίοδος μέχρι ότου λήγει η άδεια αυτών τουλάχιστον που έχουν αγοράσει και που έχουν αυτή τη στιγμή αυτά τα οχήματα. Ας βάλουμε ένα συντομότερο μεταβατικό διάστημα 2 με 3 χρόνια. Και η άλλη είναι να απαγορευτεί τώρα η διέλευση τους από δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και από εθνικές οδούς. Νομίζω ότι αυτό θα διασφαλίσει ή θα περιορίσει τις όποιες αρνητικές επιπτώσεις υπάρχουν με τα ατυχήματα όπως έχει περιγραφεί και από συναδέλφους αλλά και από δημάρχους που πέρασαν από τη διαβούλευση. Ταυτόχρονα θα διασφαλίσουν και την βιωσιμότητα αυτών των επιχειρήσεων που με δάνεια αυτή τη στιγμή πολλές από αυτές έχουν αγοράσει τα μηχανήματα αυτά.

Το δεύτερο είναι-και εδώ θα απαντήσω στον εισηγητή του ΚΚΕ-το θέμα του Νεωρίου. Είναι σαφές όπως παρουσίασε η κυρία Παπανάτσιου την τροπολογία για τη χρήση του Αιγιαλού και της παραλίας, ότι συνεχίζεται το ίδιο καθεστώς το οποίο προϋπήρχε. Από τη στιγμή που θα χρησιμοποιείται για λειτουργία ναυπηγοεπισκευής ο αιγιαλός και η παράλια ακριβώς μπροστά στο χώρο του Νεωρίου. Είμαστε πολύ κοντά στην επαναλειτουργία του Νεωρίου. Ήδη αύριο θα μπει το πρώτο πλοίο μετά από 12 μήνες που δεν υπήρχαν πλοίο και δεν δούλευε το ναυπηγείο. Είμαστε πολύ κοντά στην επαναλειτουργία. Ο νέος ιδιοκτήτης έχει καταθέσει την προσφορά του. Οι πιστωτές έχουν συμφωνήσει και καταθέτουν την πρόταση τους στο δικαστήριο βάσει του άρθρου 106 του πτωχευτικού κώδικα. Κατά συνέπεια, σε δύο με τρεις μήνες το πολύ το ναυπηγείο θα βρίσκεται πάλι σε πλήρη λειτουργία και θα διασφαλίσει τις θέσεις των εργαζομένων που υπήρχαν, αλλά και αρκετά περισσότερες, σύμφωνα με τα πλάνα που έχει καταθέσει η νέα ιδιοκτησία.

Καταλαβαίνω τις ενστάσεις που έχει το Κ.Κ.Ε., αλλά νομίζω ότι θα έπρεπε να είναι πολύ περισσότερο μεγάθυμοι σε διευκολύνσεις που διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα του ναυπηγείου και εκατοντάδες θέσεις απασχόλησης, άρα και τη βιωσιμότητα της οικονομίας του νησιού της Σύρου και όχι μόνο. Για αυτό το λόγο παρακαλώ να αποσύρουν τις επιφυλάξεις και να ψηφίσουν - φαντάζομαι μαζί με όλα τα κόμματα - την τροπολογία αυτή. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Μάρδας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΔΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα με έκπληξη ότι υπάρχει «λεηλασία της ζάχαρης» στο Πλατύ, γιατί είμαι σε μια διαρκή επικοινωνία με τους παραγωγούς. Επικοινώνησα ξανά και δεν υπάρχει η παραμικρή λεηλασία ζάχαρης στο Πλατύ. Το ανέφερε ο συνάδελφος της Χρυσής Αυγής. Δεν γνωρίζω από πού προήλθαν οι πληροφορίες τις οποίες είχε και βέβαια τα συμπεράσματα του είναι άκρως αυθαίρετα. Ήθελα να ρωτήσω τον κύριο Μανιάτη, όταν η TESLA ήρθε στα τέλη του 2012 με 2013 και έφυγε κακήν κακώς από την Ελλάδα, μπορεί να μας πει για ποιο λόγο έφυγε τότε; Είναι καλές οι κριτικές που κάνει για μια επένδυση, που για να ξαναέρθει κουράστηκαν πάρα πολλά άτομα.

Σας το λέω αυτό από τη θέση του Υφυπουργού Εξωτερικών παλαιότερα, όπου ενδιαφερθήκαμε και εμείς ως μια ομάδα, έτσι ώστε να επαναφέρουμε την TESLA στην Ελλάδα. Θα θέλαμε να ξέρουμε, όμως, τους λόγους που ήρθε και εγκατέλειψε τη χώρα. Παράγοντες που επηρεάζουν για να έρθει κάποιος για να επενδύσει σε μια χώρα είναι αρκετοί. Δεν είναι ένας ή δύο και κάποιοι από αυτούς είναι γνωστοί και κάποιοι είναι άγνωστοι. Εγώ θα σας φέρω υπ' όψιν ορισμένους. Είναι η γραφειοκρατία, το φορολογικό καθεστώς, οι αυξημένες εισφορές, η ακριβή γη, οι μισθοί, το αν υπάρχουν ή δεν υπάρχουν επιδοτήσεις, το ότι μπορεί να υπάρχει ένας κακός επενδυτικός νόμος και είναι τα στοιχεία της διαφθοράς. Κάποια από αυτά είναι γνωστά εκ των προτέρων στον όποιο επενδυτή που έρχεται στη χώρα και κάποια γίνονται γνωστά όταν έρθουν στη χώρα. Θα θέλαμε, λοιπόν, να μας απαντήσουν οι αγαπητοί συνάδελφοί της Ν.Δ. και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. γιατί κακήν κακώς έφυγε η TESLA εκείνη την περίοδο.

Τέλος, ως προς τα πρατήρια καυσίμων, έθεσα μια ερώτηση στον κύριο Μανιάτη την προηγούμενη φορά. Με ποια λογική το 2010 απαγορεύτηκε η ύπαρξη πρατηρίων καυσίμων μέσα στις πόλεις, όταν αυτά υφίστανται σε ένα μεγάλο σύνολο κρατών μελών της Ε.Ε. και όχι μόνο; Ευχαριστώ πολύ.

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

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, είναι πρότυπη αυτή η διαδικασία, αυτή η συζήτηση, αυτή η νομοθετική λειτουργία της Κυβέρνησης με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου που συζητάμε στην Επιτροπή αυτή; Μάλλον τις απαντήσεις τις έχουν δώσει συνάδελφοι από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης, γιατί φαίνεται πως αυτή η πρωτοβουλία κινείται ανάμεσα στις σκοπιμότητες και με προχειρότητα. Φυσικό ήταν να δούμε αποτυπωμένη και σε αυτό το νομοσχέδιο αυτήν τη διάθεση που δείχνει η Κυβέρνηση το τελευταίο διάστημα να νομοθετεί με προχειρότητα, σκοπιμότητες και με μια τολμηρή νομοθετική πρωτοβουλία, με δεκάδες τροπολογίες και νομοτεχνικές βελτιώσεις, κάτι που είδαμε και σήμερα.

Ο Εισηγητής μας, κ. Καραμανλής, έχει αποτυπώσει και έχει αναφερθεί με λεπτομέρεια στα ζητήματα και τις ρυθμίσεις που αφορούν διάφορα θέματα που συζητά το νομοσχέδιο, αλλά και ζητήματα που αφορούν τις εταιρίες και τις πλατφόρμες που παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες. Ελπίζω, ωστόσο, αυτές οι διατάξεις που φέρατε να μην αντιμετωπίσουν προβλήματα στους ευρωπαϊκούς θεσμούς και αναγκαστείτε να κάνετε αναδίπλωση.

