**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, 4 Μαρτίου 2021, ημέρα Πέμπτη και ώρα 14.15΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση 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».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Ιωάννης Κεφαλογιάννης, 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):** Καλό απόγευμα σε όλες και όλους τους συναδέλφους. Αρχίζει η επεξεργασία του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Η Ελλάδα σε κίνηση, Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα-Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών». Στη συνεδρίαση παρευρίσκεται ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κεφαλογιάννης.

Σε ότι αφορά στα διαδικαστικά, από την προηγούμενη εβδομάδα σας είχα πει, ότι θα έχουμε φόρτο εργασίας, καθώς περιμέναμε κάποια νομοσχέδια, που, δυστυχώς, ήρθαν με μία ακόμη καθυστέρηση. Αναγκαστικά, λοιπόν, σήμερα Πέμπτη, αύριο Παρασκευή και τη Δευτέρα θα πρέπει να προγραμματίσουμε συνεδριάσεις, ώστε να μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε τη δουλειά μας.

Βεβαίως, οι περισσότεροι και καλοί συνάδελφοι παρακολουθούν μέσω WEBEX, οπότε είναι λίγο πιο απλό. Όμως, για τους Εισηγητές, για το Προεδρείο, για όλους εμάς εδώ, καταλαβαίνετε, ότι θα υπάρξει μία πίεση. Ζητώ την κατανόηση όλων, λέγοντάς το πρώτα στον εαυτό μου που και εγώ θα είμαι εδώ, μαζί σας όλες αυτές τις μέρες.

Θα ήθελα να προετοιμάσουμε το θέμα των φορέων, επειδή θα τους καλέσουμε αύριο, ώστε να μην καθυστερήσουμε περισσότερο. Άρα, όσο μπορούμε πιο σύντομα, να έχουμε τους φορείς στο Προεδρείο, για να αρχίσει η ειδοποίησή τους και να μην καθυστερούμε περισσότερο.

Η πρόταση για τις συνεδριάσεις, συνδυάζοντας και τα τεχνικά προβλήματα που έχουμε με τις Αίθουσες, είναι αύριο στη 13:00 να έχουμε την ακρόαση των φορέων και στις 16:00 να έχουμε τη συζήτηση, επί των άρθρων. Τη Δευτέρα, έχουμε μία εναλλακτική πρόταση, καθώς έχουμε δυνατότητα από πλευράς χώρου. Δηλαδή, επειδή θα συνεδριάσει και η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων ή εμείς θα συνεδριάσουμε στις 10:00 και η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων θα συνεδριάσει στη 13:00 ή το αντίθετο. Επειδή, πρώτοι εμείς αποφασίζουμε, έχουμε την ευχέρεια να κάνουμε αυτή την επιλογή. Αν έχει αξία αυτή η επιλογή, θέλω να τη μοιραστώ μαζί σας, να μην αποφασίσω εγώ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Καλύτερα το πρωί.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Την Τρίτη δεν γίνεται, γιατί θα γίνουν και οι συνεδριάσεις της Διαρκούς Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων για το νομοσχέδιο. Δεν έχουμε διαθέσιμες Αίθουσες, αυτό είναι πάντα το πρόβλημα. Άρα, η επιλογή είναι μόνο για τη Δεύτερα και είναι ως προς την ώρα και μόνο, δηλαδή, στις 10:00 ή στη 13:00. Αν σε αυτό αξίζει τον κόπο να έχουμε επιλογή, πείτε και εσείς την άποψή σας.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Εγώ προσωπικά δεν έχω πρόβλημα, γιατί θα μείνω στην Αθήνα, αλλά ο συνάδελφος από το Κ.Κ.Ε. που θα επιστρέψει στη Θεσσαλονίκη;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα διαμορφώσει το πρόγραμμά του.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θα εξαρτηθεί. Έχετε εικόνα για το πότε θα είναι στην Ολομέλεια;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Την Τετάρτη, εξ όσων γνωρίζω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Αν είναι Τετάρτη στην Ολομέλεια, τότε τη Δευτέρα να γίνει η 4η συνεδρίαση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, την Τετάρτη στις 10:00 θα πραγματοποιηθεί η συζήτηση και ψήφιση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών στην Ολομέλεια.

Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, δεν έχω καμία αντίρρηση για τις δύο αυριανές συνεδριάσεις.. Όμως, επειδή τη Δευτέρα υπάρχει κάποιο πρόβλημα προσωπικό, ήθελα να ρωτήσω, αν, ως Εισηγητής, θα μπορώ να κάνω την εισήγηση εξ αποστάσεως.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είθισται οι Εισηγητές να είναι εδώ. Εσείς, κύριε Γκόκα έχετε κώλυμα και για τις 10:00 και για τη 13:00;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ναι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα το ξεπεράσουμε με τον τρόπο που είπατε.Ξέρετε ότι σε αυτά δεν στέκομαι πολύ, αλλά αν κάποιος έχει πρόβλημα και δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά, θα το δούμε. Δεν μπορούμε να αναγκάσουμε το Κόμμα σας να αλλάξει Εισηγητή τώρα. Θα το συζητήσουμε και αργότερα μαζί και θα βρεθεί λύση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Οπότε ξεκινάμε τη συνεδρίασή μας με τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών.

Τον λόγο έχει ο κ. Σενετάκης.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Το νομοσχέδιο που εισηγούμαστε σήμερα αφορά στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και τη Μικροκινητικότητα και διαμορφώνει ένα ολιστικό και αναλυτικό πλαίσιο ρυθμίσεων, σχετικά με την κίνηση στις πόλεις. Τεχνικά, η κίνηση στις πόλεις δεν είναι κάτι απλό. Είναι θέμα, εξαιρετικά, σύνθετο που συγκεντρώνει το ενδιαφέρον πολλών επιστημονικών κλάδων και περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα τεχνολογικών καινοτομιών που παρεμβαίνουν καθοριστικά στον τρόπο που ζούμε και συνυπάρχουμε μεταξύ μας. Με αυτό το δεδομένο, ένα σχέδιο νόμου για την κίνηση στις πόλεις, δεν μπορεί παρά να περιλαμβάνει όλες τις πτυχές του θέματος και να υπεισέρχεται σε, εξαιρετικά, κρίσιμες ρυθμίσεις.

Πράγματι, μιλάμε για ένα ολοκληρωμένο σχέδιο νόμου που εστιάζει στις λεπτομέρειες και για το θέμα που συζητάμε οι λεπτομέρειες κάνουν τη διαφορά. Η διαφορά εδώ, έχει να κάνει με την Ελλάδα του χθες, σε σχέση με την Ελλάδα του αύριο. Η Ελλάδα, πράγματι, όπως αναφέρει ο τίτλος του νομοσχεδίου, είναι σε κίνηση από το χθες στο αύριο. Διόλου τυχαία, λοιπόν, η επιλογή του συγκεκριμένου τίτλου και του συμβολισμού που επιχειρεί να δώσει. Είναι ο συμβολισμός μιας κίνησης ανοδικής, είναι ο συμβολισμός μιας πορείας σχεδιασμένης με ενδιάμεσους σταθμούς και με προορισμό την πρόοδο, την ευημερία και την ουσιαστική κατάταξη της Ελλάδας στις πιο σύγχρονες και πολιτισμένες χώρες του πλανήτη. Αν, ίσως, διαφωνούμε πολλές φορές με το σχέδιο, ο προορισμός, θέλω να πιστεύω, ότι μας βρίσκει όλους σύμφωνους. Όλοι θέλουμε την πρόοδο της χώρας. Όλοι θέλουμε να «υιοθετήσουμε» και να αφομοιώσουμε την κουλτούρα, και στο πλαίσιο των αξιών μας, τις δυνατότητες που μας προσφέρει η τεχνολογία, για να κάνουμε τη ζωή μας καλύτερη, για να προσεγγίσουμε τον σύγχρονο κόσμο.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο συνιστά άλλη μία απόδειξη προσαρμογής με τις σύγχρονες εξελίξεις, μεθόδους και πρακτικές. Πόσο μάλλον, όταν ενσωματώνει όλη την ευρωπαϊκή τεχνογνωσία και νομοθεσία για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, όπως «υιοθετήθηκε» από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δια του Παρατηρητηρίου Eltis. Αυτό το νομοσχέδιο, λοιπόν, συνιστά άλλη μία ένδειξη πως κινούμαστε γρήγορα, για να προσεγγίσουμε τον σύγχρονο κόσμο. Πράγματι, διαβάζοντάς το κανείς, κάνει προβολή στο μέλλον, που κάθε άλλο παρά μακρινό φαντάζει. Βλέπει νέους ανθρώπους να κινούνται με Rollers, Skateboards, Segway, όλα αυτά που ορίζουμε ως ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα.

Βλέπει άτομα με ειδικές ανάγκες να κινούνται με ειδικά ηλεκτροκίνητα αμαξίδια, αυτά που λέμε, δηλαδή, ελαφρά προσωπικά ηλεκτρονικά οχήματα. Βλέπει ενήλικες να χρησιμοποιούν μοτοποδήλατα. Βλέπει επαγγελματίες να μεταφέρουν ή να διανέμουν προϊόντα και αντικείμενα με δίκυκλα και τρίκυκλα, τα οποία κινούνται με μικρές ταχύτητες και δεν υπερβαίνουν τα 25 χιλιόμετρα την ώρα. Αυτά τα προϊόντα παραλαμβάνονται και διανέμονται από τα αστικά κέντρα ενοποίησης εμπορευμάτων, ειδικές εγκαταστάσεις, δηλαδή, που τηρούν όλες τις προδιαγραφές προσωρινής αποθήκευσης, ενοποίησης, απομαδοποίησης φορτίων και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.

Επίσης, βλέπει ηλεκτροκίνητα αστικά λεωφορεία χωρίς οδηγό. Καινοτόμες είναι οι διατάξεις που εισηγείται το νομοσχέδιο για την αυτόνομη οδήγηση. Διατάξεις που θέτουν τις προϋποθέσεις, ώστε η Ελλάδα να είναι και πάλι πρωτοπόρος στην επιστημονική έρευνα στο συγκεκριμένο πεδίο.

Βλέπει πεζούς να κινούνται χωρίς τον φόβο των αυτοκινήτων, γιατί η κίνηση των αυτοκινήτων περιορίζεται αισθητά στις πόλεις και αντικαθίσταται απ’ όλα αυτά που περιγράψαμε παραπάνω. Βλέπει οδηγούς καλύτερα εκπαιδευμένους, καθώς βελτιώνεται, διαρκώς, το θεσμικό πλαίσιο για τα διπλώματα. Βλέπει καλύτερα εκπαιδευμένους οδηγούς να οδηγούν περισσότερο ελεγμένα και, άρα, ασφαλή αυτοκίνητα, αφού εισάγεται Μητρώο Ελεγκτών ΚΤΕΟ και Μητρώο Εισαγομένων Οχημάτων. Με το πρώτο, θα ελέγχονται οι όροι και οι προϋποθέσεις που χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας των ΚΤΕΟ και η ποιότητα των υπηρεσιών τους, ενώ με το δεύτερο, θα εποπτεύεται η τήρηση των απαραίτητων δικαιολογητικών που απαιτούνται για την εισαγωγή των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στη χώρα μας. Βλέπει, τέλος, όλα τα νέα τεχνολογικά δεδομένα να περιλαμβάνονται σε έναν εκσυγχρονισμένο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Γενικά, είναι ένα νομοσχέδιο που εστιάζει στο μικροκλίμα της καθημερινής ζωής, που επικεντρώνεται στον άνθρωπο και στις ιδιαίτερες ανάγκες του, που περιγράφει τον τρόπο που ο σύγχρονος άνθρωπος θα λειτουργήσει, ισορροπημένα, μέσα στο αστικό και στο περιαστικό περιβάλλον και θα συνυπάρξει, αρμονικά, με τους συνανθρώπους του. Είναι ένα νομοσχέδιο που διαμορφώνει τους όρους και τις προϋποθέσεις ενός νέου πολιτισμού, διότι ο τρόπος που κινούμαστε, συμπεριφερόμαστε, συνυπάρχουμε, είναι ένδειξη πολιτισμένης κοινωνίας. Είναι πολιτισμός, είναι ο σύγχρονος πολιτισμός που κάθε κοινωνία επιδιώκει και, πλέον, μπορεί να διεκδικήσει για λογαριασμό της, με το σύγχρονο «εργαλείο» των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν σας κρύβω, ότι έχω και μία μικρή ικανοποίηση που βρίσκεται εδώ ένας νέος άνθρωπος, ο κ. Κεφαλογιάννης, γιατί αυτό που πρέπει να αντιμετωπίσουμε, σε σχέση με το νομοσχέδιο που κατατίθεται με τα τέσσερα μέρη του και τα τέσσερα υποαντικείμενά του, χρειάζεται, πραγματικά, απαλλαγή από εμμονές και μικροκομματικές αντιλήψεις.

Βέβαια, την ίδια ώρα, με έναν από τους τρεις επισπεύδοντες Υπουργούς στην Ολομέλεια, συζητείται ένα, εξίσου, σημαντικό νομοθέτημα για τον ν.4412/16, που επηρεάζει, με τρόπο άμεσο και έμμεσο, τη «θωράκιση» αυτής της χώρας, σε σχέση με ένα εθνικό στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης στις υποδομές και τις μεταφορές. Τον τρόπο, δηλαδή, με τον οποίο θα γίνονται, τον τρόπο με τον οποίο θα εκτελούνται και τον τρόπο με τον οποίο, ίσως, θα σχεδιάζονται. Εκεί δεν μπορεί κανείς να υπερασπιστεί, ότι όλα έχουν γίνει καλώς από τη Μεταπολίτευση και μετά.

Επίσης, δεν μπορώ να παραβλέψω, κύριε Υπουργέ, κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, ότι νιώθω ιδιαίτερη τιμή να είμαι Εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης σε αυτό το νομοσχέδιο, γιατί, στην ουσία, πρόκειται για την επαναδιατύπωση, τον «εμπλουτισμό» και την πιο επιτηδευμένη περιγραφή του νόμου, τον οποίο εισήγαγε η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, το 2019. Στην αρχή ένα άρθρο, στη συνέχεια, ένα πλήρες νομοθετικό πλαίσιο που το γνωρίζετε. Δεν το λέω για να αντιπολιτευτώ. Είναι μία ιστορική αλήθεια. Απέμενε μόνο η έκδοση μιας εφαρμοστικής υπουργικής απόφασης, η οποία, δυστυχώς, δεν εξεδόθη από τον Ιούλιο του ΄19 μέχρι και αυτή την ώρα που συζητάμε.

