**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, 8 Μαρτίου 2021, ημέρα Δευτέρα και ώρα 13.20΄, 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» (β΄ ανάγνωση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. 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, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, 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, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλημέρα και καλή εβδομάδα σε όλες και όλους τους συναδέλφους. Σήμερα έχουμε την 4η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής και τη β΄ ανάγνωση του νομοσχεδίου 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».

Σήμερα, θα ολοκληρώσουμε τη διαδικασία με τις συμπληρωματικές τοποθετήσεις των συναδέλφων και του κυρίου Υπουργού, επί των άρθρων.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης για θέμα εκτός διαδικασίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Μπορεί να προκληθεί, ίσως, η ενόχληση ή η αντίδραση -όχι των παρισταμένων- γιατί αυτό που θα εκπέμπεται ως διαδικαστική ένσταση, δεν αφορά απευθείας στον Υπουργό Μεταφορών, αλλά επειδή ορκιστήκαμε στο Σύνταγμα, είμαστε νομοθετικό Σώμα που αναθέτει στην εκτελεστική εξουσία την εφαρμογή των νόμων, δεν μπορούμε από το βήμα και αυτής της Επιτροπής να μην θέσουμε, σήμερα, σε δημόσια θέα, όχι την ένσταση, αλλά την οργή και την αγανάκτηση για την κλιμάκωση του αστυνομικού κλίματος, του αυταρχισμού, των ξυλοδαρμών ανυποψίαστων πολιτών στη Νέα Σμύρνη, που συνοδεύτηκε και από ένα πρωτοφανές όργιο παραπληροφόρησης με πρωταγωνιστές κυβερνητικά στελέχη. Αφού ξυλοφορτώθηκαν πολίτες που εκλιπαρούσαν για τη σωματική τους ακεραιότητα από «τάγματα» μίσους και εφόδου, που είναι, ευτυχώς, μειοψηφία στην Ελληνική Αστυνομία, στη συνέχεια, Υπουργοί, όπως ο κ. Βορίδης ή στελέχη, όπως ο κ. Κυρανάκης, άρχισαν να περιφέρουν στις τηλεοράσεις τους φακέλους προσωπικών δεδομένων πολιτών, για το τι είχε το αποτέλεσμα της παρακολούθησης τους και σε ποιες πράξεις συμμετείχαν. Πράξεις που μπορεί να βρίσκουν απέναντι το κοινοβουλευτικό «τόξο» και τα Κόμματα του Κοινοβουλίου, αλλά μας κάνει εντύπωση πως φτάνουμε σε αυτόν τον ιδιότυπο «χαφιεδισμό», να ξέρει ένας Υπουργός τον φάκελο και τα δεδομένα ενός πολίτη, ο οποίος μπορεί να είναι υπό την εποπτεία ή υπό τον έλεγχο των Αρχών, αλλά αυτό είναι ένα δημόσιο θέμα στη συζήτηση.

Θα επιμείνω, όμως, προκαλώντας και παρακαλώντας, όσους έχουν στοιχειώδη δημοκρατική ευαισθησία, όχι μόνο σε αυτή την Αίθουσα, αλλά σε αυτό το κτίριο, ότι θα πρέπει, κάποια στιγμή, να περάσουμε από τα λόγια στην πράξη. Δηλαδή, όταν εξαγγέλλουμε για τον ξυλοδαρμό ενός πολίτη μία ΕΔΕ, η οποία μπορεί να ολοκληρωθεί μετά από τρία χρόνια, να ζητήσουμε και την άμεση και παραδειγματική τιμωρία των φυσικών και ηθικών αυτουργών αυτού του πρωτοφανούς βίαιου επεισοδίου στη Νέα Σμύρνη. Από το πρωί, συλλέγω μαρτυρίες ανθρώπων, που δεν έχουν οργανική σχέση με τον ΣΥΡΙΖΑ και οι οποίοι λένε, ότι φοβηθήκαμε, όταν είδαμε την επιδρομή της Αστυνομίας, όχι την επιδρομή «μαύρων πανθήρων».

Μετά τη «χυδαία» συνέχιση της λογικής «κάψατε εκατό ανθρώπους το Μάτι», είναι επιτακτικό, πλέον, το πολιτικό και δημοκρατικό αίτημα -θα έλεγα αυτονόητο- της παραίτησης Χρυσοχοΐδη, της ανάληψης ευθύνης για μία έστω φορά για τον δρόμο που έχει οδηγήσει και τους ίδιους τους αστυνομικούς. Φυσικός αυτουργός είναι αυτός που χτυπάει και ηθικός αυτός που διατάσσει ή δίνει το περίγραμμα «χτυπάτε στο ψαχνό», «ο φόβος θα νικήσει την αδυναμία μας και την ανικανότητά μας στην πανδημία».

Κλείνω με μία ακόμη έκκληση από το ίδιο βήμα. Θεωρώ απαράδεκτο, αυτή τη στιγμή, να είμαστε στην Αττική, στην Αθήνα, που αντιμετωπίζει τις επιπτώσεις της αδράνειας, της «εγκληματικής» αμέλειας μιας Κυβέρνησης, επί μήνες, να είναι στο «βαθύ κόκκινο», λόγω της πανδημίας και σήμερα, ενώ την προηγούμενη εβδομάδα ο Υπουργός Υγείας, ο κ. Κικίλιας, ζητούσε από τα ιδιωτικά θεραπευτήρια τη λίστα των διαθέσιμων μονάδων, να εισπράττουμε ένα «χαστούκι» ως ελληνική Πολιτεία -η Κυβέρνηση βέβαια ευθύνεται γι’ αυτό- ένα όχι στο να συμβάλλουν στην αντιμετώπιση ενός επιδημιολογικού, υγειονομικού, αλλά και κοινωνικού και εθνικού φαινομένου, που είναι η στήριξη στο υγειονομικό δημόσιο σύστημα υγείας.

Είναι δύο απαράδεκτα θέματα που θεωρώ, εκ προοιμίου, ότι πρέπει να κατατεθούν σε αυτό το βήμα.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, ακούστηκε η άποψή σας. Σας έδωσα τον λόγο διαδικαστικά να πείτε αυτό που θέλατε. Όμως, ως γνωστόν οι Επιτροπές της Βουλής ασχολούνται, αποκλειστικά, με το νομοθετικό έργο. Βεβαίως, δεν παύει το μικρόφωνο σας, το μικρόφωνό μου, να είναι μικρόφωνο της Βουλής. Βεβαίως, δεν είμαστε Ολομέλεια για να συζητάμε για τα πάντα. Μπορούσα να σας δώσω τον λόγο, για να ακουστεί το θέμα που θέσατε και μέχρι εκεί. Προφανώς, θα δοθούν οι απαντήσεις από τους αρμόδιους για τα όσα έγιναν και για την εικόνα που όλοι είδαμε από τα μέσα ενημέρωσης και που, προφανώς, ήταν μία κακή εικόνα, να το πω έτσι πολύ απλά.

