**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 5 Μαρτίου 2021, ημέρα Παρασκευή και ώρα 16.40΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».(3η συνεδρίαση)

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. [Ιωάννης Κεφαλογιάννη](https://www.protothema.gr/tag/giannis-kefalogiannis/)ς, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η 3η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου που επεξεργάζεται το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», όπου έχουμε τη συζήτηση, επί των άρθρων. Θα ολοκληρώσουμε την επεξεργασία του σχεδίου νόμου τη Δευτέρα στη 13:00΄ με τη β΄ ανάγνωση και την τελική ψήφιση, προκειμένου, στη συνέχεια, να προωθηθεί στην Ολομέλεια.

Πριν δώσω τον λόγο στους συναδέλφους, να προχωρήσουμε με την ψήφιση, επί της αρχής.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Μάξιμος Σενετάκης.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Υπέρ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Εμείς, κύριε Πρόεδρε, δηλώνουμε, ότι έχουμε, εξαιρετικά, θετική πρόθεση για το νομοθέτημα, σε ό,τι αφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Όμως, έχουμε πολλές αμφιβολίες για το δεύτερο σκέλος των μεταφορών, οπότε θα επιφυλαχθούμε για την Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Επιφύλαξη, λοιπόν, επί της αρχής. Καταλαβαίνω ότι κάποια άρθρα θα ψηφιστούν, κάποια πιθανόν όχι, αλλά αυτό είναι θέμα που θα το βρούμε στην πορεία.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Υπέρ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε. κ. Στολτίδης.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Κατά, επί της αρχής, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αβδελάς, εκ μέρους της Ελληνικής Λύσης.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ:** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η Ελληνική Λύση, δια του κυρίου Αβδελά, ψηφίζει επιφύλαξη, επί της αρχής.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Άρα, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», γίνεται δεκτό, επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Τον λόγο έχει ο κ. Σενετάκης.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΥΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι, το νομοσχέδιο που συζητάμε ρυθμίζει με τρόπο ολιστικό και, άκρως, αναλυτικό, το πώς θα κινούμαστε στις πόλεις. Είναι, κατά βάση, ένα τεχνικό νομοσχέδιο, καθώς εμπεριέχει όλες τις πτυχές ενός, εξαιρετικά, σύνθετου θέματος που συγκεντρώνει το ενδιαφέρον πολλών επιστημονικών κλάδων. Παράλληλα, καθώς εστιάζει στο μικροκλίμα της καθημερινής ζωής μας, αποκτά μία πολιτισμική διάσταση, καθώς ο τρόπος που κινούμαστε μέσα στις πόλεις, καθορίζει τη ζωή, διαμορφώνει την κοινωνική μας συμπεριφορά και επηρεάζει τις κοινωνικές μας σχέσεις.

Αυτά τα χαρακτηριστικά αποτυπώνουν και το πολιτισμικό επίπεδο κάθε κοινωνίας και όπως είναι φυσικό, μέσα από τέτοιες ρυθμίσεις κατακτούμε γρήγορα ένα υψηλό επίπεδο πολιτισμού που συναντά κανείς στις προηγμένες χώρες του κόσμου. Θέλουμε η Ελλάδα να ανήκει σε αυτές και το συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι άλλη μία απόδειξη, ότι κινούμαστε προς αυτή την κατεύθυνση. Υπό μία έννοια, λοιπόν, ο τίτλος του νομοσχεδίου «η Ελλάδα σε κίνηση» συμβολίζει, ακριβώς, αυτή την πορεία της χώρας προς την πρόοδο.

Θεωρώ, ότι, τόσο από τη συζήτηση, επί της αρχής, όσο και από την ακρόαση των φορέων, έγινε εμφανές, ότι όλοι θέλουμε αυτή την πρόοδο και εκλαμβάνω την όποια κριτική ασκήθηκε ως διαφωνία για τον τρόπο που θα την επιτύχουμε.

Σε ότι αφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, δεν διαπίστωσα κάποια ουσιώδη διαφωνία από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, καθώς τα ΣΒΑΚ δεν είναι κάτι καινούργιο. Υπάρχουν και εφαρμόζονται σε πολλές περιοχές της χώρας. Απλά, τώρα, καθίστανται υποχρεωτικά για τους ΟΤΑ Α΄ και Β΄ Βαθμού, με πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων. Τα Σχέδια θα καταρτίζονται, επί τη βάσει, ενός ενιαίου μοντέλου που ενστερνίζεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δια του παρατηρητηρίου ELTIS και έτσι θα μπορούν να διεκδικούν χρηματοδοτήσεις χωρίς καθυστερήσεις.

Αυτό περιγράφεται, συνοπτικά, στο Α΄ Μέρος του νομοσχεδίου, με το άρθρο 1, να καθορίζει την υποχρεωτικότητα της κατάρτισης.

Το άρθρο 2, ορίζει τι είναι ΣΒΑΚ, ποιοι είναι οι φορείς εκπόνησης της περιοχής της παρέμβασης στο δίκτυο των φορέων.

Το άρθρο 3, καθορίζει τον σκοπό ανάπτυξης των ΣΒΑΚ.

Το άρθρο 4, ορίζει τις αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης.

Το άρθρο 5, καθορίζει τον τρόπο σύστασης, στελέχωσης και το έργο της ομάδας εργασίας στην κατάρτιση του ΣΒΑΚ. Το κυριότερο είναι, ότι θεσπίζει τη συμμετοχή αρμόδιων και έμπειρων στελεχών, για να αναδείξουν τις ειδικές ανάγκες κάθε περιοχής.

Το άρθρο 6, περιγράφει τον συμβουλευτικό χαρακτήρα του δικτύου των φορέων.

Το άρθρο 7, εισηγείται, αναλυτικά, τις επιμέρους ενέργειες.

Το άρθρο 8, καθορίζει τη διοικητική διαδικασία εξέτασης προς χρηματοδότηση. Πρόκειται για τυποποιημένη διαδικασία για ταχεία και αμερόληπτη εξέταση.

Το άρθρο 9, προβλέπει μία διαδικασία επικαιροποίησης του σχεδίου.

Το άρθρο 10, ορίζει το Υπουργείο Υποδομών ως αρμόδιο για την εποπτεία όλης της διαδικασίας από την κατάρτιση, την παρακολούθηση, την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ.

Το άρθρο 11, προβλέπει το «εργαλείο» παρακολούθησης της διαδικασίας που είναι η δημιουργία και η λειτουργία μιας ηλεκτρονικής πλατφόρμας.

Εξίσου σημαντικό είναι και το Β΄ Μέρος του νομοσχεδίου, καθώς έρχεται να ρυθμίσει τους νέους τρόπους κίνησης και μετακίνησης με τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτροκίνητα οχήματα (ΕΠΗΟ), που έκαναν την εμφάνισή τους τα προηγούμενα χρόνια, αλλά λόγω έλλειψης του σχετικού ρυθμιστικού πλαισίου αποσύρθηκαν. Πλέον, όλα αυτά ρυθμίζονται στην απόλυτη λεπτομέρεια τους από το άρθρο 15 μέχρι το άρθρο 31. Δηλαδή, έχουμε τους ορισμούς, τι συνιστούν, δηλαδή, αυτά τα οχήματα, πώς θα χρησιμοποιούνται και από ποιους, ποιοι είναι οι κανόνες κυκλοφορίας που πρέπει να τηρούνται.

Μεγάλη σημασία έχει το άρθρο 29, με το οποίο, ακριβώς, θα ξεπεραστούν τα προβλήματα που παρατηρήθηκαν, κατά το πρόσφατο παρελθόν, με ατυχήματα και δυστυχήματα, που συνέβησαν λόγω της χρήσης οχημάτων με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα, και αναγκαστικά οδήγησαν στην αναστολή λειτουργίας τους, κατά βάση από τις εταιρείες που τα εκμεταλλεύονταν. Αυτό, φυσικά, δεν έχει παρατηρηθεί μόνο στην Ελλάδα. Το θέμα απασχολεί και άλλες χώρες που έχουν αντιμετωπίσει και αντιμετωπίζουν ανάλογα θέματα. Είναι άλλο ένα παράδειγμα της αλλαγής του τρόπου ζωής μας από την εξέλιξη της τεχνολογίας.

Το Γ΄ Μέρος του νομοσχεδίου, αποτελεί, ουσιαστικά, συμπλήρωση και βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου για την εκπαίδευση των οδηγών που εξ’ αρχής έθεσε σε εφαρμογή η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Πλέον, στα άρθρα 32 έως 41 προωθείται η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την κοινοτική νομοθεσία.

Το Δ΄ Μέρος του νομοσχεδίου, ξεκινά με το άρθρο 42, που φέρνει το μέλλον στο σήμερα. Η αυτόνομη οδήγηση είναι το μέλλον στις αστικές μεταφορές και εδώ το Υπουργείο Υποδομών καινοτομεί με ρυθμίσεις που θα επιτρέψουν στην Ελλάδα να είναι και πάλι πρωτοπόρος στην επιστημονική έρευνα στο συγκεκριμένο πεδίο. Πέραν τούτου, όμως, προβλέπει ρυθμίσεις για την απρόσκοπτη κίνηση λεωφορείων αστικού τύπου, χωρίς οδηγό, που θα καθοδηγούνται από ένα κέντρο ελέγχου, το οποίο, φυσικά, θα διαβουλεύεται την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων για τον τρόπο λειτουργίας του.

Τα άρθρα 43 έως 50, ρυθμίζουν τις ισοδυναμίες, μεταξύ κατηγοριών αδειών οδήγησης.

Το άρθρο 51, εισηγείται τη δημιουργία Μητρώου Εισαγομένων Οχημάτων για την εποπτεία της τήρησης των απαραίτητων δικαιολογητικών που απαιτούνται για την εισαγωγή και πρώτη ταξινόμηση στη χώρα μας.

Το άρθρο 52, προβλέπει τη δημιουργία ειδικών εγκαταστάσεων, απ’ όπου θα παραλαμβάνονται και θα διανέμονται προϊόντα. Τα αστικά κέντρα ενοποίησης εμπορευμάτων θα βρίσκονται κοντά στις πόλεις και θα τηρούν όλες τις προδιαγραφές προσωρινής αποθήκευσης, ενοποίησης, αποομαδοποίησης φορτίων και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.

Το άρθρο 61, εισηγείται τη δημιουργία ενός ακόμη μητρώου, του Μητρώου Εποπτών ΚΤΕΟ, αυτή τη φορά, οι οποίοι θα ελέγχουν τους όρους και τις προϋποθέσεις που χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας των ΚΤΕΟ και η ποιότητα, κυρίως, των υπηρεσιών τους. Ουσιαστικά, θα έχουμε έναν, επιπλέον, έλεγχο για την ασφάλεια των οχημάτων που κινούνται στους ελληνικούς δρόμους.

Όπως γίνεται αντιληπτό, πρόκειται για ένα, εξαντλητικά, αναλυτικό νομοσχέδιο, προσεγμένο και στην παραμικρή του λεπτομέρεια, ένα νομοσχέδιο, απολύτως, απαραίτητο για την κίνηση της Ελλάδας προς το αύριο που είναι, ήδη, σήμερα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπή)**: Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να ξεκινήσω με δύο γενικά σχόλια, πριν μπούμε στα άρθρα του νομοσχεδίου. Είναι μία κριτική και, πραγματικά, μία ειλικρινής αγωνία που, ίσως, να μην αφορά, άμεσα, τον παριστάμενο Υπουργό. Όμως, έχει παρατηρηθεί, πολλές φορές, στη διάρκεια της θητείας αυτής της Κυβέρνησης να έρχονται ανερμάτιστα, αποσπασματικά και κατατμημένα νομοσχέδια, που σε πολύ μεγάλο βαθμό -και το λέω με πολύ μεγάλη λύπη- προσπαθούν, κυρίως, να «πριονίσουν» συνθήκες, όπως η περιβαλλοντική ευθύνη και η αναπτυξιακή προοπτική του τόπου. Τι θέλω να πω;

Η πολιτική στόχευση που έθεσε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2019 με τον ν.4599 για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, είχε ένα έντονο περιβαλλοντικό «αποτύπωμα» που μπαίνει σε δοκιμασία. Μόλις χθες, στην Ολομέλεια, συνέβη κάτι ανάλογο, πάλι με μεγάλο απόντα και μεγάλο «ασθενή» το Υπουργείο Περιβάλλοντος. Λίγες εβδομάδες νωρίτερα, και στον ν.4412/16, βλέπουμε το Υπουργείο Περιβάλλοντος, κύριε Υπουργέ -θα μου πείτε, γιατί τα λέτε σε μένα, αλλά θα σας εξηγήσω- να «κρύβεται» πίσω από το Υπουργείο Ανάπτυξης, σε ένα νομοσχέδιο για τις δημόσιες συμβάσεις, την ίδια ώρα που απουσιάζει το, πλέον, αρμόδιο και πιο κοντά στα αποτελέσματα αυτού του νόμου, το Υπουργείο Εσωτερικών.

Άρα, θέλω να πω, ότι ένα βασικό ζήτημα, το οποίο πλήττει άμεσα και την καλή πρόθεση συναίνεσης, είναι ο τρόπος που νομοθετεί η Κυβέρνηση. Δυστυχώς, τα αποτελέσματα, όπως περιέγραψα, κυρίως, βάλλουν κατά περιβαλλοντικών συνθηκών σε δικλείδες ασφαλείας και νομοθετήματα που έχουν προϋπάρξει με ευεργετικές επιπτώσεις για το πιο σημαντικό που έχουμε να διαχειριστούμε και να παραδώσουμε στις επόμενες γενιές, που είναι η γη μας.

Σε ό,τι αφορά στο νομοσχέδιο, ειλικρινά, θεωρούμε, ότι είναι ένα από τα πολιτικά «παιδιά» της δικής μας κυβερνητικής θητείας. Ο ΣΥΡΙΖΑ νιώθει υπερήφανος για την ύπαρξη και τη νομοθέτησή του, γιατί προσπαθούσε να βάλει σε ένα συντεταγμένο κανάλι, σε μία συντεταγμένη διαδικασία, το ότι πριν κάνουμε οτιδήποτε σε αυτόν τον τόπο, πρέπει να σχεδιάζουμε. Κάτι που λείπει σε πάρα πολλές εκφάνσεις της κυβερνητικής πρακτικής τους τελευταίους δεκαοκτώ, και πλέον, μήνες. Αποτυπώνεται και στο παρόν νομοσχέδιο, ότι υπάρχουν κενά, ασάφειες, ζητήματα που δεν έχουν διευκρινιστεί και αφήνουν πολύ μεγάλα περιθώρια για αναποτελεσματικότητα, καθυστέρηση, επιβράδυνση των διαδικασιών και των λειτουργιών. Καταλαβαίνουμε όλοι, ότι γύρω από την έννοια και τον όρο «ανάπτυξη», πλέον, περιστρέφεται η ζωή όλων μας, εάν συμπεριλάβουμε και την πανδημία.

Σε ότι αφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης, οι απορίες και οι ερωτήσεις είναι, ταυτόχρονα, και προτάσεις. Ας αφήσουμε τη χρονοκαθυστέρηση των δεκαοκτώ, και πλέον, μηνών από τη νομοθέτηση των ΣΒΑΚ. Είναι λίγο κακόηχος ως όρος, αλλά είναι τόσο δημιουργικός ως περιεχόμενο που ισορροπεί αυτή την ηχητική παραφωνία. Αφήνουμε, λοιπόν, τους δεκαοκτώ μήνες που πέρασαν και θέτουμε ένα ερώτημα και πρόταση, ταυτόχρονα. Πώς διασφαλίζεται η χρηματοδότηση των Δήμων, γιατί, κυρίως, σε αυτούς απευθύνεται, με δεδομένο, ότι, πλέον, το «Πράσινο» Ταμείο δεν χρηματοδοτεί, τουλάχιστον, το μελετητικό σκέλος των Σχεδίων; Χρηματοδοτικό «εργαλείο» σε Δήμους αποδυναμωμένους, οικονομικά και στελεχιακά, είναι, πραγματικά, μία πρόταση, μία απορία και ένα ερώτημα που θα ήθελα να απαντήσετε.

Ως προς τα χρονικά περιθώρια που δίνονται. Στην Ελλάδα, πιστεύω, ότι μία από τις βασικές «παθογένειες» είναι το «θα δούμε» στον σχεδιασμό και την κατάρτιση μελετητικών και άλλων διαδικασιών. Δίνεται η δυνατότητα σε έναν χρόνο να δημιουργηθεί η προϋπόθεση για τη συγκρότηση μιας ομάδας εργασίας που, στη συνέχεια, θα αναζητήσει κάποιον εξειδικευμένο σύμβουλο, ενώ παραπέμπεται, είτε με πρόθεση, είτε εκ των πραγμάτων, στους Δήμους ένας ασαφής χρονικός ορίζοντας με άμεση επίπτωση να χαθούν και πολύτιμοι πόροι από το ΕΣΠΑ 2021 - 2027. Επίσης, υπάρχει μεγάλος κίνδυνος να δημιουργηθούν Δήμοι δύο «ταχυτήτων», γιατί ένας ικανός αριθμός Δήμων αξιοποίησε τις διατάξεις της προηγούμενης νομοθεσίας του ΣΥΡΙΖΑ, ενώ κάποιοι Δήμοι είναι, ακόμη, στην αρχή και πάμε σε Δήμους δύο «ταχυτήτων» για όσους απομένουν.