Αντ’ αυτού, έρχεται ένα νομοσχέδιο που θα μπορούσε να έχει την ίδια λογική με την κοινή υπουργική απόφαση, για να καλύψει, ενδεχομένως, την «παθογένεια» της αδράνειας των δεκαοκτώ και πλέον μηνών, επί της ουσίας. Και αυτό το λέω με θλίψη και όχι με αντιπολιτευτική ικανοποίηση, γιατί οφείλει και θα το πιστώσει και η ιστορία. Το έχουν πιστώσει και οι Δήμοι που ακολούθησαν, τα όσα προβλέπει το νομοσχέδιο του ΣΥΡΙΖΑ. Θα το δικαιώσει η ιστορία, εφόσον έχει μπει, ήδη, σε εφαρμογή για, περίπου, 150 Δήμους σε όλη τη χώρα.

Άρα, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που συντίθεται από τέσσερα μέρη. Και πριν μπούμε στο θέμα των Σχεδίων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, θέλω να θέσω, κύριε Υπουργέ, ένα ειλικρινές ερώτημα που δεν έχει ούτε δόλο, ούτε διάθεση αντιπολιτευτικής προβοκάτσιας. Το νομοσχέδιο αυτό έρχεται, γιατί πρέπει να «θωρακίσουμε» τη διαδικασία των σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τη Μικροκινητικότητα, ή έρχεται, για να ανοίξουμε την «πίσω πόρτα», σε σχέση με ρυθμίσεις που αφορούν τις μεταφορές και είναι στο τέλος αυτού του νομοθετήματος; Αυτές τις ρυθμίσεις που αφορούν τις αλλαγές στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, στο πλαίσιο της επιμόρφωσης και της κατάρτισης των εξεταστών, σε μία σειρά από ρυθμίσεις που μπορεί να είναι και μία μικρογραφία; Επιτρέψτε μου, γιατί η ιστορία το κατέγραψε ως κακόγουστο αστείο, αλλά λέγεται, μεταξύ σοβαρού και αστείου, αν είναι νέο «σκόιλ ελικικού», όπου κάποιος θα αναλάβει σε κεντρικότερο επίπεδο όλες αυτές τις αρμοδιότητες.

Ελπίζω, ότι θα υπάρξει μία ειλικρινής απάντηση. Εγώ το θέτω, γιατί την καχυποψία την έχει δημιουργήσει η πολιτική πρακτική και ο τρόπος, με τον οποίο αυτή η Κυβέρνηση νομοθετεί. Δεν αποτελεί προσωπικό ψόγο για εσάς, αλλά η καχυποψία έχει δημιουργηθεί από τον τρόπο, την προχειρότητα, την αμετροέπεια, πολλές φορές, όπου είστε αναγκασμένοι να ακυρώσετε ή να αλλάξετε νόμο που ψηφίσατε, μόλις, την προηγούμενη εβδομάδα και έχετε και την υποστήριξη του κ. Μπουκώρου, όταν έρχονται αυτές οι αλλαγές.

Θύμισα τι έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ, σε σχέση με τον συγκεκριμένο σχεδιασμό. Θέλω, όμως, ειλικρινά, να θέσω, επί της ουσίας, ερωτήματα, για το αν, όταν θα φτάσουμε στην, κατ’ άρθρον, συζήτηση, θα δοθούν εξηγήσεις, πώς γίνεται μία παράταξη, που έχει άμεση σχέση με την εξουσία σε αυτόν τον τόπο, το 2019 να καταψηφίζει το άρθρο 22, ως Αντιπολίτευση, και σήμερα να το εισάγει, σχεδόν, πανομοιότυπο μέσα στο νομοσχέδιο. Την απάντηση την έχω, για το πώς γίνεται, αλλά αυτό θα πρέπει να το κρίνουν και όσοι μας παρακολουθούν.

Επίσης, δεν έχω καταλάβει, με ποιον τρόπο ενισχύεται η Τοπική Αυτοδιοίκηση, την ίδια ώρα που αποδυναμώνεται από αρμοδιότητες και «αποψιλώνεται» από στελεχιακό δυναμικό. Με ποιον τρόπο η Αυτοδιοίκηση θα λάβει το μήνυμα, ότι συζητάμε για ένα σχέδιο που προκαλεί αιρεσιμότητα στη δυνατότητα χρηματοδότησης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης από το τρέχον ΕΣΠΑ 2021-2027;  Αν, δηλαδή, το έχουν αντιληφθεί -και δεν θέλω να το χρωματίσω πολιτικά- οι πολιτικοί σας «ομογάλακτοι», κυρίως, οι Δήμαρχοι όλης της χώρας.

θα δούμε, βέβαια, τις λεπτομέρειες, τις προτάσεις, τις αλλαγές που, ίσως, πρέπει να επιφέρετε και εσείς και με τη βοήθεια της μείζονος ή της ελάσσονος Αντιπολίτευσης. Όμως, η κεντρική ιδέα, που ξεκίνησε ως αρχική πολιτική στόχευση από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και ολοκληρώθηκε με πολύ μεγάλη επιμέλεια, την οποία θα σας παρακαλούσα να μην αμφισβητήσετε στη συνέχεια, πρέπει να απευθύνει ένα μήνυμα πολύ ισχυρό στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, ότι δεν είναι το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και ο «κουμπαράς» του Υπουργού που θα σας λύσει το πρόβλημα της ανάπτυξης, αλλά είναι τα χρηματοδοτικά «εργαλεία» που θέτουν ως προαπαιτούμενο την ύπαρξη αυτών των σχεδίων, μάλιστα, χωρίς ελληνικές κουτοπονηριές. Δηλαδή, να ανασχεδιάζονται και να αναμορφώνονται, λίγους μήνες πριν την αξιολόγησή τους και αυτό να κρατά χρόνια. Όσο κι αν «κλείνουμε το μάτι» στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κάποια στιγμή η σχέση αυτή θα «σκληρύνει» και αξιολογικά και σε σχέση με την απόδοση.

Βλέπω και παρατηρώ, επίσης, ότι υπάρχει ο κίνδυνος να φτάσουμε σε οξύμωρα σχήματα, όπου δημοτικές ή διαδημοτικές συνεργασίες θα έχουν ως αποτέλεσμα να προκύπτουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και θα έρχεται -γιατί το εισάγετε αυτό- μία, μία πιο συγκεντρωτική Περιφέρεια -δεν θα το έλεγα «υδροκέφαλη»- και θα τα ανατρέπει στα βασικά ζητήματα. Αν, για παράδειγμα, τρεις όμοροι Δήμοι στη Θεσσαλονίκη έχουν αποφασίσει, ότι η ηλεκτροκίνηση, οι νέες μορφές συγκοινωνίας ή οτιδήποτε εντάσσεται μέσα αυτό το σχέδιο, είναι βιώσιμο, είναι «ώριμο», χρηματοδοτείται με βάση το σχέδιο από το ΕΣΠΑ και έρθει μία Περιφέρεια, η οποία εντός των ίδιων γεωγραφικών ορίων, έχει αποφασίσει να κάνει κάτι άλλο, φαντάζεστε σε τι αδιέξοδα θα βρεθούν και οι τοπικές κοινωνίες και οι άνθρωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης; Αυτά σε ό,τι αφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Σε ό,τι αφορά στις ρυθμίσεις του τομέα των μεταφορών, θα κλείσω πάλι με μία ερώτηση. Η μόνη μας προτεραιότητα, η μόνη μας αγωνία, ως ελληνική Πολιτεία, είναι να ανατεθεί ο έλεγχος των ΚΤΕΟ σε ιδιώτες, κατά τα πρότυπα του ν.4412 που συζητείται στην Ολομέλεια; Δηλαδή, αυτή τη μονομανία να μην εμπιστεύεστε τις δημόσιες δομές, με την προϋπόθεση, βέβαια, να βελτιωθούν, με την προϋπόθεση να έχουμε ένα αξιόπιστο, μη γραφειοκρατικό, αποτελεσματικό δημόσιο τομέα, δεν την καταλαβαίνω. Άλλωστε, η παράταξή σας είναι ο κυρίαρχος «θύτης» των πελατειακών σχέσεων και ευθύνεται για τη «γιγάντωση» του Δημοσίου. Όμως, τώρα θέλετε να πάτε στην αντίθετη «όχθη», όπου τα πάντα, ελεγχόμενοι και ελεγκτές, θα προέρχονται από τον ιδιωτικό τομέα, με τον οποίο δεν υπάρχει καμία ιδεοληπτική ή ιδεολογική αντιπαράθεση ή αντίδραση. Δείτε το, όμως, και εσείς ως λειτουργικό σχήμα. Δηλαδή, ένας μηχανολόγος μηχανικός, σε μία επαρχιακή πόλη, κύριε Υπουργέ, πιστεύετε, ότι δεν θα αναζητήσει τον τρόπο κάποια στιγμή -και δεν το λέω ως μομφή ή ως παραβατική προτροπή- να είναι έμμεσος ιδιοκτήτης ενός ιδιωτικού ΚΤΕΟ και ταυτόχρονα, να εγγραφεί και στο μητρώο που θέλετε, για να είναι και ο ελεγκτής; Προωθημένο το σενάριο, αλλά μπορεί να συμβούν μικρότερης μορφής «λαθροχειρίες».

Εμείς επιφυλασσόμαστε δημιουργικά, ως επισπεύδουσα Αντιπολίτευση, γιατί θεωρώ, ότι σε αυτό το νομοθέτημα πρέπει να ενώσουμε προτάσεις, δυνάμεις, σκέψεις, αλλά και δικλείδες ασφαλείας, για το τρίπτυχο διαφάνεια-αποτελεσματικότητα-αξιοκρατία. Θα έχουμε δυνατότητα να το συζητήσουμε και στη συνέχεια.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα το νομοσχέδιο «Η Ελλάδα σε κίνηση». Βέβαια, το βρήκαμε με παραπάνω άρθρα, σε σχέση με τη διαβούλευση, με τέσσερα μέρη, με επιμέρους κεφάλαια. Αναφέρονται σε διαφορετικά αντικείμενα, αλλά, τουλάχιστον, αφορούν στο ίδιο Υπουργείο.

Τα θέματα των δύο πρώτων μερών, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και Μικροκινητικότητας είναι, ιδιαίτερα, ενδιαφέροντα, καθώς αφορούν στην ποιότητα ζωής και στην ασφάλεια των πολιτών, αλλά συνδέονται και με το κορυφαίο πρόβλημα της εποχής μας, αυτό της κλιματικής αλλαγής.

Το νομοσχέδιο στο Α΄ Μέρος τροποποιεί το άρθρο 22, του ν.4599/19, με το οποίο εισήχθη, για πρώτη φορά, το νομικό πλαίσιο για τα ΣΒΑΚ. Αυτά τα δύο χρόνια, δεν έγινε κανένα βήμα και η προβλεπόμενη εφαρμοστική κυα δεν εκδόθηκε. Η προηγούμενη Κυβέρνηση είχε λίγο χρόνο. Η τωρινή Κυβέρνηση δεν προχώρησε σε έκδοση κυα, αλλά προχωρά σε επανακαθορισμό του νομικού πλαισίου, ενώ παραπέμπει πολλά θέματα σε έκδοση νέων υπουργικών αποφάσεων. Ελπίζουμε να μην έχουμε καθυστερήσεις μέσα από αυτή τη διαδικασία, γιατί ξέρουμε τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν στο παρελθόν, μεταξύ άλλων, και εξαιτίας του ν.4412/16, που η γραφειοκρατία κατέστησε αδύνατη την εφαρμογή αυτών των σχεδίων. Ελπίζουμε να μην έχουμε ανάλογη συνέχεια.

Θα πρέπει να δούμε με προσοχή ορισμένα ζητήματα, με επίκεντρο τον χρήστη -πολίτη στην καθημερινή του ζωή, ώστε η υλοποίηση, που πρέπει να είναι όχι μακρινός στόχος, να δώσει τις λύσεις που σήμερα είναι απαραίτητες. Με αυτό το σκεπτικό θα δούμε και τις επιμέρους ρυθμίσεις. Για να πετύχουμε την ορθή και ρεαλιστική πρακτική εφαρμογή των Σχεδίων Βιώσιμης Κινητικότητας χρειάζεται ένας συνολικός σχεδιασμός, χωρίς αποσπασματικές ενέργειες και προσεγγίσεις. Άρα, ολοκληρωμένες στρατηγικές με την προώθηση «ήπιων» μέσων μεταφοράς, με επίκεντρο, όμως, τον άνθρωπο και φιλικές προς το περιβάλλον αναπτυξιακές δράσεις και οφέλη και κοινωνικά και οικονομικά και περιβαλλοντικά. Θα πρέπει, όμως, να λυθούν και τα θέματα των χρηματοδοτήσεων, που αφορούν σε όλες αυτές τις δράσεις, από τον σχεδιασμό μέχρι την υλοποίηση. Άρα, λοιπόν, θα πρέπει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας να είναι, κατά πρώτο λόγο, ένα στρατηγικό σχέδιο και όχι απλά μία μελέτη πολεοδομικού, κυκλοφοριακού ή και συγκοινωνιακού ή περιβαλλοντικού χαρακτήρα.

Το Κεφάλαιο που αφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βρίσκεται σε άμεση σύνδεση με το Β΄ Κεφάλαιο, που αφορά στη Μικροκινητικότητα, η οποία αποτελεί, επίσης, κρίσιμο παράγοντα. Ιδιαίτερα, για την αντιμετώπιση των αρνητικών συνεπειών που διαμορφώνει η, συνεχώς, αυξανόμενη κυκλοφορία των Ι.Χ., εντός του αστικού και υπεραστικού ιστού των πόλεων. Για τον λόγο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην πεζή κυκλοφορία και στο ποδήλατο, όπως και στα ΕΠΗΟ, τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα, αλλά και στη λειτουργικότητα του συστήματος των δημοσίων μεταφορών, ώστε να είναι προσιτά σε όλους.

Θα πρέπει να μπει, πράγματι, μία τάξη στον κόσμο των ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Η κατάσταση, ειδικά στα μεγάλα αστικά κέντρα, είναι ανεξέλεγκτη και επικίνδυνη. Το θέμα αυτό αποτελεί σημαντική παράμετρο της οδικής ασφάλειας, όπως πολλές φορές έχουμε συζητήσει στην αντίστοιχη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, με εκπροσώπους φορέων που έχουν αξιοσημείωτη και έντονη δράση στον τομέα αυτό, όπως και για τα μέσα που χαρακτηρίζονται ως «κίνηση πεζών» και είναι τα αμαξίδια, τα ηλεκτρικά πατίνια κ.λπ., για τα οποία θα πρέπει να υπάρχουν συγκεκριμένες προβλέψεις, αλλά να δούμε και το όριο ταχύτητας της κίνησής τους στην, κατ’ άρθρον, συζήτηση.