Τον λόγο έχει ο κ. Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε,εγώ ζήτησα τον λόγο για να θέσω ένα θέμα, επί της διαδικασίας, που αφορά, όχι το νομοσχέδιο, αλλά εσάς και την Επιτροπή μας και τις συνεδριάσεις της. Προφανώς, καταλαβαίνετε, ότι ο αδικαιολόγητος ξυλοδαρμός και η βία κατά των νέων αποδεικνύουν και τον πανικό και τα αδιέξοδα της Κυβέρνησης Μητσοτάκη, αλλά και ένα σχέδιο αυταρχισμού.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μην επανέρχεστε τώρα σε αυτό, τα είπε ο κ. Γιαννούλης. Την εικόνα αυτή την απορρίψαμε όλοι.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ :** Δεν θα πω τίποτα άλλο γι’ αυτό, κύριε Πρόεδρε. Εγώ πέρα από το τι έκαναν οι αστυνομικοί στην πλατεία της Νέας Σμύρνης ή την ευθύνη του κ. Χρυσοχοΐδη, που οφείλει να παραιτηθεί, θέλω να πω προς τον κ. Υπουργό, ότι οι ασφαλίτικες μέθοδοι και αυτό που βλέπουμε να εξελίσσεται, πλέον, στα κανάλια, δηλαδή, να υπάρχουν φάκελοι πολιτών, παρακολουθήσεις και δημόσιες καταδίκες, χωρίς να υπάρχουν πραγματικές καταδίκες από τον φυσικό δικαστή, είναι τραγικό. Είναι «σκοτεινές» περίοδοι αυτές, κύριε Κεφαλογιάννη, και θέλουμε τη δημοκρατική σας τοποθέτηση.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ:** Τι είναι αυτό που συμβαίνει, κύριε Πρόεδρε; Τι γίνεται; Δεν είναι δυνατόν να γίνονται διαλέξεις. Θέλουμε να απαντήσουμε κι εμείς.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα πάρετε τον λόγο, κύριε Αντωνιάδη.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Από κει και πέρα, κύριε Πρόεδρε, έχουν τον λόγο να απαντήσουν και οι συνάδελφοι. Εγώ απευθύνθηκα στον εκπρόσωπο της Κυβέρνησης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ:** Μα, σας παρακαλώ τώρα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μισό λεπτό, κύριε Αντωνιάδη. Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, εσείς που είστε με τηλεσύνδεση, εάν θέλετε να πάρετε τον λόγο, να τον ζητήσετε και θα σας δοθεί ο λόγος. Δηλαδή, τι μου λέτε, γιατί δίνω τον λόγο στους συναδέλφους;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ:** Μα, αυτό το θέμα ακούστηκε. Να λέμε τα ίδια;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όταν δίνω τον λόγο, κύριε συνάδελφε, δεν μπορώ να ξέρω, προκαταβολικά, τι θέλει να πει ο κάθε συνάδελφος. Αν δεν ξεκινήσει η ομιλία του, δεν μπορώ να παρέμβω. Αυτό έκανα, ήδη, στον κ. Φάμελλο. Του ζήτησα να μην επαναλάβουμε, αλλά το είπα εγώ. Δεν χρειάζονται διακοπές γι’ αυτό, εκτός αν θέλετε να συμπληρώσετε κάτι, οπότε να πάρετε τον λόγο.

Ολοκληρώστε, κύριε Φάμελλε.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, δικαιούνται οι Βουλευτές να πάρουν τον λόγο, εσείς να προεδρεύετε και ο Υπουργός να απαντήσει. Δεν αμφισβήτησα τον λόγο σε κανέναν και το δικαίωμα του λόγου, αλλά δεν μπορώ να ακούω Βουλευτές της Συμπολίτευσης να αμφισβητούν το δικαίωμα του λόγου στην Αντιπολίτευση, για όνομα του Θεού.

Σε ότι αφορά στη διαδικασία, κύριε Πρόεδρε. Ο λόγος, πριν προκύψει το χθεσινό γεγονός και τα σημερινά, που είχα σκεφτεί να ζητήσω τον λόγο, είναι, γιατί πήραμε μία πρόσκληση από εσάς για μία συνεδρίαση την Παρασκευή στη 13:00 για το θέμα της νέας συμφωνίας που έκανε η Κυβέρνηση με την «Ελληνικός Χρυσός». Δεν θα την αξιολογήσω. Θεωρώ ότι είναι παράβαση και της ευθύνης των Υπουργών με αυτό που κάνουν.

Κύριε Πρόεδρε, την ίδια ώρα, το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, θα είναι στην Ολομέλεια. Άρα, εμείς για ένα θέμα τόσο σημαντικό, χωρίς να υποτιμώ καθόλου το σημερινό ζήτημα, πρέπει να είμαστε και στην Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όχι την Παρασκευή, την Τετάρτη θέλετε να πείτε.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ**: Την ίδια μέρα, λοιπόν, την Τετάρτη, πρέπει να είμαστε στο νομοσχέδιο στην Ολομέλεια, για το οποίο θέλουμε να τοποθετηθούμε, αλλά θα πρέπει να είμαστε και στην Επιτροπή, για να συζητήσουμε ένα μείζον ζήτημα, ενώ υπάρχει και μία άλλη συνεδρίαση, για την οποία με έχει ενημερώσει ο κ. Τσακαλώτος, που δημιουργεί θέμα για το ΤΧΣ. Σε κάθε περίπτωση, δεν μπορώ να καταλάβω, ποια είναι η αγωνία της Κυβέρνησης -γιατί αυτή το ζήτησε, δεν το ζήτησε ο Πρόεδρος ή η Διάσκεψη των Προέδρων- να βάλει δύο συνεδριάσεις του θέματος που συζητάμε σήμερα, της κινητικότητας την Παρασκευή, να βάλει συνεδρίαση τη Δευτέρα- που ξέρετε ότι πολλές φορές, πάντα η Βουλή στις κανονικές συνθήκες σεβόταν τους Βουλευτές της Περιφέρειας και δεν έβαζε συνεδρίαση Παρασκευή απόγευμα. Τώρα το κάνετε αυτό. Δεν δημιουργήσαμε φοβερή αντίδραση. Καταλαβαίνουμε ότι με τον υπολογιστή μπορούμε να βοηθήσουμε να λειτουργούμε. Όμως, βάζετε την ίδια ώρα της Ολομέλειας, ένα άλλο μείζον ζήτημα σε Επιτροπή που είμαστε οι ίδιοι Βουλευτές, κύριε Πρόεδρε; Εγώ, δηλαδή, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να είμαι και στις δύο συνεδριάσεις και να μιλήσω και στην Ολομέλεια, αλλά να βοηθήσω και το έργο που προσπαθούμε να κάνουμε.

Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να αλλάξετε τη συνεδρίαση. Είναι, επί της διαδικασίας αυτό, είναι ξεκάθαρο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είναι κατανοητό, ό,τι είπατε. Κατατέθηκε το νομοσχέδιο, σχετικά με την «Ελληνικός Χρυσός», δεν θυμάμαι τον ακριβή τίτλο. Με βάση, λοιπόν, τους χρόνους, εισάγεται στην Επιτροπή την Τετάρτη. Επειδή στις 10:00 θα συζητείται στην Ολομέλεια το νομοσχέδιο που ολοκληρώνουμε σήμερα, γι’ αυτό εμείς θα ξεκινήσουμε στη 13:00. Η εκτίμηση που έγινε είναι, ότι μετά από τρεις ώρες το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, με τη ροή που είχε και στην Επιτροπή, πιστεύω, ότι εάν δεν έχει ολοκληρωθεί, θα πηγαίνει προς το τέλος και θα μπορούμε να αρχίσουμε. Άρα, αν κάποιοι συνάδελφοι, οριακά, συμπέσει να μιλήσουν ως Εισηγητές στην Επιτροπή, αλλά χρειαστεί να μιλήσουν και στην Ολομέλεια, θα τους διευκολύνουμε, αν και πιστεύω, ότι δεν θα χρειαστεί. Πιστεύω ότι θα έχει τελειώσει η συζήτηση στην Ολομέλεια. Οι συνάδελφοι που θα ζητήσουν τον λόγο στην Ολομέλεια, προφανώς, θα διευκολυνθούν.