Εξάλλου πολλές από τις διατάξεις και τις ρυθμίσεις που έχουν διαρρεύσει το προηγούμενο διάστημα δεν τις βλέπουμε στο νομοσχέδιο. Αυτό κάτι δείχνει, προφανώς, σε σχέση με την παραπάνω αναφορά. Η εφαρμογή των διατάξεων του συγκεκριμένου νόμου απαιτεί την έκδοση ενός μεγάλου αριθμού υπουργικών αποφάσεων από το Υπουργείο Μεταφορών, αλλά και την έκδοση 30 ΚΥΑ. Μπορεί, άραγε, η Κυβέρνηση να δώσει διαβεβαίωση για το χρόνο έκδοσης αυτών των αποφάσεων;

Το νομοσχέδιο προβλέπει, επίσης, τη λειτουργία υποδομών που συνδέονται με πλατφόρμες και ηλεκτρονικά μητρώα, ωστόσο το ερώτημα είναι πάλι το ίδιο. Μπορεί να παραχωρηθεί από την Κυβέρνηση η διαβεβαίωση ή η δέσμευση για το πότε θα λειτουργήσει και θα ενεργοποιηθεί αυτή η πλατφόρμα; Το λέω αυτό, κύριε Υπουργέ, διότι γνωρίζετε πολύ καλά ότι σε αντίστοιχη συζήτηση στην Επιτροπή μας, σε σχέση με νομοσχέδιο που είχε καταθέσει με μια σχετική διάταξη του Υπουργείο Τουρισμού σε σχέση με τις βραχυχρόνιες μισθώσεις των κατοικιών, που υποτίθεται ότι θα λειτουργούσε αμέσως μετά την κατάθεση σχετικού νομοσχεδίου, χρειάστηκε ένας και πλέον χρόνος για να τεθεί σε λειτουργία και ακόμη δεν έχει τεθεί. Πρέπει να το σημειώσετε αυτό. Η τελευταία εξαγγελία της Κυβέρνησης μάλιστα, έλεγε ότι η πλατφόρμα θα ανοίξει στις 31 Μαρτίου. Δεν είναι έτοιμη πάντως μέχρι σήμερα και πολύ φοβάμαι, κύριε Υπουργέ, ότι για τις πλατφόρμες που προβλέπει το νομοσχέδιο, μάλλον θα έχουμε τα ίδια προβλήματα.

Κυρίες και κύριοι βουλευτές, η Κυβέρνηση φέρνει ένα ογκώδες νομοσχέδιο για τις μεταφορές, αλλά εδώ και δύο με τρία χρόνια η ίδια έχει βάλει «ταφόπλακα» στην ανάπτυξη μεταφορών με υδροπλάνα. Είναι ένα μείζον ζήτημα, κύριε Υπουργέ. Το ξέρω ότι το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά, σε ό,τι αφορά τουλάχιστον την οικονομική και τουριστική κοινωνική ανάπτυξη των νησιών της νησιωτικής Ελλάδας.

 Κύριε Υπουργέ, ακυρώσατε και απαξιώσατε ένα πλαίσιο που βρήκατε έτοιμο και εντός του οποίου υπήρχαν ήδη οι εταιρίες που είχαν δραστηριοποιηθεί στο χώρο, είχαν καταθέσει σχετικές προτάσεις, εκδήλωση ενδιαφέροντος στο πλαίσιο εκείνης της νομοθετικής πρωτοβουλίας. Είχαν προχωρήσει μάλιστα μελέτες και ήταν έτοιμες να ξεκινήσουν την δική τους προσπάθεια, αλλά είπατε ότι θα φέρετε δικό σας νόμο. Σας θυμίζω σχετικές πρωτοβουλίες νομοθετικές που είχαμε πάρει στην Ολομέλεια και δεν είχατε δώσει πειστικές απαντήσεις και είχατε θέσει στη διαβούλευση τον Αύγουστο του 2016, προκειμένου να ολοκληρωθεί τον Σεπτέμβριο του 2016 και έκτοτε αγνοείται η τύχη αυτού του νομοσχέδιου. Θέλω να σας στρέψω την μνήμη σας, κύριε Υπουργέ, σε σχέση με τις αερομεταφορές με υδροπλάνα. Θέλω να στρέψω τη μνήμη σας, κύριε Υπουργέ, σε φωτογραφίες προηγούμενων δεκαετιών για τα νησιά του Αιγαίου, τι γινόταν τότε με τις αερομεταφορές και δεκαετίες μετά δεν είμαστε ικανοί να ολοκληρώσουμε ένα νομοσχέδιο. Και ξέρετε, ουσιαστικά χάνεται και αυτό το καλοκαίρι. Χάθηκαν τέσσερα χρόνια υδροπλάνα και ακόμα αναζητούμε αυτή την προοπτική.

Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να αναφερθώ στις ρυθμίσεις με τα πρόστιμα. Η Κυβέρνηση ΣΥ.ΡΙΖ.Α.-ΑΝ.ΕΛ. έχει επιστρατεύσει μια ψευδεπίγραφη ταξική διάσταση. Ακούσατε και τον Εισηγητή μας, τον κ. Καραμανλή, στην τοποθέτησή του και σήμερα να αναφέρεται σε αυτήν την διάσταση προκειμένου να δικαιολογήσει ρυθμίσεις που φέρνει για τα πρόστιμα και τις αλλαγές του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Το ζήτημα όμως, κ. Υπουργέ της οδικής ασφάλειας δεν έχει ταξικό πρόσημο και μάλιστα αυτό το ψευδεπίγραφο που εσείς προσπαθείτε να δώσετε. Η απώλεια μιας ανθρώπινης ζωής έχει το ίδιο κόστος. Είναι δεδομένο ότι οι συγκεκριμένες διατάξεις έχουν πρόβλημα συνταγματικότητας. Η λογική του Υπουργείου στο θέμα της διασύνδεσης των προστίμων στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με εισοδηματικά κριτήρια, κυρία Πρόεδρε, συνίσταται στο επιχείρημα ότι παρανομούν όσοι έχουν χρήμα. Είναι μια παραδοχή, που ελπίζω πολύ σύντομα να την πάρετε πίσω. Έχετε χρόνο ακόμα μέχρι την συζήτηση στην Ολομέλεια. Είναι απόλυτα λανθασμένη αυτή η διάσταση.

Δεν έχει, επίσης, καμία λογική η συσχέτιση περιουσιακών στοιχείων και εισοδήματος. Ουσιαστικά, βέβαια, η ίδια η Κυβέρνηση αναίρεσε την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων πριν αυτές ψηφιστούν. Ακούσαμε παράλληλα, κυρία Πρόεδρε, τον Υφυπουργό Μεταφορών, κ. Μαυραγάνη, να παραπέμπει στο μέλλον την προσαύξηση έως και στο τριπλάσιο του προστίμου, αφού όπως μας είπε όλα θα κριθούν από την πορεία εφαρμογής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Μα είναι δυνατόν να ακούγονται από Υπουργό της Κυβέρνησης αυτές οι προοπτικές; Αν η Κυβέρνηση ήθελε να αντιμετωπίσει με σοβαρότητα το ζήτημα της οδικής ασφάλειας, θα έπρεπε να είχε άλλες προτεραιότητες. Έχουμε καταθέσει σχετικές προτάσεις στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Επιτρέψτε μου, κυρία Πρόεδρε, να αναφέρω τέσσερις από αυτές.

Θα έπρεπε η Κυβέρνηση και νομίζω ότι ο κ. Υπουργός έστω και τώρα θα έπρεπε να ενσωματώσει στο νομοσχέδιο τη θεσμοθέτηση της κυκλοφοριακής εκπαίδευσης στην πρώτη, στη δεύτερη βαθμίδα εκπαίδευσης, στην προσχολική αγωγή, αλλά και σε επίπεδο δια βίου μάθησης με συνέργειες κράτους αυτοδιοίκησης και των πανεπιστημίων, που θα ήταν μια πολύ σημαντική προτεραιότητα. Έχει γίνει μια προσπάθεια όμως, δεν είναι στο εύρος που σας καταθέτω.

Η δεύτερη προτεραιότητα θα έπρεπε να είναι η διαμόρφωση του μητρώου τροχαίων ατυχημάτων που θα βοηθούσε στην χωροταξική αποτύπωση των σημείων επικινδυνότητας. Στα νησιά του Αιγαίου, κ. Σπίρτζη, το γνωρίζω ότι το ξέρετε κι από την άλλη παλαιά ειδικότητα σας, ιδιαίτερα στα Δωδεκάνησα, είναι ένας τόπος με πολύ υψηλή συχνότητα σε τροχαία ατυχήματα. Και όσοι γνωρίζουν τα προβλήματα και τα σημεία του οδικού δικτύου, μπορούν να επιβεβαιώσουν αυτήν την αναφορά.

Στην περιφερειακή οδό, για παράδειγμα, που ξέρετε πολύ καλά Ρόδου-Λίνδου για την προοπτική επέκτασης της διαχωριστικής νησίδας, είναι ένα επιβεβλημένο έργο που πρέπει να γίνει και νομίζω ότι θα μπορείτε να το δείτε με μια θετική ματιά. Όπως επίσης και η χάραξη της Μεσογειακής Οδού από την πόλη της Ρόδου στο αεροδρόμιο είναι από τις πιο υψηλές συχνότητες που καταγράφουν τροχαία ατυχήματα. Δεν έχετε δώσει απάντηση στο ερώτημα που σας κατέθεσα. Και επίσης η προέκταση αυτού του άξονα από την δυτική πλευρά. Η Ρόδος, κ. Υπουργέ, θα μπορούσε να αποτελέσει ένα πρότυπο βιώσιμης κινητικότητας και οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα και στην Ευρώπη.