Για την Αστική Κινητικότητα και τη Μικροκινητικότητα, προφανώς, ένα μεγάλο πρόβλημα, ειδικά στα παλιά σχέδια πόλεων, αφορά στην έλλειψη δυνατότητας ανάπτυξης υποδομών για ζώνες κυκλοφορίας πεζών και ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Επίσης, ένα σοβαρό θέμα αφορά στις προϋποθέσεις, με τις οποίες χρησιμοποιεί κάποιος αυτά τα οχήματα και δεν είναι τόσο απλό, όσο φαίνεται. Άρα, λοιπόν, πρέπει να δούμε, πώς θα αποφύγουμε ένα τέτοιο όχημα να είναι επικίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Υπάρχουν διατάξεις για τα όρια ταχύτητας, την ηλικία των οδηγών αυτών των οχημάτων, των ηλεκτροκίνητων ή των μη μηχανοκίνητων που θα τα δούμε στη συζήτηση, επί των άρθρων. Παραδείγματος χάρη, δεκαπεντάχρονοι οδηγούν χωρίς άδεια μοτοποδήλατα, μέχρι 25 χιλιόμετρα την ώρα, από 16 μέχρι 18 χρονών, μέχρι 45 χιλιόμετρα την ώρα. Άρα, υπάρχει μία αύξηση επικινδυνότητας, ιδιαίτερα, σε μία χώρα που λείπουν και η εκπαίδευση και η κυκλοφοριακή αγωγή.

Η οργάνωση της κυκλοφορίας των οχημάτων όλων των τύπων, αλλά και οι προϋποθέσεις, όπως εκπαίδευση, άδεια κυκλοφορίας, άδεια οδήγησης, κατά περίπτωση, μπορεί να μειώσει και τον κυκλοφοριακό «φόρτο», αλλά και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την κίνηση, ειδικά των ιδιωτικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων, με την προϋπόθεση πάντα, ότι διασφαλίζεται η ασφάλεια για όλους, για οδηγούς και χρήστες των ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων και για τους πεζούς, ιδιαίτερα, όταν είναι παιδιά, ηλικιωμένοι ή άλλους χρήστες, όπως είναι τα άτομα με αναπηρία. Εδώ υπάρχουν κάποιες διατάξεις, που δεν διασφαλίζουν, όπως πρέπει, αυτήν την ασφάλεια και την κυκλοφορία οδηγών και πεζών. Υπάρχουν ηλεκτρικά πατίνια που κυκλοφορούν, ήδη, με ταχύτητες πάνω από 25 χιλιόμετρα την ώρα. Στο δε εμπόριο, κυκλοφορούν και πολύ μεγαλύτερες ταχύτητες.

Επίσης, δεν μπορεί να παραμείνει το όριο κυκλοφορίας των Ι.Χ., εντός του αστικού ιστού στα 50 χιλιόμετρα, ανά ώρα. Απαγορεύεται, κύριε Υπουργέ, αλλά λέμε τι γίνεται στην πράξη. Γι’ αυτό, τα επισημαίνουμε. Δυστυχώς, αυτή η ταχύτητα, τα 50 χιλιόμετρα ανά ώρα, έχει αποδειχθεί, ότι είναι επικίνδυνη, ιδιαίτερα με τη θεσμοθέτηση και ένταξη στο δίκτυο κυκλοφορίας των προσωπικών ηλεκτροκίνητων και μη ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς, τα πράγματα αρχίζουν και γίνονται πιο σύνθετα. Κανονικά τα διάφορα ελαφρά ηλεκτροκίνητα οχήματα θα έπρεπε να έχουν έναν δικό τους χώρο κυκλοφορίας. Ξέρουμε, ότι δεν είναι εύκολο στις ελληνικές πόλεις. Στην Αθήνα, για παράδειγμα, θα ήταν προτιμότερη αυτή η επιλογή αντί του Μεγάλου Περιπάτου. Άρα, λοιπόν, υπάρχουν αρκετά θέματα.

Με τις δε σχετικές ενσωματώσεις στην ελληνική νομοθεσία, στα δύο τελευταία μέρη του νομοσχεδίου, των δύο οδηγιών, θεωρούμε καταρχήν, ότι, καλώς, περιλαμβάνεται η περιοδική κατάρτιση με την επικαιροποίηση γνώσεων για τους κατόχους πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας, ενώ εισάγεται και η υποχρέωση για τη λειτουργία ηλεκτρονικού δικτύου για την ανταλλαγή πληροφοριών, σχετικά με αυτά τα πιστοποιητικά. Έχει μία ιδιαίτερη σημασία η διάταξη, σχετικά με τη θέση σε κυκλοφορία λεωφορείου αστικού τύπου χωρίς οδηγό, στο πλαίσιο πολιτικής εφαρμογής της δοκιμαστικής λειτουργίας για ερευνητικούς ή άλλους σκοπούς.

Εδώ, πράγματι, υπάρχουν θέματα. Για παράδειγμα, σε αυτή τη δοκιμαστική λειτουργία, αν υπάρχουν κάποια συστήματα αποφυγής αστοχιών και αν προβλέπεται η παρουσία κάποιου οδηγού χειριστή, παράλληλα, στο όχημα, επειδή είμαστε σε αυτό το πρώτο στάδιο. Κατά τα άλλα, έχουμε έναν από τους πιο «γερασμένους» στόλους στον τομέα των αστικών συγκοινωνιών στην Ευρώπη και θεωρούμε, ότι η κινητικότητα πρέπει να αποκτήσει φιλική, προς το περιβάλλον, μορφή, με στόχο τη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση, που αποτελεί μία τέτοια μορφή κινητικότητας. Και για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, το αυτοματοποιημένο ηλεκτροκίνητο λεωφορείο κινείται προς αυτή τη κατεύθυνση.

Επίσης, προβλέπεται η κατάρτιση δύο μητρώων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Συγκεκριμένα, το Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων και το Μητρώο Εποπτών των Κέντρων Τεχνικών Ελέγχου Οχημάτων. Πάλι, επόπτες ΚΤΕΟ, διαπιστευμένοι ιδιώτες μηχανικοί, που θα πραγματοποιούν τον επιτόπιο έλεγχο των ΚΤΕΟ. Στη συζήτηση, επί των άρθρων, θα πρέπει να συζητήσουμε περισσότερο, γιατί προκύπτουν διάφορα θέματα και η συζήτηση για τον τρόπο που γίνονται οι διαπιστευμένοι αυτοί έλεγχοι, τις τελευταίες μέρες, έχει κυριαρχήσει. Θα τα πούμε, όμως, στην κατ’ άρθρον συζήτηση.

Τέλος, εκτιμούμε, ότι υπάρχουν πολλά προβλήματα οδικής ασφάλειας που χρειάζονται περαιτέρω βελτιώσεις και η ανανέωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας θα πρέπει να επιταχυνθεί και να έχουμε ένα νέο ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο.

Σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο, ασχολείται βασικά με τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη υποδομών, ρυθμίζει την κυκλοφορία των νέων μέσων μετακίνησης, αλλά υπάρχουν και άλλα ζητήματα, που αφορούν στην αντίστοιχη παιδεία, στην προοπτική της κινητικότητας του μέλλοντος και στα δίκτυα κυκλοφορίας για πεζούς, αλλά και στη κυκλοφορία και στάθμευση για τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτροκίνητα οχήματα, αλλά και τα μη ηλεκτροκίνητα.

Στην, κατ’ άρθρον, συζήτηση, μετά την ακρόαση των φορέων, θα δούμε αναλυτικά τις διατάξεις και τα ζητήματα που προκύπτουν, ούτως ώστε να έχουμε ένα, κατά το δυνατόν περισσότερο, ολοκληρωμένο σχέδιο γι’ αυτά τα σημαντικά ζητήματα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Τα ΣΒΑΚ, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, έχουν ως πραγματικό στόχο τη διευκόλυνση των αστικών σχεδιασμών για τα κέντρα των πόλεων και των σχεδίων της αστικής τάξης, εν γένει. Όμως, έχουν και ως στόχο και τις χρήσεις γης που προκρίνει το μεγάλο κεφάλαιο. Άρα, έχουν αντιλαϊκό χαρακτήρα, αφού εκπονούνται με κριτήριο το καπιταλιστικό κέρδος και την ανάπτυξη των, επιμέρους, σχεδιασμών για χρήσεις γης. Παράλληλα, τα ΣΒΑΚ έχουν σχετικά όρια λειτουργίας, αφού στον καπιταλισμό το κίνητρο του κέρδους και η καπιταλιστική ιδιοκτησία στη γη, τα αντιτιθέμενα καπιταλιστικά συμφέροντα, οδηγούν σε «αναρχία» της παραγωγής, ανισομετρία και κρίσεις.

Ο σχεδιασμός, κατά τη γνώμη μας, των μεταφορών, προς όφελος του λαού, απαιτεί ένα, ριζικά, διαφορετικό δρόμο ανάπτυξης, την εργατική εξουσία λέμε εμείς, την κοινωνικοποίηση των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής και άρα, των μέσων μεταφοράς, τον επιστημονικό κεντρικό σχεδιασμό. Η λεγόμενη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα επιχειρεί να εμφανίσει το πρόβλημα της μεταφοράς μέσα στον αστικό ιστό, ως ένα τεχνολογικό ή ουδέτερο πρόβλημα, που μπορεί να αντιμετωπιστεί ως τέτοιο. Η τοποθέτηση αυτή είναι να αποπροσανατολιστική και μάλιστα σκόπιμα. Η «υποταγή» των σχεδίων κινητικότητας στους γενικούς σχεδιασμούς του κεφαλαίου, είναι προφανής, αφού η κινητικότητα, τελικά, αποτυπώνει τη μεταφορά εργαζομένων από τον χώρο δουλειάς στον χώρο εργασίας, εμπορευμάτων από και προς τις πόλεις, επισκεπτών και τουριστών. Έτσι, η λεγόμενη κινητικότητα αφορά, άμεσα, τους σχεδιασμούς του τουριστικού κεφαλαίου και της περιοχής της πόλης, του κατασκευαστικού κεφαλαίου για την κατανομή των επενδύσεων, του βιομηχανικού κεφαλαίου για τις μεταφορές από και προς τις μονάδες παραγωγής.

Σε τελευταία ανάλυση, χρήσεις γης, μεταφορές, κλαδική ανάπτυξη ΚΑΙ σχεδιασμοί, συναρθρώνονται, γι’ αυτό και δεν μπορεί κανείς να εξετάσει τα Σχέδια Κινητικότητας, ως ένα απλά τεχνολογικό ζήτημα που έρχεται να λύσει τα προβλήματα κινητικότητας που υπάρχουν σε μία πόλη.

Τα ερωτήματα όπως, που μένουν οι εργαζόμενοι, που εργάζονται και πώς ψυχαγωγούνται, πόσες ώρες εργάζονται, τι θα γίνει στις διάφορες περιοχές των πόλεων, τι είδους χρήσεις, πόσο τουρισμός, για ποιον, σε ποιον ανήκουν, ποιος θα μετακινείται με ποιον τρόπο και πότε, είναι ερωτήματα που δεν μπορεί να τα απαντήσει κανείς μεμονωμένα, αλλά συνδυασμένα. Η αστική τάξη και όλες οι Κυβερνήσεις τα έχετε απαντήσει, φυσικά. Για παράδειγμα, στην Αττική το «Σχέδιο Αθήνα 2021», ο αστικός σχεδιασμός της Αττικής, η ενίσχυση του ρόλου της ως κόμβου μεταφοράς της τουριστικής κίνησης και ως τουριστικός προορισμός είναι διαχρονικοί στόχοι της αστικής τάξης που τους έχουν «υπηρετήσει» όλες οι Κυβερνήσεις, όλο το προηγούμενο διάστημα.

Οι σημερινοί σχεδιασμοί του Μεγάλου Περιπάτου του Δήμου Αθηναίων ή, των υπ' όψιν σχεδιασμών ΣΒΑΚ που συζητάμε, τελικά, «υπηρετούν» τον ίδιο προσανατολισμό. Έχουν ως στόχο, ουσιαστικά, το ζητούμενο της κοινωνικής αποδοχής του αστικού σχεδιασμού και της κατάστασης που έχει διαμορφωθεί ως δεδομένο. Οι σχεδιασμοί κινητικότητας και τα ΣΒΑΚ «υπηρετούν» και άλλους σχεδιασμούς της αστικής τάξης. Ο προσανατολισμός προς την «πράσινη» ανάπτυξη και το «πράσινο» new deal, είναι η κομβική πλευρά της αστικής πολιτικής το επόμενο διάστημα, όπως και ο ψηφιακός μετασχηματισμός.

Σε αυτό το πλαίσιο, το νομοσχέδιο αναφέρει πως τα ΣΒΑΚ θα περιλαμβάνουν διατάξεις σταδιακής απαγορεύσεις Ι.Χ. και κυρίως μη ηλεκτροκινούμενων Ι.Χ. από τα κέντρα των πόλεων, όπως και άλλες διατάξεις υπέρ του περιβάλλοντος. Είναι φανερό, πως υλοποιείται μία πολιτική που στοχεύει, αφενός στον εξαναγκασμό αντικατάστασης των παλαιών Ι.Χ. με καινούργια ηλεκτροκινούμενα ως απαραίτητα για τη μετακίνηση στα κέντρα των πόλεων, αφετέρου, σε έναν αποκλεισμό των «πληβειακών» αυτοκινήτων παλαιού τύπου από τα κέντρα των πόλεων, υλοποιώντας τους γενικότερους αναπτυξιακούς σχεδιασμούς, που προκρίνουν τα κέντρα των πόλεων ως τουριστικά και επιχειρηματικά κέντρα.

Η διάταξη για την αύξηση της μετακίνησης με μηχανές μικρού κυβισμού, αλλά συνολικά και τα ΕΠΗΟ, έχει τον ίδιο χαρακτήρα της παροχής μιας εναλλακτικής λύσης μετακίνησης για τα αποκλεισμένα αυτοκίνητα.