Το «κακό» ξεκινάει από το ότι έχουμε, ουσιαστικά, μία Αίθουσα που πληροί τις προδιαγραφές για το νομοθετικό έργο και τη μοιραζόμαστε, όπως βλέπετε, με όλες τις Επιτροπές. Τέλειωσε η Επιτροπή Οικονομικών και ήρθαμε εμείς. Το ίδιο γίνεται συνέχεια. Υπάρχει αυτό το, τεχνικής φύσεως, θέμα που μας δημιουργεί άλλα προβλήματα και προσπαθούμε να τα ισορροπήσουμε, κατά τον καλύτερο τρόπο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Μία τελευταία παρέμβαση, κύριε Πρόεδρε. Γιατί τέτοια σπουδή να μπει την Τετάρτη στη 13:00 η συμφωνία με την «Ελληνικός Χρυσός;»

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Γι’ αυτό κατατέθηκε, για να μπει μετά από δύο μέρες στην Επιτροπή προς συζήτηση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ας τελειώσει η Ολομέλεια την Τετάρτη κανονικά και ας εισαχθεί την επόμενη μέρα, εάν υπάρχει τέτοια βιασύνη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Αυτό που μπορώ να κάνω είναι να δούμε, αν είναι, τεχνικά, εφικτό από πλευράς Αιθουσών, αντί να αρχίσουμε στη 13:00 την Επιτροπή μας, να αρχίσουμε στις 14:00 ή στις 15:00. Η ημέρα δεν τελειώνει στις 12:00. Να δούμε, εάν υπάρχουν οι χώροι, ώστε να πάμε λίγο αργότερα. Αυτό μπορούμε να το δούμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Καταλαβαίνω τι λέτε. Εγώ θεώρησα, ότι εάν πούμε, κατ’ αρχήν, στη 13:00, πάντα με την κατανόηση που υπάρχει σε αυτήν την Επιτροπή, εάν υπάρχουν ομιλητές ακόμη στην Ολομέλεια, μπορούμε να καθυστερήσουμε την έναρξη της Επιτροπής και εκείνη την ώρα. Αφήστε να το δούμε. Εγώ πιστεύω, ότι δεν θα χρειαστεί, αλλά αν χρειαστεί, εδώ είμαστε να συνεννοηθούμε. Αλίμονο, δεν θα τα χαλάσουμε εκεί.

Εάν, δηλαδή, κάποιος από εσάς αντιμετωπίζει ένα υπαρκτό πρακτικό πρόβλημα, προφανώς, δεν θα έρθω εγώ ως Πρόεδρος να σας πω, ότι δεν υπάρχει το πρόβλημα. Αυτό δεν το έχω κάνει ποτέ και δεν θα το κάνω και τώρα. Θα το δούμε. Καταλαβαίνω τι λέτε, αλλά από την άλλη πλευρά, το να περιμένουμε να αρχίσουμε στις 16:00, μήπως μιλήσουν κάποιοι συνάδελφοι, είναι και αυτό μία ακραία εξέλιξη. Προσπαθούμε να τα ισορροπήσουμε με λίγη κατανόηση. Κατάλαβα τι είπε ο κ. Φάμελλος και πιστεύω, ότι θα το διαχειριστούμε την Τετάρτη, κατά τον καλύτερο τρόπο.

Μετά, λοιπόν, και από αυτή τη διευκρίνιση και την απάντηση που έδωσα, θέλω να δώσω τον λόγο στον κ. Υπουργό για μία σύντομη τοποθέτηση, ώστε περάσουμε στο νομοθετικό μας έργο.

Τον λόγο έχει ο κ. Κεφαλογιάννης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Δεν θα έπαιρνα τον λόγο, αλλά από τη στιγμή που έγινε στο πρόσωπό μου αναφορά και από τον κ. Φάμελλο, οφείλω να δώσω κάποιες εξηγήσεις και απαντήσεις.

Καταρχάς, σε ότι αφορά στο διαδικαστικό ζήτημα, θα συμφωνήσω, κύριε Πρόεδρε, ότι καλό είναι να μην συμπίπτουν οι ώρες Ολομέλειας και Επιτροπής. Θέλω, όμως, να ξεκαθαρίσω, ότι δεν είναι πρόθεση της Κυβέρνησης να μην γίνει μία σωστή διαδικασία, τόσο στην Επιτροπή, όσο και στην Ολομέλεια. Σας το λέω ξεκάθαρα. Μετά και από τις εξηγήσεις που έδωσε ο κ. Πρόεδρος, καταλαβαίνω, ότι, σίγουρα, θα δοθεί μία λύση στο ζήτημα αυτό. Κι’ εγώ πιστεύω, ότι δεν θα τελειώσουμε σε ένα τρίωρο τη συζήτηση στην Ολομέλεια. Είναι βέβαιο, ότι θα χρειαστεί παραπάνω χρόνος. Με την εμπειρία μου, κύριε Πρόεδρε και ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, επί τριετία, σας λέω, ότι, πράγματι, τουλάχιστον, ένα πεντάωρο θέλουμε στην Ολομέλεια, γιατί σίγουρα θα είναι και συνάδελφοι που θα θέλουν να απαντήσουν, θα είμαστε και με τον Υπουργό, θα υπάρξουν δευτερολογίες. Άρα, το να ξεκινήσει η Επιτροπή στη 13:00, θεωρώ κι’ εγώ ότι είναι εξωπραγματικό.

Από κει και πέρα, θα ήθελα να απαντήσω στο ζήτημα ουσίας που αναφερθήκατε. Κύριε Φάμελλε, προέρχομαι από μία παράταξη που, διαχρονικά, δείχνει ξεκάθαρη καταδίκη σε διαδικαστικά ζητήματα, αλλά, κυρίως, σε ζητήματα ουσίας. Δηλαδή, όπου υπάρχει βία, εμείς την καταγγέλλουμε και σε καμία περίπτωση δεν θα μπούμε στη διαδικασία να πούμε, ότι υπάρχει καλή ή κακή βία. Άρα, δεν μπορώ, παρά να συμφωνήσω μαζί σας περί του φυσικού δικαστή που είπατε. Αυτός είναι ο αρμόδιος να κρίνει τις περιπτώσεις, τις οποίες αναφέρατε. Όμως, θα ήθελα, όταν αναφερόμαστε σε φυσικό δικαστή, να αναφερόμαστε σε όλες τις περιπτώσεις και όχι «α λα καρτ». Η δικαστική εξουσία είναι αρμόδια να κρίνει όλες αυτές τις διαδικασίες και όχι μόνο αυτές τις διαδικασίες. Το Σύνταγμα διαχωρίζει ξεκάθαρα τι σημαίνει εκτελεστική εξουσία, τι σημαίνει δικαστική εξουσία και τι σημαίνει νομοθετική εξουσία.