Θέλω να θέσω μία βασική πολιτική παράμετρο. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που δίνει έμφαση στην ποδηλασία, την πεζοπορία, τους ελεύθερους χώρους, την κίνηση των ατόμων με αναπηρία, τις διαδημοτικές συγκοινωνίες, την «πράσινη» ανάπτυξη, την ηλεκτροκίνηση, δηλαδή, μία σειρά από σύγχρονες προκλήσεις του αιώνα μας, πρέπει να αποτελέσει και ένα συγκεκριμένο αντικείμενο. Και δεν το λέω με την έννοια που εσείς μπορείτε να το θεωρήσετε ως χάσιμο χρόνου. Το λέω με την έννοια της πραγματικής κοινωνικής διαβούλευσης και της συμμετοχής της κοινωνίας των πολιτών. Πλέον, ξέρετε, ότι δεν είναι μόνο όρος της Αριστεράς, είναι όρος και της Ευρώπης, είναι όρος και της σύγχρονης αντίληψης για κοινωνικές και πολιτικές αποφάσεις. Η κοινωνία των πολιτών θα πρέπει να παίξει ενεργό ρόλο στη διαμόρφωση αυτών των Σχεδίων, έτσι ώστε να διευκολυνθούν, καλόπιστοι ή μη, και οι εκπρόσωποι της Πρωτοβάθμιας Αυτοδιοίκησης, ώστε να υπάρχει σύνδεση, μεταξύ αυτών που έχει ανάγκη η τοπική κοινωνία ή οι τοπικές κοινωνίες, και των πολιτικών περιθωρίων και ελιγμών, ακόμη και ενός κακοπροαίρετου Δημάρχου που θα θελήσει να κρατήσει την παραδοσιακή κομματική μέθοδο. Δηλαδή, «χτυπάω το γραφείο του Κεφαλογιάννη, τυχαίο το όνομα, κύριε Υπουργέ, «όπου υπάρχει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή κάποια άλλα χρηματοδοτικά «εργαλεία» και του υπόσχομαι, ότι θα είμαι πάρα πολύ καλός πολιτικός και κομματικός του φίλος και φεύγω με μία εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, για να κάνω το πλακόστρωτο που θέλω σε μία γειτονιά, για να κάνω ένα έργο «βιτρίνας». Αν, λοιπόν, δεν διασφαλίσετε, μέσα από το συγκεκριμένο νομοσχέδιο την πραγματική συμμετοχή της Πολιτείας και των πολιτών, θα έχουμε, σαφέστατα, υστερήσει σημαντικά στην εκπλήρωση του αρχικού στόχου των ΣΒΑΚ.

Ένα άλλο θέμα που θέλω να θέσω, είναι αυτό της νησιωτικότητας, την οποία θα πρέπει να τη λάβετε υπόψιν, ως μία πολύ σοβαρή παράμετρο και προϋπόθεση της χώρας. Εκεί, δηλαδή, όπου δεν μπορούν να υπάρξουν οι διαδημοτικές συνεργασίες, αλλά υπάρχει η μεγάλη ανάγκη να υπάρξει ένας σχεδιασμός που θα έχει το «βλέμμα» του προσανατολισμένο στο μέλλον.

Σε σχέση με τις Περιφέρειες και τον Β΄ Βαθμό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Σας επισημαίνω με ερώτημα και πρόταση ταυτόχρονα, για να κάνουμε και οικονομία χρόνου, ότι πρέπει να συμβάλλετε, ώστε να μην υπάρξει μία ανορθόδοξη εξέλιξη. Αυτή τη στιγμή, αρκετοί Δήμοι έχουν, ήδη, προχωρήσει, τουλάχιστον, στην εκπόνηση αυτών των σχεδίων. Είναι μία μεγάλη ιστορία -και ανοίγω παρένθεση- για το πως αυτά τα δύο χρόνια εξελίχθηκε η «ωρίμανση» αυτών των σχεδίων και πόσο ακόμη απέχει από το κομμάτι της υλοποίησης. Ποιος είναι ο ρόλος που δίνετε τώρα στις Περιφέρειες; Τις αντιμετωπίζετε ως έναν μεγάλο Δήμο; Εγώ, τουλάχιστον, αυτό καταλαβαίνω. Δηλαδή, ότι τις Περιφέρειες της χώρας τις εξισώνετε με έναν μεγάλο Δήμο ή μία μητροπολιτική περιοχή, όπως είναι η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη. Δεν υπάρχει πουθενά καμία πρόνοια, πέρα από την υποχρέωση να εκπονήσουν, παράλληλα, ένα Περιφερειακό Σχέδιο Αστικής Κινητικότητας, για τον επιτελικό ή συντονιστικό ρόλο που θα μπορούσαν να έχουν διαδραματίσει, έτσι ώστε μεταξύ των Δήμων που έχουν κάνει κάποια βήματα να υπάρξει μία συνεργασία και ενώνοντας τις δυνάμεις τους να «θεραπεύσουν» τις αδυναμίες των υπολοίπων Δήμων, για να υπάρξει και ένα ενιαίο και λειτουργικό αποτέλεσμα. Φανταστείτε να έρθει η Περιφέρεια, παρά τις «αδυναμίες» σε τεχνική υποστήριξη, σε μελετητική υποστήριξη, σε χρηματοδοτική υποστήριξη, να εκπονήσει κάτι που δεν «ακουμπά» καθόλου, μα καθόλου, στις προτάσεις ή τα σχέδια που έχουν υποβάλει ή εκπονήσει οι Δήμοι της ίδιας Περιφέρειας.

Επίσης, μία πρόταση και ένα αγωνιώδες ερώτημα. Δώστε κίνητρα στους Δήμους που θα συνεχίσουν να παρακάμπτουν την προϋπόθεση εκπόνησης ενός τέτοιου σχεδίου. Λέτε, ότι το αριθμητικό όριο είναι οι 30.000 δημότες. Γνωρίζετε, ότι έτσι, όπως είναι και η ανθρωπογεωγραφία αλλά και η γεωγραφία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ένας Δήμος με 30.000 δημότες, σε έκταση, ίσως, και μεγαλύτερη από ένα αστικό κέντρο, έχει, εξίσου, την ανάγκη να συμμετάσχει σε αυτή την προσπάθεια. Όμως, ένας Δήμος 30.000 δημοτών ποιες δυνατότητες έχει, με την εικόνα που ξέρετε και ξέρουμε και που επιδεινώθηκε αυτούς τους δεκαοκτώ μήνες, σε όλα τα στάδια που περιγράψαμε; Στην ουσία, μπαίνει στο περιθώριο. Δώστε τους κίνητρα να ενταχθούν, ακόμη, και στο μοντέλο των διαδημοτικών συνεργασιών που το αφήνετε χαλαρό, καθώς είναι στην πρόθεση των Δημάρχων. Στην ουσία, δηλαδή, αποκλείονται και περιοχές που θα μπορούσαν, κάλλιστα, να συμμετάσχουν.

Και τη Δευτέρα, στη β΄ ανάγνωση του σχεδίου νόμου, θα επανέλθουμε με, εξίσου, σημαντικές, κατά τη γνώμη μας, παρατηρήσεις, σχετικά με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Πραγματικά, πρέπει να βρούμε κοινούς τόπους, για να μπορούν όλα αυτά να είναι λειτουργικά και όχι «εργαλεία» μόνο κάποιων μελετητών. Ήδη, υπάρχει μία περίεργη «πυκνότητα» στους 160, και πλέον Δήμους, υπάρχει ένας πολύ συγκεκριμένος αριθμός μελετητών γραφείων και μελετητών που έχουν ασχοληθεί με το θέμα, εγείροντας και κάποια ερωτήματα. Πάντως, σίγουρα, πρέπει να «χτίσουμε» ένα «εργαλείο», όπως στόχευε από την αρχή ο νομοθέτης του ν. 4599, που θα αφορά, πραγματικά, στην ανάπτυξη όλης της χώρας.

Αναφορικά με τις διατάξεις για το αντικείμενο των μεταφορών, κράτησα λίγο χρόνο από την κατάχρηση και την ανοχή του κ. Προέδρου, για να πω το εξής και να κάνω μία πρόταση. Είναι εμφανές, και φάνηκε και από την παρουσία των φορέων, ότι αυτά τα δύο συναντιούνται, αλλά δεν «κολλάνε» στο ίδιο νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ. Εφόσον είναι στην πρόθεση σας να φέρετε και ένα, επιπλέον, νομοθέτημα για τις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών, είναι προφανές, ότι θέλει καλύτερη μελέτη, θέλει μεγαλύτερη διαβούλευση, καθώς πραγματεύεται ζητήματα που έχουν σχέση με την ασφάλεια όλων μας. Το παρόν σχέδιο νόμου αφήνει κενά και ασάφειες που μπορεί να δημιουργήσουν ένα πολύ αρνητικό πλαίσιο και αυτό δεν σας το λέω μόνο εγώ και η παράταξη που εκπροσωπώ. Σας το είπαν και οι εκπρόσωποι των φορέων. Πρέπει να σκεφτείτε να το αφαιρέσετε, πέρα από το ότι είναι εφαρμογή υποχρεωτικών κοινοτικών προϋποθέσεων, και όλα τα υπόλοιπα να τα εντάξετε σε αυτό το νομοθετικό πλαίσιο που ετοιμάζετε, για να μην παίξουμε στα «ζάρια» ή «κορώνα γράμματα» ζητήματα ασφάλειας, ζητήματα ζωής, τροχαίων ατυχημάτων.

Χάρηκα πάρα πολύ με τις προσεγγίσεις που έγιναν για το κλίμα, την ιδιομορφία της χώρας μας, τα φυσικά αγαθά της, αλλά είμαστε και μία χώρα που είναι «πρωταθλήτρια» στα τροχαία δυστυχήματα. Το «ατυχήματα» θα ήταν, ίσως, πολύ τετριμμένο να το χρησιμοποιήσω, αλλά το ότι είμαστε πρωταγωνιστές και «πρωταθλητές» στα δυστυχήματα, που συνάδουν και σχετίζονται με απώλειες ανθρώπινης ζωής, πιστεύω ότι είναι μία καλή αφετηρία, ένα καλό «ερέθισμα», για να σκεφτείτε να το ξανασυζητήσουμε, με μεγαλύτερη σπουδή, με μεγαλύτερη προσοχή και με μεγαλύτερη διαβούλευση σε όλη του την έκταση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Γιαννούλη. Όταν η συζήτηση βαίνει ομαλά, προφανώς, και ο παραπάνω χρόνος που χρειάζονται οι Εισηγητές τον βρίσκουμε. Μπορούμε να συνεννοηθούμε, αλίμονο, δεν είναι παραχώρηση του Προεδρείου. Έτσι πρέπει να γίνει και έτσι θα γίνεται.

Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΙΝ.ΑΛ.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τοποθετηθήκαμε, επί της αρχής, θετικά σε αυτό το νομοσχέδιο, επειδή αντιμετωπίζει δυο πολύ σοβαρά θέματα που αφορούν στη Βιώσιμη Κινητικότητα, αλλά και στη Μικροκινητικότητα, τα οποία συνδέονται μεταξύ τους και αφορούν στην ποιότητα ζωής και στην ασφάλεια των πολιτών. Βεβαίως, υπάρχουν και άλλες διατάξεις, για τις οποίες θα τοποθετηθούμε, ενώ σε κάποιες από αυτές θα διατυπώσουμε τις προτάσεις μας ή τους προβληματισμούς μας.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και η Μικροκινητικότητα πρέπει να στοχεύουν σε λύσεις, που αφορούν σε σύγχρονα προβλήματα της κυκλοφορίας των αστικών περιοχών, αλλά και στις υπηρεσίες που αφορούν στη συμμετοχή και τη λειτουργία του πολίτη για τις σύγχρονες ανάγκες κίνησης, χωρίς περιβαλλοντική επιβάρυνση, με ταχύτητα και περισσότερους χώρους στη διάθεσή του. Σήμερα, ξέρουμε, ότι η κατάσταση είναι ασφυκτική.

Στα επιμέρους άρθρα, ορίζονται οι φορείς εκπόνησης που είναι οι ΟΤΑ Α΄ και Β΄ Βαθμού, αλλά και Διαδημοτική Σύμβαση με τη σύναψη διαδημοτικής ή διαβαθμητικής σύμβασης συνεργασίας. Είναι σημαντική η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων και σωματείων αστικών εταιρειών, συλλόγων, οργανώσεων, επιμελητηρίων και φορέων, που ασχολούνται με συναφή θέματα, αλλά και φορείς που έχουν καταστατικό με προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία. Προβλέπονται τρεις φάσεις προετοιμασίας για κάθε κύκλο Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: η φάση προετοιμασίας, η φάση ανάπτυξης και η φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης, χωρίς, όμως, σαφή χρονικά όρια, πέραν του ενός χρόνου για την έναρξη κατάρτισης.

Σε ότι αφορά στη διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού, η απόφαση για τον χαρακτηρισμό ή μη ενός σχεδίου ανήκει στον Υπουργό, μετά από σχετική εισήγηση του αντίστοιχου Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Εδώ υπάρχει ένα χρονικό όριο δύο μηνών για την εξέταση της αναφοράς του κύκλου του ΣΒΑΚ. Ειπώθηκε και από τους φορείς, ότι μπορεί να είναι μικρό αυτό το χρονικό διάστημα. Μπορείτε να το ξαναδείτε, ούτως ώστε, πρακτικά, να μην υπάρχουν προβλήματα.

Το σημαντικότερο, όμως, για να κλείσω το θέμα για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, είναι το θέμα της χρηματοδότησης. Πραγματοποιείται, όπως προβλέπεται στην παρ.4, του άρθρου 8, από το Υπουργείο Υποδομών με ένταξη στο ετήσιο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Για δε τα μέτρα των Σχεδίων, που αποτελούν ζητήματα οδικής ασφάλειας και ανήκουν στον Στρατηγικό Σχεδιασμό Οδικής Ασφάλειας, μπορούν να ενταχθούν στο συγχρηματοδοτούμενο ή στο εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή να χρηματοδοτηθούν από ειδικούς πόρους για τον σκοπό αυτό. Είναι σημαντικό, το πλαίσιο της χρηματοδότησης να αφορά από την φάση της κατάρτισης, μέχρι τη φάση της υλοποίησης. Βεβαίως, πέραν από τους Δήμους με το πληθυσμιακό όριο των 30.000 κατοίκων, που είναι υποχρεωτική η κατάρτιση των Σχεδίων, να διευκολύνονται ή να εντάσσονται σε αντίστοιχες χρηματοδοτήσεις και άλλοι Δήμοι που θα επιλέξουν να προχωρήσουν σε κατάρτιση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Στο Κεφάλαιο της Μικροκινητικότητας, είπαμε και χθες, ότι η έλλειψη θεσμικού πλαισίου για την κυκλοφορία των ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ΕΠΗΟ), έχει ως αποτέλεσμα να υπάρξει μία κατάσταση που είναι προβληματική. Υπάρχουν ατυχήματα, κυκλοφορία παντού, σε δρόμους, σε πεζόδρομους, σε πλατείες. Άρα, λοιπόν, γίνεται μία απόπειρα να υπάρξει ένα θεσμικό πλαίσιο. Αυτό θα πρέπει να αφορά και στην κίνηση αλλά και στη στάθμευση. Πάνω απ’ όλα, να μην είναι εις βάρος της κίνησης των πολιτών, των πεζών, άσχετα αν κάποια από αυτά, όταν έχουν ταχύτητα μέχρι 6 χιλιόμετρα τη ώρα, θεωρούνται πεζοί.

Με βάση αυτό, ήθελα επαναφέρω την άποψή μας, ότι η ταχύτητα των 6 χιλιομέτρων την ώρα για να θεωρούνται ως πεζοί, νομίζω ότι είναι μεγάλη. Θα πρέπει να μειωθεί, να δούμε πόσο. Υπάρχουν προτάσεις από τους φορείς για 4 χιλιόμετρα την ώρα. Νομίζω ότι μπορεί να βρεθεί μία μικρότερη ταχύτητα από τα 6 χιλιόμετρα την ώρα. Τα ΕΠΗΟ, που αναπτύσσουν ταχύτητα από 6 έως 25 χιλιόμετρα την ώρα, λογίζονται ως ποδήλατα και κυκλοφορούν, όπου επιτρέπονται τα ποδήλατα.

Σε σχέση με ορισμένα στοιχεία που αφορούν προτάσεις, όπως διατυπώθηκαν από την εκπρόσωπο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία, από την πλευρά μας προτείνουμε να «υιοθετηθούν» όλες οι σχετικές προτάσεις, πολλές από τις οποίες έχουν συμπεριληφθεί. Όμως, και αυτά που προτάθηκαν σήμερα, νομίζω, ότι μπορούν να συμπεριληφθούν.

Σε ότι αφορά στο όριο κυκλοφορίας των Ι.Χ., εντός του αστικού «ιστού», στα 50 χιλιόμετρα, ξέρουμε ότι είναι μία επικίνδυνη ταχύτητα. Ιδιαίτερα τώρα με τη θεσμοθέτηση και ένταξη στο δίκτυο κυκλοφορίας και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων, αλλά και των μη ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς, είναι περισσότερο επιβεβλημένη η μείωση αυτής της ταχύτητας, δεδομένου, ότι δεν μπορούμε να έχουμε και λωρίδες ξεχωριστής κυκλοφορίας στις περισσότερες περιπτώσεις των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων. Κύριε Υπουργέ, μπορείτε να δείτε αυτό το θέμα, μέχρι να φτάσουμε στην Ολομέλεια, ώστε να δούμε τι μπορούμε να κάνουμε σε αυτό το σημείο.