Η τρίτη προτεραιότητα θα έπρεπε να είναι ένα ευρύ πλέγμα παρεμβάσεων στον τομέα της οδικής επισήμανσης σε επαρχιακά δίκτυα και κυρίως το οδικό δίκτυο των νησιών που θα αναδείκνυε έτσι την προτεραιότητα των πεζών αντί των αυτοκινήτων.

 Κύριε Υπουργέ, θέλω να έχετε την κατανόησή μας αν στρέψετε την μάτια σας σε αυτές τις προτάσεις. Εμείς έχουμε την δική σας από δω και πέρα, εάν υπάρχει ένα ευρύ πλαίσιο συζήτησης για τα ζητήματα αυτά που μόνο θετικό πρόσημο μπορούν να προσθέσουν στο δημόσιο διάλογο.

Κλείνοντας, θα ήθελα να καταθέσω στα πρακτικά μια επιστολή, από δεκάδες υπογραφές από όλη την Ελλάδα του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας Ρόδου, σε σχέση με την άμεση κατάργηση του άρθρου 43 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας «όχι στη διπλή νομοθεσία για την εγκατάλειψη, όχι στην ευνοϊκή μεταχείριση στους οδηγούς που εγκαταλείπουν τα θύματά τους», αφού οι οικογένειες των θυμάτων σας παρακαλούν, και το έχω καταθέσει και σε σας, στην άμεση κατάργηση του άρθρου 43 και την εκδίκαση όλων των υποθέσεων εγκατάλειψης θυμάτων, με βάση το άρθρο 306 του Ποινικού Κώδικα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης από τους ΑΝΕΛ για να τοποθετηθεί και να ψηφίσει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνουμε σήμερα τις Εισηγήσεις μας, επί ενός νομοσχεδίου, το οποίο εισάγει καινοτόμες λύσεις σε αρκετά θέματα και σε κάποιες περιπτώσεις, όπου χρειαζόταν κάποια βελτίωση, αναγνωρίζουμε τη διάθεση του Υπουργού να εξετάσει και να υιοθετήσει πολλές από τις προτάσεις των φορέων, αλλά και δικές μας, των Εισηγητών. Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που περιλαμβάνει πολλούς τομείς, πολλές επαγγελματικές ομάδες και εισάγει στοιχεία για να εκσυγχρονίσει την ήδη υπάρχουσα νομοθεσία, ώστε να προστατεύσει καταρχήν το επιβατικό κοινό και κατά δεύτερο λόγο το συμφέρον του κράτους. Στηρίζει τα άτομα με ειδικές ανάγκες, βοηθά στην προστασία του περιβάλλοντος, ενισχύει μηχανισμούς ελέγχου και ειδικά μητρώα καταγραφής και προσπαθεί να φέρει σε μια ισορροπία τις υποχρεώσεις και τις απαιτήσεις των εμπλεκόμενων φορέων.

Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που δημιουργεί αξιόπιστους μηχανισμούς ελέγχου στον τομέα των μεταφορών και ευελπιστούμε να εξασφαλίζει σε όλους, πολιτεία, ιδιώτες και πολίτες, ισονομία και δικαιοσύνη. Αρχικά η πολιτεία δημιουργεί το απαιτητό πλαίσιο, τους θεσμούς, τις υποδομές που θα σεβαστεί ο πολίτης και τροποποιεί τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και το πλαίσιο ποινών με βάση το πιο πάνω σκεπτικό. Αλλαγές προβλέπονται και για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα για τα οποία θεσπίζονται μηχανισμοί ελέγχου με στόχο την καταπολέμηση των παράνομων κυκλωμάτων, ενώ επιβάλλονται κυρώσεις, για παραβάσεις ή ψευδείς δηλώσεις. Η ενίσχυση του νομικού πλαισίου επιβάλλεται για την προστασία του υγιούς ανταγωνισμού και για την εύρυθμη λειτουργία της συγκεκριμένης αγοράς με κανόνες για όλους. Ακόμη μια σημαντική ρύθμιση, τα δημόσια ΚΤΕΟ, μπορούν να αναπροσαρμόσουν τις τιμές τους για καλύτερο ανταγωνισμό με τα ιδιωτικά, ενώ μπορούν να λειτουργούν με την μορφή ανώνυμης εταιρείας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οφείλουμε να χαιρετίσουμε τη διάθεση να εκσυγχρονιστεί το πλαίσιο, υποστηρίζουμε τις νέες τεχνολογίες και τις πλατφόρμες του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα που εισέρχονται, καθώς και τη διάθεση των πολιτικών προϊσταμένων του Υπουργείου να ακούσουν και να εξετάσουν τις προτάσεις μας για την περαιτέρω ενίσχυση του σημαντικού αυτού νομοθετήματος. Στο πλαίσιο αυτό έχω καταθέσει τις εξής τροπολογίες και τις οποίες θα αναλύσω, καλώντας σας να τις εξετάσετε και να τις στηρίξετε. Η με γενικό αριθμό 1515 και ειδικό αριθμό 13, αφορά την κατάργηση εδαφίων του άρθρου 11 του ν.3897/2010, όπως ισχύει και τροποποιήθηκε με το άρθρο 25 του ν.4439/2016. Το αναφερόμενο στα καταργούμενα εδάφια σύστημα μανδάλωσης INTERLOCK είναι ένα μη δοκιμασμένο ως προς την αξιοπιστία του σύστημα, το οποίο δεν λειτουργεί σε καμία ευρωπαϊκή χώρα, καθώς δεν υπάρχει αντίστοιχη νομοθετική διάταξη που να επιβάλλει κάτι τέτοιο στην Ε.Ε.. Η μηχανολογική αυτή διάταξη, η οποία δεν έχει εφαρμοστεί στην πράξη πουθενά μέχρι σήμερα και φαίνεται ότι μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην ομαλή διακίνηση των καυσίμων και κατ' επέκταση στρεβλώσεις στον υγιή ανταγωνισμό, καταργείται. Με την παρούσα τροπολογία, προτείνεται η αντικατάσταση της παραπάνω περιγραφόμενης μηχανολογικής διάταξης, με την τοποθέτηση ανιχνευτή υδρογονανθράκων, στην περιοχή που βρίσκεται η ανάκτηση των ατμών, από τις εξαερώσεις των δεξαμενών, ο οποίος προστατεύει επαρκώς, καθώς ειδοποιεί για την ύπαρξη ατμών υδρογονανθράκων και διακόπτει την τροφοδοσία ηλεκτρικής ισχύος στο πρατήριο.

Είναι μια πρόταση που πρέπει κύριε Υπουργέ να εξετάσετε. Για την υπ’ αριθμ. 1516 με ειδικό αριθμό 14 τροπολογία, να πούμε ότι με την προτεινόμενη προσθήκη διευκρινίζεται τι νοείτε με τον όρο «πρατήριο» σε ισόγειο κτιρίων με ορόφους, ώστε να υπάρξει μια δίκαιη και λογική εφαρμογή των επιπλέον μέτρων που πρέπει να λάβουν τα πρατήρια αυτά. Η διευκρίνιση αυτή είναι απαραίτητη, καθώς σε άλλη περίπτωση, θα θεωρούνταν πρατήρια σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους αυτά που απλώς και μόνο το κατάστημα του πρατηρίου βρίσκεται κάτω από οικοδομή ακόμη και ενός ορόφου, ενώ οι αντλίες, οι δεξαμενές και οι εξαερώσεις μπορεί να απέχουν από το κτίριο σε απόσταση ακόμη και δεκάδων μέτρων. Συνεπώς, αυτό που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι τα χαρακτηριστικά σημεία του πρατηρίου, αντλίες, δεξαμενές, εξαερώσεις και όχι το κατάστημα – μίνι μάρκετ ή η αίθουσα πώλησης του πρατηρίου, το οποίο λειτουργεί ως γνωστόν υποστηρικτικά στις αντλίες και στις δεξαμενές.