Δεν θέλω να ανοίξω νέο κύκλο συζητήσεων, καταλαβαίνετε που αναφέρομαι. Όμως, σε κάθε περίπτωση, όταν αναφερόμαστε στον φυσικό δικαστή, να αναφερόμαστε σε όλες τις περιπτώσεις και όχι σε κάποιες περιπτώσεις να «κλείνουμε τα μάτια» και να λέμε, ότι ο φυσικός δικαστής από τη στιγμή που έχει αποφασίσει για μία διαδικαστική κατάσταση, δεν έχει πάρει μία σωστή απόφαση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ωραία, κι’ εμείς σας ευχαριστούμε. Μετά την απάντηση του κ. Υπουργού και αυτό το θέμα ολοκληρώνεται εδώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Έχω την εντύπωση ότι διαστρεβλώνετε αυτό που ειπώθηκε από όλους μας. Καταγγείλαμε και καταγγέλλουμε, ότι υποκαθιστούν τους φυσικούς δικαστές Βουλευτές και Υπουργοί της παράταξής σας, χρησιμοποιώντας με τρόπο «πρακτορίστικο» στοιχεία που δεν οφείλουν να έχουν. Δηλαδή, τα κατέχουν, ως μη όφειλαν και ως μη έπρεπε, ενώ, στη συνέχεια, προχωρούν και σε καταδίκη, ότι αυτός που παρακολουθείται και τα στοιχεία του βρέθηκαν στον κάθε Βορίδη και στον κάθε Κυρανάκη, θα δικάζεται από την τηλεόραση και όχι από τον φυσικό δικαστή.

Μάλλον, μπερδευτήκαμε λίγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Εγώ δεν ήθελα να ανοίξω αυτόν τον κύκλο των συζητήσεων, αλλά ο φυσικός δικαστής δεν αποφασίζει μόνο για τέτοιου είδους ζητήματα και συμφώνησα μαζί σας, ότι πρέπει να αποφασίζει ο φυσικός δικαστής. Όμως, ο φυσικός δικαστής αποφασίζει και για άλλα ζητήματα, για τα οποία φαίνεται, ότι δικά σας στελέχη υποκαθιστούν ή θέλουν να υποκαταστήσουν τον φυσικό δικαστή τις τελευταίες εβδομάδες. Αναφέρομαι σε πολύ συγκεκριμένα ζητήματα της επικαιρότητας και δεν ήθελα να ανοίξω αυτόν τον κύκλο.

Ο φυσικός δικαστής αποφασίζει, κύριε συνάδελφε, σας το λέω και ως νομικός, όχι μόνο για το ζήτημα της ουσίας, αλλά και για ζητήματα διαδικαστικά και δικονομίας. Λέω, ότι ο φυσικός δικαστής αποφασίζει για όλα τα ζητήματα και συμφώνησα με τον κ. Φάμελλο, ότι, όταν υπάρχουν δικαστικές αποφάσεις, πρέπει να γίνονται δεκτές και σεβαστές.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** ομιλεί εκτός μικροφώνου, μη ακουόμενος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, σε αυτό το θέμα εμείς δεν μπορούμε να δώσουμε περισσότερο χρόνο και περισσότερη συζήτηση. Θέσατε ένα θέμα, απάντησε ο Υπουργός για λογαριασμό της Κυβέρνησης. Προφανώς, όποιες άλλες απορίες υπάρχουν, θα ζητηθούν απαντήσεις με διαφορετικό τρόπο. Το να επαναλαμβάνετε εσείς τα ίδια, να απαντάει ο Υπουργός, νομίζω, ότι οδηγούμαστε σε κάποιο αδιέξοδο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Πάντως, μπορούμε να ομονοήσουμε, κύριε Πρόεδρε, ότι ο ξυλοδαρμός πολιτών αναίτια, ακόμη και την ώρα προσαγωγής ή σύλληψής τους, δεν εμπίπτει στη δημοκρατική λειτουργία της Αστυνομίας, έστω κι αν αποτελούν εξαίρεση, απέναντι σε ένα έντιμο σώμα εργαζομένων που δεν λένε «συλλαμβάνεσαι και μετά σε ξυλοφορτώνω». Επιτέλους, αυτό ας το πούμε ανοιχτά, χωρίς συμψηφισμούς με άλλες υποθέσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, προφανώς, για όλα αυτά που από πρώτη και από δεύτερη ματιά φαίνονται αυτονόητα, θα δοθούν οι πρέπουσες απαντήσεις. Άκουσα, νωρίτερα, από τα μέσα ενημέρωσης, ότι ο αρμόδιος Υπουργός σήμερα θα δώσει απαντήσεις. Άρα, το όλο θέμα είναι σε εξέλιξη. Δεν έχουμε, ούτε την αρμοδιότητα, αλλά ούτε και την κατάλληλη ενημέρωση εμείς εδώ, ώστε να κλείσουμε το θέμα, επί της ουσίας. Το κλείνουμε διαδικαστικά, γιατί δεν έχουμε την αρμοδιότητα. Οι αρμόδιοι Υπουργοί, η Κυβέρνηση, τα εμπλεκόμενα μέρη, θα δώσουν τις πρέπουσες απαντήσεις. Μην το συνεχίζουμε άλλο.

Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΙΜΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Έχω ζητήσει τον λόγο, καθώς έχει προκύψει ένα θέμα, για το οποίο πρέπει να συζητήσουμε. Αυτό που βλέπω είναι, ότι η Αξιωματική Αντιπολίτευση πάλι βρίσκει την ευκαιρία, με αφορμή ένα συμβάν, το οποίο θα διερευνηθεί και αν είναι έτσι, όπως μας το έδειξαν οι κάμερες, πραγματικά, είναι καταδικαστέο, να κάνει μία επίθεση κατά της Κυβέρνησης, κατά της Αστυνομίας, κατά του Υπουργού και από ανθρώπους από μία παράταξη, η οποία, στο παρελθόν, ένα τμήμα της ήθελε την Αστυνομία άοπλη, από μία παράταξη, η οποία δεν έχει καταδικάσει ποτέ τις «αριστερίστικες» παρεμβάσεις εναντίον των αστυνομικών.