Υπάρχουν κάποια θέματα που αφορούν σε απαγορεύσεις, στα πλαίσια ειδικών κανόνων κυκλοφορίας των ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων, όπως για τη χρήση ακουστικών με φορητά ραδιόφωνα και μαγνητόφωνα, χρήση κινητού τηλεφώνου εν κίνηση, εφόσον δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοιχτή ακρόαση. Η δυνατότητα να χρησιμοποιείται κινητό τηλέφωνο σε ειδική θέση με ανοιχτή ακρόαση, είναι ένας λόγος απόσπαση της προσοχής. Το ξέρουμε όλοι, όσοι είμαστε οδηγοί και, παρά την εμπειρία μας, πόσο εύκολα μπορεί να αποσπαστεί η προσοχή και επειδή μιλάμε για άτομα μικρής ηλικίας, είναι σκόπιμο να αποφευχθεί αυτή η θεσμοθέτηση.

Επίσης, ορίζεται, ότι όσοι οδηγοί ποδηλάτων δεν έχουν συμπληρώσει το 12ο έτος της ηλικίας τους υποχρεωτικά, όταν κινούνται σε οδικό δίκτυο, συνοδεύονται από άτομα που έχουν συμπληρώσει το 16ο έτος της ηλικίας τους. Επειδή, όμως, μπορούν να κινούνται στο οδικό δίκτυο με τα γνωστά δεδομένα, σε σχέση με τις ταχύτητες και τα άλλα προβλήματα, εξακολουθεί να είναι επικίνδυνο, ενώ ακόμη πιο επικίνδυνο είναι για άτομα πάνω από 12 ετών να μπορούν να μπαίνουν στο οδικό δίκτυο.

Σε σχέση με το ηλικιακό όριο για την οδήγηση ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ΕΠΗΟ) είναι από δεκαπέντε ετών και άνω. Δηλαδή, από αυτή την ηλικία και άνω έχουν δικαίωμα να οδηγούν οχήματα που κινούνται με μέγιστη ταχύτητα 25 χιλιόμετρα την ώρα. Όπως είπαμε και χθες, αλλά και στην ακρόαση των φορέων, αυτό μας προβληματίζει, διότι έχει έναν βαθμό επικινδυνότητας, γιατί τα δεκαπέντε έτη είναι μία ηλικία που δεν υπάρχει καμία άδεια οδήγησης, καμία αποδεδειγμένη γνώση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά και καμία, κατά τα συνηθισμένα εκπαιδευτικά και κοινωνικά δεδομένα, κυκλοφοριακή μόρφωση και εμπειρία. Άρα, είναι επικίνδυνο, καθώς αρκεί να έχουν μαζί τους μόνο την αστυνομική ταυτότητα. Θεωρώ, ότι πρέπει να προβλεφθεί κάποια εκπαίδευση και κάποια πιστοποίηση της δυνατότητας να χρησιμοποιούν αυτά τα οχήματα.

Πηγαίνοντας στο Γ΄ Μέρος του νομοσχεδίου που αφορά στο Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (ΠΕΙ), ως διάταξη ενσωμάτωσης της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 645/2018 στην ελληνική νομοθεσία, πραγματικά, είναι και αναγκαία και θετική αυτή η πρόβλεψη. Μάλιστα, υπήρξε και πρόταση να διευρυνθεί η υποχρέωση του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας. Από την πλευρά μας, θα το βλέπαμε θετικά, με την έννοια να υπάρχει περισσότερη επιμόρφωση σε περισσότερους επαγγελματίες οδηγούς, χωρίς, βέβαια, να φτάσουμε σε περιπτώσεις που δεν μπορούν, πρακτικά, να εφαρμοστούν.

Από την όλη διαδικασία της δημιουργίας ηλεκτρονικού δικτύου για την ανταλλαγή πληροφοριών, σχετικά με αυτά τα πιστοποιητικά, θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε, ότι σε καμία περίπτωση δεν θα παραβιαστούν προσωπικά δεδομένα, ιδιαίτερα, σε κάποιες κατηγορίες ατόμων.

Στο Δ΄ Μέρος, υπάρχουν πολλές διατάξεις. Αναφερθήκαμε και χθες στο θέμα του λεωφορείου αστικού τύπου. Αναλύθηκαν τα πλεονεκτήματα από τη χρήση του που είναι πάρα πολλά και σε σχέση με το περιβάλλον, αλλά και σε σχέση με την ασφάλεια, όπως αναφέρθηκε και από τον εκπρόσωπο της σχετικής εταιρείας. Όμως, δεν υπάρχει μέσα στο όχημα κάποιος χειριστής, κάποιος οδηγός, σε περίπτωση που χρειαστεί κάτι. Ίσως, για λόγους ασφαλείας, ειδικά στη φάση των πιλοτικών εφαρμογών και δοκιμών, θα έπρεπε να προβλεφθεί κάποιο άτομο, με δυνατότητα επέμβασης σε περίπτωση που κάτι δεν πάει καλά.

Στο άρθρο 50, υπάρχει η διάταξη, σχετικά με την αυτοδίκαιη άρση κυριότητας για συγκεκριμένους τύπους οχημάτων. Εδώ πρέπει να δούμε, κύριε Υπουργέ, πώς εξασφαλίζονται κάποια πράγματα. Παράδειγμα, αν υπάρχει οφειλή και δεν έχει εξοφληθεί το τίμημα πώλησης. Δηλαδή, αν παρέλθει η επταετία και δεν οχληθεί ο οφειλέτης, αίρεται η παρακράτηση; Αυτή η οριζόντια εφαρμογή μπορεί να αδικήσει κάποιους ανθρώπους που έχουν έννομα συμφέροντα, ενώ τα έξοδα μιας προσφυγής μπορεί να είναι περισσότερα από το υπόλοιπο οφειλής.

Είναι θετική η κατάρτιση του Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 54, οι ισοδυναμίες είναι, πραγματικά, ένα σοβαρό θέμα, όπως ανέκυψε και με αλληλοσυγκρουόμενες απόψεις μεταξύ των φορέων. Από την πλευρά μας θα πρέπει να δούμε μία νομοθέτηση προσαρμοσμένη στη δική μας πραγματικότητα, ούτως ώστε η ισοδυναμία των διπλωμάτων να διασφαλίζει θέματα που έχουν να κάνουν με την πραγματική ικανότητα οδήγησης και την ασφάλεια. Καταρχήν, σε σχέση με την ηλικία του ατόμου, ίσως, θα μπορούσαμε να πάμε λίγο πιο κάτω. Το θέμα του χρόνου κτήσης του διπλώματος δεν ορίζει πολλά πράγματα, αλλά, εν πάση περιπτώσει, κάτι σημαίνει. Θα μπορούσε, υπό προϋποθέσεις, να μειωθεί, αλλά στην υποχρεωτική εκπαίδευση συμφωνούμε, ότι θα πρέπει να είναι και περισσότερα τα μαθήματα και να δίνεται μία αντίστοιχη πιστοποίηση γι’ αυτή την εκπαίδευση.

Κλείνοντας, υπάρχει μία διάταξη για τις ειδικότητες ιατρών που διευρύνονται. Είναι σωστό. Απλώς, ήθελα να ρωτήσω, αν οι υποψήφιοι οδηγοί του τρέχοντος διαγωνισμού του ΟΑΣΑ έχουν εξεταστεί ιατρικά και αν έχουν εξεταστεί και από τις νέες ειδικότητες ή πρόκειται να εξεταστούν, στη συνέχεια.

Τέλος, σε ότι αφορά στο Μητρώο Εποπτών των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων, προβλέπεται η κατάρτιση αυτού του μητρώου από διαπιστευμένους ιδιώτες μηχανικούς που θα πραγματοποιούν συγκεκριμένους ελέγχους. Ήθελα να ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, πώς γινόταν μέχρι σήμερα αυτός ο έλεγχος; Πόσοι απαιτούνται γι’ αυτό το αντικείμενο, αν έχετε κάποια στοιχεία; Επίσης, γιατί δεν χρησιμοποιούνται, ήδη, πιστοποιημένοι φορείς ελέγχου και ποιότητας; Πώς θα οργανωθούν, από ποιον και πώς θα διεκπεραιωθούν τα προγράμματα επιμόρφωσης αυτών των μηχανικών;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Στολτίδης.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Λαμβάνοντας υπόψιν τις τοποθετήσεις των φορέων, οι οποίες προσφέρουν και από τεχνικής άποψης και από την οπτική γωνία του επαγγελματία για ρυθμιστικά ζητήματα, θα επιμείνουμε στα ζητήματα που έχουνε πολιτικό «φορτίο», συνδυάζοντας, ακόμη, και την εικόνα που λαμβάνουμε από την ίδια την ψηφιακή πλατφόρμα, το site svak.gr για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, στο οποίο αναφέρεται πως ένα ΣΒΑΚ παρουσιάζει ή συνδέεται με μία υπάρχουσα μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής και ειδικότερα της υποδομής και των υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας. Περιλαμβάνει, επίσης, ένα σχέδιο βραχυπρόθεσμης υλοποίησης αυτής της στρατηγικής, προσδιορίζοντας τον χρονικό ορίζοντα υλοποίησης, κατανέμοντας, σαφώς, αρμοδιότητες και επισημαίνοντας τους χρηματοοικονομικούς πόρους.

Στο επίπεδο ερμηνείας, είναι προφανές, ότι τα ΣΒΑΚ είναι, άμεσα, συνδεδεμένα με τον σχεδιασμό της αστικής τάξης για κάθε αστικό «ιστό». Με άλλα λόγια, είναι συνδεδεμένα με τα συμφέροντα των μεγάλων επιχειρήσεων, των επιχειρηματικών ομίλων. Πιο συγκεκριμένα, είναι συνδεδεμένα με την αύξηση των κερδών τους. Υπάρχουν τέτοια συμφέροντα «δεμένα» με την ικανοποίηση των αναγκών του πληθυσμού των εργαζομένων των λαϊκών στρωμάτων; Ποτέ και πουθενά λέμε εμείς. Όχι για κανέναν άλλο λόγο, αλλά διότι τα κέρδη των μεγάλων επιχειρήσεων δεν έχουν κανέναν άλλον τρόπο να δημιουργηθούν και να αυξηθούν, από το να «τσακίσουν» εργατικά δικαιώματα, να «συνθλίψουν» μικρούς αυτοαπασχολούμενους, εκτοπίζοντας τους από την αγορά, αλλά και «χαρατσώνοντας» τον λαό, σε κάθε ευκαιρία, για την ικανοποίηση, ακόμη, και των πιο βασικών του αναγκών, όπως είναι στην προκειμένη περίπτωση η ανάγκη για μετακίνηση και μεταφορά.

Ακόμη και σε αυτή την περίπτωση, είναι προφανές, ότι τα επιτεύγματα της επιστήμης και της τεχνολογίας, που όντως τέτοια είναι, ακριβώς, επειδή δεν είναι στα χέρια της εργατικής τάξης και των λαϊκών στρωμάτων, δεν αξιοποιούνται για να καλύψουν τις ανάγκες τους σε ένα αστικό πεδίο που, συνεχώς, αυξάνονται και κάνουν τη ζωή ολοένα και πιο «ασφυκτική». Δεν λαμβάνει, δηλαδή, το σχέδιο νόμου υπόψη τον χώρο κατοικίας και την ανάγκη των εργαζομένων να κινούνται εύκολα, γρήγορα, φθηνά, ποιοτικά, από και προς τον χώρο εργασίας. Δεν λαμβάνει υπόψη την ανάγκη για τη δημιουργία χώρων πρασίνου και αναψυχής, χώρων πολιτισμού και την εύκολη, φθηνή, γρήγορη, σύγχρονη πρόσβαση σε αυτούς από όλους.

Το άρθρο 3, του σχεδίου νόμου είναι, άκρως, αποκαλυπτικό, κατά τη γνώμη μας, καθώς «φωτίζει» τους σκοπούς και τις αρχές κατάρτισης και δεν αφήνει καμία αμφιβολία από ποιον και για ποιον καταρτίστηκε. Οι σχεδιασμοί κινητικότητας και τα ΣΒΑΚ εξυπηρετούν σχεδιασμούς της αστικής τάξης. Το σχέδιο νόμου περιλαμβάνει δεκάδες διατάξεις σταδιακής απαγόρευσης των Ι.Χ. και, κυρίως, των μη ηλεκτροδοτούμενων από τα κέντρα των πόλεων, υλοποιώντας τους γενικότερους σχεδιασμούς που θέλουν τα κέντρα των πόλεων, ως τουριστικά και επιχειρηματικά κέντρα. Έτσι, η αύξηση της μετακίνησης με μηχανές μικρού κυβισμού, αλλά και τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα (ΕΠΗΟ) αποτελούν μία παροχή, την παροχή μιας εναλλακτικής λύσης μετακίνησης για τα αποκλεισμένα αυτοκίνητα. Η «πράσινη» ανάπτυξη και το «πράσινο» new deal είναι η κομβική πλευρά της αστικής πολιτικής το επόμενο διάστημα, όπως και ο ψηφιακός μετασχηματισμός.

Η «υποταγή» των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στους γενικούς σχεδιασμούς του κεφαλαίου είναι προφανής και «διατρέχει» όλο το σχέδιο νόμου, στο τουριστικό κεφάλαιο σε διάφορες περιοχές των πόλεων, στο κατασκευαστικό κεφάλαιο για την κατανομή των επενδύσεων, στο βιομηχανικό κεφάλαιο για τις μεταφορές, από και προς τις μονάδες παραγωγής. Σε αυτούς τους σχεδιασμούς «υποτάσσονται» και οι ρυθμίσεις για τη χρήση γης. Βέβαια, κάτι που έχει αποδειχθεί και στο παρελθόν, οι ενδοαστικές αντιθέσεις από αντικρουόμενα συμφέροντα μερίδων κεφαλαίου, κάνει αμφίβολη ακόμη και αυτή τη δυνατότητα υλοποίησης αυτών των σχεδιασμών που προβλέπονται.

Το Σχέδιο «Αθήνα 2021», εδώ και μία δεκαετία, έθεσε το «στίγμα» του σταδιακού αποκλεισμού των Ι.Χ. από τα κέντρα των πόλεων, απαγορεύοντας, ολοκληρωτικά, ακόμη και τη στάθμευση, ενισχύοντας τον ρόλο τους ως κόμβου μεταφοράς και τουριστικού προορισμού. Σε αυτήν την κατεύθυνση κινούνται, βέβαια, και η υλοποίηση του Μεγάλου Περιπάτου του Δήμου Αθηναίων, αλλά και τα ΣΒΑΚ.

Συνοψίζοντας, ο αστικός σχεδιασμός για τις πόλεις έχει αντιλαϊκά χαρακτηριστικά. Οι χρήσεις γης υπηρετούν τις μεγάλες επιχειρήσεις, αποκλείοντας τον λαό από τους ελεύθερους χώρους, ενώ το δικαίωμά του στη μετακίνηση, όλο και περιορίζεται, ακόμη και αυτό που αφορά στην εργασία του και όχι με τους όρους της σύγχρονης μετακίνησης. Παράλληλα, οδηγεί στην απαξίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ακριβαίνει, συνολικά, η μετακίνηση και τα εργασιακά δικαιώματα «συντρίβονται» περισσότερο.

Πιο συγκεκριμένα, η αναφορά στα άρθρα, από το 15 έως το 31, για τη διαχείριση των ΕΠΗΟ, καλές είναι όλες αυτές οι διατάξεις που έχουν να κάνουν με τα όρια ταχυτήτων, στάθμευσης, εξοπλισμού, ορίων ηλικίας χρήσης, όπως και οι παραβάσεις του ΚΟΚ. Περιορίζονται, όμως, σε τιμωρητικό χαρακτήρα, χωρίς να «ακουμπάνε» τις πραγματικές αιτίες παραβάσεων και ατυχημάτων. Δεν λαμβάνει υπόψιν τους δρόμους και τα πεζοδρόμια «καρμανιόλα» που, πολλές φορές, είναι και η μοναδική εναλλακτική στις μετακινήσεις. Δεν λαμβάνει υπόψιν την εργοδοτική «τρομοκρατία» που εκφράζεται σε όλους τους κλάδους με πίεση και με εντατικοποίηση στις μετακινήσεις των εργαζομένων για μεγαλύτερο κέρδος, κάτι που οδήγησε στην περίπτωση των εργαζομένων delivery σε πολλές ανθρώπινες απώλειες.

Στα άρθρα 33 έως 53, οι παρεμβάσεις στα ζητήματα των επαγγελματιών οδηγών φορτηγών, όχι μόνο δεν «αγγίζουν» τα πραγματικά τους προβλήματα, αλλά τα διευρύνουν. Παρά τις απίστευτες τεχνολογικές δυνατότητες με ψηφιακούς ταχογράφους, κ.λπ., παραβιάζονται, συστηματικά, τα ωράρια εργασίας και δεν τηρούνται τα στοιχειώδη ασφαλιστικά τους δικαιώματα. Όλες αυτές οι εξαιρέσεις που ανέφερε και ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας τους, αυξάνουν την επικινδυνότητα και ενισχύουν τη συμπίεση των «τσακισμένων» μισθολογικών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων τους.