Τέλος, τα ΣΒΑΚ «δένονται» με τον στόχο της περαιτέρω διεύρυνσης της ιδιωτικοοικονομικής λειτουργίας των μέσων μαζικής μεταφοράς και, ως έναν βαθμό, της ιδιωτικοποίησή τους. Όχι απλά, δεν θα αντιμετωπίσουν τις διευρυμένες λαϊκές ανάγκες, αλλά τις αντιστρατεύονται, γιατί ο αστικός σχεδιασμός για τις πόλεις έχει αντιλαϊκά χαρακτηριστικά, αφού βασίζεται στις αλλαγές των χρήσεων γης προς όφελος του μεγάλου κεφαλαίου, στον αποκλεισμό του λαού από τους, τάχα, ελεύθερους χώρους και στη δυνατότητα μετακίνησης μόνο στον βαθμό που «υπηρετεί» το κεφάλαιο. Η ανάγκη για ποιοτική κατοικία, για χωροθέτηση με ορθολογικά κριτήρια, για μείωση του χρόνου εργασίας και αύξηση του ελεύθερου χρόνου, για φθηνή αξιόπιστη «πυκνή» μετακίνηση που να επιτηρεί τις ανάγκες, βρίσκεται στον αντίποδα μιας πολιτικής ΣΒΑΚ που χαράσσει τις μετακινήσεις με κριτήριο την κερδοφορία του κεφαλαίου, τους αναπτυξιακούς σχεδιασμούς της μίας ή της άλλης μερίδας του κεφαλαίου, το όραμα για «λούτρινες» πόλεις εκατομμυρίων επισκεπτών.

Η Βιώσιμη Κινητικότητα, ουσιαστικά, αποκλείει από τις πόλεις μεγάλα τμήματα των εργαζομένων. Το δικαίωμα στη μετακίνηση περιορίζεται, όλο και περισσότερο, στη μετακίνηση από και προς τον τόπο δουλειάς και μάλιστα σε δεδομένες ώρες. Η πείρα από την «καραντίνα» είναι χαρακτηριστική και δεν είναι τυχαία. Η μεγάλη πλειοψηφία των εργαζομένων βλέπει τα μεταφορικά μέσα που είχε να απαξιώνονται και εξαναγκάζεται σε ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Η δυνατότητα πρόσβασης στις πόλεις περιορίζεται, για να γίνει βιώσιμη η μετακίνηση για το κεφάλαιο, ενώ το τίμημα των μεταφορών δεν μειώνεται, αλλά, ολοένα, και «εκτινάσσεται». Οι εργαζόμενοι στις μεταφορές αντιμετωπίζουν απολύσεις και εκτεταμένη αύξηση της δυναμικότητας εργασίας.

Τα ΣΒΑΚ, όμως, έχουν και περιορισμένο, αντικειμενικά, χαρακτήρα. Ο καπιταλιστικός «κατακερματισμός» του κεφαλαίου σε πολλά αντιτιθέμενα κεφάλαια, με διαφορετικά σχέδια αντικειμενικά, περιορίζει το πόσο μπορεί ο αστικός σχεδιασμός, πραγματικά, να σχεδιαστεί και να υλοποιηθεί. Πολλαπλά σχέδια χωροθέτησης εμπορικών κέντρων, τουριστικών επενδύσεων, επενδύσεων διασκέδασης και άλλα, αντιπαρατίθενται μεταξύ τους για μερίδια αγοράς και κερδοφορίας. Κλαδικές αντιπαραθέσεις για το πώς η βιομηχανία και πού θα βρίσκεται. Ο αστικός σχεδιασμός προσπαθεί, βέβαια, να συγκεράσει ορισμένες τέτοιες τάσεις και αντιθέσεις, να κατανείμει τα κέρδη και τα μερίδια, αλλά η ανισομετρία και η «αναρχία» αντικειμενικά τον ξεπερνούν σύντομα.

Παράλληλα, τα ίδια τα μέσα μεταφοράς είναι, πλέον, κεφάλαιο, καθώς ιδιωτικοποιούνται και λειτουργούν με κριτήριο το κέρδος. Γι’ αυτόν τον λόγο, περιορίζουν τη διαθεσιμότητά τους αναγκαστικά, προκειμένου να αυξήσουν τα κέρδη. Το παράδειγμα της ιδιωτικής εθνικής οδού, που δεν είναι αρκετά τα μηχανήματα που είχε, για να αντιμετωπίσει μιας, σχετικά, μικρής κλίμακας χιονόπτωση, έφτασε το αστικό κράτος να παρέμβει, για να προστατεύσει τον όμιλο που εμπλέκεται στη διαχείριση.

Η ιδιωτικοοικονομική λειτουργία τους είναι ο «πυρήνας» του προβλήματος, αφού η λειτουργία τους με κριτήριο το κέρδος οδηγεί στο να επιλέγουν τις, περισσότερο, προσοδοφόρες διαδρομές, να κάνουν «εκπτώσεις» από τις προδιαγραφές ασφαλείας και συντήρησης, να αυξάνουν το κόμιστρο, να επιμένουν στην παρακολούθηση και την καταστολή των επιβατών, να αυξάνουν την εντατικοποίηση των εργαζομένων. Σε τελευταία ανάλυση, η υπηρεσία της καπιταλιστικής κερδοφορίας προκύπτει από ένα δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς, που, όμως, κατασκευάζεται από ιδιωτικούς ομίλους, με κριτήριο το κέρδος ή αγοράζει μηχανήματα, ακριβώς, με τον ίδιο τρόπο.

Από τα παραπάνω είναι σαφές, πώς ο φιλολαϊκός σχεδιασμός των μεταφορών προϋποθέτει μία ολοκληρωμένη θεώρηση του τόπου κατοικίας και των χαρακτηριστικών της, του τόπου και των χαρακτηριστικών της εργασίας, του τόπου και των χρήσεων γης για αναψυχή και άλλες δραστηριότητες, τον χρόνο εργασίας και άλλα. Γι’ αυτό πρόκειται για πολιτικό πρόβλημα και όχι για τεχνικό.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα τονίζει, πως η επίλυση αυτού του προβλήματος απαιτεί ένα, ριζικά, διαφορετικό δρόμο ανάπτυξης, που περνάει μέσα από την κοινωνικοποίηση των συγκεντρωμένων της παραγωγής και τον επιστημονικό κεντρικό σχεδιασμό της παραγωγής, που, βέβαια, μπορεί να επιτευχθεί μόνο με εργατικό έλεγχο. Μόνο σε αυτό το πλαίσιο, που οι κατασκευές θα υλοποιούνται από τον κοινωνικοποιημένο τομέα των κατασκευών, τα δομικά υλικά και τα μεταφορικά μέσα, μέσα από την κοινωνικοποιημένη βιομηχανία, με κριτήριο τις λαϊκές ανάγκες, μπορεί να σχεδιαστεί, να κατασκευαστεί και να λειτουργεί μία πόλη που να υπηρετεί τις λαϊκές ανάγκες. Ακόμη, μέσα σε αυτό το πλαίσιο, ένα σύστημα μεταφοράς μέσα στην πόλη, που να συνδυάζει γρήγορες, φθηνές, αξιόπιστες μεταφορές, αλληλοσχεδιασμό χρήσεων γης, μεταφοράς, οικιστικής ανάπτυξης και ελεύθερους χώρους, με κριτήριο τις λαϊκές ανάγκες και την αξιοποίηση τεχνολογικών λύσεων, για να ελαττώνεται η ανθρώπινη εργασία και να αυξάνεται η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα.

Οι παρεμβάσεις στο σχέδιο νόμου, στα άρθρα που αφορούν στα ζητήματα των επαγγελματιών οδηγών φορτηγών, όχι μόνο δεν «αγγίζουν» τα πραγματικά τους προβλήματα, αλλά τα διευρύνουν. Προβλήματα που δεν αντιμετωπίζονται με πιο «βαριά» χρηματικά πρόστιμα, όπως προβλέπονται στα άρθρα. Οι εξαιρέσεις κατηγοριών, από το ΠΕΙ, το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας, είτε με βάση τη χιλιομετρική μετακίνηση ως τα 100 χιλιόμετρα, είτε με βάση τη δυνατότητα ενοικίασης φορτηγών για μεταφορές, ενισχύουν και τη «συμπίεση» των, ήδη, «τσακισμένων» μισθολογικών, αλλά και ασφαλιστικών δικαιωμάτων των επαγγελματιών.

Οι παρεμβάσεις στον ΚΟΚ περιορίζονται στον τιμωρητικό χαρακτήρα, χωρίς να «ακουμπούν» τις πραγματικές αιτίες, με την πιο σημαντική από αυτές να αποτελεί η εργοδοτική «τρομοκρατία», η πίεση και η εντατικοποίηση της δουλειάς για μεγαλύτερο κέρδος που οδήγησε, μόνο στην περίπτωση των εργαζόμενων delivery, σε πολλές απώλειες ζωών εργαζόμενων, το τελευταίο διάστημα.

Mε άλλα λόγια, πρόκειται για ένα σχέδιο νόμου που, επί της ουσίας, προσπαθεί να διευθετήσει πιο λεπτομερώς, τις αξιώσεις των επιχειρηματικών ομίλων. Όπως και 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 φυσικά αποτελέσματα και πάλι σε σχέση με την ικανοποίηση των αναγκών των λαϊκών στρωμάτων.

Θα αναφερθούμε πιο αναλυτικά στα ουσιώδη θέματα στην, κατ’ άρθρον, συζήτηση. Με αυτή την έννοια, με την προηγούμενη αναφορά, καταψηφίζουμε, επί της αρχής, το σχέδιο νόμου.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνθέτοντας τις προτάσεις για ακρόαση φορέων καταλήγουμε στους εξής: την ΚΕΔΕ, τον Σύνδεσμο Συγκοινωνιολόγων, την Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ), e-Trikala Α.Ε., το ΣΕΜ/ΣΕΑΔ, τους Εκπαιδευτές Υποψηφίων Οδηγών (ΟΕΥΟΕ), το Ινστιτούτο «Πάνος Μυλωνάς», την ΠΟΣΕΜ, την ΠΣΕΟ, την ΠΑΣΕΕΔ, το Επαγγελματικό Επιμελητήριο, την ΕΝΠΕ, τους «Ποδηλάτες/Ποδηλάτισσες», το Τμήμα ΒΑΚ ΕΜΠ και την ΕΣΑμεΑ.

Αισίως, καταλήξαμε να καλέσουμε δεκαπέντε φορείς, οι οποίοι ελπίζω να ανταποκριθούν και αύριο στη 13:00 να είναι μαζί μας, μέσω σύνδεσης, προκειμένου να καταθέσουν τις απόψεις τους.

Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης-Κυριάκος Βελόπουλος):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, το παρόν νομοσχέδιο είναι, ασφαλώς, μία θετική εξέλιξη για ένα θέμα που απασχολεί αρκετά, τουλάχιστον, σε ότι αφορά στη Βιώσιμη Κινητικότητα, αφού τα μέσα μαζικής μεταφοράς αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα, πόσο μάλλον, στην περίοδο της πανδημίας, όπου δεν μας έχει πείσει καθόλου η διαβεβαίωση του Πρωθυπουργού, σύμφωνα με την οποία δεν αποτελούν εστία μετάδοσης, όπως αποδεικνύεται, κατά τον ίδιο, από μελέτες. Ζητήσαμε, βέβαια, επανειλημμένα, να μας δοθούν οι δύο μελέτες που επικαλέστηκε πως είχε, χωρίς, όμως, να τις έχουμε πάρει μέχρι σήμερα, ούτε φανταζόμαστε πως θα τις πάρουμε ποτέ, αφού ο ισχυρισμός του δεν συμβαδίζει με την κοινή λογική.

Από την άλλη πλευρά, σε ότι αφορά στη ρύθμιση της κινητικότητας δεν αποτελεί προτεραιότητα για τη χώρα, όχι μόνο επειδή βαδίζει από το κακό στο χειρότερο στην οικονομία και στα εθνικά, αλλά λόγω του ότι παραμένει «κλειδωμένη», αφού η Κυβέρνηση δεν φρόντισε να έχει επαρκείς ΜΕΘ, ενώ η μετακίνηση περιορίζεται.

Ανεξάρτητα, όμως, από όλα αυτά, το θέμα είναι ενδιαφέρον για εμάς, μάς έχει ευαισθητοποιήσει, ενώ, όπως γνωρίζει ο Υπουργός, έχουμε ασχοληθεί αρκετά. Αντικείμενό του είναι τα μέσα προσωπικής κίνησης, ιδίως, τα νέα με ηλεκτροκίνηση, οι αλλαγές στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες σχετικές ρυθμίσεις. Το γνωρίζει ο Υπουργός, επειδή έχουμε υποβάλλει πολλές ερωτήσεις, τόσο σε ότι αφορά στην ανεξέλεγκτη κίνηση των ηλεκτρικών πατινιών πριν από την πανδημία, όπου υπήρξαν, δυστυχώς, αρκετά θύματα και αντιδράσεις, όσο και τα υπόλοιπα αστικά οχήματα τα ποδήλατα, τα τρίκυκλα και τα τετράκυκλα.

Για παράδειγμα, υποβάλαμε ερώτημα στις 12/11/2019 για τις τιμές ποδηλάτων και για τα κίνητρα χρήσης τους, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, καθώς, επίσης, στις 12/10/2020 για την ικανοποίηση της μεγάλης ζήτησης για ηλεκτρικά ποδήλατα, η οποία παρουσιάστηκε μετά την ψήφιση του ν. 4710/2020, όπου μετά από δική μας επιμονή, όχι εμμονή, συμπεριλήφθηκαν στα κίνητρα και τα μικρότερα οχήματα, εκτός των αυτοκινήτων, με μεγάλη επιτυχία, θυμίζοντας, πως εξαιτίας της μεγάλης ζήτησης είχε καταγγελθεί μία τεχνητή αύξηση των τιμών, ενώ για να μην επαναλαμβανόμαστε θα καταθέσουμε, για όλα όσα λέμε, την επιβεβαίωση τους στα Πρακτικά.

Συνεχίζοντας, το ενδιαφέρον δεν αφορά μόνο τη διευκόλυνση της ζωής των πολιτών, αφού δίνεται, επιπλέον, η δυνατότητα εγχώριας παραγωγής και απασχόλησης, άρα ανάπτυξης, επειδή υπάρχουν στην Ελλάδα πολλοί μικροεπιχειρηματίες και εφευρέτες που ασχολούνται, ενώ οι κλίμακες παραγωγής βοηθούν. Εν προκειμένω, αποτελεί μία παράμετρο που «υιοθετούμε» σε όλες τις πολιτικές μας προτάσεις. Δηλαδή, η παραγωγή και η δημιουργία πλούτου, έτσι ώστε να αναπτυχθεί βιώσιμα η Ελλάδα. Επίσης, για να δημιουργηθούν ποιοτικές θέσεις εργασίας που δεν παρέχει η «μονοκαλλιέργεια» του τουρισμού, έτσι ώστε να επιστρέψουν οι νέοι μας από το εξωτερικό που είναι η πρώτη προτεραιότητά μας.