Τέλος, όσον αφορά την υπ’ αριθμ. 1517 με ειδικό αριθμό 15, προτείνεται η πρόβλεψη μονομελούς κρατικού ιατρικού οργάνου που να διαθέτει τα εχέγγυα της επιστημονικής κατάρτισης και αυθεντικής κρίσης περί της υγείας των οδηγών και να επιλύει το ζήτημα αποτελεσματικά, άμεσα και χωρίς δαπανηρές διαδικασίες. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την καλύτερη διαχείριση και αξιοποίηση του υπάρχοντος εργατικού δυναμικού και των ειδικών επιτροπών, την εντεύθεν εξοικονόμηση πόρων και την εν γένει αναβάθμιση του συγκοινωνιακού έργου.

Πριν κλείσω, θα ήθελα να δηλώσω ότι οι ΑΝ.ΕΛ. ψηφίζουμε «ναι» επί της αρχής, επί των άρθρων και επί του συνόλου του νομοσχεδίου, ενώ υπερψηφίζουμε και την τροπολογία του Υπουργείου Υγείας. Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) : Κλείνουμε τώρα με τις τοποθετήσεις. Τον λόγο έχει ο κ. Ουρσουζίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΡΖΙΔΗΣ : Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, μελέτησα τις προτάσεις των φορέων διαπιστώνω ότι αρκετές από αυτές έγιναν ήδη αποδεκτές, νομίζω είναι 29 τον αριθμό και άρα έχει νόημα η διαδικασία ακρόασης των φορέων. Μένουν βεβαίως κάποιες εκκρεμότητες και γι’ αυτό ξεκινάω πρώτα από τις δύο εταιρείες που αφιερώσαμε πολύ χρόνο στην Επιτροπή ακρόασης των φορέων και αναφέρομαι στην BEAT και στην UBER.

Από πλευράς UBER σιγή ασυρμάτου. Κατέθεσαν ένα υπόμνημα, εκφράζοντας μονομερώς θα έλεγα τις απόψεις τους, ωστόσο ο διευθύνων σύμβουλος της TAXISBEAT κατέθεσε εδώ πράγματα τα οποία αφορούν την άλλη εταιρεία την ανταγωνίστρια, δηλαδή, ότι καταστρατηγούν βασικούς κανόνες που αφορούν στο μεταφορικό έργο. Επί παραδείγματι αναφέρθηκε στην διπλή ταρίφα όπως είναι υποχρεωμένοι όλοι οι ταξιτζήδες να γράφουν όταν κυκλοφορούν τη νύχτα. Αυτό δεν συμβαίνει με την UBER. Αυτό είπε ο διευθύνων σύμβουλος της TAXISBEAT. Επίσης, ότι οι μεταφορές από το αεροδρόμιο και προς το αεροδρόμιο δεν τιμολογούνται όσο πρέπει. Εγώ δεν έχω άμεση άποψη. Όμως, όπως οφείλουμε ακούσαμε τον εκπρόσωπο της TAXISBEAT, δικαιολογώντας έτσι την επιδότηση κομίστρου. Δηλαδή, με άλλα λόγια, το είπε και ο ίδιος άλλωστε, ότι αφορά σε μία έκπτωση πάνω στο κόμιστρο. Αυτό όμως είναι κάτι το οποίο απαγορεύεται διεθνώς και δεν αφορά μόνο τη δική μας πατρίδα. Έτσι λοιπόν, υπάρχει ένας διαφαινόμενος αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των ανθρώπων που οδηγούν ταξί και των άλλων, οι οποίοι, είτε συνεργάζονται, είτε είναι ιδιώτες που εκχωρούν το αυτοκίνητο τους στην πρώτη εταιρεία. Κατά συνέπεια, υπάρχει θέμα.

Τα άρθρα 12 και 13, έχω την αίσθηση ότι όχι μόνο δεν είναι περιττά, αλλά επιβάλλονταν από τα πράγματα να ρυθμίσει την αγορά με τρόπο που να μην αδικεί κανείς, ούτε να παραβιάζεται ο ανταγωνισμός. Άλλωστε, ο ανταγωνισμός όταν λειτουργεί μέσα σε κανόνες μπορεί να προσφέρει ένα καλύτερο έργο στους χρήστες που εν τέλει, αυτό είναι και το ζητούμενο. Όπως εξελίχθηκε η διαδικασία ακρόασης των φορέων στην Επιτροπή, έδειξε ότι φεύγει χρήμα από την Ελλάδα και επανέρχεται με έναν τρόπο που μπορεί να είναι νόμιμος κατά τα άλλα, ωστόσο, σε σχέση με την παραδοσιακή λειτουργία των ταξί, αυτό το χρήμα μένει στην Ελλάδα. Εάν ρυθμιστεί το ζήτημα της σωστής φορολόγησης οποιασδήποτε εταιρίας και λυθούν αυτά τα ζητήματα, κατά τα άλλα, η εφαρμογή είναι πολιτισμός, είναι μια πρόοδος και είναι πολύ θεμιτό να γνωρίζει κάποιος σε πόση ώρα θα έρθει να τον παραλάβει το ταξί από το μέρος που το ζητάει και πόσο θα πληρώσει.

Θα ήθελα να αναφερθώ και στα θέματα που αφορούν την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας και επειδή οι πολίτες κατηγορούν τους πολιτικούς ότι δεν είναι συνεπείς, με απόλυτη συνέπεια, σεβόμενος και τα μέλη της Επιτροπής και τις αποφάσεις της, αλλά και τους ανθρώπους που προσήλθαν ανιδιοτελώς στην επιτροπή μας να καταθέσουν τις απόψεις τους, θέλω να πω ότι μένουν ανοιχτά τρία ζητήματα. Διαπιστώνω με χαρά ότι επιτέλους θα λειτουργήσει η Εθνική Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια, όπου αναπόφευκτα θα τεθούν αυτά τα ζητήματα.

Το πρώτο αφορά στο γεγονός ότι η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας, ενώ είναι αναντίρρητα μια παράβαση πολύ σοβαρή και προκαλεί τροχαία ατυχήματα, συμπεριλαμβάνεται σε αυτές που μειώνεται το πρόστιμο κατά 50%. Βεβαίως, συμβαίνει με πολύ μεγάλη συχνότητα και η αστυνόμευση είναι απαραίτητη προϋπόθεση για οποιοδήποτε πρόστιμο, προκειμένου να συνετίσει τους πολίτες. Επομένως, είναι ένα θέμα που αν παραμείνει ως έχει στο νομοσχέδιο, θα τεθεί στην Επιτροπή που θα επαναλειτουργήσει στα τέλη του Μαρτίου.

Ένα δεύτερο σημείο είναι η μείωση του ορίου ταχύτητας μέσα στο αστικό περιβάλλον στα 30 χιλιόμετρα την ώρα. Δεν γίνεται καμιά αναφορά σ' αυτό, επομένως θα είναι ένα ζήτημα που θα μας απασχολήσει σε αυτή την Επιτροπή και θα γίνει και πιο ήρεμα η συζήτηση με τους ανθρώπους του Υπουργείου Μεταφορών που θα συμμετάσχουν και δεν είναι ευχάριστο σε ένα Βουλευτή να πηγαίνει σε οποιοδήποτε Υπουργείο και να παρακαλεί να περάσει τα ζητήματα. Επομένως, το έργο της Επιτροπής είναι πάρα πολύ σημαντικό και προσδοκά πάρα πολλά οφέλη ο Έλληνας πολίτης.

Το τρίτο ζήτημα αφορά στην εγκατάλειψη θυμάτων στην άσφαλτο. Είναι μια συμπεριφορά απολύτως απαράδεκτη και το άρθρο 43 προβλέπει ποινές που δεν είναι μεγάλες, ωστόσο, αν προκύψει θάνατος ή βαρύς τραυματισμός ανάγεται στο άρθρο 306 του Ποινικού Κώδικα, όπου οι ποινές είναι πολύ μεγάλες. Όμως, νομίζω ότι θα πρέπει να αλλάξει το άρθρο 43 και γνωρίζω ότι έγινε μια προσπάθεια από το Υπουργείο Δικαιοσύνης. Θα το διερευνήσουμε και θα το συζητήσουμε.