Στο άρθρο 42, αποκαλύπτεται τι σημαίνει, κατά έναν τρόπο, ο ψηφιακός μετασχηματισμός και ποιος ωφελείται από αυτόν. Με μία πολύ «ανώριμη» τεχνολογία προβλέπεται τετραπλασιασμός του φόρτου εργασίας του οδηγού, ο οποίος θα έχει την ευθύνη για τέσσερα οχήματα, ενώ, παράλληλα, δίνεται «άφεση αμαρτιών» στον κατασκευαστή του αυτόματου οχήματος σε, τυχόν, ατυχήματα. Βεβαίως, το άρθρο που αφορά στη συνεχή παρακολούθηση μέσω καμερών, αφαιρεί και την τελευταία πτυχή της ιδιωτικής ζωής των μετακινούμενων με αμφίβολο τρόπο. Έχει αποδειχθεί το ποιος αξιοποιεί και για ποιον λόγο αυτά τα προσωπικά δεδομένα.

Στο άρθρο 47, που αφορά στη διατήρηση του δικαιώματος συνέχισης εκμετάλλευσης αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης μετά τη συνταξιοδότηση, λέμε να μην αποτελεί δυνατότητα χρήσης, σε καμία περίπτωση, που προκύπτει εξ ανάγκης, λόγω των συντάξεων πείνας που δυσκολεύουν την επιβίωση και δημιουργούν αυτονόητους κινδύνους στον δρόμο, λόγω της προχωρημένης ηλικίας των εργαζομένων.

Συνοψίζοντας, πρόκειται για ένα σχέδιο νόμου που, επί της ουσίας, προσπαθεί να διευθετήσει, πιο λεπτομερώς, τις αξιώσεις των επιχειρηματικών ομίλων, τις ανάγκες της απρόσκοπτης κερδοφορίας τους, εντάσσοντας σε αυτή την κατεύθυνση τη χρήση όλων των νέων επιτευγμάτων της επιστήμης και της τεχνολογίας, με τα αντίθετα, όμως, αποτελέσματα, σε σχέση με την ικανοποίηση των αναγκών των λαϊκών στρωμάτων.

Από τα παραπάνω είναι σαφές, πως ο φιλολαϊκός σχεδιασμός των μεταφορών προϋποθέτει μία ολοκληρωμένη θεώρηση και όχι αποσπασματική. Η ανάγκη για φθηνή, ασφαλή, σύγχρονη μεταφορά για όλους και για τις πραγματικές ανάγκες όλων, δεν μπορεί να ικανοποιηθεί μέσα από την «φαγωμάρα» των επιχειρηματικών ομίλων για το πώς και ποιος θα «αρπάξει» και ποια κομμάτια γης, από το πώς θα προσαρμόσουν τα μέσα μεταφοράς στα μέτρα της κερδοφορίας τους. Πρόκειται, λοιπόν, για πολιτικό και όχι για τεχνικό ζήτημα.

Τέλος, πρέπει να πούμε, ότι το Κομμουνιστικό Κόμμα «φωτίζει» πώς η επίλυση αυτού του ζητήματος απαιτεί ένα, ριζικά, διαφορετικό δρόμο ανάπτυξης. Έναν δρόμο που τα συγκεντρωμένα μέσα παραγωγής και τα μέσα μαζικής μεταφοράς συνολικά, όπως και τα άλλα στη βιομηχανία και τις κατασκευές, αλλά και ο σχεδιασμός τους, για το πώς θα λειτουργούν, θα πρέπει να είναι στα χέρια αυτών που τον παράγουν. Μόνο έτσι θα μπορούν να παράγουν, ώστε να διατίθεται ο παραγόμενος «πλούτος» και οι υπηρεσίες τους με επιστημονικό κεντρικό σχεδιασμό στην κάλυψη των εργατικών λαϊκών αναγκών.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης-Κυριάκος Βελόπουλος)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Για να μην ξεχνάμε την επικαιρότητα, θα ξεκινήσουμε από το ότι, σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία που ανακοίνωσε η ΕΛΣΤΑΤ -τονίζουμε προσωρινά- το ΑΕΠ μας σε όρους αξίας το 2020, ανήλθε στα 165,8 δισεκατομμύρια από 183,4 δισεκατομμύρια το 2019. Παρουσίασε, δηλαδή, 9,6% πτώση το ΑΕΠ μας, ενώ το 8,2% που ανακοίνωσε η Κυβέρνηση είναι σε όρους «όγκου».

Αυτή τη φορά, θα μας χαροποιούσε, ιδιαίτερα, μία ακόμη λανθασμένη πρόβλεψη της Κυβέρνησης -ο Υπουργός Οικονομικών είχε ανακοινώσει προηγουμένως 10,5%- εάν δεν διαβάζαμε, βέβαια, πως αναθεωρήθηκαν, για δεύτερη φορά, τα στοιχεία όλων των προηγούμενων τριμήνων, όπως άλλωστε, συμβαίνει σε όλες τις περιπτώσεις της καλής δημιουργικής λογιστικής. Το, πλέον, ανησυχητικό είναι η άνοδος, μόλις, κατά 1,6% των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου στο 4ο τρίμηνο, συγκριτικά με το αντίστοιχο του 2019, παρά τη συνεχή «κατάρρευσή» τους τα τελευταία δέκα χρόνια. Επίσης, η όποια συγκράτηση της πτώσης του ΑΕΠ στηρίχθηκε στην κατανάλωση με τα επιδόματα που παρείχε η Κυβέρνηση με δανεικά, με αποτέλεσμα ένα τεράστιο έλλειμμα του προϋπολογισμού, στο πλην 15% του ΑΕΠ ή στα 24,1 δισεκατομμύρια ευρώ. Μιλάμε για ένα τεράστιο έλλειμμα.

Σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο και στο πρώτο άρθρο, η ένστασή μας είναι γενική. Αφορά, δηλαδή, στον θεσμό των ΣΒΑΚ. Έχει παρατηρηθεί, ότι πολλά τέτοια σχέδια, είτε παραμένουν στα χαρτιά, είτε είναι ανεφάρμοστα στην πράξη, κυρίως, όταν οι μελέτες ανατίθενται από Δημάρχους και από τριμελείς διοικούσες επιτροπές ΟΤΑ, δηλαδή, όταν δεν προκύπτουν μέσα από έναν δημοκρατικό διάλογο, αφού με τον νόμο για τους ΟΤΑ έχει «νοθευτεί» η απλή αναλογική. Για παράδειγμα, τα ΣΒΑΚ, έχουν, ήδη, θεσπιστεί με τον ν.4559/2019 και με το άρθρο 22. Πώς έχει εφαρμοστεί ο νόμος αυτός στην πράξη;

Φυσικά, η εφαρμογή έχει σχέση με τους χρηματικούς πόρους, καθώς, επίσης, με το προσωπικό των ΟΤΑ που θα μπορεί να διατεθεί γι’ αυτόν τον σκοπό. Εν προκειμένω, όμως, δεν προβλέπονται κάποια ποσά από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Οπότε η πρόβλεψη της παρ. 3, σε ότι αφορά στην υποχρέωση εκπόνησης των ΣΒΑΚ, μέσα σε ένα έτος από την ψήφιση του νόμου, δεν έχει νόημα, εάν, προηγουμένως, δεν επιλυθεί το πρόβλημα των πόρων.

Σχετικά με τους στόχους που τίθενται στο άρθρο 3, είναι αόριστοι ή και ευχολόγια. Για παράδειγμα, τι σημαίνει στο α΄, ενίσχυση των δημοσίων μέσων μεταφοράς; Θα αγοραστούν περισσότερα; Θα ενισχυθεί η χρήση τους; Πώς θα ενισχυθεί η χρήση τους, εάν δεν αγοραστούν περισσότερα ή καλύτερα; Τι σημαίνει στο δ΄, προαγωγή της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού; Υπάρχουν συγκεκριμένοι στόχοι;

Για παράδειγμα, το Vision Zero της Νέας Υόρκης, θέτει ως στόχο τα μηδενικά ατυχήματα έως το 2024. Εκτός αυτού, γιατί είναι δεκαετής ο ορίζοντας σχεδιασμού, όταν δεν γνωρίζουμε την τεχνολογία σε δέκα χρόνια, τις δυνατότητες και τις ανάγκες; Εμείς, πάντως, προτείνουμε να ανανεώνεται, τουλάχιστον, ανά τέσσερα χρόνια.

Από την άλλη πλευρά, τι προβλέπεται, όταν μεταφέρονται μετανάστες σε πόλεις, με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται συγκοινωνιακά ξαφνικά, ή όταν επιβαρύνονται τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς με το Airbnb, όπου κυκλοφορούν με βαλίτσες τουρίστες σε ώρες αιχμής και σε οικογενειακές περιοχές;

Σε ότι αφορά στον όρο, που προστέθηκε μετά τη διαβούλευση, στην παρ. ζ΄, ότι πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν το στρατηγικό σχέδιο των ΟΑΣΑ, ΟΣΕ και ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ. Ποιος πρέπει να λαμβάνει υπόψιν ποιον; Το Στρατηγικό Σχέδιο των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς τις ανάγκες της πόλης ή οι ανάγκες της πόλης το Σχέδιο των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς; Ποιος καλύπτει το κόστος; Τι μπορεί να κάνει ένας Δήμος, όταν ο ΟΑΣΑ του Υπερταμείου των ξένων δεν παρέχει λεωφορεία, επειδή δεν αγοράζει, και πρέπει να καλύπτονται από τα ΚΤΕΛ;

Σε κάθε περίπτωση, θεωρούμε -και πρέπει να το τονίζουμε συνεχώς- απαράδεκτη την αγορά τουρκικών λεωφορείων.

Στο άρθρο 5, ενώ στην παρ. 2, υπάρχει πρόβλεψη για συμμετοχή στις ομάδες εργασίας συγκεκριμένων φορέων, (ΟΑΣΑ, ΟΣΕ, ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, Υπουργείο Ναυτιλίας κ.λπ.), στην παρ. 4, αναφέρεται, ότι αν δεν οριστούν εκπρόσωποί τους στην προθεσμία που θα τεθεί, τότε οι σχετικές ομάδες εργασίας στελεχώνονται χωρίς την εκπροσώπησή τους. Δεν πρόκειται, αλήθεια, για μία ανούσια νομοθετική πρόβλεψη υπό αυτές τις προϋποθέσεις; Κατά την άποψή μας, θα πρέπει να είναι υποχρεωτική η συμμετοχή.

Στην παρ. 5, του άρθρου 6, εάν δεν συνυπογραφεί το σύμφωνο συμμετοχής από τους λοιπούς φορείς, ο αρμόδιος φορέας καταρτίζει ΣΒΑΚ, χωρίς τη συγκρότηση του δικτύου που προβλέπεται, γεγονός που σημαίνει, πως οι διατάξεις δεν έχουν κανένα ουσιαστικό νόημα.

Στο άρθρο 7, μάς έκανε μεγάλη εντύπωση η λεπτομερής καταγραφή του τι περιέχουν τα ΣΒΑΚ, του χρονοδιαγράμματός τους και των παραδόσεων, όταν σε άλλες περιπτώσεις καθορίζονται με κάποιες εφαρμοστικές εγκυκλίους, αφού έχει τοποθετηθεί ένα γενικό πλαίσιο. Αντίθετα, δεν περιγράφονται πουθενά οι στόχοι των ΣΒΑΚ, κάτι που προκαλεί την εντύπωση, ότι πρόκειται για προσχηματικές ενέργειες, με στόχο να δημιουργούνται επιτροπές και να δίνονται επιδόματα σε στελέχη των ΟΤΑ, καθώς, επίσης, σε συμβούλους. Σε κάθε περίπτωση, αμφιβάλλουμε, σχετικά με το εάν όλες αυτές οι διαδικασίες που προβλέπουν οι διατάξεις και που είναι ιδιαίτερα γραφειοκρατικές, μπορούν να υλοποιηθούν, ειδικά, εντός της προθεσμίας του ενός έτους που ορίζεται στο παρόν σχέδιο νόμου και υπό τις σημερινές συνθήκες, όπου υπάρχουν άλλες πιο επείγουσες ανάγκες.

Τέλος, με κριτήριο, όσα αναφέρονται στην παρ.1δ΄, υπάρχει περίπτωση να δημιουργηθούν αλληλοσυγκρουόμενα ΣΒΑΚ των Περιφερειών και ΣΒΑΚ των Δήμων; Τι προβλέπεται σε αυτές τις περιπτώσεις;

Στο άρθρο 8, η πρώτη ένστασή μας αφορά στην παρ. 3 και το γεγονός, ότι ο Υπουργός θα αποφασίζει για τον χαρακτηρισμό των ΣΒΑΚ. Με δεδομένη, όμως, την προβλεπόμενη, από το Σύνταγμα, θεσμική ανεξαρτησία των ΟΤΑ, τα ΣΒΑΚ, θα έπρεπε να ελέγχονται και να εγκρίνονται σε επίπεδο Περιφερειών, ενώ να αποκτούν τυπική ισχύ με προεδρικό διάταγμα, μετά από τον προβλεπόμενο έλεγχο νομιμότητας.

Η δεύτερη ένστασή μας αφορά στην παρ. 4 και στο ότι η χρηματοδότηση, γενικά, της υλοποίησης μέτρων ΣΒΑΚ, θα γίνεται, κατά κύριο λόγο, από εθνικούς πόρους, αφού η πρόβλεψη για συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα υπάρχει, αποκλειστικά και μόνο, για μέτρα που αφορούν στην οδική ασφάλεια. Ακόμη κι’ εκεί, υπό την προϋπόθεση, να είναι σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας. Εδώ υπάρχει θέμα μη επάρκειας πόρων και ανάγκης προκαθορισμού τους. Κατά την άποψή μας, η Κυβέρνηση θα πρέπει να φροντίσει να καλυφθούν οι συγκεκριμένες δαπάνες, κατά κύριο λόγο, από ευρωπαϊκά κονδύλια, από το ΝgenerationEU και από το ΕΣΠΑ.

Στο άρθρο 9, η πρόβλεψη της παρ. 1, ότι το ΣΒΑΚ επικαιροποιείται, όποτε είναι αναγκαίο, ή στην παρ. 2, πώς αναθεωρείται μόνο μετά την παρέλευση πενταετίας, είναι αόριστη και πολύ ελαστική, ενώ στο άρθρο 10, δίνονται υπερβολικές εξουσίες στον Υπουργό, κάτι που διαπιστώνουμε σε όλα τα νομοσχέδια της Κυβέρνησης.

Στο άρθρο 12, αφού έγινε τόσο εκτεταμένη αναφορά για τα περιεχόμενα των ΣΒΑΚ, στην παρ. 1, δίνεται στον Υπουργό η δυνατότητα να τα αλλάζει, ενώ στην παρ. 2, του δίνεται η δυνατότητα να καθορίζει τους όρους έγκρισής τους. Προφανώς, δεν συμφωνούμε με τέτοιες εξουσιοδοτήσεις.

Στο άρθρο 14, στο υπό κατάργηση άρθρο 22 του ν. 4599/2019, αναφερόταν, μεταξύ άλλων, ο βιοκλιματικός σχεδιασμός του δημοσίου χώρου, κάτι που συμπεριλήφθηκε στο παρόν, κατά την άποψή μας, κακώς. Τι σημαίνει αυτό; Μπορεί το ΣΒΑΚ να προκρίνει να μπαζωθούν ρέματα για να γίνουν λεωφόροι; Δεν επηρεάζει την κίνηση αέριων μαζών και την αισθητική, όπως για παράδειγμα, το Ρέμα Χαλανδρίου; Εκτός αυτού, στο υπό κατάργηση άρθρο 22 του ν.4599/2019, οριζόταν, ότι το ΣΒΑΚ στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Κατά την άποψή μας, είναι σωστό να παραμείνει σε ισχύ και να μην καταργηθεί.

Στο άρθρο 15, μπορούν να ειπωθούν πολλά για την κατηγοριοποίηση των οχημάτων και για τους όρους χρήσης δρόμου. Θεωρούμε, όμως, πώς πρόκειται για έναν μεταβατικό νόμο, έως ότου κατασκευαστούν ποδηλατόδρομοι, καθώς, επίσης, μέχρι να εξοικειωθούν τόσο το κοινό, όσο και η Αστυνομία. Βέβαια, το θέμα που σίγουρα απασχολεί, είναι, το αν θα πρέπει, απαραίτητα, να διαθέτουν ασφαλιστική κάλυψη έναντι τρίτου οι κάτοχοι των ΕΠΗΟ.

Αναφορικά με το άρθρο 16 και την παρ. 1, ως προς τη μέγιστη ταχύτητα των 50 χιλιομέτρων την ώρα στις πόλεις, θα πρέπει να γίνει ένας διαχωρισμός των αστικών δρόμων, ανάλογα με το πλάτος τους. Να είναι διαφορετική, δηλαδή, σε έναν στενό συνοικιακό δρόμο ή σε περιοχές που έχουν σχολεία ή πάρκα, σε σχέση με τους κεντρικούς άξονες, αφού διαφορετικά θα υπάρχει συμφόρηση κυκλοφορίας, για παράδειγμα, στην Κηφισίας.

Στην παρ. 13, είναι εξοντωτικό το πρόστιμο των 700 ευρώ για ταχογράφους φορτηγών. Θα έπρεπε να είναι της τάξης των 350 ευρώ, δηλαδή, τα μισά, με την αφαίρεση, όμως, επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του Κώδικα. Τι συμβαίνει εδώ με τα ξένα φορτηγά; Πολλές ελληνικές μεταφορικές εταιρείες έχουν μεταφερθεί στη Βουλγαρία και την Αλβανία. Θα πληρώνουν αυτά τα πρόστιμα; Τέλος δεν συμφωνούμε με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις στον Υπουργό στις παρ. 4, 7 και 10.