Περαιτέρω, η αγορά ηλεκτρικών ποδηλάτων από 17 δισεκατομμύρια δολάρια, παγκοσμίως, το 2017, αυξήθηκε στα 41 δισεκατομμύρια δολάρια, το 2020, ενώ σύμφωνα με κάποιες προβλέψεις μπορεί να φτάσει στα 71 δισεκατομμύρια δολάρια, έως το 2027, αντικαθιστώντας τα αυτοκίνητα στις πόλεις.

Οφείλουμε να σημειώσουμε πώς η Ευρωπαϊκή Ένωση, στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης, μελετά τη μείωση ή την εξάλειψη του Φ.Π.Α. στα ποδήλατα, κάτι που, ήδη, έχει ψηφίσει, για παράδειγμα, το Βέλγιο, επιβάλλοντας, παράλληλα, υψηλούς δασμούς 34,4% στα κινεζικά ποδήλατα. Εάν δεν υπήρχαν αυτοί οι δασμοί, τα, εν λόγω, ποδήλατα θα ήταν φθηνότερα, κάτι που σίγουρα θα βοηθούσε στη χρήση τους. Μία χρήση που δεν διευκολύνεται ως οφείλει, όταν ένα ποδήλατο με τιμή πώλησης 150 έως 200 ευρώ, κοστίζει όσο 20% έως 30% του βασικού μισθού ή όσο έξι μηνιαίες κάρτες απεριορίστων διαδρομών. Υπολογίζουμε με τριάντα ευρώ το μήνα. Έτσι, δεν μπορούμε να περιμένουμε πως θα χρησιμοποιείται το ποδήλατο με όλους τους κινδύνους κλοπής ή κακού καιρού. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, που έχουν μεγάλη επιτυχία, το ποδήλατο κοστίζει μεν, όσο δύο κάρτες απεριορίστων διαδρομών, 120 δολάρια μηνιαίως, αλλά στο 10% έως 15% του βασικού μισθού.

Στην Ελλάδα, υπάρχει μία μικρή παραγωγή ποδηλάτων από δύο, μόλις, εταιρείες, στην Πάτρα και στη Λάρισα. Σε δύο πόλεις που έχουν παράδοση στη χρήση ποδηλάτου, αλλά αγοράζουν, συνήθως, εισαγόμενα, όπως και τα ανταλλακτικά τους, ενώ κάποιοι μικροί επιχειρηματίες προσπαθούν να εισέλθουν στην αγορά, όπως η ARCHON, με το τρίκυκλό της και το σκούτερ GIVE. Επιπλέον, υπάρχουν αρκετοί που παρέχουν κιτ μετατροπής ποδηλάτων σε ηλεκτρικά, όπως το Speen των τριών νεαρών στην Πάτρα κ.λπ.. Πρόκειται για start up, κατά κάποιον τρόπο, με τις οποίες, δυστυχώς, δεν ασχολείται κανείς, ούτε τις προωθεί, κάτι που θα αποτελούσε την καλύτερη βοήθεια στο έργο τους, δηλαδή, οι πωλήσεις.

Εμείς προσπαθήσαμε να αναδείξουμε το θέμα, όπως με ερώτησή μας για την πιστοποίηση γραφείου για οχήματα Κατηγορίας L, από τις 12/11/2020, καθώς, επίσης, και μία προηγούμενη την 1/10/2019, χωρίς να υπάρξει, δυστυχώς, καμία ανταπόκριση από το Υπουργείο.

Πρόσφατα, βέβαια, αναφέρθηκε, ότι το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (Ι.ΜΕΤ.) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (Ε.Κ.Ε.Τ.Α.) στη Θεσσαλονίκη, θα ιδρύσει ένα Κέντρο Έρευνας και Πιστοποίησης Οχημάτων της Κατηγορίας L. Ελπίζουμε να συμβεί, επιτέλους, μετά από τόσες πολλές υποσχέσεις στο παρελθόν.

Η άποψή μας είναι, πώς θα έπρεπε να χρηματοδοτούνται από τα πακέτα ΕΣΠΑ και του nGeneration.eu, έτσι ώστε να χρησιμοποιηθούν καλύτερα τα χρήματα και να μην επιστρέφουν στη Γερμανία για εισαγωγές φωτοβολταϊκών ή ανεμογεννητριών που είναι επιβαρυντικά για το περιβάλλον, ενώ αυξάνουν, επιπλέον, την ενεργειακή μας εξάρτηση.

Μία άλλη σύγχρονη τάση που καλύπτεται από το νομοσχέδιο, στο άρθρο 42, είναι τα αυτόματα οχήματα, ενώ εκτός από τα αυτοδηγούμενα αυτοκίνητα και λεωφορεία, κυκλοφορούν, πλέον, οχήματα για τη διανομή φαγητών και προϊόντων ηλεκτρονικού εμπορίου. Όλες αυτές οι επενδύσεις και η καινοτομία θα μπορούσαν να καλυφθούν από τα ΕΣΠΑ ως ψηφιακές εφαρμογές, δημιουργώντας θέσεις εργασίας, όπως συντηρητές ηλεκτρικών ποδηλάτων, επιστήμονες ρομποτικής και δικτύων. Με τον τρόπο αυτό, η Ελλάδα, δεν θα χάσει και την 4η βιομηχανική «επανάσταση», κάτι που δεν πρέπει να συμβεί, αφού δεν έχουμε, προ πολλού, σημαντική βιομηχανική παραγωγή, καθώς την έχουμε καταστρέψει.

Ως προς το περιεχόμενο του σχεδίου νόμου. Το Α΄ Μέρος και τα άρθρα 1 έως 14, αφορούν στη δημιουργία Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όπου ως Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα θεωρείται η κινητικότητα των ανθρώπων και η μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό «ιστό», με στόχο τη διασφάλιση μιας καλύτερης ποιότητας ζωής. Αφορά τους ΟΤΑ Α΄ Βαθμού με πληθυσμό, άνω των 30.000 μόνιμων κατοίκων ή όσους είναι στις «μητροπολιτικές» περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Αυτές που καλύπτονται, δηλαδή, από τον ΟΑΣΑ και τον ΟΑΣΘ, καθώς, επίσης, όλους τους ΟΤΑ Β΄ Βαθμού.

Εν προκειμένω, απορούμε πώς θα εφαρμοστεί, όταν αφαιρούνται αρμοδιότητες και πόροι από τους ΟΤΑ, με τους νόμους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή όταν δεν είναι στελεχωμένες οι τεχνικές τους υπηρεσίες, όπως γνωρίζουμε όλοι ότι συμβαίνει. Πόσο μάλλον, όταν τα μέσα μαζικής μεταφοράς έχουν πολλές αδυναμίες, όπου ειδικά στην Αθήνα, που ανήκουν στο Υπερταμείο των ξένων, παραμελήθηκαν, έχοντας λειτουργικές ζημιές, όπως ο ΟΑΣΑ.

Επίσης, έχουμε έλλειψη λεωφορείων και βαγονιών, ενώ προωθείται η αγορά πανάκριβων λεωφορείων από την Ευρωπαϊκή Ένωση, χωρίς εγχώρια συμπαραγωγή.

Σε κάθε περίπτωση, βαίνουμε διεθνώς σε μία νέα ενδιαφέρουσα εποχή, χωρίς τις περιβαλλοντικές εξάρσεις που συχνά είναι προσχηματικές ή αντιπαραγωγικές. Πλέον, το αυτοκίνητο δεν θα είναι ο «βασιλιάς» της μετακίνησης και της καταναλωτικής κοινωνίας, ούτε της οικονομίας και της βιομηχανίας. Αλλάζει η παραγωγή που μπορεί να είναι και μικρής κλίμακας, αυξάνεται η τηλεργασία, το ηλεκτρονικό εμπόριο και η ταχυδιανομή. Επομένως, μειώνονται, τόσο οι μετακινήσεις, όσο και η ακτίνα μετακίνησης. Θέματα που πρέπει να μας απασχολήσουν, πολύ σοβαρά, στην Ελλάδα.

Στο Β΄ μέρος τώρα και στη Μικροκινητικότητα, η τομή που επιχειρεί το νομοσχέδιο, είναι ο χαρακτηρισμός των ΕΠΗΟ, των ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων διαφόρων ειδών, στα οποία θα αναφερθούμε λεπτομερώς, στη συζήτηση, επί των άρθρων. Περαιτέρω, ρυθμίζονται κάποια διαδικαστικά θέματα, όπως ο εξοπλισμός των οχημάτων, ο χώρος στάθμευσης, οι εταιρείες κοινόχρηστων ΕΠΗΟ και θέματα άδειας οδήγησης. Εν προκειμένω, υπάρχουν δικαιολογημένα σχόλια στη διαβούλευση που, μάλλον, δεν μπορούν να απαντηθούν εύκολα, αλλά μόνο με την παραδοχή, ότι το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί μία μεταβατική λύση, έως ότου υπάρξουν κατάλληλοι δρόμοι για όλα αυτά τα οχήματα και εξοικείωση του κοινού.

Για παράδειγμα, υπάρχουν, ήδη, ηλεκτρικά ποδήλατα που είναι, ουσιαστικά, μοτοποδήλατα με πετάλια και μπορούν να υπερβούν τα 25 χιλιόμετρα την ώρα, όπως και πατίνια που, επίσης, μπορούν να υπερβούν τα 25 χιλιόμετρα την ώρα. Απαιτείται τότε δίπλωμα οδήγησης; Θα πρέπει να περιορίζουν την ταχύτητα; Θα πρέπει να υπάρξει αστυνόμευση; Ποιος θα ξέρει τι επιτρέπεται να οδηγεί ένα παιδί, εάν πηγαίνει στο πεζοδρόμιο και με τι ταχύτητα; Θα πρέπει να έχουν ασφάλεια ή όχι; Και άλλα τόσα πολλά ερωτήματα.

Τέλος, στο υπόλοιπο τμήμα του νομοσχεδίου, στο Γ΄ και Δ΄ Μέρος του, αναφέρονται διάφορες διατάξεις, σε σχέση με τη χορήγηση αδειών οδήγησης, με το Μητρώο Ελεγκτών ΚΤΕΟ, με το Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων, με την κυκλοφορία αυτοματοποιημένων οχημάτων, με τις ταξινομήσεις φορτηγών, με τις μεταβιβάσεις αυτοκινήτων, αλλά και με τις σχολές οδηγών που θα αναφερθούμε, λεπτομερώς, στη συζήτηση, επί των άρθρων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, στις 2 Μαρτίου του 2021, κατατέθηκε στη Βουλή το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».Όμως, δεν τηρήθηκε η διαδικασία που ορίζεται από τον ν.4622/2019, που αναφέρεται στο «Επιτελικό Κράτος, οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής διοίκησης, σχετικά με τη διαβούλευση μέσω του διαδικτυακού τόπου OPENGOV.GR».

Συγκεκριμένα, στο παρόν σχέδιο νόμου προστέθηκαν πολλά άρθρα που δεν υπήρχαν καν στο σχέδιο νόμου, το οποίο είχε τεθεί σε διαβούλευση στις 20/11/2020 και η διαβούλευσή του έληξε στις 4/12/2020, όπως ο σχετικός νόμος ορίζει. Αυτό το φαινόμενο του τρόπου νομοθέτησης με παράκαμψη της διαβούλευσης και με προσθήκη άρθρων, εκ των υστέρων, έχει γίνει κανόνας, γεγονός που δεν συνάδει με τις αρχές της καλής νομοθέτησης που ορίζουν οι νόμοι και το Σύνταγμα.

Στο σημείο αυτό, προκύπτουν δύο ερωτήματα. Πρώτον, η υπηρεσία συντονισμού του οικείου Υπουργείου, η οποία κατά την παρ. 4 του άρθρου 61 του ν 4622/2019, που η Κυβέρνησή σας ψήφισε, συντάσσει έκθεση, επί της δημόσιας διαβούλευσης. Τι αναφέρει, όμως, για τα άρθρα που δεν τέθηκαν στη διαβούλευση; Βεβαίως, τίποτα. Κανένα σχολείο, καμία αναφορά.

Δεύτερον, σήμερα η αρμόδια Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, στην οποία εισάγεται προς συζήτηση το παρόν σχέδιο νόμου, πώς δέχεται, προς συζήτηση, άρθρα που δεν έχουν τεθεί σε διαβούλευση και χωρίς να υπάρχει επ’ αυτών, η προβλεπόμενη έκθεση της υπηρεσίας συντονισμού;

Αν, λοιπόν, το σχέδιο νόμου ψηφιστεί με τα, επιπλέον, αυτά άρθρα, θα είναι, κατά τη γνώμη μας, παράνομο, αντίθετο στον ν.4622/2019 και αντισυνταγματικό. Σας προτρέπουμε να μην επιτρέψετε αυτή την εκτροπή από τη νομιμότητα. Τα, επιπλέον, αυτά άρθρα θα πρέπει να κατατεθούν σε επόμενο σχέδιο νόμου, αφού, προηγουμένως, τεθούν σε δημόσια διαβούλευση. Αυτό επιθυμούμε να αναδείξουμε και να τονίσουμε αρχικά, ως μείζον θέμα επανειλημμένης, κακής και πρόχειρης νομοθέτησης. Αναρωτιόμαστε, εάν αυτό γίνεται εσκεμμένα, όπως γίνεται σήμερα, και με το άλλο σχέδιο νόμου που ψηφίζεται στη Βουλή του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων για τις δημόσιες συμβάσεις, όπου πάλι 48 άρθρα δεν κατατέθηκαν προς διαβούλευση, όπως ο νόμος ορίζει. «Δάσκαλε που δίδασκες και νόμο δεν εκράτεις».

Ως προς το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, στις 4 Οκτωβρίου 2019, ο αρμόδιος Υφυπουργός Μεταφορών και Υποδομών είχε δεσμευθεί -διαβάζω ακριβώς- ότι «εντός τεσσάρων μηνών θα κατατεθεί το νομοθετικό πλαίσιο που θα προβλέπει όλο το κανονιστικό πλαίσιο για την αγορά, την ασφάλεια και τη χρήση στις πόλεις όλων των μικρών οχημάτων, όπως τα πατίνια και τα skate rollers».