Κλείνοντας, να αναφερθώ στα τετράτροχα που απαγορεύουμε και εμφανίστηκαν εδώ άνθρωποι, οι οποίοι κατέθεσαν την άποψη ότι είναι για αυτούς ουσιαστικά ξαφνικός θάνατος. Δεν ξέρω ποιες δυνατότητες μπορούμε να έχουμε και είναι γεγονός ότι αποτελούν ένα σοβαρό κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, όπου συνωστίζονται πάρα πολλοί πολίτες σε συγκεκριμένα τουριστικά σημεία της Ελλάδας και κάνουν χρήση αυτών των οχημάτων. Άλλωστε καλύτερα από εμένα το έχει πει ο κ. Μαστοράκης. Από την άλλη μεριά όμως υπάρχουν κάποιοι άνθρωποι, οι οποίοι επενδύσανε νομίζω ότι κάποια μικρή πίστωση χρόνου ή δεν ξέρω τι άλλο μπορούμε να σκεφτούμε μέχρι την ψήφιση του νομοσχεδίου, έτσι ώστε να λυθεί αυτό το ζήτημα. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Παρακολουθήσαμε τις τελευταίες μέρες μια αναλυτική και ουσιαστική συζήτηση και ήταν από την πλευρά τη δική μας καλοπροαίρετη η συζήτηση, για αυτό και σήμερα καταθέσαμε 26 νομοτεχνικές βελτιώσεις. Έχουν επιδοθεί και οι τροπολογίες από τους βουλευτές. Επομένως μέχρι και αύριο μπορούμε να δούμε και άλλες βελτιώσεις, ή άλλες τροπολογίες που θα κατατεθούν. Παρακολουθήσαμε όμως το ίδιο μονότονο τραγούδι, σε παρτιτούρα της Νέας Δημοκρατίας και της Δημοκρατικής Συμπαράταξης για βιόλα και όμποε - αυτό που παρακολουθούμε συνήθως. Και θα πάμε να το αναλύσουμε λίγο, γιατί γίνεται αυτό. Προσπαθούν οι άνθρωποι να φτιάξουν ένα μοντέλο δήθεν μεταρρυθμιστικό. Δηλαδή μια εικόνα πολλά χρόνια τώρα. Δεν τους βγαίνει. Και να δούμε γιατί δεν τους βγαίνει. Παρουσιάστηκαν ως εκπρόσωποι της επιχειρηματικότητας, ενάντια στον παλαιωμένο ΣΥΡΙΖΑ. Να παρουσιάσουμε λοιπόν ποια είναι αυτή η εικόνα που θέλει να διαμορφώσει η Νέα Δημοκρατία και η Δημοκρατική Συμπαράταξη, η οποία συνήθως είναι πιο κίτρινη από τα ταξί που εμπεριέχονται αρκετές ρυθμίσεις στο σχέδιο νόμου. Πολύ πιο κίτρινη. Συζητάμε πολιτισμένα, δεν θέλω να προχωρήσω σε χαρακτηρισμούς, αλλά προχώρησαν και οι δύο κοινοβουλευτικοί εκπρόσωποι και πρώην κυβερνητικοί εταίροι και για να δούμε τι είπαν.

Ο κ. Καραμανλής ήρθε ως εκπρόσωπος της υγιούς επιχειρηματικότητας. Τι εννοεί η Νέα Δημοκρατία υγιή επιχειρηματικότητα; Εννοεί το ελληνικό θαύμα, να έχει έδρα στο εξωτερικό και παράρτημα στην Ελλάδα. Εννοεί να έχει μετόχους από τις βρετανικές παρθένες νήσους, αμφιβόλου προελεύσεως, εννοεί να έχει χρηματοδότηση μέσω διαφόρων off shore από γνωστούς, συγγενείς και φίλους της Νέας Δημοκρατίας.

Δεν πρόκειται κ. Καραμανλή να πούμε εμείς ποτέ, επειδή προχωρήσατε σε χαρακτηρισμό για εμένα επομένως δεν πρόκειται να πούμε ποτέ ότι δεν δικαιούστε να μιλάτε. Εμείς σας παροτρύνουμε να μιλάτε όσο μπορείτε περισσότερο και εσάς και τους χειροκροτητές του κ. Μητσοτάκη. Και σας παροτρύνουμε να μιλάτε, γιατί όσο περισσότερο σας ακούει ο ελληνικός λαός τόσο το καλύτερο για εμάς. Τόσο καταλαβαίνει τι λέτε μεταρρύθμιση, υγιή επιχειρηματικότητα, τι λέτε με όλους τους πολύ σημαντικούς ορισμούς που χρησιμοποιείτε και έχετε κάψει και τους ορισμούς. Έχετε κάψει τη μεταρρύθμιση σαν λέξη. Έχετε κάψει μια σειρά από ορισμούς. Δηλαδή το ακούει ο κόσμος και του σηκώνετε η τρίχα με αυτά που λέτε. Αλλά τον εκσυγχρονισμό και πολλά άλλα, ας πούμε τον εκσυγχρονισμό τον έκαψαν άλλοι. Υγιή επιχειρηματικότητα, λοιπόν είναι να δέχεται κάρτες η συγκεκριμένη εταιρεία και να πηγαίνουν τα χρήματα σε τράπεζα του εξωτερικού. Όχι μόνο εσείς που με κατηγορείτε ότι καλά δεν ξέρει ο Υπουργός πως λειτουργεί μια μεγάλη τράπεζα και οι κάρτες; Και ήταν και στον ιδιωτικό τομέα και τα παπαγαλάκια σας στον Τύπο, έτσι επειδή χρησιμοποιούν τα ίδια επιχειρήματα σήμερα.

Εσείς δεν γνωρίζετε κύριε Καραμανλή, ότι από το 2015 απαγορεύεται αυτή η δραστηριότητα στη δική μας χώρα, γιατί είμαστε σε capital control; Προφανώς αν το έκανε αυτό μια εταιρεία ή μια ομάδα μικρομεσαίων, θα πήγαινε το ΣΔΟΕ, ή ,η ΑΔΑΕ ή οποιοσδήποτε και θα παρουσιαζόταν στα κανάλια που σας υπηρετούν με συνέπεια, όπως και εσείς τα υπηρετείτε με συνέπεια, ότι πιάστηκε μεγάλο κύκλωμα. Στη Βeat όμως επιτρέπεται, γιατί εκεί είναι υγιής επιχειρηματικότητα, να είσαι στο εξωτερικό. Να διαβάσουμε, λοιπόν, τι έγραφε 8/8/2016 η Καθημερινή, «κύκλωμα εκκαθάριζε στο εξωτερικό εισπράξεις από πληρωμές μέσω POS» και αναλύει πως το κύκλωμα διέθετε συσκευές εκκαθάρισης πληρωμών με πιστωτικές και χρεωστικές κάρτες προς το εξωτερικό, παρακάμπτοντας με αυτό τον τρόπο τους περιορισμούς του capital control. Διαβάστε και σήμερα άρθρο της Καθημερινής, που κατηγορεί τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών που δεν ξέρει στοιχειωδώς πώς λειτουργούν οι κάρτες, μετά, διαβάστε στα πρακτικά και την τοποθέτηση του κ. Καραμανλή, ταύτιση υπάρχει; Όπως και με κάποια άλλα κόμματα, γι' αυτό και εμείς πραγματικά, θέλουμε να μιλάτε πολύ.

 Επίσης, θα καταθέσω ως έγγραφο, νομίζω το είπε και ο κ. Μανιάτης, μας φέρατε το χαρτί της τράπεζας που ήταν έμβασμα για παραστατικό. Όχι, είναι και παραστατικό, διότι σε αυτά τα λίγα χρήματα που επιστρέφουν από το εξωτερικό, αυτά τα ελληνικά θαύματα της υγιής επιχειρηματικότητας της Νέας Δημοκρατίας, τους κρατάνε και 4 €, σε αυτά τα μικροποσά και είναι και παραστατικό της τράπεζας πια. Προφανώς για σας αυτά είναι λεπτομέρειες στις εκατοντάδες εκατομμύρια, δισεκατομμύρια των offshore και η υγιής επιχειρηματικότητα μάλλον, δεν ασχολείται με τέτοια μικροποσά που βγάζει κάποιος αυτοκινητιστής, ή κάποιος επαγγελματίας το μεροκάματό του. Θα ασχοληθείτε με τα πολύ μεγάλα και το καταλαβαίνω. Αλλά αφήστε τους ταπεινούς υπόλοιπους να ασχολούνται με τις χιλιάδες και εκατομμύρια επαγγελματίες που ασχολούνται με τέτοια μικροποσά και τους κοστίζει που σε κάθε αμοιβή τους η τράπεζα τους κρατάει 4 € στα 30 €.