Άρα, λοιπόν, να έχουν λίγο προσοχή σε αυτά που λένε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Σιμόπουλε, σοβαρευτείτε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μην διακόπτετε. Ο κ. Σιμόπουλος, άκουσε τις δικές σας απόψεις, δικαιούται να πει τη δική του.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΙΜΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Δεν μπορούμε να «πυροβολούμε», με αφορμή πιθανά, ατυχή γεγονότα, συνεχώς, την Αστυνομία. Στο τέλος, θα έχουμε και τους αστυνομικούς άοπλους, όπως ήθελε η νεολαία του ΣΥΡΙΖΑ, πριν από λίγα χρόνια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ακούστηκε, λοιπόν, η άποψη του κ. Σιμόπουλου και παρακαλώ το όλο θέμα να το κλείσουμε εδώ.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Να γραφτεί στα Πρακτικά, ότι είναι, απολύτως, ψευδή, όσα είπε ο κ. Σιμόπουλος και ότι ο ΣΥΡΙΖΑ ποτέ δεν έχει δηλώσει κάτι τέτοιο. Αυτό δεν μπορώ να το δεχτώ, είναι παραποίηση λεγομένων. Είναι ντροπή να λέγονται αυτά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Προφανώς, αυτό ισχύει για όλους. Ο οποιοσδήποτε συνάδελφος λέει κάτι, απομένει να μπορεί να το αποδεικνύει. Αυτό ισχύει για όλα όσα ακούστηκαν.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΙΜΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Είπα, δεν έχει καταδικάσει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Συγνώμη και δεν θα υπάρξει άλλη παρέμβαση, κύριε Πρόεδρε, με όλο τον σεβασμό. Επειδή στα Πρακτικά πρέπει να καταγράφεται ατόφια η ουσία και η διατύπωση κάθε άποψής μας, εμείς αναφερθήκαμε σε περιστατικά που είναι αδιάψευστα, λόγω της εικόνας, του ήχου, της τεκμηρίωσης. Αυτοί οι πομφόλυγες του κ. Σιμόπουλου, ότι εμείς ενισχύουμε ή καλύπτουμε πολιτικά αυτό που περιγράφει, ως εξτρεμιστικές οργανώσεις, είναι ένα απόλυτο ψέμα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αφήστε να περάσουν οι επόμενες ώρες και να δοθούν οι απαντήσεις από τους αρμόδιους.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Δείτε τα Πρακτικά, κύριε Γιαννούλη, μην διαστρεβλώνετε αυτά που λέω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εγώ έχω καταλάβει, ότι τις επόμενες ώρες θα δοθούν απαντήσεις από τους αρμοδίους σε όλα αυτά τα ερωτήματα που ετέθησαν.

Σε ότι αφορά στα διαδικαστικά θέματα κλείνουν εδώ και περνάμε στη συζήτηση του νομοσχεδίου με τις τοποθετήσεις των συναδέλφων.

Τον λόγο έχει ο κ. Σενετάκης.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές μετά τη συζήτηση, επί της αρχής, την ακρόαση των φορέων και τη συζήτηση, επί των άρθρων, αντιλαμβάνομαι, ότι το νομοσχέδιο για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και τη Μικροκινητικότητα είναι ένα από τα νομοσχέδια που θα ψηφιστεί, χωρίς ριζικές διαφωνίες. Πράγματι, ποιος θα διαφωνούσε, τουλάχιστον, επί της αρχής, με ένα νομοσχέδιο που μας φέρνει το αύριο στο σήμερα, που εμπεδώνει έναν νέο πολιτισμό στις πόλεις, καθώς ο τρόπος που κινούμαστε και συμπεριφερόμαστε μέσα στις πόλεις είναι πολιτισμός. Ένα νομοσχέδιο που θα έχει οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες και για το περιβάλλον.

Η Ελλάδα βρίσκεται σε κίνηση, όπως και σε επίπεδο συμβολισμού αναφέρει ο τίτλος του νομοσχεδίου. Η κατεύθυνση είναι προσανατολισμένη προς τις προηγμένες χώρες του πλανήτη, διότι σε αυτές, ήδη, βλέπουμε -και θα βλέπουμε πολύ περισσότερο-, αστικά λεωφορεία να κινούνται χωρίς οδηγό. Θα βλέπουμε άτομα με ειδικές ανάγκες να κινούνται άνετα με τα προσωπικά ηλεκτρικά τους αμαξίδια, να έχουν πρόσβαση παντού, χωρίς να αισθάνονται αποκλεισμό και κοινωνική απομόνωση, διότι ο βασικός στόχος είναι η προσβασιμότητα και η ποιότητα ζωής. Θα βλέπουμε παιδιά να κουνούνται με τα rollers και τα πατίνια τους. Θα βλέπουμε ενήλικες να κινούνται με μοτοποδήλατα. Τέλος, λοιπόν, στη σύγχυση που προκλήθηκε πρόσφατα, σχετικά με τη χρήση των νέων μέσων. Τέλος στην έλλειψη του θεσμικού πλαισίου που κινδύνεψε να απομονώσει τα ΕΠΗΟ και να τα καταστήσει στη συνείδηση των πολιτών επικίνδυνα.

Επίσης, θα βλέπουμε δίκυκλα και τρίκυκλα να μεταφέρουν προϊόντα στα κέντρα των πόλεων που θα τα φορτώνουν από τα αστικά κέντρα ενοποίησης εμπορευμάτων. Δηλαδή, από τις ειδικές εγκαταστάσεις που θα τηρούν όλες τις προδιαγραφές προσωρινής αποθήκευσης, ενοποίησης, αποομαδοποίησης φορτίων και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων. Δεν θα βλέπουμε φορτηγά τροφοδοσίας να κλείνουν τους δρόμους, όπως δεν θα βλέπουμε και τόσα πολλά αυτοκίνητα μέσα στις πόλεις, αφού οι πεζοί θα έχουν τον πρώτο λόγο. Μάλιστα, όπως είπε και ο Υπουργός, θα ακολουθήσουν και άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες, που θα συμπληρώσουν τα άρθρα 38 και 39, που ρυθμίζουν θέματα κυκλοφορίας πεζών.

Αντίθετα, θα βλέπουμε οδηγούς καλύτερα εκπαιδευμένους, καθώς βελτιώνεται διαρκώς, επικαιροποιείται, απλουστεύεται και εκσυγχρονίζεται το θεσμικό πλαίσιο για τα διπλώματα. Θα βλέπουμε όλα τα νέα τεχνολογικά δεδομένα να περιλαμβάνονται σε έναν εκσυγχρονισμένο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Θα βλέπουμε περισσότερα ελεγμένα, άρα και ασφαλέστερα αυτοκίνητα, να κινούνται στους δρόμους, καθώς με το Μητρώο Ελεγκτών ΚΤΕΟ εισάγεται ένα, επιπλέον, «φίλτρο» ελέγχου στην καταλληλότητα των αυτοκινήτων, ενώ με το Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων δημιουργούμε ένα, επιπλέον, «φίλτρο», ώστε να μη γίνεται η χώρα μας «σκουπιδότοπος» παλαιών οχημάτων.

Γενικά, ένα νομοσχέδιο που εστιάζει στην κίνηση, συγκεντρώνει, εκ των πραγμάτων, το ενδιαφέρον πολλών επιστημονικών κλάδων και περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα τεχνολογικών καινοτομιών που τίθενται στην υπηρεσία βελτίωσης της καθημερινότητας των πολιτών. Πραγματικά, αυτό είναι ένα νομοσχέδιο που εστιάζει στο μικροκλίμα της καθημερινής ζωής και επικεντρώνεται στον άνθρωπο και στις ιδιαίτερες ανάγκες του.