Το σημερινό σχέδιο νόμου κατατέθηκε, όχι μέσα σε τέσσερις μήνες, όπως είχε δεσμευτεί ο κ. Υφυπουργός, αλλά στις 20 Νοεμβρίου 2020, δηλαδή, με έναν χρόνο καθυστέρηση. Αυτό σημαίνει, ότι στον χρόνο αυτό όλες οι πόλεις έχουν γεμίσει από πατίνια που τα οδηγεί ο οποιοσδήποτε, οποτεδήποτε και οπουδήποτε, ενώ διαμορφώθηκε με την ολιγωρία της Πολιτείας μία μεγάλη ομάδα πίεσης εμπόρων και χρηστών. Τα μαγαζιά για την πώληση τους είναι, πλέον, αναρίθμητα, ενώ «ανθεί» και ο επιχειρηματικός κλάδος των ενοικιάσεων ηλεκτρικών πατινιών. Κι όλα αυτά χωρίς καμία νομοθέτηση, όλα παράνομα, όλα στον «αέρα».

Να υπενθυμίσουμε, ότι στις 24 Σεπτεμβρίου του 2019, στη Χίο, είχαμε το πρώτο θανατηφόρο τροχαίο στην Ελλάδα με θύμα ηλεκτρικού πατινιού και στις 22 Σεπτεμβρίου του 2020 στη Χερσόνησο Κρήτης, «μητρόπολη» της «γουρούνας», δυστυχώς, ένας εντεκάχρονος, οδηγώντας ηλεκτρικό πατίνι, το οποίο είχε ενοικιάσει για πέντε ευρώ, χτυπήθηκε από Ι.Χ. και μέσα σε τρεις μέρες κατέληξε. Ο θάνατος του παιδιού αυτού και όχι μόνο, μάς αναδεικνύει τη δημιουργία ενός άτυπου πλαισίου που επέτρεψε να «κατακλυστεί» η χώρα από ηλεκτρικά πατίνια και να δημιουργηθεί ένα επιχειρηματικό λόμπι εισαγωγέων, πολιτών και αυτών που ενοικιάζουν πατίνια. Συν τοις άλλοις, αποτελεί ειρωνεία, ότι το σημερινό σχέδιο νόμου κατατέθηκε για διαβούλευση στις 20 Νοεμβρίου που είναι η Παγκόσμια Ημέρα των Δικαιωμάτων του Παιδιού.

Είναι γνωστό, πως τα ηλεκτρικά πατίνια μπήκαν στην κυκλοφορία στις αρχές του 2019, με προσωρινή άδεια του Δήμου Αθηναίων. Τυχαίο; Δεν νομίζουμε. Ο οποιοσδήποτε Δήμος δεν έχει κανένα δικαίωμα να επιτρέπει σε οποιοδήποτε μέσο να μπει στην κυκλοφορία.

Περαιτέρω, το σημερινό σχέδιο νόμου είναι σε πλήρη αντίθεση, με όσα εξαγγέλθηκαν από το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, με την παρουσία και του Πρωθυπουργού, στις 3 Φεβρουαρίου του 2021, πριν έναν μήνα σχεδόν, ως άξονες ενός δεκαετούς 2021-2030 στρατηγικού σχεδίου για την οδική ασφάλεια, με στόχο τη μείωση των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαίες συγκρούσεις κατά 50%.

Ενδεικτικά, τονίσαμε, ότι η επικοινωνιακή εξαγγελία, το επικοινωνιακό αυτό «πυροτέχνημα», μέσα σε έναν πάρα πολύ ωραίο χώρο, για το όριο ταχύτητας των 30 χιλιομέτρων στις κατοικημένες περιοχές δεν υλοποιείται από το σημερινό σχέδιο νόμου, ενώ είναι σε πλήρη αντίθεση με αυτό. Επιβεβαιώνεται, εκ νέου, το όριο των 50 χιλιομέτρων την ώρα με «αστείες» επιπτώσεις για όσους το παραβιάζουν. Δηλαδή, με σαράντα ευρώ πρόστιμο, εάν κάποιος τρέχει με 70 χιλιόμετρα την ώρα μέσα σε κατοικημένη περιοχή.

Σε μία χώρα, όπου η αύξηση του αριθμού των μηχανοκίνητων οχημάτων είναι ιλιγγιώδης, από περίπου δύο εκατομμύρια το 1985, σε πέντε εκατομμύρια το 2000 και σε οκτώ εκατομμύρια το έτος 2018, σε μία χώρα, όπου σταθερά κατέχει κορυφαία θέση, πανευρωπαϊκά, στον αριθμό των τροχαίων συγκρούσεων, των θανάτων και των τραυματισμών, κάτι που αποτελεί ντροπή, σε μία χώρα «ουραγό» στον διαχωρισμό των δικτύων μηχανοκίνητης και μη μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, σε μία χώρα, που σε πλήρη αντίθεση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, αρνείται, διαχρονικά, να θεσμοθετήσει το όριο ταχύτητας των 30 χιλιομέτρων σε κατοικημένες περιοχές, αφήνοντάς το στη διακριτική ευχέρεια των Δήμων, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών θεωρεί σωστό και ασφαλές, το να εισάγει και τους χρήστες των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων, δηλαδή, πατίνια, τροχοπέδιλα, τροχοσανίδες και αυτοεξισορροπούμενα προσωπικά οχήματα, στο δίκτυο κυκλοφορίας.

Το συγκεκριμένο τμήμα του σημερινού σχεδίου νόμου αποτελεί «βόμβα» για την οδική ασφάλεια που θα έχει θύματα, κυρίως, τους χρήστες αυτών των οχημάτων, των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρονικών οχημάτων. Όλοι αυτοί οι θάνατοι και όλες αυτές οι τραγωδίες γνωρίζετε, ότι θα συμβούν, αλλά δεν τις αποτρέπετε, διότι βάζετε το κέρδος, ακόμη και πάνω από τις ζωές των παιδιών και των αδυνάτων. Αναρωτιόμαστε, αν αυτοί που γράφουν τους νόμους έχουν οδηγήσει, όχι, βέβαια, ποδήλατο, αλλά έστω Ι.Χ. ή όλη τους τη ζωή κάθονται στο πίσω δεξί κάθισμα της λιμουζίνας;

Το σχέδιο νόμου για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής κινητικότητας αναφέρει μόνο μία φορά τη λέξη «ποδήλατο» και καμία φορά τη λέξη «περπάτημα». Ο νόμος για τα ΣΒΑΚ πρέπει να δώσει έμφαση, όπως γίνεται σε όλη την υπόλοιπη Ευρώπη, στο τρίπτυχο περπάτημα -ποδήλατο - δημόσια συγκοινωνία. Η πρωτοβουλία για τα ΣΒΑΚ δεν είναι ελληνική, είναι ευρωπαϊκή και θα ήταν καλό και χρήσιμο το Υπουργείο να έδινε μεγαλύτερη προσοχή και «υιοθετούσε» ευρωπαϊκές προδιαγραφές, πράγμα που δεν κάνει.

Η δημόσια υγεία, σε σχέση με τις μετακινήσεις, είναι βασικό στοιχείο των οδηγιών της Ευρώπης, αφού αποδεδειγμένα, πλέον, επιδρούν στη δημόσια υγεία οι κάθε μορφής πολιτικές μετακινήσεων. Αυτό το στοιχείο το αγνοεί, παντελώς, το υπό εξέταση σήμερα σχέδιο νόμου.

Τα ελληνικά ΣΒΑΚ, σε αντίθεση με τα ευρωπαϊκά, αγνοεί, επίσης, την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου. Περαιτέρω, μία ακόμη έλλειψη του ελληνικού σχεδίου νόμου είναι ο στόχος της μείωσης ρύπανσης και θορύβου, ως βασικών προβλημάτων στις πόλεις σήμερα. Αυτό, βάσει των ευρωπαϊκών οδηγιών, πρέπει να αποτελεί, κατεξοχήν, στόχευση των ΣΒΑΚ. Στο δικό μας σχέδιο νόμου για τα ΣΒΑΚ δεν αναφέρονται καν τέτοιοι στόχοι.

Ένα άλλο πρόβλημα αποτελεί η αποφυγή της υποχρέωσης συντονισμού στα ΣΒΑΚ, μεταξύ πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού αυτών. Τέλος, με τον νέο νόμο υποχρεώνονται να εκπονήσουν ΣΒΑΚ οι Περιφέρειες. Όμως, το σχέδιο νόμου δεν κάνει σαφές, ποιες είναι οι αρμοδιότητες του κάθε βαθμού Αυτοδιοίκησης σε σχέση με το ΣΒΑΚ. Έτσι δεν θα αποφευχθούν επικαλύψεις και προστριβές που θα έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην υλοποίηση των ΣΒΑΚ.

Κλείνοντας, να τονίσω, ότι εμείς στο ΜέΡΑ25, ως ο ελληνικός «βραχίονας» του DiEM25, του μοναδικού Διεθνικού Μετώπου για τη Δημοκρατία στην Ευρώπη, σε πλήρη αντιστοιχία με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, αναφορικά με τα ΣΒΑΚ, ζητάμε να οριστεί και στην Ελλάδα ένα ελάχιστο ποσοστό πρασίνου, ανά κάτοικο, μέσα στις πόλεις, να καθιερωθεί η χρήση ποδηλάτου στη ζωή μας, όχι, όμως, μαζί και δίπλα με τα μηχανοκίνητα οχήματα, να μειωθούν οι ρύποι και οι θόρυβοι και να αναπτυχθούν δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας, που όλα αυτά πάνε χέρι-χέρι με τη δημόσια υγεία και ευημερία.

Στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής θα έχουμε τη δυνατότητα να αναπτυχθούμε περαιτέρω. Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, κύριε Πρόεδρε και σας ευχαριστούμε πάρα 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.

Ολοκληρώθηκε ο κύκλος των ομιλιών των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών και τώρα περνάμε στον κατάλογο των ομιλητών που έχουν ζητήσει το λόγο.

Τον λόγο έχει ο κ. Κέλλας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θέλω να καλωσορίσω και τους συναδέλφους από τη Λάρισα που το τελευταίο εικοσιτετράωρο δοκιμάζεται. Οι συνθήκες είναι, ιδιαίτερα, δύσκολες, τόσο στην πόλη της Λάρισας, όσο και στην περιοχή του Δήμου Ελασσόνας και Τυρνάβου, όπου εκατοντάδες πολίτες αναγκάστηκαν να διανυκτερεύσουν εκτός σπιτιών, υπό τον φόβο των μετασεισμών, οι οποίοι πρέπει να σας πω ότι είναι και αρκετά ισχυροί. Οι καταστροφές είναι μεγάλες με επίκεντρο τον Τύρναβο και το Δαμάσι. Εμείς τα ζούμε από κοντά. Εσείς τα βλέπετε στην τηλεόραση και στις ειδήσεις. Ευτυχώς, μέχρι στιγμής, δεν έχουμε θρηνήσει θύματα, όπως φαίνεται.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Πρωθυπουργό, τον Κυριάκο Μητσοτάκη, για την άμεση συγκρότηση κυβερνητικού κλιμακίου και την κινητοποίησή του, τον Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών, τον κ. Καραμανλή, για την ταχύτατη ενεργοποίηση των συνεργείων καταγραφής των ζημιών και τον Υφυπουργό παρά τω Πρωθυπουργώ, τον κ. Λιβάνιο, με τον οποίο βρεθήκαμε χθες το απόγευμα, από την πρώτη στιγμή, στις περιοχές των καταστροφών. Οι πληγέντες συμπατριώτες μου να είναι βέβαιοι, ότι η Κυβέρνηση και εγώ προσωπικά, θα είμαστε στο πλευρό τους. Το λέω και δημοσίως, αυτή η άμεση χθεσινή κινητοποίηση να έχει και την ανάλογη συνέχεια.

Σε σχέση με το νομοσχέδιο, αφορά στην υλοποίηση ενός σημαντικού τμήματος του σχεδίου της νέας διακυβέρνησης για την οδική ασφάλεια, για τη διαμόρφωση του οποίου έχουμε συνεργαστεί στενά με την ηγεσία του Υπουργείου, στα πλαίσια της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, στην οποία συμμετέχουν και αρκετοί από τους προλαλήσαντες συναδέλφους, όπως ο κ. Λογιάδης.

Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο σύστημα χάραξης και εφαρμογής των πολιτικών οδικής ασφάλειας και η θεσμοθέτηση των ΣΒΑΚ, των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, που ορίζονται στο νομοσχέδιο, είναι το πρώτο μεγάλο βήμα για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον κινητικότητα των πολιτών, μέσω της πραγματοποίησης έργων σε όλες τις Περιφέρειες και τους Δήμους, με πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων. Τα έργα αυτά αφορούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, την προώθηση της Μικροκινητικότητας, τη διευκόλυνση της ηλεκτροκίνησης, την ανάπτυξη «ευφυών» συστημάτων μετακίνησης, την ενίσχυση των δημοσίων συστημάτων μεταφοράς και, βεβαίως, τη μέριμνα για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία.

Το δεύτερο θέμα, το οποίο είχαμε θέσει σε προτεραιότητα στην Επιτροπή, από την πρώτη, μάλιστα, συνεδρίαση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας και ρυθμίζεται στο Β΄ Μέρος του νομοσχεδίου είναι η Μικροκινητικότητα. Μέσω των συγκεκριμένων διατάξεων εισάγονται κανόνες κυκλοφορίας για τα ηλεκτρικά πατίνια, τα τροχοπέδιλα, τα σκέιτμπορντς, κ.λπ., τα οποία ξέρετε, ότι πάρα πολύ συχνά αποτελούν αιτία ατυχημάτων.