Στο άρθρο 17, στις παρ.2 και 3΄, δεν προβλέπεται ως παράβαση η στάση ή η στάθμευση μπροστά σε κάδους απορριμμάτων. Εκτός αυτού, αναφέρεται σωστά, πως οι Δήμοι μπορούν να παρέχουν χώρους, στο άρθρο 5, αλλά δεν διευκρινίζεται το κόστος των δαπανών φύλαξης και συντήρησης που προβλέπεται στο εδάφιο β΄ της παραγράφου.

Στην παρ. 10, στην περίπτωση παραβίασης των περιπτώσεων ΑμεΑ το πρόστιμο θα έπρεπε να είναι υψηλότερο των 150 ευρώ, έτσι ώστε να είναι αποτρεπτικό. Συμβαίνει πολύ συχνά και είναι απαράδεκτο. Για τη στάθμευση μπροστά από πυροσβεστική παροχή, θα έπρεπε να υπάρχει η δυνατότητα βίαιης μετακίνησης ή παραβίασης από την Πυροσβεστική, χωρίς αποζημίωση. Αυτό συμβαίνει σε πολλές χώρες στο εξωτερικό. Τέλος, αρχίζει να παρατηρείται μία επικίνδυνη πρακτική φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων με καλώδιο από το μπαλκόνι, οπότε πρέπει να «υιοθετηθούν» πρόστιμα, πριν θρηνήσουμε και εδώ θύματα.

Στο άρθρο 18 και στην παρ. 9, συμφωνούμε να είναι προαιρετικό το κράνος για ποδήλατα, αλλά όχι για ΕΠΗΟ και ειδικά για παιδιά σε δρόμους. Τα πρόστιμα είναι, μάλλον, πολύ υψηλά για ταχύτητες 35 χιλιομέτρων, δηλαδή, τα εκατό ευρώ για τον οδηγό. Η απορία μας εδώ είναι, τι σημαίνει διακόσια ευρώ για όποιον το θέτει σε λειτουργία; Εννοούνται οι εταιρείες ενοικίασης, πιθανολογούμε;

Στο άρθρο 19 και στην παρ.2, πρόκειται για μία, εντελώς, αόριστη διάταξη. Προτείνουμε να καταργηθεί ή να καθοριστούν, ευκρινώς, τα όρια, όπως στα λοιπά οχήματα.

Στο άρθρο 20 και στην παρ.1, η ύπαρξη φώτων, αντανακλαστικών στοιχείων και κουδουνιού θα πρέπει να είναι υποχρεωτική -κατά την άποψή μας πάντα- για όλα τα ποδήλατα. Δηλαδή, να μην υπάρχει καμία, απολύτως, εξαίρεση.

Στο άρθρο 24 και στην παρ. 2, το πρόστιμο για τη μη κατοχή των νομιμοποιητικών εγγράφων, άδεια, ασφάλεια, δίπλωμα κυκλοφορίας, ύψους 20 ευρώ φαίνεται πάρα πολύ χαμηλό.

Στο άρθρο 27, σε ότι αφορά στις εταιρείες κοινόχρηστων ΕΠΗΟ, υπάρχει ένα «θολό» καθεστώς, ενώ οι start up μπορούν να χρεοκοπήσουν και να μην πληρώσουν τα πρόστιμα ποτέ. Οφείλουμε να σημειώσουμε, πως σε προηγούμενη έρευνα για την εταιρεία «LINE» είχε βρεθεί, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, ότι τα έσοδα για υπηρεσίες που παρέχονται στην Ελλάδα εισπράττονται από μία ολλανδική εταιρεία, επίσης Ε.Π.Ε., δηλαδή, Περιορισμένης Ευθύνης. Πρόκειται για την εταιρεία που κατέχει και το 99% των μετοχών της εγχώριας ΕΠΕ. Αρχικά, δεν είχε καν υποβάλει αίτηση Φ.Π.Α.. Θα καταθέσω στα Πρακτικά, ολόκληρη την ιστορία, γιατί είναι ενδιαφέρουσα.

Στο άρθρο 28 και στην παρ.3, αναγράφεται πως εταιρείες που εκμισθώνουν ή παρέχουν προς κοινή χρήση ΕΠΗΟ και δεν καλύπτουν τις απαιτήσεις του παρόντος, τιμωρούνται με πρόστιμο χιλίων ευρώ. Εντούτοις, δεν προσδιορίζεται με ακρίβεια, ποιες απαιτήσεις πρέπει να καλύπτουν, αφού, προηγουμένως, γράφετε, ότι θα παρέχουν στοιχεία, εάν ζητηθούν. Εκτός αυτού, το όριο των χιλίων ευρώ ως πρόστιμο, φαίνεται χαμηλό, ενώ θα πρέπει να έχουν πρόγραμμα απόσυρσης-ανακύκλωσης, όπως από μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων. Έχει παρατηρηθεί, διεθνώς, να χρεοκοπούν και να αφήνουν τα ηλεκτρικά ποδήλατα στον δρόμο.

Στο άρθρο 29 και στην παρ. 1α΄, γιατί πρέπει να ισχύει το όριο των 6 χιλιομέτρων την ώρα, εάν πηγαίνουν σε δρόμο, όχι σε πεζοδρόμια, βέβαια; Για το πεζοδρόμιο το καταλαβαίνουμε, σημειώνοντας πως είναι ένα μεγάλο και πολύπλοκο άρθρο, στο οποίο θα αναφερθούμε και στην επόμενη συνεδρίαση.

Τέλος, στο άρθρο 30, δεν συμφωνούμε γενικά με εξουσιοδοτικές διατάξεις, ειδικά στο παρόν για την παρ. 3, και για τις εταιρείες εκμίσθωσης ή παροχής ΕΠΗΟ προς κοινή χρήση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Δυστυχώς, ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, πάλι, έχει πρόβλημα με τη σύνδεσή του, οπότε θα περάσουμε στις τοποθετήσεις των συναδέλφων που έχουν ζητήσει τον λόγο. Εννοείται, ότι όταν αποκατασταθεί το πρόβλημα, θα παρέμβει.

Τον λόγο έχει η κυρία Πιπιλή.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ**: Ευχαριστώ πολύ. Επιγραμματικά να πω στον πολύ αγαπητό μου συνάδελφο Εισηγητή που είπε, ότι είναι τεχνοκρατικό νομοσχέδιο. Βεβαίως, είναι και όσοι παρακολουθούν, έχουν, ήδη, προσθέσει στα ηχητικά αρκτικόλεξα το δύσκολο, είναι η αλήθεια, αρκτικόλεξο, το ΣΒΑΚ. Για να καταλάβει ο κόσμος, μιλάμε για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και Μικροκινητικότητας στις ελληνικές πόλεις. Λυπάμαι που θα το πω, αλλά οι τεχνοκράτες και ειδικότερα αυτοί που βοηθούν τους πολιτικούς, για να συντάξουν τα νομοσχέδια, είναι, μαθηματικά, βέβαιο, ότι δεν κυκλοφορούν και δεν έχουν, σχεδόν, καθόλου την ιδιότητα του πεζού. Αν είχαν την ιδιότητα του πεζού, ειδικά σε αυτό το νομοσχέδιο, όφειλαν να έχουν συνεργαστεί και με συναρμόδια Υπουργεία, για παράδειγμα το Υπουργείο Εσωτερικών, επειδή έχει να κάνει με τα θέματα της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Αυτοδιοίκησης. Και τι εννοώ με αυτό.

Κύριε Υπουργέ, στις 18/11/2019 είχα κάνει μία Επίκαιρη Ερώτηση σε εσάς προσωπικά, με θέμα τις ρυθμίσεις για τη στάθμευση δικύκλων. Μου είχατε πει, λοιπόν, τότε, ότι θα γίνει τάχιστα μία κοινή υπουργική απόφαση για την υποχρεωτική δημιουργία στάθμευσης δικύκλων. Αν εξαιρέσουμε τις προσπάθειες του Δημάρχου Αθηναίου, κ. Κώστα Μπακογιάννη, δεν έχω δει καθόλου από την κρατική πλευρά να έχει επιταχυνθεί και να έχει επιλυθεί ένα μείζον πρόβλημα για τη στάθμευση δικύκλων. Άρα, λοιπόν, φέρνετε ένα νομοσχέδιο -και πολύ σωστά κάνετε- που έχει να κάνει με την κινητικότητα πάνω στα πεζοδρόμια, εκτός των πεζών, όσων έχουν πατίνια, rollers, skate boards και όλα αυτά που το νομοσχέδιο τους δίνει το δικαίωμα, επειδή έχουν πολύ χαμηλή, περίπου, ίση με τον πεζό ταχύτητα, όλοι μαζί να βρεθούν στα γνωστά πεζοδρόμια.

Εγώ αναφέρομαι ειδικότερα στην Περιφέρειά μου, τον Δήμο Αθηναίων, διότι πρέπει πάντα, πριν κάνουμε τέτοιου είδους νομοσχέδια, να υπολογίσουμε, ότι η ρυμοτομία στην Αθήνα και γενικότερα στην Ελλάδα, πόρρω, απέχει από τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Αυτό σημαίνει, ότι, βεβαίως, έχουν δικαίωμα οι χρήστες αυτών των μέσων για την εξυπηρέτηση ή την άθλησή τους ή την ψυχαγωγία τους, να χρησιμοποιούν τα πεζοδρόμια, αλλά θα πρέπει να μετρήσουμε τα πεζοδρόμια, διότι δεν γίνεται να χωράνε ταυτόχρονα πεζοί, γονείς με καροτσάκια, ηλικιωμένοι, άνθρωποι με πρόσκαιρα ή μόνιμα κινητικά προβλήματα, γενικότερα ΑμεΑ, για να μην αναφερθούμε στους ανθρώπους που έχουν προβλήματα όρασης. Είναι απαγορευτικό να κυκλοφορήσουν. Και ταυτόχρονα, με τις χιλιάδες, καθημερινά, παρκαρισμένες πάνω στα πεζοδρόμια μηχανές, οι οποίες πλέον -το έχω πει χιλιάδες φορές, αλλά δεν με ακούει κανείς- τρέχουν κανονικά και συνήθως και ανάποδα στα πεζοδρόμια, διότι έτσι τους βολεύει, για να μην στέκονται στα φανάρια, όπως όλοι οι άλλοι «ηλίθιοι» οδηγοί αυτοκινήτων.

Αυτό είναι ένα απαράδεκτο φαινόμενο παγκοσμίου πατέντας νεοελληνικής, το οποίο, με φέρνει στη δύσκολη θέση να πω, ότι όλα αυτά που συζητάμε σήμερα που είναι μεν χρήσιμα -δεν το αμφισβητεί κανείς- στο τέλος, θα οδηγήσουν σε μία απίστευτη ταλαιπωρία των, κατ’ εξοχήν, χρηστών των πεζοδρομίων, που είναι αποκλειστικά οι άνθρωποι κάθε κατηγορίας. Αυτό νομίζω, ότι θα πρέπει να απασχολήσει, γιατί είμαστε στην αρχή της συζήτησης του νομοσχεδίου, το αρμόδιο Υπουργείο. Επίσης, θα πρέπει να το απασχολήσει και το εξής. Οι Δήμοι, καλώς η κακώς, δεν έχουν τη δυνατότητα, τη διάθεση, την όρεξη, να μπορέσουν να συμβαδίσουν με τις ανάγκες του μέσου πολίτη σε όλες τις βαθμίδες. Με αυτό το νομοσχέδιο εντάσσετε, κατά κάποιον τρόπο, κάποιες συνθήκες που πρέπει να ακολουθήσουν οι Δήμοι, ώστε να υπάρχει αυτή η Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. Αναφέρομαι ειδικότερα στη διάταξη που λέει, ότι «προβλέπεται η λήψη μέτρων από την Τοπική Αυτοδιοίκηση για τη ρύθμιση ή τον περιορισμό της κυκλοφορίας των ΕΠΗΟ και ο καθορισμός χώρων για την οργανωμένη στάθμευση των οχημάτων αυτών». Κατά τη γνώμη μου, είναι πολύ χαλαρή αυτή η διάταξη, καθώς είναι μία απλή σύσταση. Εγώ, λοιπόν, ως νομοθέτης, απαιτώ να συμπληρωθεί ένα χρονικό όριο για την υλοποίηση όλων αυτών που ζητά η διάταξη του νομοσχεδίου και την επιβολή ποινών στους Δήμους ή στις Περιφέρειες που έχουν ξεφύγει από αυτά τα κανονικά όρια.

Γνωρίζουμε όλοι, ότι μία από τις πιο σκληρά εργαζόμενες, γι' αυτό και εξαιρετικά συμπαθείς και χρήσιμες κατηγορίες, είναι οι κατηγορίες των courier και των παιδιών που εργάζονται ως delivery. Εδώ βλέπω, ότι προβλέπονται κάποιες διατάξεις, αλλά θα ήθελα να προσθέσω τα εξής. Αναφέρεται ότι «οι διανομείς προϊόντων και αντικειμένων που για την εκτέλεση της εργασίας τους οδηγούν ποδήλατο, μοτοποδήλατο, μοτοσικλέτα, τρίτροχο και λοιπά, υποχρεούνται κατά την εκτέλεση της εργασίας τους κατά τη νύκτα να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό που τους καθιστά ορατούς από όλες τις κατευθύνσεις». Εγώ βλέπω, ότι λείπει και πρέπει να συμπεριληφθεί, ότι «τη δε ημέρα, αυτοί οι εργαζόμενοι υποχρεωτικά θα φορούν κράνη, τα οποία, υποχρεωτικά θα τους προμηθεύουν με δικά τους χρήματα οι εταιρείες αλληλογραφίας, οι εταιρείες αποστολών ή οι εταιρείες τροφίμων», διότι η μισθοδοσία τους ξέρουμε όλοι ποια είναι. Οπότε, αυτό το κόστος με νόμο πρέπει να περάσει στην ευθύνη των επιχειρηματιών. Επίσης, ότι θα πρέπει να είναι οι ίδιοι που θα πληρώνουν τα πρόστιμα, σε περίπτωση που έχουν προμηθευτεί από τους επιχειρηματίες τα κράνη και δεν τα φορούν.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Κεφαλογιάννη.

**ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Το υπό εξέταση σχέδιο νόμου είναι άλλη μία σημαντική πρωτοβουλία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που διαμορφώνει ένα ενιαίο πλαίσιο ρυθμίσεων σχετικά με την κίνηση στις πόλεις. Είναι ένα σύνθετο θέμα, όπως γνωρίζουμε, που αφορά πολλούς και διαφορετικούς κλάδους και τομείς επιστημονικούς, τεχνολογικούς, φορείς της κεντρικής και της αποκεντρωμένης διοίκησης και βέβαια, πάνω απ’ όλα, τους πολίτες.

Θα μπω κατευθείαν στο θέμα, για να αναφερθώ στα άρθρα του Α΄ Μέρους του νομοσχεδίου, στη θέσπιση, δηλαδή, του πλαισίου κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και των διαδικασιών εκπόνησης, έγκρισης και εποπτείας τους. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις λύνονται προβλήματα που δημιουργούσε ο προηγούμενος νόμος και θεσπίζεται ένας ενιαίος τρόπος σχεδιασμού της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στο επίπεδο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α΄ και Β΄ Βαθμού. Δίνεται η δυνατότητα σε Περιφέρειες και Δήμους να ακολουθούν ένα συγκεκριμένο μοντέλο, για να σχεδιάζουν έργα αστικών παρεμβάσεων και να διεκδικούν χρηματοδότηση, με σκοπό τον περιορισμό των καθυστερήσεων. Λύνεται, επίσης, σειρά προβλημάτων για τους φορείς εκπόνησης ΣΒΑΚ και τις αρμόδιες υπηρεσίες, λόγω της κατάργησης, με το παρόν νομοσχέδιο, του άρθρου 22 του ν. 4599/2009, το οποίο, επί της ουσίας, δεν μπορούσε να εφαρμοστεί, αφού δεν εκδόθηκε ποτέ η αναμενόμενη εφαρμοστική κυα. Έτσι, το παρόν σχέδιο νόμου καθίσταται, άμεσα, εφαρμοστέο με την ψήφισή του.

Τα ΣΒΑΚ αποτελούν μία ανθρωποκεντρική προσέγγιση σχεδιασμού, σύμφωνα με κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά κριτήρια, που αποτελούν και τις παραμέτρους της βιώσιμης ανάπτυξης. Με το παρόν σχέδιο νόμου καθορίζονται τα κύρια και ουσιώδη στάδια για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ, καθώς και τα αναγκαία παραδοτέα. Επιπλέον, αποσαφηνίζεται η διαδικασία εξέτασής τους και τίθενται χρονικά όρια για τις γνωμοδοτήσεις από τις αρμόδιες υπηρεσίες, ώστε να υπάρξει περιορισμός των χρονικών καθυστερήσεων. Ταυτόχρονα, είναι πολύ σημαντικό, ότι διασφαλίζονται ανοιχτές συνεργασίες, μεταξύ των διαφόρων επιπέδων Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης, κάτι που λειτουργεί προς τη θετική κατεύθυνση, ως προς την ανάπτυξη διαλόγου με τη συμμετοχή των πολιτών και των ενδιαφερόμενων φορέων στη διαδικασία. Έτσι, το τελικό ΣΒΑΚ θα είναι έργο όχι μόνο του Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αλλά και των πολιτών. Είναι, εξαιρετικά, σημαντικό, ότι οι διαφανείς και συμμετοχικές διαδικασίες που θεσπίζονται, εξασφαλίζουν τη διευρυμένη αποδοχή για τη μετέπειτα υλοποίησή του, για να μην παραμείνει ένα σχέδιο στα «συρτάρια» της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Σε αυτό, εξάλλου, συμβάλλουν οι εκθέσεις προόδου που υποχρεούνται να συντάσσουν οι ΟΤΑ, ανά διετία, ώστε οι πολίτες να γνωρίζουν την πορεία υλοποίησης των έργων. Η δέσμευση των ΟΤΑ στο όραμά τους θα είναι, πλέον, ελέγξιμη και μετρήσιμη. Επιπλέον, πολύ σημαντική είναι και η θέσπιση της υποχρεωτικότητας στον σχεδιασμό της κινητικότητας με την εκπόνηση των ΣΒΑΚ. Η υποχρέωση θέσπισης ΣΒΑΚ σε περιοχές με κριτήρια πληθυσμιακά αποτελεί μία, ακόμη, τομή, η οποία, βέβαια, προτείνεται και στις νέες ευρωπαϊκές οδηγίες για τα ΣΒΑΚ.