Θα ήθελα να πάμε σε λίγο πιο αναλυτική εξήγηση, του τι είπανε σήμερα οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Μας λένε, ότι παραλάβαμε καμένη γη, θα είμαστε ευτυχείς να παραλάβουμε από σας καμένη γη, δεν ήταν μόνο καμένη ήταν και σκαμμένη. Είμαστε η μακροβιότερη μνημονιακή Κυβέρνηση και ευτυχώς θα βγάλουμε τη χώρα από την περιπέτεια που βάλατε τον ελληνικό λαό και όλους μας μέχρι τον Αύγουστο, ότι χτυπάμε την υγιή επιχειρηματικότητα των βρετανικών παρθένων νήσων και μετά άρχισαν και παρέθεταν και στοιχεία, 8000 ταξιτζήδες και ένα εκατομμύριο πολίτες. Πού τα βρήκατε; ΣΔΟΕ είσαστε; Ούτε η Taxibeat δεν τα ξέρει, τα λέει αλλά δεν τα έχει αποδείξει ποτέ. Δεν αφήσατε μηχανισμό με τη νομοθεσία, την εκπληκτική, εκσυγχρονιστική μεταρρυθμιστική νομοθεσία που είχατε κάνει και για την UBER και για την Taxibeat να έχει κάποιο Υπουργείο και των Μεταφορών είναι το αρμόδιο. Και ένα εκατομμύριο πολίτες. Ξέρουν και τους πολίτες. Ο κ. Δρανδάκης μας είπε ότι δεν κρατάνε προσωπικά δεδομένα, το ονοματεπώνυμο. Μπείτε στην εφαρμογή της BEAT, κύριε Καραμανλή - εμείς δεν χρησιμοποιούμε TAXI BEAT - μπείτε εσείς που χρησιμοποιείτε και την TAXI BEAT, να δούμε αν γράφεται το ονοματεπώνυμό σας. Κρατείται αυτό το ονοματεπώνυμο στα ηλεκτρονικά αρχεία της BEAT; Το έχει ελέγξει η Ελληνική Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων, που δεν μας άφησε, κάτι μήνες, να εκδώσουμε το ηλεκτρονικό εισιτήριο στον ΟΑΣΑ;

Έπρεπε να δοθεί ολόκληρη μάχη - προς τιμήν του - από τον Πρόεδρο της Αρχής τον κ. Μενουδάκο, για να στηρίξει αυτήν τη λειτουργία; Χωρίς να κρατάμε αρχεία, αλλά τον ΟΑΣΑ τον έλεγξαν. Τη φίλη σας την BEAT εδώ πέρα ποιος την έλεγξε; Και μας είπατε ξαφνικά ότι η UBER λειτουργεί με αυτό τον τρόπο. Εντάξει. Τι να πω; Ο κόσμος έχει δει τα στελέχη της Ν.Δ., τι έχουν πει για την UBER και δεν έχει ακούσει τίποτα από την επίσημη Ν.Δ. - γιατί επίσημα ήταν τα χείλη που είχαν πει υπέρ της UBER από τη Ν.Δ., όπως επισημότατα ήταν και τα χείλη, που είχαν κάνει διάγγελμα για την TAXI BEAT, καταγγέλλοντας τον «άθλιο» Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.

Επίσης, θα ήθελα να δούμε την υγιή επιχειρηματικότητα, που στηρίζεται στις δικές της δυνάμεις. Ποιες είναι οι δικές της δυνάμεις; Οι 40.000, που βρέθηκαν και ιδρύθηκε η εταιρεία, πετάχτηκε στο Λονδίνο ή οι offshore, μετά που τη χρηματοδότησαν; Επιμένω. Ο κ. Δρανδάκης τα είπε, δεν τα είπα εγώ στην Επιτροπή. Δεν καταλαβαίνω τι μου λέτε. Και τον ρωτήσαμε. Μας είπε για 8 εκατ., ο κ. Μαυραγάνης τον είχε ρωτήσει. Μας κορόιδεψε κιόλας. Είπε «δεν κάναμε εκπτώσεις. Να οι διαφημίσεις για τις εκπτώσεις BEAT. Επιδότηση, λέει, κάναμε». Αυτή είναι η υγιής επιχειρηματικότητα, που δεν καταστρατηγεί, κιόλας, τη νομοθεσία των μεταφορών; Επιτρέπονται εκπτώσεις; Πού επιτρέπονται εκπτώσεις; Αυτό το θεσμικό πλαίσιο για τους αυτοκινητιστές δεν το κάναμε εμείς, εσείς το κάνατε.

Για να δούμε άλλες παρατηρήσεις στην κατεύθυνση της «μεταρρυθμιστικής υγιούς επιχειρηματικότητας της Ν.Δ.». Λέει Ν.Δ.: « Ικανοποιούμε τους εισαγωγείς και περιορίζουμε την ελεύθερη διακίνηση προϊόντων. Δεν έχουν οι πολίτες επιλογές για τα εισαγόμενα αυτοκίνητα». Δηλαδή είναι άλλη μια «ωραία ζώνη», που έχει κτίσει ο παλαιοκομματισμός. Και για να δούμε ποιος «κιτρινίζει». Σας έχει πει κανείς, στην ελληνική κοινωνία, στην περιφέρειά σας κάπου στη βόρεια Ελλάδα, στην νότιο, ότι υπάρχουν πολίτες που έχουν αγοράσει αυτοκίνητα, τα οποία δεν φαίνεται πουθενά ο αριθμός του πλαισίου τους; Ότι ψάχνουν να βρουν οι αντιπροσωπείες ή τα συνεργεία, αυτοκίνητα, εισαγόμενα, μεταχειρισμένα, που έχουν άλλα μεγέθη, άλλα χαρακτηριστικά και δεν αναγνωρίζονται από κανέναν; Δεν τα έχετε ακούσει αυτά; Ποτέ; Δεν έχετε ακούσει ότι είναι «σπορ» για κάποιους εισαγωγείς μεταχειρισμένων αυτοκινήτων να «γυρνάνε» τα κοντέρ των χιλιομέτρων, ώστε να πληρώνουν λιγότερους φόρους όταν κάνουν εισαγωγή και να τα «ξαναγυρνάνε», να τα «χαμηλώνουν» τα χιλιόμετρα, για να τα πληρώνουν πολύ περισσότερο οι πολίτες, όταν πηγαίνουν να τα αγοράσουν; Δηλαδή, τα «γυρνάνε» δύο φορές. Αυτά δεν τα έχετε ακούσει ποτέ; Εμείς τα ανακαλύψαμε πρώτη φορά; Για να δούμε ποιος είναι σε αυτή τη χώρα και ποιος είναι σε άλλη χώρα. Ποιος θέλει να καλύψει τα κυκλώματα και ποιος θέλει να τα πολεμήσει. Ποιος είναι πραγματική μεταρρυθμιστική δύναμη και ποιος εξυπηρετεί συγκεκριμένα συμφέροντα, εδώ και δεκαετίες, για να ‘κονομάνε συγκεκριμένοι επιχειρηματίες καθόλου υγιείς, σε όλες αυτές τις πτυχές της οικονομικής ζωής, που συζητάμε. Τι να συζητήσουμε;

Είστε η κυβέρνηση, η οποία έχει ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης των ΚΤΕΟ και το καταργήσατε με Υπουργική Απόφαση και το επαναφέρουμε σε αυτό το σχέδιο νόμου. Δείτε το.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ (Εισηγητής της Ν.Δ.): *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Είναι ψευδές αυτό που λέτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τι ψέμα είναι; Να μου φέρετε ό,τι θέλετε. Τώρα κατανοούμε την Υπουργική Απόφαση του Υπουργού σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ (Εισηγητής της Ν.Δ.): *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Ψεύδεστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ποιο είναι ψέμα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ (Εισηγητής της Ν.Δ.): *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Δεν υπάρχει τέτοια απόφαση κατάργησης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αυτά είναι για το νομοσχέδιο, δεν είναι για σας, κ. Καραμανλή, δεν κάνουμε αξιολογική κρίση στο πρόσωπό σας, ούτε στις δεξιότητές σας. Τώρα για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, γιατί μιλάμε για την απευθείας ανάθεση. Εκεί έχετε ακόμη ένα θεάρεστο έργο ως παράταξη. Πουλήσατε, αν θυμάμαι καλά, την Ολυμπιακή Αεροπορία. Ήταν ο εθνικός μας αερομεταφορέας.