Συγκεκριμένα, τα ηλεκτροκίνητα οχήματα ομαδοποιούνται, πλέον, οριζόμενα ως ελαφρά προσωπικά ηλεκτροκίνητα οχήματα, ενώ εισάγονται και ρυθμίσεις που επιτρέπουν την κυκλοφορία των οχημάτων σε δύο ζώνες, ανάλογα με την ταχύτητα που κινούνται. Δηλαδή, μέχρι 6 χιλιόμετρα την ώρα, όπου κυκλοφορούν πεζοί, ενώ με ταχύτητα, μέχρι 25 χιλιόμετρα επιτρέπεται να κυκλοφορούν, όπου και τα ποδήλατα. Από τούδε και στο εξής, απαγορεύεται αυτά τα ηλεκτροκίνητα οχήματα και τα μικρά οχήματα να κινούνται σε δρόμους, όπου αναπτύσσονται ταχύτητες πάνω από 50 χλμ.. Νομίζω ότι εδώ όλοι θα συμφωνήσουμε, ότι πρόκειται για μία σωτήρια ρύθμιση, η οποία πλαισιώνεται από τις προβλέψεις για τα διακριτικά των οδηγών και τον εξοπλισμό των ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Στο Γ΄ Μέρος του σχεδίου νόμου μπαίνει τάξη στην αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Σύμφωνα με το άρθρο 51 του νομοσχεδίου θεσμοθετείται, επιτέλους, το Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων, έτσι ώστε οι εισαγωγείς να καταχωρούν, υποχρεωτικά, τα εισαγόμενα αυτοκίνητα που είναι χιλιάδες στη χώρα μας. Θα πρέπει, λοιπόν, να καταχωρούν, τον αριθμό πλαισίου, το μοντέλο, τον κυβισμό, το μέγιστο βάρος, τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, την ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας στην αλλοδαπή, στο εξωτερικό. Είναι στοιχεία, με τα οποία ο Έλληνας καταναλωτής, πλέον, θα προστατεύεται και θα ενισχύεται έτσι και η ασφάλειά του στους δρόμους.

Συγχρόνως, εντείνεται ο έλεγχος των προδιαγραφών κυκλοφορίας των οχημάτων του Υπουργείου Μεταφορών, καθώς καταρτίζεται Μητρώο Εποπτών των ΚΤΕΟ. Οι επόπτες θα είναι ιδιώτες μηχανικοί, οι οποίοι θα ελέγχουν το αυτοκίνητο, μετά την έξοδό του από το ΚΤΕΟ, ώστε να διαπιστώνουν τη λειτουργικότητα του κάθε Κέντρου και να αποτρέπονται, κατ’ αυτόν τον τρόπο, πλημμελείς έλεγχοι.

Περαιτέρω το νομοσχέδιο ρυθμίζει μία σειρά από άλλα σημαντικά θέματα, όπως είναι τα καθεστώτα συνταξιοδότησης των αυτοκινητιστών και των λοιπών υποψηφίων οδηγών. Με το άρθρο 47, δίνεται η δυνατότητα στους συνταξιούχους αυτοκινητιστές να διατηρούν προς εκμετάλλευση δύο αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, φορτηγό ή λεωφορείο, για να μην διαταράσσεται έτσι η οικονομική τους ισορροπία, ενώ με το άρθρο 55, δίνεται η δυνατότητα στους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών να συνεχίζουν την απασχόλησή τους ως συνταξιούχοι και να μην καταθέτουν στον ασφαλιστικό τους φορέα την άδεια οδήγησης για τον περιορισμό των κατηγοριών C1, C1E, κ.λπ.

Τέλος, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει και σημαντικές διατάξεις που αφορούν πολεοδομικές ρυθμίσεις για την ανακατασκευή εργατικών κατοικιών στο Ληξούρι της Κεφαλονιάς που επλήγη από τον μεγάλο σεισμό του 2014.

Περισσότερα και πιο αναλυτικά, θα έχουμε τη δυνατότητα να πούμε και στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής και στην Ολομέλεια. Συνολικά, όμως, πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που περιλαμβάνει τομές για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την εδραίωση του νέου μοντέλου διακυβέρνησής της που αποτελούν βασικές προτεραιότητες της Κυβέρνησης του Κυριάκου Μητσοτάκη.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Είναι κοινή πρόκληση για τις κυβερνήσεις και τις τοπικές αρχές η βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη. Είναι, λοιπόν, καθήκον μας στην Ελλάδα να ανταποκριθούμε και στις απαιτήσεις των πολιτών για βιώσιμες πόλεις, σχεδιασμένες για το ποδήλατο, το περπάτημα, την ποιοτική και αξιόπιστη συγκοινωνία.

Επειδή είχα την τιμή να διατελέσω Γενική Γραμματέας Μεταφορών στην Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, μέσα στους πρώτους στόχους ήταν να προχωρήσουμε τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Βεβαίως, πόσο μάλλον σήμερα, που υπάρχει μία προσωρινή στροφή των πολιτών σε «ήπια» μέσα μετακίνησης. Είναι μία ευκαιρία να αλλάξει η κουλτούρα όλων μας και κυρίως, της πολιτικής ηγεσίας και όσων είναι σε θέσεις ευθύνης.

Θα καταθέσω την προσωπική μου εμπειρία και θα αναφερθώ στις καινοτομίες και στο όχημα χωρίς οδηγό. Να υπενθυμίσω, ότι είχα την τιμή να εγκαινιάσω το πρώτο όχημα, χωρίς οδηγό, στα Τρίκαλα, στο πλαίσιο του προγράμματος City Mobile. Ένα μικρό λεωφορείο που κινείται στην πόλη. Ήταν μία φοβερή καινοτομία.

Σήμερα, εκτελούνται, περίπου, 180 ΣΒΑΚ στη χώρα μας που, εν πολλοίς, θεωρώ, ότι είναι αποτέλεσμα εκείνης της προσπάθειας που είχαμε κάνει. Αρκεί να πω, ότι στο Υπουργείο δεν υπήρχε, ούτε διοικητική δομή για την προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ούτε προδιαγραφές, ούτε νομοθετικό πλαίσιο. Μιλούσαν μόνο για κυκλοφοριακές μελέτες που απέχουν πάρα πολύ από τα ΣΒΑΚ.

Έτσι, συγκροτήσαμε Διυπουργική Ομάδα Εργασίας με εκπροσώπους από τα συναρμόδια Υπουργεία, το Υπουργείο Μεταφορών, το Υπουργείο Ενέργειας και το Υπουργείο Εσωτερικών και με διακεκριμένους επιστημονικούς φορείς, όπως το ΙΜΕΤ, ΣΕΣ και την ΚΕΔΕ. Διοργανώσαμε πολλές ενημερωτικές δράσεις, εσπερίδα ενημέρωσης, διήμερο εκπαιδευτικό σεμινάριο στο Υπουργείο, απευθυνόμενο σε στελέχη Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α΄ και Β΄ βαθμού και στο τέλος, κάναμε και το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στη Διεύθυνση Ανάπτυξης Μεταφορών. Στη συνέχεια, ψηφίστηκε ο ν.4599, όπου με το άρθρο 22, τέθηκε το πλαίσιο ανάπτυξης των ΣΒΑΚ. Εκκρεμούσε η κυα, η οποία συμπεριλαμβάνεται στο σημερινό νομοσχέδιο. Τα λέω όλα αυτά, γιατί θέλω να τονίσω, ότι είναι μερικές πολιτικές, για τις οποίες πρέπει να συνεννοηθούμε, να είμαστε παραγωγικοί, γιατί η χώρα μας έχει μείνει πάρα πολύ πίσω. Πραγματικά, όταν πήγα στο Υπουργείο Μεταφορών, δεν υπήρχε καν η έννοια της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Το παρόν νομοσχέδιο στηρίχτηκε, εν πολλοίς, στο άρθρο 22 και έχει ενσωματωθεί, όπως είπαμε, και η κυα. Παρ’ όλα αυτά, επειδή έχουν εκδοθεί και νέες ευρωπαϊκές οδηγίες, -εμείς είχαμε προχωρήσει με την πρώτη έκδοση- θα κάνω μερικές παρατηρήσεις. Πρώτον, η Ευρώπη δίνει έμφαση στους τρεις «πυλώνες» της Βιώσιμης Κινητικότητας, δηλαδή, το περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία. Βλέπουμε, λοιπόν, ότι δεν αποτυπώνονται με έμφαση τα δύο πρώτα, ενώ το ποδήλατο, σχεδόν απουσιάζει, αν και είναι το, κατ’ εξοχήν, μέσο που βοηθάει στην αστική κινητικότητα.

Πολύ σημαντική, όμως, είναι η αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, κάτι που φαίνεται να αγνοεί το παρόν νομοσχέδιο. Θεωρώ, κύριε Υπουργέ, ότι με τις παρεμβάσεις μου είμαι περισσότερο παραγωγική, παρά αντιπολιτευτική. Έχει ένα πολύ ενδιαφέρον σχόλιο στη διαβούλευση, για το ποια πόλη θα γίνει κυκλοφοριακός σχεδιασμός. Όταν αναφερόμαστε σε ΣΒΑΚ, μιλάμε, σίγουρα, και για αλλαγές στις πόλεις με αναπλάσεις. Χρειάζεται ανάπλαση στις γειτονιές, στον δημόσιο χώρο, με προσθήκη πεζόδρομου και, γενικότερα, με σχέδια επεμβάσεων. Όμως, δεν αναφέρεται, πώς τα ΣΒΑΚ θα στηρίζονται στον υφιστάμενο πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό, καθώς και στις συγκεκριμένες χρήσεις γης στην περιοχή παρέμβασης. Αυτό είναι, ιδιαίτερα, σημαντικό. Η αξιολόγηση των ΣΒΑΚ που έχουν ολοκληρωθεί δείχνει, ότι αν δεν υπάρχει σύνδεση με τον συνολικό σχεδιασμό του χώρου, παρατηρούνται προβλήματα στην εφαρμογή τους. Μάλιστα, το άρθρο 22, παρ’ όλο που είναι προγενέστερο και θα περίμενα το νομοσχέδιο με το δεύτερο πακέτο να είναι πιο προωθητικό, σε σχέση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες Eltis, τα περιείχε αυτά.

Εξ αυτού, προκύπτει και η απουσία του συναρμόδιου Υπουργείου Περιβάλλοντος που χρηματοδοτούσε τότε τα ΣΒΑΚ από το «Πράσινο» Ταμείο. Προφανώς, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι το επισπεύδων, γιατί μιλάμε για κινητικότητα, αλλά αυτά τα πράγματα, επειδή, ακριβώς, επεμβαίνουν στην πόλη, πρέπει να πηγαίνουν «πακέτο». Άρα, έχει αρμοδιότητα και το Υπουργείο Περιβάλλοντος, έτσι είχαμε κάνει την επιτροπή, αλλά και το Υπουργείο Εσωτερικών, εφόσον μιλάμε για Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Επίσης, ο στόχος μείωσης της ρύπανσης και των θορύβων στη σύγχρονη πόλη και αυτό είναι βασικός στόχος. Βλέπουμε, όμως, ότι δεν αναφέρονται καν. Ακόμη, υποχρεώνονται οι Περιφέρειες να εκπονήσουν ΣΒΑΚ, αλλά θέλει διευκρίνιση με τις αρμοδιότητες του κάθε βαθμού Αυτοδιοίκησης, ποια είναι, δηλαδή, τα όρια της Περιφέρειας ή του Δήμου. Εκεί έχουμε, ούτως ή άλλως, διάφορα προβλήματα, στους δρόμους και παντού.

Θα ήθελα να αποσαφηνιστεί ο ρόλος του Υπουργείου. Θα είναι, δηλαδή, επισπεύδων και διαχειριστής; Αφαιρούνται αρμοδιότητες, όπως βλέπουμε, από τους ΟΤΑ, που τα ΣΒΑΚ, όμως, έχουν την ιδιαιτερότητα, ότι «μπλέκουν» πάρα πολύ την Αυτοδιοίκηση αλλά, εγώ θα έλεγα και την κοινωνία των πολιτών. Γι’ αυτό είναι πρωτοπόρο αυτό το σχέδιο. Εδώ βλέπω ότι αφαιρούνται αρμοδιότητες από τους ΟΤΑ και πηγαίνουν στο Υπουργείο, παρ’ όλο που ο ρόλος των Δήμων είναι καταλυτικής σημασίας.

Επίσης, εμείς είχαμε φροντίσει τα πρώτα ΣΒΑΚ να χρηματοδοτηθούν από το «Πράσινο» Ταμείο. Τώρα η εκπόνηση των ΣΒΑΚ γίνεται υποχρεωτική για τους Δήμους της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Αυτό το θεωρώ θετικό, γιατί κάποια στιγμή πρέπει να γίνει.

Εδώ, θα μου επιτρέψετε και μία παρέμβαση. Αν ήταν υποχρεωτικά τα ΣΒΑΚ, ο Δήμαρχος Αθηναίων δεν θα τολμούσε να κάνει αυτό το που λέγεται Μεγάλος Περίπατος, το οποίο εξέθεσε και τον ίδιο, τελικά. Τα ΣΒΑΚ είναι, πραγματικά, μία πολύ σοβαρή παρέμβαση.

Ωστόσο, δεν προβλέπεται χρηματοδότηση για τα ΣΒΑΚ που θα είναι υποχρεωτικά. Στην ομάδα εργασίας, βεβαίως, πρωταρχικό ρόλο έχουν οι συγκοινωνιολόγοι μηχανικοί, αλλά χρειάζονται και πολεοδόμοι, χωροτάκτες, πιθανόν και άλλες ειδικότητες. Είπαμε, ότι είναι πολύπλοκο το θέμα και πρέπει να το βλέπουμε ολιστικά.

Έχω ασχοληθεί σχετικά με τα Σχέδια Βιώσιμων Αστικών Κινητικότητας - logistics. Εδώ είναι η συγκυρία που ευνοεί, γιατί βλέπουμε και το ηλεκτρονικό εμπόριο πως προχωράει. Νομίζω ότι είναι μία ευκαιρία το νομοσχέδιο αυτό να ασχοληθεί και να εκπονήσει προδιαγραφές και στην κατάρτιση της πολιτικής της Ευρώπης φυσικά, για να χρηματοδοτηθεί η εκπόνησή τους για όλες τις πόλεις. Θα «ελαφρύνουν» πάρα πολύ την κυκλοφορία.

Επιφυλάσσομαι, μάλλον για τη Δευτέρα, για να πούμε περισσότερα. Να πω, ότι, απόλυτα, στηρίζουμε την περαιτέρω ανάπτυξη των ΣΒΑΚ. Επαναλαμβάνω, ότι εμείς τα ξεκινήσαμε. Θα ήθελα, όμως, να κάνουμε, πραγματικά, αυτές τις παρεμβάσεις. Όπως και μία άλλη που ειπώθηκε και τη θεωρώ, επίσης, σημαντική, και είναι μία ευκαιρία, με βάση και τη Διακήρυξη της Στοκχόλμης, να μειώσουμε τα όρια ταχύτητας στις αστικές περιοχές.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριοι συνάδελφοι, πριν μπω στην ουσία του νομοσχεδίου, επί της αρχής, θα ήθελα να απαντήσω σε κάποιες αρχικές παρατηρήσεις σας, σε σχέση με κάποια διαδικαστικά ζητήματα που τέθηκαν από πολλούς εκ των Εισηγητών και συναδέλφων.