Και για να μην θεωρηθεί, ότι λέμε, απλώς, λόγια, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο εστιάζει στην πράξη. Πρώτη, μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ελλάδα, προχωρά στην υποχρεωτική εφαρμογή των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας από φορείς Α΄ και Β΄ βαθμού για Δήμους άνω των 30.000 κατοίκων. Έτσι, η Ελλάδα δεν είναι, απλώς, μία από τις χώρες που «υιοθετεί» τη φιλοσοφία των ΣΒΑΚ. Θα είναι και από τις πρώτες που θα αξιοποιήσουν τα ευρωπαϊκά κονδύλια, διότι όλες οι δράσεις, εφεξής, θα γίνονται, με βάση ένα ενιαίο μοντέλο που θα είναι προϋπόθεση για χρηματοδοτήσεις χωρίς καθυστερήσεις. Αν υπάρχουν ενιαίοι κανόνες, θα είναι πιο εύκολη και η πρόσβαση στη χρηματοδότηση που θα προέλθει από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα σχέδια που, ήδη, υπάρχουν, ενώ για τα σχέδια που βρίσκονται σε εξέλιξη, θα συνεχιστεί η χρηματοδότηση από το «Πράσινο» Ταμείο. Πάντως, δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος να απενταχθεί κάποιο έργο. Ο Υπουργός ήταν σαφής από το βήμα της Βουλής την περασμένη Παρασκευή.

Είναι, λοιπόν, στο χέρι των ΟΤΑ να αξιοποιήσουν αυτό το πλαίσιο. Είναι στο χέρι τους να επιδιώξουν συνεργασίες με ενδιαφερόμενους φορείς, όπως προβλέπεται στο νομοσχέδιο. Είναι στο χέρι τους να πετύχουν διευρυμένη αποδοχή για την επιτυχή υλοποίησή τους. Θέλουμε την κοινωνία των πολιτών να συμμετέχει και να συνδιαμορφώνει τις αποφάσεις. Θέλουμε τη συμμετοχικότητα, τη διαφάνεια και την κοινωνική λογοδοσία.

Το νομοσχέδιο περιγράφει, αναλυτικά, τον τρόπο που όλα αυτά μπορούν να υλοποιηθούν. Περιγράφει τις αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης του σχεδίου, τον τρόπο σύστασης, στελέχωσης και το έργο της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του σχεδίου. Περιγράφει τη σύνθεση του δικτύου φορέων που έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα. Καθορίζει τη διοικητική διαδικασία εξέτασης ενός ΣΒΑΚ. Εισάγει τη διαδικασία της επικαιροποίησης. Προβλέπει τη δημιουργία και λειτουργία ηλεκτρονικής πλατφόρμας για την παρακολούθηση του σχεδίου.

Προφανώς, και το Υπουργείο δεν παίρνει αρμοδιότητες από την Αυτοδιοίκηση. Προφανώς, και οι εγκρίσεις γίνονται από τους Δήμους. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δείχνουν το μέλλον σε κάθε Δήμο και Περιφέρεια της χώρας μας. Το μέλλον βρίσκεται στον τρόπο που κάθε τόπος θα «υιοθετήσει» και θα αφομοιώσει στην κουλτούρα και στο πλαίσιο των αξιών του 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. Γι’ αυτό και συνιστά άλλη μία ένδειξη πως κινούμαστε γρήγορα για να προσεγγίσουμε τον σύγχρονο κόσμο.

Χαίρομαι που άκουσα τους περισσότερους φορείς να συμφωνούν, ότι πρόκειται για ένα νομοσχέδιο, απολύτως, απαραίτητο για την κίνηση της Ελλάδας προς το αύριο, που είναι, ήδη, εδώ σήμερα. Αυτό το αύριο δεν μπορεί παρά να έχει στο επίκεντρο τον άνθρωπο. Αυτός είναι πρωταγωνιστής στον χώρο που κινείται και όχι «όμηρος» του χώρου, όπως τον υποχρέωσε να μετατραπεί η «άναρχη» αστικοποίηση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Δεν θέλω να «ξύσω καμία πληγή» από τα προηγούμενα λεπτά της συζήτησης. Όμως, η αφορμή για όλες αυτές τις παρατηρήσεις είναι η «ιερότητα» που αποπνέει ο συγκεκριμένος χώρος και επιβάλλει σε όλους να θυμόμαστε για ποιον λόγο είμαστε στο νομοθετικό σώμα και που έχουμε ορκιστεί. Αυτή η υποχρέωση πρέπει να ακολουθεί και όσους έχουν την ευθύνη των κυβερνητικών καθηκόντων, ώστε να μην φέρουν ποτέ έναν πολίτη στο αδιέξοδο που ήρθαν χθες οι κάτοικοι της Νέας Σμύρνης.

Δυστυχώς, αυτό έχει και μία άλλη επίπτωση. Καμιά φορά, η αλαζονεία, η έπαρση και η οίηση, που οδηγούν σε αυταρχισμό και παρεκτροπή από τις δημοκρατικές υποχρεώσεις ενός εκάστου, φαίνεται και στη νομοθέτηση. Δεν θέλω να παρεκτρέπομαι από το αντικείμενο του νομοθετήματος, γι’ αυτό και θα πω, ότι, όταν αρχίζει η σπουδή, η εμμονή να νομοθετούμε πρόχειρα, με δεύτερες και τρίτες σκέψεις, να εισάγουμε σε νομοσχέδια πράξεις, είτε χαριστικές, είτε που ανοίγουν τον δρόμο ή τη λεωφόρο της επαναφοράς σε μία Ελλάδα αδιαφάνειας, σε μία Ελλάδα που ξέρει πολύ καλά πού οδηγεί το τρίπτυχο ή το τετράπτυχο συμφερόντων μιας τέταρτης εξουσίας, που δεν μπορεί, πλέον, να υποστηρίξει την αποστολή και το έργο της πολιτικής, της νομοθετικής και της εκτελεστικής εξουσίας, όταν επιλέγουμε να εξυπηρετούμε τους λίγους και όχι τους πολλούς, αυτό που ανέφερα παραπάνω, δυστυχώς, ισχύει.

Κύριε Υπουργέ, από την πρώτη στιγμή, καταστήσαμε σαφές, ότι, σε ότι αφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, είμαστε κάτι παραπάνω από υπέρ. Στην Αίθουσα αυτή, άλλωστε, βρίσκεται η φυσική και ηθική αυτουργός-το λέω με την καλή έννοια- αυτού του νομοθετήματος, αυτής της πολιτικής στόχευσης που υπηρέτησε η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και είναι η πρώην Γενική Γραμματέας Μεταφορών η κυρία Πέρκα . Άρα λοιπόν, στον ΣΥΡΙΖΑ δεν θα βρείτε δογματική άρνηση ή αντιπολίτευση. Θα μας βρείτε ως επισπεύδουσα Αντιπολίτευση για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με κάποια ερωτήματα που, ταυτόχρονα, είναι και προτάσεις, όπως για παράδειγμα, η καθυστέρηση των δύο ετών από την ψήφιση του ν.4559. Κατά τη γνώμη μας, είναι μικρή και η διορία του ενός έτους που δίνεται στους ΟΤΑ Α΄ και Β΄ Βαθμού να εκκινήσουν την ομάδα σχεδίασης, γιατί, νομοτελειακά, οδηγεί σε μία διετία, περίπου, μέχρι να ολοκληρωθεί το σχέδιο.