Σε ότι αφορά στα άρθρα του Β΄ Μέρους του νομοσχεδίου, θα ήθελα, πολύ συνοπτικά, να παρατηρήσω, ότι είναι σημαντικό που εισάγονται κανόνες κυκλοφορίας για τη Μικροκινητικότητα, για τα ηλεκτρικά πατίνια, τα τροχοπέδιλα, τροχοσανίδες κ.λπ., εφόσον δεν υπάρχει ισχύον θεσμικό πλαίσιο. Είναι θετικό, το ότι ρυθμίζεται και αυτές οι μετακινήσεις με τη μορφή τροποποιήσεων στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Κλείνοντας, επανέρχομαι στο θέμα των ΣΒΑΚ και θα ήθελα να επισημάνω κάποια θέματα που θεωρώ, ότι είναι σημαντικό να αναδειχθούν. Πρώτα απ’ όλα, θα ήταν σημαντικό, πέραν της διεκδίκησης που προβλέπεται, να εξεταστεί και η δυνατότητα διασφάλισης της χρηματοδότησης των ΟΤΑ. Αναφέρομαι, κυρίως, σε εκείνους που με το σχέδιο νόμου υποχρεώνονται να εκπονήσουν ΣΒΑΚ, έτσι ώστε να μπορέσουν, τόσο να καταρτίσουν το σχέδιο τους, όσο και να υλοποιήσουν τα έργα που έχουν δεσμευτεί προς τους πολίτες. Έργα αναγκαία για τη δημιουργία καλύτερου και ποιοτικότερου περιβάλλοντος.

Επίσης, θα ήταν πολύ σημαντικό η λειτουργία της ηλεκτρονικής πλατφόρμας για τα ΣΒΑΚ να μην εξαντληθεί μόνο στην υποβολή τους. Θα μπορούσε να επεκταθεί σε «εργαλείο» ανταλλαγής εμπειριών και βέλτιστων πρακτικών που θα βοηθά, ουσιαστικά, την Τοπική Αυτοδιοίκηση στην επιλογή των κατάλληλων μέτρων, αλλά και στον τρόπο που μπορούν αυτά να υλοποιηθούν.

Με αυτές τις παρατηρήσεις, που ελπίζω να τις ακούσει το αρμόδιο Υπουργείο, ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.Στο παρόν σχέδιο νόμου, το Μέρος Α΄ και τα άρθρα 1 έως 14 αφορούν στα ΣΒΑΚ, στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Εδώ να πούμε, ότι οι στόχοι του συγκεκριμένου σχεδίου νόμου είναι πολύ λιγότερο φιλόδοξοι από τους αντίστοιχους των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Να τονίσουμε, ότι τα ΣΒΑΚ οφείλουν να έχουν ως στόχο να υποκαταστήσουν, όσο γίνεται περισσότερες μετακινήσεις που γίνονται με αυτοκίνητα, άλλες με τη δημόσια συγκοινωνία, με το ποδήλατο, ακόμη και με το περπάτημα. Άρα, στόχος είναι ο περιορισμός της χρήσης αυτοκινήτου που συμβάλλει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής με πολλούς και ποικίλους τρόπους μέσα στις πόλεις. Η επιτυχία των ΣΒΑΚ είναι συνάρτηση της συνεργασίας και του συντονισμού, μεταξύ των φορέων της τοπικής κοινωνίας και φυσικά μεταξύ των φορέων της Διοίκησης και των Υπουργείων. Η συμμετοχή των κατοίκων στους σχεδιασμούς αποτελεί βασική προϋπόθεση των ΣΒΑΚ.

Τρωτά σημεία του σχεδίου νόμου είναι, ότι, στην ουσία, αφαιρεί αρμοδιότητες από τους ΟΤΑ και από το Υπουργείο Περιβάλλοντος που χρηματοδοτεί τα έργα αυτά και ότι διατηρεί το καθεστώς της κυριαρχίας του αυτοκινήτου, καθώς δεν αλλάζει το όριο ταχύτητας στις αστικές περιοχές σε 30 χιλιόμετρα την ώρα, όπως ορίζει η Διακήρυξη της Στοκχόλμης. Αν ένας ποδηλάτης ή χρήστης ΕΠΗΟ εμπλακεί σε μία σύγκρουση, με ένα όχημα που κινείται με 50 χιλιόμετρα την ώρα, έχει 90% πιθανότητες να χάσει τη ζωή του, ενώ όταν η ταχύτητα του οχήματος είναι 30 χιλιόμετρα την ώρα, η πιθανότητα να χάσει τη ζωή του μειώνεται στο 10%, όπως έδειξαν μελέτες από την παγκόσμια επιστημονική κοινότητα.

Όταν, λοιπόν, δεν μειώνει το σχέδιο νόμου την ταχύτητα των 50 χιλιομέτρων σε 30 χιλιόμετρα την ώρα, όπως γίνεται σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη, ουσιαστικά, δεν συμβάλλει στην υποκατάσταση της χρήσης των αυτοκινήτων. Αυτό αποτελεί πολιτική τοποθέτησή σας, η οποία, όμως, είναι αντίθετη με αυτή των άλλων ευρωπαϊκών χωρών. Είναι αντίθετη, επίσης, με τον στόχο των ΣΒΑΚ στο παρόν σχέδιο και είναι και αντίθετη με τα συμφέροντα της κοινωνίας και του περιβάλλοντος γενικότερα. Ουσιαστικά, με αυτόν τον τρόπο στηρίζετε τα συμφέροντα των μεγάλων εταιριών, είτε λέγονται αυτοκινητοβιομηχανίες και έμποροι, είτε λέγονται πετρελαϊκές εταιρείες, ορυκτά καύσιμα και όχι των εκατομμυρίων πολιτών, υποβαθμίζοντας, πρώτα απ’ όλα το περιβάλλον, τη δημόσια υγεία και τη δημόσια ευημερία.

Το Μέρος Β΄ του νομοσχεδίου και τα άρθρα 15 έως 31, αφορούν στη Μικροκινητικότητα και τα ΕΠΗΟ. Δηλαδή, τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα, όπως πατίνια, scooters, τροχοπέδιλα, rollers, τροχοσανίδες, skateboards και αυτοεξισορροπούμενα προσωπικά οχήματα. Για τα ΕΠΗΟ, λοιπόν, το σχέδιο νόμου θα έπρεπε να προβλέπει να φέρουν «κόφτη» ταχύτητας που να προσδιορίζει έτσι τις δυνατότητές τους. Όλοι οι χρήστες ΕΠΗΟ, καθώς και οι χρήστες ποδηλάτων, να φέρουν κράνος υποχρεωτικώς, όπως γίνεται και στα άλλα ευρωπαϊκά κράτη και όχι κατά σύσταση, όπως ορίζει το παρόν σχέδιο νόμου στο άρθρο 18 παρ. 9. Τα ΕΠΗΟ που αναπτύσσουν ταχύτητα από 6 έως 25 χιλιόμετρα την ώρα να είναι ενάριθμα, για να έχουμε στοιχεία γι’ αυτά. Τα ΕΠΗΟ, καθώς και τα ποδήλατα, να έχουν ασφάλιση αστικής ευθύνης έναντι τρίτων.

Το άρθρο 16 του σχεδίου νόμου, επιτρέπει σε οδηγούς ΕΠΗΟ, άνω των δεκαπέντε ετών, να κυκλοφορούν με μέγιστη ταχύτητα 25 χιλιόμετρα την ώρα στο οδικό δίκτυο, όπου υπάρχει το όριο των 50 χιλιομέτρων την ώρα. Με μία πρόχειρη αναζήτηση στο διαδίκτυο μπορεί κανείς να βρει και να αγοράσει πληθώρα από ηλεκτρικά πατίνια που κινούνται έως και με 120 χιλιόμετρα την ώρα. Όλα αυτά πωλούνται ελεύθερα μέσω διαδικτύου στην Ελλάδα. Τι πρόκειται να κάνει, άραγε, το Υπουργείο Μεταφορών, αλλά και το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη με αυτά τα οχήματα; Τι θα κάνει με το πλήθος των πατινιών που έχουν πωληθεί και επιτυγχάνουν ταχύτητες μεγαλύτερες των 25 χιλιομέτρων την ώρα;

Περαιτέρω, πρώτη προτεραιότητα για την Πολιτεία θα πρέπει να είναι η δημιουργία διαχωρισμένα δικτύων κυκλοφορίας για μηχανοκίνητους και μη μηχανοκίνητους χρήστες. Δεύτερον, το όριο ταχύτητας σε περιοχές κατοικίας και μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων γύρω από σχολεία, πάρκα, γήπεδα, νοσοκομεία, κ.λπ., θα πρέπει να είναι 30 χιλιόμετρα την ώρα. Τα ΕΠΗΟ μπορούν να κινούνται μόνο σε δίκτυο με όριο ταχύτητας 30 χιλιόμετρα την ώρα. Τα ηλεκτρικά πατίνια, αντίθετα, όπως ορίζει το άρθρο 21, οφείλουν να έχουν καθρέφτη, ενώ οι οδηγοί τους αντίθετα, απ’ ότι ορίζει το άρθρο 18, δεν πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν, εν κινήσει, κινητό τηλέφωνο, τοποθετημένο σε ειδική θέση, ούτε να έχουν τη δυνατότητα, κατ’ εξαίρεση, οι οδηγοί ποδηλάτων και ΕΠΗΟ να επιτρέπεται να κινούνται, ανά δυο, παράλληλα.

Στο άρθρο 18, παρ. 8, αναφέρεται, ότι οδηγοί ποδηλάτου που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δώδεκα ετών και κινούνται σε οδικό δίκτυο που προορίζεται για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, πρέπει να συνοδεύονται από άτομα που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαέξι ετών. Αυτό πρέπει να καταργηθεί. Ούτε παιδιά κάτω των δώδεκα ετών πρέπει να βρίσκονται ανάμεσα σε μηχανοκίνητα, ούτε ένας δεκαεξάχρονος συνοδός, όπως ορίζεται, καθιστά ασφαλή την παρουσία τους. Το άρθρο αυτό μόνο προβλήματα θα προκαλέσει, ενώ θα «αμνηστεύσει» τους δράστες τροχαίων εγκλημάτων με θύματα μικρά παιδιά, μιας και όλα στο δίκτυο κυκλοφορίας θα είναι πια νόμιμα.

Γενικότερα, στο άρθρο 16 για τα όρια ταχύτητας, στους αυτοκινητόδρομους πρέπει να περιοριστούν από τα 130 χιλιόμετρα την ώρα, στα 110 χιλιόμετρα την ώρα, όπως έχουν οι ασφαλέστερες ευρωπαϊκές χώρες, η Νορβηγία τα 100 χιλιόμετρα, η Σουηδία τα 110 χιλιόμετρα, το Ηνωμένο Βασίλειο τα 112 χιλιόμετρα και η Ελβετία τα 120 χιλιόμετρα την ώρα. Να προσθέσω εδώ, ότι το μεγαλύτερο πρόστιμο που έχει επιβληθεί στον κόσμο για υπερβολική ταχύτητα, είναι ύψους 790.000 ευρώ και είναι στην Ελβετία. Εκεί τα πρόστιμα για υπερβολική ταχύτητα υπολογίζονται βάσει μαθηματικού τύπου που λαμβάνει υπόψιν το εισόδημα, την περιουσία του οδηγού παραβάτη και τη σοβαρότητα της παράβασης. Στην Ελβετία, λοιπόν, ένας Σουηδός, οδηγώντας το πανάκριβο γερμανικό του σπορ αυτοκίνητο, αξίας 180.000 ευρώ, με ταχύτητα 300 χιλιόμετρα την ώρα, δυόμιση φορές παραπάνω από το ανώτατο επιτρεπτό όριο, τη στιγμή που τον εντόπισε η Αστυνομία, συνελήφθη και του χρεώθηκαν 790.000 ευρώ πρόστιμο. Στην Ελβετία πάλι, ένας άλλος οδηγός τιμωρήθηκε με πρόστιμο 200.000 ευρώ, επειδή έτρεχε με ταχύτητα 136 χιλιόμετρα την ώρα σε δρόμο με όριο ταχύτητας 80 χιλιόμετρα την ώρα. Η αστυνόμευση, άρα, είναι ένα πολύ άμεσο μέτρο, ένας πολύ άμεσος τρόπος, για να μειωθούν τα δυστυχήματα, οι τραυματισμοί και οι θάνατοι που επηρεάζουν, δυσμενώς, όλη την κοινωνική ευημερία.

Η Σουηδία με τον μηχανισμό της αστυνόμευσης πέτυχε το «Vision Zero», δηλαδή, τα μηδενικά τροχαία. Εκεί υπάρχει όριο 35 χιλιόμετρα την ώρα και αν το όργανο μετρήσει 38 χιλιόμετρα την ώρα χάνεις το δίπλωμα σου για έξι μήνες, ενώ μετά θα πρέπει να περάσεις καινούργιες εξετάσεις, πολύ σοβαρές και με υψηλό κόστος και θα είσαι και στο στόχαστρο. Ένας Έλληνας, ο οποίος στην Ελλάδα κάνει ό,τι θέλει, όπως θέλει, όπου θέλει, όποτε θέλει και δεν έχει καμία επίπτωση, παρά μόνο, ίσως, στο τροχαίο ατύχημα ή την τροχαία «δολοφονία», όταν πάει στο εξωτερικό, δεν δημιουργεί τροχαίο. Εκεί φοβάται, σέβεται, διότι γνωρίζει τι πρόκειται να πάθει εάν συλληφθεί να παρανομεί.

Αυτό ήθελα να πω προηγουμένως και στους φορείς. Κανείς δεν αναφέρθηκε στο θέμα της αστυνόμευσης. Δεν άκουσα, επίσης, να αναφερθούμε στο θέμα της ποιότητας των δρόμων, του οδικού δικτύου, που χρήζει συντήρησης και αποκατάστασης.

Στην επόμενη συνεδρίαση, κύριε Πρόεδρε, θα έχουμε τη δυνατότητα να τοποθετηθούμε και στα υπόλοιπα άρθρα του σχεδίου νόμου.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την προσοχή σας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεχίζουμε με τον κατάλογο των ομιλητών. Τον λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα τοποθετηθώ στην εισήγησή μου, αποκλειστικά και μόνο, στο ζήτημα των ΣΒΑΚ. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, προφανώς, δεν είναι μία καινοτομία που έρχεται σήμερα με το παρόν νομοσχέδιο. Είναι ένα ζήτημα, το οποίο μπορεί να μην ονομαζόταν έτσι παλαιότερα, αλλά πολλοί προοδευτικοί άνθρωποι, Δήμαρχοι, άνθρωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, προχώρησαν σε τέτοιες παρεμβάσεις, χωρίς τότε, ίσως, να το ονόμαζαν ΣΒΑΚ. Ως Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρωτοονομάστηκε το 2016, οπότε και έγινε η αρμόδια Διυπουργική Επιτροπή. Στη συνέχεια, δημιουργήθηκε η αρμόδια Διεύθυνση στο Υπουργείο, ενώ, ταυτόχρονα χρηματοδοτήθηκαν 162 Δήμοι από το «Πράσινο» Ταμείο, προκειμένου να εκπονήσουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Συνεχίστηκε όλο το χρονικό διάστημα μέχρι και το 2019 με δράσεις ενημέρωσης, με, επιπλέον, χρηματοδοτήσεις σε Δήμους και με ολοκλήρωση αρκετών σχεδίων. Καταλήξαμε έτσι, το 2019, με τον ν.4599 και το άρθρο 22 να μπουν, ουσιαστικά, στην έννομη τάξη της χώρας μας. Θα μπορούσε, πολύ απλά, αυτό το νομοσχέδιο να μην υπάρχει, αν οι περισσότερες από τις διατάξεις του νομοσχεδίου έμπαιναν σε μία κοινή υπουργική απόφαση, υλοποιώντας το άρθρο 22. Είναι κατανοητό, βέβαια, ότι ο νέος Υπουργός θέλει να βάλει, ίσως, τη «σφραγίδα» του σε μία τέτοια παρέμβαση. Ωστόσο, ας μην μιλάμε για καινοτομία, γιατί είναι υπερβολικό.

Βλέποντας το νομοσχέδιο, επειδή αναφέρθηκε ο κ. Γιαννούλης στη νησιωτικότητα, λέγοντας, ότι θα μιλήσουν και άλλοι συνάδελφοι, προφανώς, εννοώντας εμένα, η μόνη αναφορά στη νησιωτικότητα είναι περιοριστική και όχι ουσιαστική. Δηλαδή, το μόνο που προβλέπει το σχέδιο νόμου είναι, ότι αν πρόκειται για νησιωτική περιοχή, τότε θα πρέπει να συμμετέχουν εκπρόσωποι της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Για ποιον λόγο άλλωστε; Πόσο καλά στελεχωμένη είναι και πόσο μπορεί να βοηθήσει; Θεωρώ, ότι η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κάνει εξαιρετικό έργο, αλλά δεν ξέρω, κατά πόσο θα μπορούσε να βοηθήσει στο συγκεκριμένο αντικείμενο. Επίσης, θα πρέπει να συμμετέχουν εκπρόσωποι της Διεύθυνσης Λιμενικής Πολιτικής, της Λιμενικής Αρχής και ούτω καθεξής. Επομένως, αυτό δεν είναι νησιωτικότητα.