Μαζί με την Ολυμπιακή Αεροπορία πουλήσετε και το στέγαστρο που ήταν η βάση συντήρησης, το μεγαλύτερο στα Βαλκάνια και να μην πω στην ευρύτερη περιοχή. Το στέγαστρο αυτό έχει να λειτουργήσει 21 χρόνια. Από κει που είχατε κανονίσει να πουλήσετε πολύ ακριβά την Ολυμπιακή, πήρε το στέγαστρο το «Ελευθέριος Βενιζέλος». Έχει να λειτουργήσει 21 χρόνια, έχει πάρα πολλές φθορές. Αυτά τα λεφτά τα έχει πληρώσει ο ελληνικός λαός. Δεν το ξέρετε αυτό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ (Εισηγητής της Ν.Δ.): *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Δεν προκύπτουν από πουθενά αυτά που λέτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗ (Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών): Να πάμε να σας το δείξουμε, γιατί δεν είναι εικονική πραγματικότητα, αγγλικά, ελληνικά, virtual reality, όπως το λέτε εσείς, είναι κανονικό υπόστεγο συντήρησης, που 21 χρόνια το έχετε κλειστό. Πρέπει, λοιπόν αυτό, επειδή είναι μια παραγωγική μονάδα, θα φέρει πλούτο στη χώρα, θα φέρει εξειδικευμένους τεχνικούς και επιστήμονες για να λειτουργήσει ως βάση συντήρησης, να λειτουργήσει. Καταλαβαίνουμε τους λόγους που δεν θέλατε να λειτουργήσει και για να είναι κλειστό, μάλλον εξυπηρετώντας πιθανά ανταγωνιστικές δραστηριότητες σε άλλες χώρες. Τι να κάνουμε; Εμείς θέλουμε να εξυπηρετήσουμε τα δικά μας συμφέροντα και να το ανοίξουμε. Γιατί λοιπόν προβλέπεται αυτή η ρύθμιση;

Προβλέπεται, γιατί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι δημόσιος τομέας και για να νοικιάσει έναν τέτοιο χώρο, θα πρέπει να κάνει διαγωνισμό η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά και το «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι ΣΔΙΤ, με 55% το δημόσιο, που και εκείνος κάνει διαγωνισμό, όταν θέλει να νοικιάσει κάποιους χώρους. Δεν μπορούμε, λοιπόν, να κάνουμε δύο διαγωνισμούς. Δεν γίνεται αυτό. Πρέπει ο ένας από τους δύο φορείς να μπορεί να συμμετάσχει στο διαγωνισμό ή να έχει το δικαίωμα το δημόσιο για τέτοιου είδους εγκαταστάσεις και γι' αυτό είναι πολύ συγκεκριμένοι οι τομείς. Σας είπα αν θέλετε να το περιορίσουμε ακόμα περισσότερο, το περιορίζουμε σε ό,τι αφορά τη βάση συντήρησης, την εκπαίδευση, ηλεκτρονικά συστήματα. Αν πιστεύετε ότι πρέπει να περιοριστεί κάντε μια πρόταση. Δεν έχουμε ένα πρόβλημα. Σας λέμε και για ποιο λόγο υπάρχει αυτή η διάταξη.

Επίσης, κάνατε αρκετές αναφορές για το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Να σας θυμίσω ότι το διαγωνισμό για το ηλεκτρονικό εισιτήριο και τις προδιαγραφές, τις είχατε βάλει εσείς. Τον είχατε κάνει πολλά χρόνια πριν φύγετε -ευτυχώς για τον ελληνικό λαό- από την κυβέρνηση και το υπογράψαμε τον Δεκέμβριο του 2014 που θα φεύγατε οριστικά. Να σας θυμίσω ότι ο διαγωνισμός αυτός με αυτά που είχαν προβλεφθεί από σας να γίνουν, είχε πλήθος, αν θέλετε, πλημμέλειες για να μην εφαρμόσει ποτέ και καταλαβαίνουμε το γιατί στη συνέχεια. Δύο είναι τα κυκλώματα που πιάστηκαν για τα πλαστά εισιτήρια. Είναι πολλοί αυτοί που δεν ήθελαν να εφαρμοστεί το ηλεκτρονικό εισιτήριο και είναι πολλοί αυτοί που λυπούνται για την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου. Οι πύλες κλείνουν στον ένα σταθμό μετά τον άλλο και θα δούμε πάρα πολύ καλά στη συνέχεια, ποια ήταν η διαφυγή των πόρων των αστικών συγκοινωνιών από την καταπληκτική μεταρρυθμιστική υγιή διοίκηση που ασκούσατε τόσα χρόνια.

Πάμε στον επόμενο χώρο, στον κ. Μανιάτη. Επαναλαμβάνει ότι είναι 8.000 οι αυτοκινητιστές και 1 εκατομμύριο οι πολίτες, μου λέει ότι έβαλα διάφορες στολές, ότι είμαι παλαιολιθικός, ότι είμαστε κατά της αριστείας. Λέει, ότι η Bit έφερε πολλούς Έλληνες μηχανικούς από το εξωτερικό να δουλέψουν. Μακάρι, να πληρώσει και κανένα φόρο εισοδήματος, δηλαδή παραδέχτηκε ότι δεν πληρώνει φόρο εισοδήματος, πληρώνει άλλα ως παράρτημα. Μας είπε, ότι δεν προβλέπουμε πλατφόρμες για φορτηγά. Θα το ξαναπώ, είναι στο άρθρο 49, παράγραφος 4 και 5, το άρθρο για τα φορτηγά και τους οδηγούς των φορτηγών. Μας είπε, ότι δεν έχουμε ρύθμιση που υφαρπάζει το μεταφορικό έργο. Είναι στο άρθρο 22. Μας ρώτησε, τι κάναμε για τους ποδηλατοδρόμους από την Κηφισιά ως το Γκάζι και ενώ, τα είχε ωριμάσει η κυβέρνηση Σαμαρά, εμείς δεν ολοκληρώσαμε τους ποδηλατοδρόμους. Συγγνώμη, ήταν προτεραιότητα μας να ολοκληρώσουμε τους αυτοκινητόδρομους, να ολοκληρώσουμε το σιδηρόδρομο, να ολοκληρώσουμε το Μετρό, μια σειρά από δημόσιες υποδομές μάλλον προτεραιότητα για να μην γυρίσουμε δισεκατομμύρια πίσω. Θα κάνουμε και την ολοκλήρωση των ποδηλατοδρόμων, αλλά δεν είναι στο Υπουργείο Υποδομών αυτό. Φαντάζομαι, όμως, ότι πρέπει να παραδεχτεί ότι ενώ είχαν ωριμάσει και είχαν κάνει τόσους ποδηλατοδρόμους, κάποτε έπρεπε να μπει και το θεσμικό πλαίσιο για την σήμανση ή για τους κανόνες των ποδηλατοδρόμων.

Σχετικά με τα μεταχειρισμένα, επανέλαβε τις θέσεις σας περίπου.

Σχετικά με τους γιατρούς εργασίας, θέλω να είμαι ειλικρινής. Είναι άλλη η οπτική του Χρήστου Κατσώτη, του Βουλευτή του Κ.Κ.Ε. και άλλη του κ. Μανιάτη. Θα είναι καλό, επειδή ο κ. Μανιάτης βρέθηκε πριν από μία εβδομάδα με τους συγκεκριμένους συνδικαλιστές, να ρωτήσει τον πρόεδρο του ενός από τα σωματεία που ήταν μαζί σε συνέντευξη τύπου που έδωσαν, τι έγιναν αυτοί οι οδηγοί που κατέβηκαν από το τιμόνι και πως βαφτίστηκαν στη συνέχεια, τεχνίτες και ποιες διοικήσεις κατέβασαν από τη μόνιμη απόφασή τους και ποιους και πού είναι αυτοί. Με μεγάλη χαρά, καλύτερα απ' όλους, μπορεί να τον ενημερώσει ο τέως υποψήφιος ευρωβουλευτής του κόμματος του και πρόεδρος του ενός σωματείου από αυτά, που φιλοξενείται σε συγκεκριμένο κανάλι για να αποδομήσει το έργο της ελληνικής κυβέρνησης. Ας τον ρωτήσει, είναι στον ίδιο χώρο και μπορούν να συνεννοηθούν.

Έγινε επίσης κριτική για τις ηλεκτρονικές πλατφόρμες. Εμείς βρήκαμε το εθνικό μητρώο οχημάτων - που συστήνουμε τώρα - σε μια βάση Cobol στο Υπουργείο Μεταφορών που δεν μπορούσαμε να επεξεργαστούμε τα στοιχεία γιατί ήταν ξεπερασμένη τεχνολογία. Υποχρεωνόταν το Υπουργείο να υπογράψει εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ συντήρησης, γιατί πού να βρεις να σου συντηρήσουν σήμερα σε Cobol και με τα μηχανήματα που υπήρχαν, μεταρρυθμιστές και υπέρμαχοι της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης; Αυτό που εμείς έχουμε δρομολογήσει, είναι να μετατραπεί αυτό το μητρώο - γίνεται αυτό, εδώ και αρκετούς μήνες - για να είναι μια σύγχρονη βάση δεδομένων και πάνω εκεί όλα τα προβλεπόμενα μητρώα να ακουμπάνε πάνω σ' αυτό το μητρώο, που είναι και οι πινακίδες της χώρας, για να καταλάβετε τι βρήκαμε.