Επίσης, υπάρχει και το στοιχείο της καινοτομίας από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, το οποίο, σαφώς, και «υιοθετείται» στο νομοθέτημα, με το μόνο κενό σημείο, ότι η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ είχε εξασφαλίσει, εκ των πραγμάτων, και τη χρηματοδότηση των 150 -και πλέον- Δήμων, 170 αν δεν κάνω λάθος, που έχουν φτάσει σε ένα στάδιο, με τη χρηματοδότηση από το «Πράσινο» Ταμείο. Η απορία μου είναι και πρόταση. Πώς θα χρηματοδοτηθούν οι ΟΤΑ Α΄ ή και Β΄ Βαθμού, που τώρα εισάγονται σε έναν ισότιμο με τους Α΄ Βαθμού ρόλο; Δηλαδή, οι Περιφέρειες, αντί να έχουν έναν επιτελικό ρόλο, είναι, στην ουσία, σαν ένας μεγάλος Δήμος, έτσι αντιμετωπίζονται, αλλά δεν λύνεται το ζήτημα της χρηματοδότησης και ο κύκλος ζωής των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Για παράδειγμα, η ετήσια έκθεση παρακολούθησης, εισάγεται, ανά χρόνο και όχι ανά διετία. Μία ερώτηση και μία απορία, γιατί δεν μπορεί να «θεραπευτεί» αυτό. Αυτή η ετήσια έκθεση, επειδή κομβικό σημείο αυτού του νομοθετήματος είναι και η κοινωνία των πολιτών, δεν μπορεί να είναι αποκομμένη από τις αυτοδιοικητικές ή διοικητικές ή κυβερνητικές αποφάσεις σε όλες της τις εκφάνσεις. Πρέπει να φτάνει στο σημείο αιχμής και κορύφωσης κάποιων διαδικασιών που δεν είναι άλλο από τα διαστήματα που είναι κοντά στην προκήρυξη των Δημοτικών ή των Αυτοδιοικητικών εκλογών. Άρα δηλαδή, μπορούμε να «θωρακίσουμε» τη συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών με μία τέτοια πρόταση.

Ζητάμε και προτείνουμε, εκτός από την ηλεκτρονική πλατφόρμα, να υπάρχει και ένα παρατηρητήριο για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, για να παρακολουθεί το σύνολο των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και, βέβαια να υπάρχει και μία συγκριτική αξιολόγηση μεταξύ των Δήμων.

Σε ότι αφορά στη χρηματοδότηση που είναι ένα σημαντικό στοιχείο. Οι αναφορές σε πηγές από ΕΣΠΑ είναι απροσδιόριστες. Οι πιστώσεις από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, είναι τύπου «Φιλόδημος». Είναι ασαφές, καθώς, όπως γνωρίζουμε, και ειδικά σε στιγμές δημοσιονομικής πίεσης, το πρώτο χρηματοδοτικό «εργαλείο» που την πληρώνει είναι το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και μάλιστα, με μονομερείς αποφάσεις του Υπουργού - «Μονάρχη» Εσωτερικών, ο οποίος, βήμα-βήμα -αυτό είναι μία γενικότερη κριτική για το πώς νομοθετείτε- προσπαθεί να αποδυναμώσει την Αυτοδιοίκηση και να την «εργαλειοποιήσει», περαιτέρω, μικροπολιτικά.

Δεν ξέρω μέχρι πού θα φτάσετε, για να είστε ικανοποιημένοι. Να έχετε τους 500 από τους 365 Δήμους της χώρας; Υπάρχει και μία «βουλιμία», μέχρι τη στιγμή της «πελατειακής» σχέσης με τους Δήμους όλης της χώρας. Επειδή, λοιπόν, τα ΣΒΑΚ πρέπει να αποτελέσουν έναν αναπτυξιακό «μοχλό» των Δήμων και να είναι και το «συμβόλαιο» της διοίκησης των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης με τους δημότες, πρέπει να κρίνονται, διαρκώς, επ’ αυτού. Καλό, λοιπόν, θα είναι να αποκτήσουν ένα πιο σύγχρονο περιεχόμενο, να αποκτήσουν αναγνώριση και συμμετοχή από τους δημότες, αλλά και οι νομοθετικές παρεμβάσεις της Κυβέρνησης να είναι λίγο πιο τολμηρές σε σημεία που θα αναπτύξουν και άλλοι συνάδελφοι.

Μία, πραγματικά, ουσιώδης παράμετρος τίθεται από τον Σύλλογο Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Επισημαίνουν -και πιστεύω, ότι διέφυγε της προσοχής σας-, ότι το νομοσχέδιο που έχετε φέρει περιέχει πολύ περισσότερα άρθρα, απ’ όσα υπήρξαν στη διαβούλευση. Μία διαβούλευση, που όπως θα καταθέσω και στα Πρακτικά, αμφισβητείται από έμπειρους τεχνοκράτες. Όμως, έχουμε και το άρθρο 3, που έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την έννοια των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Θα σας καταθέσω την αναφορά τους, όπου τεκμηριώνεται η αναντιστοιχία αυτού που νομοθετείτε, με αυτό που θα έπρεπε να είναι το περίγραμμα των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Θέλουμε πάρα πολύ να το υπερψηφίσουμε, θέλουμε πάρα πολύ να είμαστε η επισπεύδουσα Αντιπολίτευση που θα συμβάλλει σε αυτά τα σχέδια. Δείτε, όμως, και εσείς, πέρα από τις επιμέρους αλλαγές, το γεγονός ότι αυτές οι δύο νομοθετικές παρεμβάσεις, αυτά τα τέσσερα μέρη του νομοσχεδίου δεν μπορούν να «συγκατοικήσουν». Για παράδειγμα, σας ζήτησα και την προηγούμενη εβδομάδα, να πάρετε μία γενναία πολιτική απόφαση, εφόσον είναι στα «σκαριά» η νομοθέτηση για τα ζητήματα οδηγικής συμπεριφοράς και οδικής ασφάλειας, για την εξέταση των υποψηφίων οδηγών διαφόρων βαθμών. Εφόσον φέρνετε ή ετοιμάζετε ένα νομοσχέδιο επικεντρωμένο στις μεταφορές και την οδική ασφάλεια, δεν καταλαβαίνω τι σας εμποδίζει να το φέρετε ενιαία. Και το λέω αυτό, χωρίς καμία καχυποψία από την πλευρά της Αντιπολίτευσης, αλλά και για να μην δίνετε την εντύπωση, ότι το φέρνετε, είτε με πρόσχημα την εναρμόνιση, που σε ορισμένα σημεία, για να μην είμαι μηδενιστής, δεν είναι πρόσχημα, καθώς είναι υπαρκτή η ανάγκη εναρμόνισης με την κοινοτική νομοθεσία, είτε να δείξετε μία ιδιαίτερη σπουδή και να αποδεχθείτε μία κατεύθυνση-οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για δύο ζητήματα.