Η νησιωτικότητα είναι πολύ σύνθετο ζήτημα που θα πρέπει να το αντιμετωπίσει ένας νόμος για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, διότι δεν είμαστε στην Ελβετία. Το 17,5% του πληθυσμού μας ζει σε νησιά και, κυρίως, ζει σε μικρά νησιά που δεν έχουν, απαραίτητα, αστικό «ιστό». Αστικό «ιστό», για παράδειγμα, έχει η Ρόδος, η Μυτιλήνη στη Λέσβο, έχουν οι πόλεις της Κρήτης, ίσως και η Ερμούπολη, αλλά από κει και πέρα, ο αστικός ιστός είναι πολύ λίγος. Όμως, υπάρχουν νησιά, στα οποία έχουμε, πλέον, υπερβεί τη φέρουσα ικανότητα της κίνησης σε αυτά, όπως για παράδειγμα στη Μύκονο ή στη Σαντορίνη ή ακόμα και στη Ρόδο, ιδιαίτερα, τους μήνες του καλοκαιριού. Εδώ μπαίνει και το ζήτημα της εποχικότητας στον σχεδιασμό στο σύνολο των υποδομών, αλλά και σε ένα τέτοιο νομοσχέδιο. Αυτά δεν τα βλέπω στον σχεδιασμό, έτσι όπως παρουσιάζεται στο νομοσχέδιο. Επομένως, θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη περισσότερο σοβαρά η νησιωτικότητα, όπως και έξυπνοι τρόποι, για να σεβαστούμε τη φέρουσα ικανότητα των νησιών και ταυτόχρονα, να κάνουμε καλύτερη τη διασύνδεση των νησιών.

Συνήθως, εν υπάρχουν όμοροι Δήμοι στα νησιά, εκτός από ελάχιστα. Εδώ θα πρέπει να δούμε με ποιον τρόπο εξυπηρετούνται οι κάτοικοι μικρών νησιών. Δεν ξέρω αν φτάνει στα όρια του παρόντος, προφανώς τα υπερβαίνει, όμως, φαίνεται και η απουσία της πολιτικής. Εμείς κάναμε μία προσπάθεια με το μεταφορικό ισοδύναμο να διευκολύνουμε τη μετακίνηση των επιβατών και των προϊόντων από νησί σε νησί. Μάλλον, να επιδοτήσουμε και να μειώσουμε το κόστος. Όμως, το ζητούμενο σήμερα είναι να βελτιώσουμε και τον τρόπο, με τον οποίον γίνονται αυτές οι μετακινήσεις, οι οποίες, πάρα πολλές φορές, είναι υποχρεωτικές, ιδιαίτερα, όταν μιλάμε για νησιά, τα οποία είναι περιφερειακά ενός κεντρικού νησιού ή, όπως για παράδειγμα, στον Πειραιά η σύνδεση της Αίγινας με τον Πειραιά και τις ανάγκες που χρειάζεται να εξυπηρετήσει κάποιος από την Αίγινα προς τον Πειραιά. Επομένως, λοιπόν, το ζητούμενο σήμερα είναι, ότι θα πρέπει να δούμε πολύ περισσότερα πράγματα για τη νησιωτικότητα σε έναν τέτοιο σχεδιασμό.

Ένα τελευταίο θέμα που θα ήθελα να θέσω είναι, ότι το νομοσχέδιο φτάνει μέχρι τον σχεδιασμό. Από κει και πέρα τι; Πώς υλοποιείται αυτός ο σχεδιασμός; Πώς θα υλοποιηθούν τα έργα; Πώς θα γίνουν οι μελέτες της εφαρμογής αυτού του σχεδιασμού; Δεν τα αντιμετωπίζει αυτά το σχέδιο. Θα πρέπει να δούμε και τα ζητήματα της χρηματοδότησης αυτών των έργων, αλλά και των μελετών εφαρμογής, όμως, ταυτόχρονα, να βάλουμε και κίνητρα για την εφαρμογή. Είπα και στην αρχή, ότι πολλές φορές προοδευτικοί άνθρωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης προσπάθησαν να εφαρμόσουν διάφορες δράσεις που σήμερα, πλέον, εντάσσονται στα ΣΒΑΚ, όπως είναι η ποδηλατόδρομοι, όπως είναι οι πεζόδρομοι. Δυστυχώς, «έπεσαν» πάνω σε συμφέροντα. Δυστυχώς, πολλοί από αυτούς τους σχεδιασμούς ακυρώθηκαν. Έχω ένα παράδειγμα στη Ρόδο, όπου σχεδιάστηκε ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων και επειδή «έκοβε» θέσεις στάθμευσης, τελικά, κέρδισε η στάθμευση τον ποδηλατόδρομο. Υπάρχουν πολλές άλλες τέτοιες περιπτώσεις.

Άρα, λοιπόν, πρέπει να δοθούν κίνητρα. Κίνητρα είχε δώσει η δική μας Κυβέρνηση- δεν ξέρω αν να έχουν ολοκληρωθεί κάποιες από αυτές τις παρεμβάσεις-, όπως τα open malls. Δηλαδή, να χρηματοδοτηθούν και οι επιχειρήσεις γύρω από μία περιοχή, όπου θα γίνει, για παράδειγμα, πεζοδρόμηση, ούτως ώστε να διαμορφωθεί ένα ανοιχτό mall, ώστε να μπορέσουν να υπάρξουν και άλλες δράσεις που θα ενισχύσουν την τοπική αγορά, αλλά θα βελτιώσουν και την Αστική Κινητικότητα.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Σαρακιώτης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Τα χρόνια των μνημονίων και τα χρόνια της κρίσης μάς έκαναν να χάσουμε τη βασική αποστολή της πολιτικής, να δημιουργεί, δηλαδή, καλύτερες συνθήκες διαβίωσης και έναν πιο λειτουργικό αστικό περιβάλλον για τους πολίτες. Η Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα με παραγκωνισμένους τους ΟΤΑ δεν είναι νοητή. Δεν μπορούν να υλοποιηθούν και οι, κατ’ εξοχήν, στόχοι της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, δίχως αλλαγή κουλτούρας, η οποία επιτυγχάνεται μέσω της στενής επαφής με τους συμπολίτες μας, με τη γειτονιά, με τη μικρή κοινότητα.

Προφανώς, αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω των Δήμων πρωτίστως, αλλά και δευτερευόντως, μέσω των Περιφερειών. Το 2018, βραβεύτηκαν οι Δήμοι της χώρας, οι οποίοι πρωτοπορούν σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, συμπεριλαμβανομένου, μάλιστα, και του Δήμου Λαμιέων. Τον δρόμο τον έχουν δείξει, τα προηγούμενα χρόνια Δήμοι, όπως τα Τρίκαλα, μέσω σειράς καινοτόμων δράσεων, όπως το city mobile, ενώ και στη Λαμία ξεκίνησαν τα δοκιμαστικά δρομολόγια των λεωφορείων, χωρίς οδηγό, παράλληλα, με υπάρχοντα είδη ποδηλατοδρόμων. Και δεν αναφέρομαι τυχαία στον ποδηλατόδρομο, καθώς, παρά το ότι η ευρωπαϊκή οδηγία περιλαμβάνει τις τρεις πτυχές περπάτημα- ποδήλατο-δημόσια συγκοινωνία, το παρόν σχέδιο νόμου ξεχνά, παντελώς, το ποδήλατο. Την ίδια στιγμή, μάλιστα, που σε ολόκληρη την Ευρώπη αυτό επιλέγεται ως μέσο μετακίνησης των πολιτών.

Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα σημαίνει Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη, καθώς και ανάπτυξη της κάθε γειτονιάς, η οποία, μέχρι πρότινος, θεωρείτο μη προσπελάσιμη. Σε εκείνες τις προσπάθειες στηρίζεται σήμερα ένα οικοσύστημα έργων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, περίπου, 160 σε όλη την επικράτεια, τα οποία αλλάζουν, άρδην, την καθημερινότητα των πολιτών. Το 2018, με τους δημοσιονομικούς περιορισμούς, ακόμη, να υφίστανται στη χώρα μας, διατέθηκαν μέσω του «Πρασίνου» Ταμείου, περί τα δέκα εκατομμύρια ευρώ σε 150 Δήμους της χώρας μας για Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Η πολιτική της προηγούμενης διακυβέρνησης, της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, είχε στηριχθεί στην κινητοποίηση των φορέων των πόλεων, όπως το ΙΜΕΤ, η ΚΕΔΕ και για το ΣΕΣ, υπό τη «σκέπη» μιας θεσμικής δομής στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Σήμερα, προτάσσεται μία πολιτική υπουργικής αυθεντίας, με αφαίρεση αρμοδιοτήτων από τους ΟΤΑ και μάλιστα αυθεντίας ενός και μόνο Υπουργού, παρά τις πολλές διαστάσεις του θέματος. Επίσης, τα Υπουργεία Περιβάλλοντος και Εσωτερικών μένουν εκτός. Η ατμοσφαιρική ρύπανση και το κυκλοφοριακό πρόβλημα αποτελούν, άρρηκτα, συνδεδεμένα προβλήματα, τα οποία αντιμετωπίζονται, εξ’ ορισμού, διυπουργικά μέσω των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης. Αυτό, δυστυχώς, δείχνετε να το αγνοείτε. Η συγκέντρωση αρμοδιοτήτων από τους ΟΤΑ στο πρόσωπο ενός Υπουργού, σημαίνει επιπρόσθετη γραφειοκρατία και καθυστερήσεις. Ενδεικτικό του πολυδιάστατου χαρακτήρα των εν λόγω σχεδίων είναι, ότι αφορούν δημόσια μέσα μεταφοράς, προώθηση μη μηχανοκίνητων τρόπων μετακίνησης, εξασφάλιση προσβασιμότητας στο δίκτυο μεταφορών, προαγωγή οδικής ασφάλειας, μείωση της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων, προώθηση ηλεκτροκίνησης, καλύτερη πρόσβαση οχημάτων διανομής, οργάνωση στάθμευσης και αξιοποίηση νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, όπως αναγράφεται και στο άρθρο 3 του παρόντος νομοσχεδίου.

Ουδέποτε θα μπορούσαμε να αντιταχθούμε στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, καθώς συνιστούν δική μας πρωτοβουλία. Ωστόσο, δεν μπορούμε να μην υπογραμμίσουμε την έλλειψη αποφασιστικότητας και τόλμης της σημερινής Κυβέρνησης, ώστε να περάσουμε, επιτέλους, στη δυναμική υλοποίηση πολλών, τέτοιου περιεχομένου, σχεδίων. Ο σχεδιασμός της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ ήταν ολιστικός, με νόμο για τον χωρικό σχεδιασμό, με προώθηση του Εθνικού Κτηματολογίου, με προώθηση των δασικών χαρτών, με νομοθετικές ρυθμίσεις και τον χωροταξικό σχεδιασμό ακόμη και στη θάλασσα.

Στο παρόν νομοσχέδιο, για παράδειγμα, δεν λαμβάνεται υπόψιν η παραμικρή μέριμνα για τη διασύνδεση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης με τον πολεοδομικό και χωρικό σχεδιασμό. Η παράλειψη αυτή «καλλιεργεί» το έδαφος για μελλοντική σύγκρουση συμφερόντων και προτάσεων, σε ότι αφορά στην υλοποίηση πεζόδρομων, παραδείγματος χάριν ή την ενοποίηση γειτονιών. Εμείς προτάσσουμε τη συνεννόηση και τον συντονισμό μεταξύ των ενδιαφερόμενων πολιτών και φορέων και όχι να δημιουργηθούν, όπως σήμερα, προσκόμματα, προκειμένου να μην υλοποιηθεί εντέλει τίποτα.

Συνεπώς, ενθαρρύνουμε τέτοιου είδους νομοθετικές πρωτοβουλίες, αλλά δεν μπορούμε να μην επισημάνουμε τις εγγενείς αδυναμίες που ευελπιστούμε να μην αποδειχθούν μοιραίες για τον όλο σχεδιασμό.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κεφαλογιάννης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**  Ευχαριστώ, πολύ κύριε Πρόεδρε. Θα προσπαθήσω να απαντήσω στα ζητήματα που τέθηκαν και στην πρώτη συνεδρίαση, αλλά και στις δύο συνεδριάσεις της Επιτροπής σήμερα, τόσο από τους Εισηγητές, όσο και από τους συναδέλφους.

Αναφέρθηκε από τον Εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ότι λείπει μία φιλοπεριβαλλοντική παράμετρος στα ΣΒΑΚ. Αν ανατρέξει κανείς στο κείμενο του νόμου, αυτό που είπε, κάπως, αδικεί το νομοσχέδιο και θα αναφερθώ συγκεκριμένα σε κάποια χωρία και διατάξεις. Νομίζω, ότι αυτό δεν τίθεται καν στη συζήτηση, κατά πόσο, δηλαδή, λαμβάνει ή όχι υπόψιν το περιβάλλον.

Ο Εισηγητής του Κομμουνιστικού Κόμματος ανέφερε, ότι τα ΣΒΑΚ θα τα εκμεταλλευτούν οι μεγάλοι επιχειρηματικοί όμιλοι ή, ενδεχομένως, κάποια μεγάλα συμφέροντα. Κύριε συνάδελφε, πάλι, αδικείτε τη συζήτηση. Ακούσατε, μάλιστα και συναδέλφους σας από την Αριστερά και όχι από την κυβερνητική παράταξη που είπαν, ότι αν εφαρμοστούν στην πράξη αυτά που πρέπει να κάνουν οι ΟΤΑ της χώρας, σε ότι αφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, είναι πρωτοβουλίες που ευνοούν όλους τους πολίτες και όλα τα «στρώματα», γιατί δεν έγινε κάποιος διαχωρισμός, με βάση την πολιτική τοποθέτηση του καθενός. Μιλάμε για ποδηλατοδρόμους, μιλάμε για πεζόδρομους, μιλάμε γενικά για δημόσιο χώρο τον οποίο, τελικά, τον απολαμβάνουν οι πολίτες.

Βεβαίως, μιλάμε και για παρεμβάσεις που είναι καθαρά φιλοπεριβαλλοντικές και είναι καθαρά προς την κατεύθυνση μιας ανθρωποκεντρικής νοοτροπίας, γιατί, πραγματικά, θέλουμε να δώσουμε μία συγκεκριμένη κατεύθυνση. Δηλαδή, όσο γίνεται περισσότερο το κομμάτι του μηχανοκίνητου τρόπου μεταφοράς να ελαττώνεται και να δώσουμε περισσότερο χώρο σε εναλλακτικές μορφές μεταφορών, όπως αυτές που σας προανέφερα.

Αναφέρθηκε από τον συνάδελφο Εισηγητή της Ελληνικής Λύσης νομίζω και από τον Εισηγητή του ΜέΡΑ25 το «Vision Zero». Να ξεκαθαρίσουμε κάτι, για να μην υπάρχει κάποια παρερμηνεία. Το «Vision Zero» είναι, πράγματι, μία πολιτική που την «υιοθετούμε» και εμείς ως Κυβέρνηση. Αφορά μία πολιτική που έχει ξεκινήσει στα Ηνωμένα Έθνη και ο στόχος είναι, όχι το 2024, όπως ειπώθηκε, αλλά το 2050 να έχουμε μηδενικούς θανάτους από τα ατυχήματα. Αυτό είναι κάτι το οποίο, μάλιστα, πριν από έναν μήνα με τον Πρωθυπουργό, όταν παρουσιάσαμε την Εθνική Στρατηγική για την Οδική Ασφάλεια, το θέσαμε ξεκάθαρα. Ο στόχος μας είναι η χώρα μας να είναι από τις χώρες που μέχρι το 2050, θα κατατάσσονται στους πρωτοπόρους. Δηλαδή, θα συμβαίνουν, βεβαίως, τα τροχαία ατυχήματα, αλλά θα πρέπει να περιορίσουμε ή αν γίνεται και να εκμηδενίσουμε, τους θανάτους ή τους σοβαρά τραυματίες από ένα τροχαίο ατύχημα.

Σε σχέση με όσα είπε ο κ. Σαντορινιός, προφανώς, δεν ειπώθηκε, ότι το κομμάτι των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, είναι κάποια καινοτομία. Δεν ανακαλύψαμε την «πυρίτιδα». Προφανώς, χτίσαμε σε ό,τι θετικό είχε κάνει και η προηγούμενη Κυβέρνηση και αυτό προσπαθούμε να το εξελίξουμε. Μάλιστα, θυμίζω, ότι αυτός ήταν και ο λόγος που, όπως ανέφερα χθες στη συνεδρίαση της Επιτροπής και προς την κυρία Πέρκα, ότι, αντί να βγει μία κοινή υπουργική απόφαση και να είναι πιο «στενή», σε σχέση με το σχέδιο νόμου, εμείς το εξελίξαμε, «πατώντας» πάνω σε κάτι θετικό που είχε κάνει η προηγούμενη Κυβέρνηση. Αυτή τη στιγμή, νομίζω, ότι είναι ένα πλαίσιο πιο ευέλικτο που μπορεί να είναι και ένα πολύ καλό ενιαίο «εργαλείο» από τους Δήμους, έτσι ώστε να τύχουν και της αντίστοιχης χρηματοδότησης.