Τελειώνω με τον κ. Γεωργιάδη. Επειδή είπε διάφορα και πιστεύω ότι ήταν σε αναντιστοιχία με την τοποθέτηση του στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής, εμείς προτιμούμε να λέει διάφορα για μας, αλλά να συμφωνούν πολιτικά μαζί μας οι βουλευτές της Ένωσης Κεντρώων παρά να μην λένε και να συμφωνούν πολιτικά με τον νεοφιλελευθερισμό. Για να έχετε πλήρη εικόνα σε σχέση με τις τροπολογίες που έχουν κατατεθεί θα ήθελα να πω ότι την τροπολογία που κατέθεσε ο κ. Καραναστάσης, θα την κάνουμε αποδεκτή στην Ολομέλεια με δύο αλλαγές.

Αναφέρεται «του έργου», ενώ αυτό που έχετε προτείνει είναι για «τη μελέτη» και γίνεται «της μελέτης». Επίσης, θα γίνει μια συμπλήρωση στο τέλος, όπου βάζετε την φράση «σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος μέχρι την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος της παραγράφου 20 του άρθρου 118». Εκεί θα αλλάξει η διατύπωση και αντί, «μέχρι την έκδοση του ανώτερου Προεδρικού Διατάγματος», θα γίνει «κατά τα οριζόμενα στο Προεδρικό Διάταγμα».

Μία τροπολογία επίσης που αφορά στις διαγωνιστικές διαδικασίες στην ωρίμανση μελετών και έργων θα την κάνουμε αποδεκτή και αυτή στην Ολομέλεια.

Η τροπολογία που αφορά στον καθορισμό ελάχιστου μισθώματος στις μισθώσεις των οχημάτων που προβλέπεται, γιατί ειπώθηκε και από κάποιο φορέα και από πολλές πτέρυγες της Βουλής., όπως και την τροπολογία που αφορά στην παράταση λειτουργίας των συνεργείων σχετικά με το άρθρο 22 θα τις κάνουμε αποδεκτές στην Ολομέλεια.

Την τροπολογία για την κατάργηση της διάταξης της παραγράφου 7, δεν θα την αποδεχθούμε.

Επίσης, την τροπολογία των Ανεξάρτητων Ελλήνων –του συναδέλφου του κ. Λαζαρίδη - που σχετίζεται με την ΕΥΑΘ θα θέλαμε και εμείς πάρα πολύ να την αποδεχθούμε, όμως δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή λόγω αντισυνταγματικότητας. Από τις τροπολογίες που κατέθεσε ο κ. Λαζαρίδης, επίσης, μια που σχετίζεται με τα πρατήρια και κάποιες δραστηριότητες στο ίδιο οικόπεδο με απόσταση 25 μέτρων θα γίνει αποδεκτή, αλλά με μια διόρθωση στη διατύπωση. Σε σχέση με αυτό που έχουν πει κάποιες Ομοσπονδίες βενζινοπωλών και ο κ. Λαζαρίδης, σε σχέση με τις διατάξεις που υπάρχουν στα πρατήρια καυσίμων, επιφυλασσόμαστε για να το δούμε με τις υπηρεσίες του Υπουργείου, γιατί είναι ένα βαρύ τεχνικό θέμα και εάν δεν προλάβουμε σε αυτό το νομοσχέδιο και είναι θετικές οι υπηρεσίες θα το δούμε στο επόμενο σχέδιο νόμου που θα κατατεθεί..

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Στο άρθρο 31 υπάρχει περίπτωση να γίνει κάποια αλλαγή;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα καταθέσουμε νομοτεχνική για το άρθρο 31 για ένα μήνα, μεταβατική. Ισχύει αυτό που είπαμε και στην κατ' άρθρον συζήτηση. Εμείς δεν θα κάνουμε εκπτώσεις. Θα πρέπει να γίνει μια συνεργασία με το Υπουργείο Τουρισμού, θα πρέπει οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης να βλέπουν τη φέρουσα ικανότητα κάθε περιοχής και τους δρόμους που πρέπει να κινούνται τα οχήματα που αφορούν τα λεωφορεία ανοικτού τύπου, τα τρενάκια και τις γουρούνες. Επομένως, θέλουμε ένα μήνα να δούμε μια διάταξη μαζί με το Υπουργείο Τουρισμού, πιθανόν και με το Υπουργείο Εσωτερικών για να τη φέρουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Να αποσυρθεί κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, δεν θα αποσυρθεί, γιατί δεν θα παίξουμε. Εάν δεν υπάρχει αυτή η πίεση για όλους μας δεν πρόκειται να ωριμάσει. Έχετε απόλυτο δίκιο να το λέτε εσείς, αλλά εμείς δεν πρόκειται…

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Κύριε Υπουργέ, καταλαβαίνω ότι υπάρχει ανάγκη να υπάρχουν όροι και κανόνες. Είπατε ότι δεν αντέχει κάποιος νομός, ότι πρέπει να συμφωνήσει το Υπουργείο Τουρισμού, η Τοπική Διοίκηση κ.λπ. Ακριβώς γι’ αυτούς τους λόγους, για να μην προκληθούν σοβαρά ζητήματα, να αποσυρθεί το συγκεκριμένο άρθρο και να έρθει μέσα σ’ ένα μήνα και από τη σύσκεψη και με τους φορείς για να μπορεί έτσι, ολοκληρωμένα, να γίνει αυτή η ρύθμιση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Κατσώτη, θα ήθελα πραγματικά να συμβάλλω στον προβληματισμό που βάλατε, όμως δεν μπορώ όσο υπάρχει αυτή η κατάσταση σε όλη την Ελλάδα με τις γουρούνες, με τα τουριστικά λεωφορεία και με τα τρενάκια. Άρα, μετά την ψήφισή του θα έχουμε ένα μήνα όλοι να πιεστούμε -και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και το Υπουργείο Τουρισμού - προκειμένου να βρούμε τη βέλτιστη λύση.

Εάν δεν τη βρούμε, για διάφορους λόγους όπως γιατί οι γραφειοκρατίες των διαφόρων Υπουργείων έχουν διάφορους δογματισμούς ή γιατί η νομοθεσία που θέσπισε η Ν.Δ. ήταν πως θα «ξηλώσει» τη νομοθεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και όχι μόνο με άλλοθι τον τουρισμό αλλά και επί της ουσίας «ξηλώνοντας» και το πλαίσιο του τουρισμού με ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα με οδηγό που έφεραν όλες αυτές τις γκρίζες ζώνες καθώς και όλα τα άλλα. Έτσι δεν πρόκειται να συνεχίσουμε να έχουμε μια υποχώρηση της οδικής ασφάλειας και των προδιαγραφών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για να διατηρείται μια τέτοιου είδους νομοθεσία που είναι σε μια δογματική νεοφιλελεύθερη αντίληψη. Θα πρέπει και οι υπηρεσιακοί κάποιων Υπουργείων να το καταλάβουν αυτό. Ευχαριστώ.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η β΄ ανάγνωση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1, 3, 8, 12, 13, 14, 22, 23, 28, 29, 31, 36, 38, 45, 46, 54, 59, 61, 69, 70, 74, 75, 79, 82, 90 και 91, όπως τροποποιήθηκαν από τον κ. Υπουργό, γίνονται δεκτά, κατά πλειοψηφία. Τα λοιπά άρθρα του νομοσχεδίου γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Επίσης, γίνονται δεκτές κατά πλειοψηφία, οι με Γενικό και Ειδικό Αριθμό 1512/10 και 1526/20 υπουργικές τροπολογίες.

Τέλος, γίνεται δεκτό κατά πλειοψηφία και το ακροτελεύτιο άρθρο και ερωτάται η Επιτροπή αν γίνεται δεκτό το σχέδιο νόμου και στο σύνολό του.

 - Δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Βαρδάκης Σωκράτης, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Καματερός Ηλίας, Καραναστάσης Απόστολος, Καφαντάρη Χαρά, Μάρδας Δημήτριος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Στύλιος Γεώργιος, Κατσώτης Χρήστος, Λαζαρίδης Γεώργιος και Δανέλλης Σπυρίδων.

Τέλος και περί ώρα 16.15΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**