Για παράδειγμα, για ποιον λόγο υπάρχουν και κάποιες άλλες διατάξεις στο νομοσχέδιο, που τέθηκε, νομίζω, από πλευράς ΣΥΡΙΖΑ. Να απαντήσω, κύριε συνάδελφε, ότι, καταρχάς, εμείς επιλέξαμε οι λοιπές διατάξεις να αφορούν στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και να μην κατατεθούν σε ένα άσχετο νομοσχέδιο, ώστε να τύχουν μιας ευρείας ανάλυσης από την αρμόδια Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και όχι να έρθει με μία εκπρόθεσμη τροπολογία, όπως είχαμε δει, δυστυχώς, κατ’ επανάληψη, στο παρελθόν, διαχρονικά. Επομένως, θα έχουμε όλο τον χρόνο και στην, επί των άρθρων, συζήτηση και στη β΄ ανάγνωση να τοποθετηθούμε όλοι, επί των συγκεκριμένων διατάξεων.

Ο κ. Γκόκας, αναφέρθηκε στην ύπαρξη κυα, κάτι που έθεσε και η κυρία Πέρκα. Ο λόγος που φέρνουμε, στην ουσία, ένα νέο κεφάλαιο, σε ότι αφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και δεν προχωρήσαμε τη διαδικασία της κοινής υπουργικής απόφασης είναι, ακριβώς, ότι από τότε υπάρχουν κάποιες νέες εξελίξεις αναφορικά με τα ΣΒΑΚ. Θέλουμε, λοιπόν, να αντιμετωπιστεί αυτό το τόσο σοβαρό ζήτημα με έναν ολιστικό τρόπο και όχι με την απλή υπογραφή μιας κοινής υπουργικής απόφασης και βεβαίως, η αρμόδια Επιτροπή της Βουλής να μπορεί, με μία ενδελεχή συζήτηση, να αναπτύξει όλα τα ζητήματα. Να πω, εκ προοιμίου, ότι πολλές από τις παρατηρήσεις, οι οποίες θα κατατεθούν σήμερα, αλλά και στις επόμενες συνεδριάσεις, εμείς είμαστε ανοιχτοί να τις «υιοθετήσουμε».

Μία απάντηση στον κ. Λογιάδη, ο οποίος αναφέρθηκε σε κάποια ζητήματα που παρουσιάσαμε, πριν από έναν μήνα με τον Πρωθυπουργό, αναφορικά με το ζήτημα της Εθνικής Στρατηγικής για την Οδική Ασφάλεια. Δεν λέμε, ότι το νομοσχέδιο θα λύσει όλα τα θέματα. Έχω πει, κατ’ επανάληψη, ότι θα ακολουθήσουν και άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης, όπως για παράδειγμα, το ζήτημα των ορίων ταχύτητας μέσα στον αστικό χώρο. Επομένως, σήμερα, είναι πολύ συγκεκριμένα τα ζητήματα που αντιμετωπίζουμε. Περιλαμβάνονται και αυτά στην παρουσίαση, την οποία κάναμε πριν από έναν, περίπου, μήνα. Άρα, σε καμία περίπτωση δεν κάνουμε πίσω σε σχέση με αυτά τα οποία εξαγγείλαμε. Θα ακολουθήσει, βεβαίως, μία δημόσια διαβούλευση το επόμενο διάστημα για μία σειρά ζητημάτων που άπτονται της οδικής ασφάλειας και όταν έρθουν και τα αντίστοιχα νομοσχέδια στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής και στην Ολομέλεια, πάλι θα είμαστε εδώ να τα συζητήσουμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για άλλη μία φορά, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για τις πρώτες «γόνιμες» παρατηρήσεις σας, επί των βασικών ζητημάτων που άπτονται του σχεδίου νόμου. Όπως είπα και προηγουμένως, θα έχουμε την ευκαιρία στις επόμενες συνεδριάσεις, τόσο της Επιτροπής, όσο και στην Ολομέλεια, να συζητήσουμε, διεξοδικά, όλους τους προβληματισμούς που θέσατε, να τους συμπεριλάβουμε, ενδεχομένως, στις παρατηρήσεις αλλά και στις διορθώσεις που θα τύχουν, σε ότι αφορά τα άρθρα του νομοσχεδίου, προκειμένου, στο τέλος, να έχουμε ένα σχέδιο νόμου, το οποίο, τουλάχιστον, στα βασικά κεφάλαια -και είναι μία επιδίωξη που έχουμε- να υπάρχει η μέγιστη δυνατή συναίνεση.

Είναι αλήθεια, ότι η κοινωνική πραγματικότητα, που καθιστά απαραίτητες πολλές από τις ρυθμίσεις, προϋπήρχε πολύ πριν από τη σύνταξη του παρόντος σχεδίου νόμου. Στο μεγαλύτερο μέρος του το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου, επιχειρεί να δώσει μία θεσμική διέξοδο, να εκφράσει, δηλαδή, θεσμικά μία πολύ σοβαρή κοινωνική ανάγκη. Την ανάγκη για μία καλύτερη ποιότητα ζωής στις ελληνικές πόλεις, στον βαθμό που, βεβαίως, αυτή εξαρτάται από την ποιότητα της κινητικότητας όλων μας. Για πολλά χρόνια, ίσως και δεκαετίες, το όραμα πολλών αιρετών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, σε σχέση με την αστική κινητικότητα, εξαντλούνταν γύρω από έναν στόχο. Τη διευκόλυνση της μηχανοκίνητης κινητικότητας και κυκλοφορίας. Στην πράξη αυτό συνέβαινε και σήμαινε, ότι το μέγεθος της επιτυχίας της Αυτοδιοίκησης εξαρτιόταν από δύο, κυρίως, παράγοντες. Πρώτον, από το μέγεθος των οδικών υποδομών και δεύτερον, από την κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς. Ως αποτέλεσμα, η έμφαση κάθε τοπικού σχεδιασμού δινόταν στην ανάπτυξη των υποδομών, καθώς και στη διευκόλυνση των μέσων μεταφοράς και ιδίως του αυτοκινήτου.

Η κυρίαρχη, λοιπόν, λογική, επί τόσα χρόνια, ήταν, ότι ο αιρετός δίνει την εντολή και ο ειδικός σχεδιάζει. Ο σχεδιασμός, σπανίως, υπερέβαινε, χρονικά, τη διάρκεια μιας αυτοδιοικητικής θητείας, ενώ, γεωγραφικά, ελάχιστα λάμβανε υπόψιν την κινητικότητα, πέραν των διοικητικών ορίων ενός Δήμου. Η κινητικότητα στις πόλεις μας είχε εισέρθει, προ πολλού, σε έναν φαύλο κύκλο. Δηλαδή, η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς και γενικότερα μεταφοράς, οδηγεί σε αύξηση της χωρητικότητας των υποδομών. Οι υποδομές, με τη σειρά τους, αυξάνουν περαιτέρω τη χρήση των μέσων μεταφοράς και αυτές με τη σειρά τους «γεννούν» νέες ανάγκες, σε ότι αφορά στις υποδομές.

Νομίζω, ότι το αδιέξοδο είναι προφανές σε όλους μας. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, δυστυχώς, είναι, πλέον, ο κανόνας στην προ Covid εποχή, γιατί μετά υπήρξε μία μείωση, στις πόλεις, στα χωριά, ενώ, πολλές φορές, και σε απομακρυσμένες περιοχές της χώρας. Η επιβάρυνση, επίσης, του περιβάλλοντος ήταν μία πραγματικότητα και της υγείας, που αυτή συνεπάγεται. Αυτή την κατάσταση, λοιπόν, επιχειρούμε να «θεραπεύσουμε» με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου. Αντί, λοιπόν, της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, η έμφαση, πλέον, δίδεται στον άνθρωπο. Ο βασικός στόχος δεν είναι πια η κυκλοφοριακή ικανότητα και η ταχύτητα, αλλά η προσβασιμότητα και η ποιότητα ζωής. Ο βραχυπρόθεσμος σχεδιασμός, αντικαθίσταται από ένα μακροχρόνιο όραμα, με επίκεντρο, όχι πλέον τις υποδομές, αλλά τον συνδυασμό υποδομών, υπηρεσιών και πληροφοριών, προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση. Τα διοικητικά όρια των Δήμων, ιδιαίτερα, αυτών της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, εντάσσονται στα λειτουργικά όρια των αναγκών της κινητικότητας των πολιτών, με έμφαση την ανάγκη μετάβασης από και προς την εργασία. Οι εντολές, πλέον, δεν δίδονται από αιρετούς, ούτε σχεδιάζονται από ειδικούς. Εφεξής, οι εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες τα σχεδιάζουν, από κοινού.

Με λίγα λόγια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο παραδοσιακός αστικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός αντικαθίσταται από τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Τα ΣΒΑΚ είναι μία δομημένη διαδικασία που περιλαμβάνει την ανάλυση της κατάστασης, τη διαμόρφωση ενός κοινού οράματος, τους στόχους και τους σκοπούς, την επιλογή των μέτρων και των πολιτικών, την ενεργή επικοινωνία, την παρακολούθηση, την αξιολόγηση και την αναγνώριση των βασικών διδαγμάτων από αυτή τη διαδικασία.

Στην Ευρώπη υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις για τον σχεδιασμό της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο ή η Γαλλία, μπορεί να θεωρηθούν «πρόδρομες» σε αυτή την προσπάθεια. Ωστόσο, η προσέγγιση των ΣΒΑΚ είναι νέα και συνήθως, δεν υπάρχει στις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ελλάδα, λοιπόν, δεν θα είναι, πλέον, μόνο μία από τις πρώτες χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση που θα «υιοθετήσει» τη φιλοσοφία των ΣΒΑΚ, αλλά θα είναι και μία από τις ελάχιστες, αν όχι η μόνη, που τα καθιστά υποχρεωτικά σε Δήμους με πληθυσμό, άνω των 30.000 κατοίκων. Υποχρεωτικά σημαίνει δύο πράγματα. Πρώτον, ότι όλες οι δράσεις εφεξής θα είναι αποτέλεσμα ενός συνεκτικού σχεδιασμού και δεύτερον, ότι ο σχεδιασμός αυτός θα είναι προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση αυτών των δράσεων.

Εντός της θεωρητικής προσέγγισης για την αστική κινητικότητα εντάσσονται και οι προβλέψεις του Β΄ Μέρους για τη Μικροκινητικότητα. Για να το πω πιο παραστατικά, δεν νοείται Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, χωρίς την Μικροκινητικότητα. Η Μικροκινητικότητα συνιστά, ήδη, μία κοινωνική πραγματικότητα στη χώρα μας -το ανέδειξαν πάρα πολλοί εκ των προλαλησάντων- η οποία θα πρέπει και αυτή να ενταχθεί στον μελλοντικό σχεδιασμό των πόλεών μας. Θα πρέπει, όμως, να γίνει με κανόνες. Κανόνες που θα αφορούν, τόσο την κυκλοφορία των ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων, των ΕΠΗΟ, όσο και τον τρόπο κατασκευής, διάθεσης στην αγορά και παροχής προς κοινόχρηστη χρήση τους. Η έλλειψη κανόνων κυκλοφορίας κινδυνεύει να απονομιμοποίησει αυτά τα οχήματα στη συνείδηση των πολιτών και όχι άδικα, καθώς τίθενται, πλέον, ζητήματα οδικής ασφάλειας και προστασίας των χρηστών του οδικού δικτύου.

Βεβαίως, δεν ανακαλύψαμε την «πυρίτιδα». Μελετήσαμε τις καλές πρακτικές κάποιων χωρών που έχουν, ήδη, «υιοθετήσει» κανόνες για τα συγκεκριμένα ζητήματα και βεβαίως έχουν βασικά κριτήρια, αφενός την προαγωγή της οδικής ασφάλειας, αφετέρου, την απρόσκοπτη ανάπτυξη και χρήση αυτών των οχημάτων με τέτοιον τρόπο, ώστε να διασφαλίζεται η προστασία του Έλληνα Καταναλωτή. Είναι προφανές, ότι η μη εφαρμογή των μέτρων δεν θα καταστήσει, απλώς, δυσχερές το έργο για την προαγωγή ασφαλούς μετακίνησης, αλλά θα υπονομεύσει και την προώθηση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, εντός του αστικού «ιστού».

Ως προς τις ρυθμίσεις Γ΄ Μέρους, αυτές αφορούν στην εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της Οδηγίας 2018/645 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018, για την τροποποίηση μιας αντίστοιχης Οδηγίας του 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων.

Αναφορικά με τις ρυθμίσεις του Δ΄ Μέρους, το περιεχόμενο των διατάξεων είναι, κάτι παραπάνω από προφανές, για ποιον λόγο είναι επιτακτική η επικαιροποίηση, η απλούστευση και ο εκσυγχρονισμός ορισμένων διαδικασιών, που διέπουν ζητήματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Δεν θα αναφερθώ σε αυτές σήμερα εκτενώς, γιατί θα έχουμε το χρόνο να τις αναλύσουμε στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής.

Θα ήθελα, όμως, να ολοκληρώσω την τοποθέτησή μου, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με μία έκκληση, για μία άλλη φορά, προς όλες τις πτέρυγες της Βουλής να «υιοθετήσουν» το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου με έναν παραγωγικό τρόπο. Να σας καλέσω, για άλλη μία φορά, να θεσμοθετήσουμε, από κοινού, μία νέα κουλτούρα κινητικότητας, ένα όραμα που θα έχει συμφωνηθεί με όλους τους πολιτικούς παράγοντες, τα θεσμικά όργανα και, βεβαίως, και με τους πολίτες. Ένα όραμα που ξεπερνά τον, στενά, εκλογικό ορίζοντα μιας αυτοδιοικητικής θητείας και, βεβαίως, έναν σχεδιασμό, ο οποίος δεν θα αφορά μόνο κάποιες γρήγορες πολιτικές νίκες, που είχαμε συνηθίσει στο παρελθόν από κάποιους αιρετούς, αλλά θα έχει μακροπρόθεσμα οφέλη, τόσο για την κοινωνία, όσο και για το περιβάλλον.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε. Με την ομιλία του Υφυπουργού, κ. Ιωάννη Κεφαλογιάννη, ολοκληρώθηκε η σημερινή μας συνεδρίαση, η πρώτη, για την επεξεργασία του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών του νομοσχεδίου με τίτλο «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα- Μικροκινητικότητα-Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Καλή συνέχεια σε όλους. Θα συνεχίσουμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου, αύριο στη 13:00, με την ακρόαση των φορέων.

Λύεται η συνεδρίαση.

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

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.

Τέλος και περί ώρα 16:00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**