Βεβαίως, επειδή αναφέρθηκε, ότι δεν λαμβάνεται υπόψη ο πολεοδομικός σχεδιασμός, είναι ξεκάθαρο -και θα αναφερθώ σε συγκεκριμένα εδάφια- ότι γίνεται, πλήρως, σεβαστό το ζήτημα του χωρικού σχεδιασμού και σε καμία περίπτωση δεν ερχόμαστε με αυτό τον τρόπο να δημιουργήσουμε άλλες καταστάσεις, σε σχέση με αυτό το οποίο έχει δημιουργηθεί.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 2, παρ. 1, λέει ξεκάθαρα, ότι «τα ΣΒΑΚ στηρίζονται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψιν αρχές ενσωμάτωσης, ενημέρωσης τομεακών πολιτικών συμμετοχικότητας και αξιολόγησης». Αυτή είναι και μία απάντηση, στο κατά πόσο λαμβάνονται υπόψιν και οι διάφορες εκπροσωπήσεις από την κοινωνία των πολιτών. Εμείς λέμε ξεκάθαρα, ότι θέλουμε τους πολίτες να είναι μέρος της διαδικασίας που θα συνδιαμορφώνουν όλο αυτό το πλαίσιο. Άρα, σε καμία περίπτωση αυτοί δεν μένουν εκτός.

Αναφορικά με το ζήτημα της χρηματοδότησης είναι ρητή, επίσης, η αναφορά, ότι η χρηματοδότηση θα υπάρχει από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα υπάρχοντα σχέδια, ενώ για τα, εν εξελίξει σχέδια, κανονικά θα συνεχιστεί η χρηματοδότηση από το «Πράσινο» Ταμείο. Δεν υπάρχει κίνδυνος, δηλαδή, κάποιο έργο που, αυτή τη στιγμή, βρίσκεται σε αυτή τη διαδικασία, να απενταχθεί. Το ξεκαθαρίζουμε. Μπορούμε να κάνουμε χρήση και των συγχρηματοδοτούμενων «εργαλείων» του ΕΣΠΑ, γιατί εκεί μπορούν να ενταχθούν και ζητήματα οδικής ασφάλειας. Νομίζω, ότι αναφέρθηκε και κάποιος από τους συνομιλητές.

Επιπλέον, μία από τις εξαγγελίες, τις οποίες ανακοινώσαμε, πριν από έναν μήνα με τον Πρωθυπουργό, ήταν η δημιουργία ενός Εθνικού Ταμείου Οδικής Ασφάλειας. Στην ουσία, θα είναι ένας μηχανισμός, όπως είναι και τώρα. Δηλαδή, τα πρόστιμα από τον ΚΟΚ εισπράττονται και είναι ανταποδοτικά για τους Δήμους. Δυστυχώς, ο υπάρχων μηχανισμός δεν είναι τόσο ανεπτυγμένος, έτσι ώστε αυτά να γυρίζουν πίσω στους Δήμους, όπως θα έπρεπε. Εμείς, στην ουσία, επιβάλλουμε, πλέον, έναν υποχρεωτικό μηχανισμό, όπου οποιοδήποτε πρόστιμο υπάρχει μέσω του ΚΟΚ, να επιστρέφει στους Δήμους και να είναι, αποκλειστικά, για χρήσεις οδικής ασφάλειας. Είναι κάτι που θα πρέπει, όταν θα έρθει προς ψήφιση, να τύχει της ευρείας συμπαράστασης όλων των πτερύγων της Βουλής.

Σε σχέση με το Μητρώο Εποπτών ΚΤΕΟ, που τέθηκε από τον Γιαννούλη, αν είναι προτεραιότητα και αν μπορούμε να το δώσουμε σε κάποιον αξιόπιστο δημόσιο τομέα κ.λπ.. Κύριοι συνάδελφοι, η προτεραιότητα της Κυβέρνησης είναι η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Επομένως, θα κάνουμε οτιδήποτε δυνατό, σε σύμπραξη, βεβαίως, όπου χρειάζεται, με τον ιδιωτικό τομέα, προκειμένου να έχουμε πολλαπλά επίπεδα ελέγχου, σε ότι αφορά ζητήματα με τα ΚΤΕΟ.

Στα ΚΤΕΟ, δυστυχώς, έχουμε ένα παράδοξο στη χώρα μας. Έχουμε ένα από τα χαμηλότερα ποσοστά απόρριψης αυτοκινήτων. Όταν, για παράδειγμα, στη Γερμανία είναι γύρω στο 35%, στην Ελλάδα είναι 3%. Δυστυχώς, ένα στα τρία αυτοκίνητα δεν περνάει ποτέ έλεγχο ΚΤΕΟ. Προφανώς, γιατί, αν περάσει, υπάρχει κίνδυνος να κοπεί. Εμείς, στην ουσία, βάζουμε ένα «φίλτρο» της λειτουργίας των ΚΤΕΟ και αυτός είναι λόγος που μπαίνει αυτή η διάταξη. Θεωρούμε, ότι υπάρχουν πολλά καλά παραδείγματα του ιδιωτικού τομέα, όπου ιδιώτες μηχανικοί έχουν κάποιον ρόλο, σε ότι αφορά στο κομμάτι του ελέγχου. Για παράδειγμα, το κομμάτι των ενεργειακών στα κτίρια, έχει λειτουργήσει σωστά και θα τολμήσουμε να το κάνουμε και με αυτόν τον τρόπο.

Σε σχέση με τη Μικροκινητικότητα και τα ζητήματα που τέθηκαν από πολλούς συναδέλφους. Καταρχάς, για το ζήτημα του ορίου ταχύτητας στις πόλεις, ένα από τα ζητήματα που εξαγγείλαμε, πριν από έναν μήνα, είναι, ότι στις προθέσεις του Υπουργείου και συνολικά της Κυβέρνησης, είναι η μείωση του ορίου ταχύτητας στις πόλεις από 50 χιλιόμετρα την ώρα σε 30 χιλιόμετρα. Πράγματι, το παράδειγμα που ανέφερε ο συνάδελφος, ο κ. Λογιάδης, είναι υπαρκτό. Δηλαδή, ο κίνδυνος πρόκλησης θανάτου, μεταξύ των 30 χιλιομέτρων και των 50 χιλιομέτρων, στην ουσία, πολλαπλασιάζεται. Εκεί που έχεις ένα 10%, αν χτυπήσεις έναν πεζό στα 30 χιλιόμετρα, στα 50 χιλιόμετρα το ίδιο όχημα με τον πεζό η πιθανότητα πρόκλησης θανάτου είναι στο 80%. Επομένως, αντιλαμβάνεστε, ότι ειδικά σε περιοχές εντός αστικών πόλεων και περιοχών που είναι κοντά σε σχολεία, σε περιοχές που, ενδεχομένως, μπορεί να προκληθούν τέτοιου είδους ατυχήματα, είναι μία από τις προθέσεις της Κυβέρνησης να προχωρήσει σε αυτή την κατεύθυνση.

Σε σχέση με τις ειδικές ρυθμίσεις για τους πεζούς. Θυμίζει ότι υπάρχουν άρθρα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και συγκριμένα το 38 και το 39, που ρυθμίζουν ζητήματα και θέματα κυκλοφορίας πεζών. Είπα και προηγουμένως, ότι στις προθέσεις του Υπουργείου είναι να φέρουμε ένα σχέδιο νόμου που θα τροποποιεί και διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Βεβαίως, εκεί θα ανοίξει μία συζήτηση. Επαναλαμβάνω, ότι είναι καλοπροαίρετες και καλοδεχούμενες όλες οι προτάσεις, προκειμένου να πάμε σε μία καλή νομοθέτηση, σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα.

Σε σχέση με την αυτόνομη οδήγηση, πρόκειται για μία καινοτομία του σημερινού σχεδίου νόμου. Το λεωφορείο χωρίς οδηγό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν εισάγεται με το παρόν νομοσχέδιο. Εφαρμόζεται, εδώ και κάποια χρόνια, σε κάποιες πόλεις που έχουν καινοτομήσει, όπως τα Τρίκαλα, που είναι μία από αυτές. Αναφέρθηκε από τον κ. Σαρακιώτη, ότι και η Λαμία μπαίνει σε κάποια αντίστοιχα προγράμματα. Η ένταξή τους σε συνθήκες μιας κανονικής κίνησης θα πρέπει να γίνει αντιληπτό, ότι θα γίνει σε στάδια. Δηλαδή, θα εκτελεί διαδρομές, χωρίς την παρουσία επιβατικού κοινού, έτσι ώστε να χαραχθεί η σχετική διαδρομή.

Επίσης, για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης του λεωφορείου αστικού τύπου χωρίς οδηγό, την ασφάλεια των επιβατών, αλλά και των λοιπών χρηστών της οδού, επιβάλλεται η παρακολούθηση του λεωφορείου στις οδούς που κινείται καθ’ όλη τη διάρκεια κίνησης από ένα κέντρο ελέγχου. Επομένως, δεν είναι κάτι που θα είναι ανεξέλεγκτο. Ο υπεύθυνος, μάλιστα, για την παρακολούθηση της κίνησης του λεωφορείου, που θα βρίσκεται στο κέντρο ελέγχου, οφείλει να είναι κάτοχος αντίστοιχης ισχύουσας κατηγορίας άδειας οδήγησης και να έχει ένα πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας οδηγού οχημάτων μεταφοράς επιβατών. Βεβαίως, είναι υπεύθυνος για την κυκλοφορία του οχήματος χωρίς οδηγό. Ευθύνεται, κατά τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ως οδηγός του οχήματος για την ακινητοποίησή του, για την πραγματοποίηση ελιγμών, αν χρειαστεί και στην περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες της κυκλοφορίας, θα πρέπει να επεμβαίνει, ανά πάσα στιγμή, και είναι υπεύθυνος για την κυκλοφορία.

Τέθηκε από κάποιους συνάδελφους το ζήτημα του Μητρώου των Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων. Αυτή θα είναι μία πλατφόρμα, όπου θα καταχωρούνται τα στοιχεία των εισαγόμενων οχημάτων από τους εισαγωγείς, προκειμένου να υπάρχει μία, πλέον, ενιαία βάση δεδομένων των οχημάτων που εισάγονται στη χώρα μας. Σκοπός είναι να πάψει η Ελλάδα να είναι -ας μου επιτραπεί ο όρος- ο «σκουπιδότοπος» παλαιών οχημάτων. Ξέρετε πολύ καλά, ότι, δυστυχώς, έχουμε έναν από τους πιο «γερασμένους» στόλους πανευρωπαϊκά. Σίγουρα, σε αυτό συνέβαλε και η οικονομική κρίση. Αυτή τη στιγμή, όταν μιλάμε για έναν «στόλο» οχημάτων στους δρόμους μας, με μέσο όρο ηλικίας πάνω από δεκαπέντε έτη, αντιλαμβάνεστε, ότι πρέπει να προχωρήσουμε σε πολιτικές και να δώσουμε κίνητρα. Όμως, από την άλλη πλευρά πρέπει να υπάρχει και μία αυστηρή επόπτευση του χώρου, για να πέσει αυτός ο μέσος όρος.

Υπεισέρχομαι σε δύο-τρία τελευταία σημεία που έχω σημειώσει. Αναφέρθηκε, νομίζω, από τον κ. Βιλιάρδο, χθες, το ζήτημα των fake ηλεκτρικών ποδηλάτων. Κύριε συνάδελφε, αυτό ορίζεται στο άρθρο 29, διότι έχει παρατηρηθεί εισαγωγή κυκλοφορίας αυτών των ποδηλάτων, χωρίς τις απαιτούμενες προδιαγραφές, και αυτό δημιουργούσε μία σύγχυση στο επιβατικό κοινό και εν γένει στην αγορά και γι’ αυτό μπαίνει και η συγκεκριμένη διάταξη.

Αναφορικά με το να ιδρυθεί ένα Κέντρο Πιστοποίησης Κατηγορίας L, ξέρετε πολύ καλά, ότι ο κατασκευαστής του οχήματος είναι αυτός που ορίζει την κατηγορία του εκάστοτε οχήματος, βάσει του Κανονισμού 268/2013/ΕΕ για τις εγκρίσεις τύπου. Βεβαίως, η ελεγκτική αρχή της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εν προκειμένω το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ελέγχει, ότι ικανοποιούνται αυτοί οι όροι και οι απαιτήσεις και αντιστοίχως, χορηγεί τη συγκεκριμένη έγκριση.

Κύριε Πρόεδρε, αναφέρθηκε κάποιος εκ των συναδέλφων, στους πεζούς. Προκύπτει ξεκάθαρα και στο άρθρο 3, για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και συγκεκριμένα στην περίπτωση β, ότι προωθούνται «ήπιοι» τρόποι μετακίνησης και ιδιαίτερα των μη μηχανοκίνητων, όπως πεζοί, ποδήλατο, ελαφριά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα (ΕΠΗΟ), αλλά σε καμία περίπτωση δεν υπάρχει υστέρηση στο συγκεκριμένο ζήτημα.

Τέλος, τέθηκε χθες το ερώτημα από την κυρία Πέρκα, ποιος είναι ο ρόλος του Υπουργείου, αν είναι επισπεύδων ή διαχειριστής. Να ξεκαθαρίσω, κύριοι συνάδελφοι, ότι ο ρόλος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι, να διασφαλίζει, ότι θα ακολουθούνται όλες οι διαδικασίες και οι πρακτικές με έναν ενιαίο τρόπο, σε ότι αφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στόχος μας είναι να εκπονούνται από τους Δήμους ποιοτικά ΣΒΑΚ και σε καμία περίπτωση το Υπουργείο δε θα κάνει έγκριση του ΣΒΑΚ. Την έγκριση την κάνουν οι Δήμοι. Είναι ξεκάθαρο αυτό. Δεν προσπαθούμε να πάρουμε ούτε αρμοδιότητες από τους Δήμους, ούτε να τους στερήσουμε πόρους. Αυτό που εμείς θέλουμε είναι να υπάρχει ένας εποπτεύων της όλης διαδικασίας, έτσι ώστε και οι Δήμοι να ξέρουν πολύ καλά, ότι αυτό που κάνουν είναι συνεκτικό, είναι ενιαίο και ότι δεν θα δούμε φαινόμενα που, δυστυχώς, είχαμε δει στο παρελθόν από πολλούς αιρετούς των Δήμων, δηλαδή, να κάνει ο καθένας «του κεφαλιού του». Επομένως, αν υπάρχουν ενιαίοι κανόνες, είναι και πιο εύκολη και η πρόσβαση στη χρηματοδότηση.

Μία αναφορά που έγινε χθες από την κυρία Πέρκα, ότι απουσιάζουν από την ομάδα εργασίας οι πολεοδόμοι ή οι χωροτάκτες. Ξεκάθαρα η διάταξη μέσα στο άρθρο 4, λέει, ότι οι φορείς εκπόνησης μπορούν να επιλέξουν οποιαδήποτε από τις ειδικότητες οι ίδιοι θεωρούν, ότι είναι κρίσιμη και χρήσιμη για τη συγκεκριμένη διαδικασία. Άρα, σε καμία περίπτωση, το σχέδιο νόμου δεν απαγορεύει την οποιαδήποτε ειδικότητα, αν θέλει να εμπλακεί κατά τη διάρκεια ενός σχεδιασμού του συγκεκριμένου ΣΒΑΚ.

Αναφέρθηκε ο κ. Γιαννούλης, στην υποχρεωτικότητα του κράνους σε όλα τα οχήματα. Δεν το αποκλείουμε, κύριε Γιαννούλη, θα το εξετάσουμε και στις επόμενες συνεδριάσεις. Το είδατε και στην Αίθουσα, ότι ακούστηκαν και απόψεις υπέρ της υποχρεωτικής χρήσης και υπέρ της μη χρήσης. Σε κάθε περίπτωση, το Υπουργείο δεν είναι κλειστό στο να γίνει αυτή συζήτηση.

Κύριε Πρόεδρε, αυτές είναι οι παρατηρήσεις μου και σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας. Θα είμαστε μαζί και πάλι τη Δευτέρα, για να συνεχίσουμε την επεξεργασία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Προφανώς, είναι χρήσιμο, να δείτε, όμως, αν είναι και εφικτό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα μου επιτρέψετε, επίσης, μία αναφορά, που αναφέρθηκε η κ. Πιπιλή, για την κυα για τη στάθμευση των δικύκλων. Απλώς, να την ενημερώσω, ότι εμείς έχουμε ολοκληρώσει το σχέδιο της κοινής υπουργικής απόφασης και έχει σταλεί από τον Νοέμβριο στο συναρμόδιο Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος. Μόλις εκεί ολοκληρωθεί η διαδικασία, προφανώς, θα υπογραφεί. Επομένως, από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, έχουν γίνει όλες οι ενέργειες, όπως είχα δεσμευτεί στην αγαπητή συνάδελφο, στην Επίκαιρη Ερώτηση που είχε καταθέσει

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η 3η συνεδρίαση, κατά σειρά, της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου για το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Θα συνεχίσουμε την συζήτηση του νομοσχεδίου, στη β΄ ανάγνωσή του, τη Δευτέρα στη 13.00.

Καλό σας βράδυ, καλή συνέχεια, καλό σαββατοκύριακο. Σας ευχαριστώ.

Λύεται η συνεδρίαση.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Πιπιλή Φωτεινή, Σενετάκης Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Γκόκας Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 18:40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**