Το ένα είναι η απελευθέρωση της αγοράς των δικύκλων σε κατόχους διπλωμάτων Β΄ κατηγορίας, δηλαδή, οδήγησης αυτοκινήτου, οι οποίοι, θα μπορούν χωρίς πολλές-πολλές διατυπώσεις, σχεδόν, χωρίς καμία διατύπωση, να οδηγούν δίκυκλο έως 125 κυβικά εκατοστά που αναπτύσσει ταχύτητα πάνω από 100 χιλιόμετρα την ώρα. Έθεσα και θέτω, εκ νέου, το εξής δίλημμα. Πώς πιστεύετε, με όρους απλής ανθρώπινης κοινής λογικής, ότι ένας άνθρωπος, ένας συμπολίτης μας, που απέκτησε δίπλωμα, έχει αποκτήσει και την ικανότητα να χειρίζεται ένα δίκυκλο, εντελώς, διαφορετικής πρακτικής και συμπεριφοράς όχημα, σε σχέση με την ισορροπία, τον έλεγχο της ταχύτητας και την προστασία του από την δημιουργία θανατηφόρου δυστυχήματος, με πρωταγωνιστή και τον ίδιο, αλλά και κάποιον ανυποψίαστο που θα πέσει θύμα αυτής της τροποποίησης;

Το δεύτερο ζήτημα αφορά στα ΚΤΕΟ. Σας έχει πιάσει μία σπουδή συνολικά και δεν αναφέρομαι σε εσάς, κύριε Κεφαλογιάννη. Όμως, έχουμε μία εμμονή του κ. Καραμανλή, του προϊσταμένου Υπουργού, να «στρώνει τα κόκκινα χαλιά», σε ότι έρχεται από τον ιδιωτικό τομέα. Μην σπεύσετε να μας αποδώσετε καμιά ιδεοληψία ή πολιτικό δογματισμό, γιατί στην προηγούμενη συνεδρίαση σας είπα, ότι είναι «χαστούκι» στην ελληνική κοινωνία, ανεξαρτήτως κομματικής επιλογής, οι ιδιώτες κλινικάρχες να λένε σήμερα στην Κυβέρνηση, ότι «δεν μπορούμε να βοηθήσουμε, γιατί δεν θέλουμε», γιατί η πανδημία δεν παράγει κέρδος γι’ αυτούς. Και εδώ βρισκόμαστε τρεις - τέσσερις Βουλευτές από την, πραγματικά, «καμένη» Θεσσαλονίκη, η οποία έζησε το «φιάσκο» των, δήθεν, επιτάξεων των ιδιωτικών κλινικών, με δύο κλινικές «φαντάσματα», οι οποίες είναι πολύ πιθανό να έχουν πληρωθεί, χωρίς να έχει εισαχθεί και να έχει νοσηλευτεί ούτε ένα περιστατικό.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** (ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θέλετε να αφαιρέσουμε το αν πληρώθηκαν; Το ότι δεν προσέφεραν υπηρεσίες, ενώ επιτάχθηκαν και πέθανε κόσμος, αυτό δε σας ενοχλεί; Κύριε Σενετάκη, το μόνο σας ζήτημα είναι αν πληρώθηκαν οι κλινικές «φάντασμα;»

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κάνατε καταγγελία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Δεν έκανα καταγγελία. Από αυτό που περιέγραψα εγώ, δέχομαι τη διακοπή, αλλά από αυτό που περιέγραψα, κρατάτε μόνο αυτό; Αν δεν πληρώθηκαν όλα καλά; Είπα το ενδεχόμενο να έχουν πληρωθεί. Είναι πολύ συγκεκριμένο.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Σας άκουσα και επειδή είναι ενδιαφέρον, ας μην λέμε πράγματα παραπάνω από αυτά που είναι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Μαζί σας. Είπα το ενδεχόμενο να έχουν πληρωθεί. Να το ρυθμίσουμε, κύριε συνάδελφε.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Καταγγέλλετε κάτι που αφήνει «σκιές».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Η λέξη «ενεχόμενο» αφήνει εξ ορισμού τη δυνατότητα. Δεν καταγγέλλουμε. Εγώ σας ρωτάω με πολύ μεγάλη ευθύνη, κύριε Σενετάκη. Το υπόλοιπο σκέλος σας ενοχλεί ως πολίτη; Ότι επιτεύχθηκαν δύο κλινικές «κουφάρια;» Ότι το δημόσιο σύστημα υγείας στη Θεσσαλονίκη ξεπέρασε τα όριά του τους προηγούμενους μήνες, όπως και τώρα της Αθήνας, γιατί οι ιδιώτες, όταν δεν υπάρχει κέρδος, κλείνουν την «πόρτα» στην Κυβέρνηση; Αυτό έγινε σήμερα.

Κλείνω, επανερχόμενος στα ΚΤΕΟ. Θέλουμε, κύριε Υπουργέ, να συζητήσουμε και να δείτε, εκ νέου, αυτό το ζήτημα, εάν δεν εισακούσετε την πρότασή μας, με πολύ ειλικρινή πρόθεση, για να αποκοπεί το κομμάτι των άρθρων και να έρθει σε ένα άλλο νομοσχέδιο. Πιστεύω, ότι ο έλεγχος των ΚΤΕΟ από ιδιώτες, παρά το γεγονός ότι προβλέπεται ένα μητρώο, δεν είναι η καλύτερη δυνατή λύση. Θα επιφυλαχθούμε για την Ολομέλεια. Θέλω να το λάβετε σοβαρά υπόψη σας.

Βέβαια, μας ενοχλεί και το γεγονός που ανέφερε ο κ. Φάμελλος, ότι την Τετάρτη επιχειρείται να διαπραχθεί και ένα σοβαρότερο περιβαλλοντικό «έγκλημα», απ’ όλα όσα έχουν προηγηθεί, ή ισάξιο. Την Τετάρτη όμως, δυστυχώς, έρχεται και ένα νομοσχέδιο για την «Ελληνικός Χρυσός». Δυστυχώς, πάλι, με επισπεύδοντες Υπουργούς και Υπουργεία, όπως και στη συγκεκριμένη περίπτωση. Και ενώ έχει και περιβαλλοντικό «αποτύπωμα» αυτό το νομοσχέδιο, αναρωτιέμαι πού είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος. Λυπάμαι, αλλά το να σας «φορτώνουν» όλες τις αμαρτίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος σε διάφορα Υπουργεία αρχίζει να είναι πολύ ύποπτο.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πάντως, το νομοσχέδιο της Τετάρτης το φέρνει το Υπουργείο Περιβάλλοντος.

Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μία αναφορά με τη σειρά μου στα χθεσινά γεγονότα στην πλατεία της Νέας Σμύρνης με την, πραγματικά, αδικαιολόγητη και χωρίς λογική, σε βάρος πολιτών, άσκηση αστυνομικής βίας. Γεγονότα που δείχνουν αδυναμία διαχείρισης, συνολικά, μιας κατάστασης απέναντι σε μία κοινωνία κουρασμένη από την πολύμηνη υγειονομική κρίση και αυτός ο τρόπος είναι αποτέλεσμα συγκεκριμένων πολιτικών επιλογών της Κυβέρνησης.

Η πρότασή μας, εδώ και κάποιους μήνες, είναι να γίνει συζήτηση στη Βουλή, με τη συνεδρίαση της αρμόδιας Επιτροπής και με την παρουσία της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, ακριβώς, γι’ αυτά τα θέματα, καθώς και για το πόρισμα της «Επιτροπής Αλιβιζάτου» που θα πρέπει να «υιοθετηθεί» άμεσα. Πιστεύω, ότι πρέπει να γίνει αυτή η ουσιαστική συζήτηση στη Βουλή, γύρω από όλα αυτά τα πολύ σοβαρά ζητήματα, που αφορούν στη λειτουργία της Δημοκρατίας και των θεσμών στη χώρα μας.

Αλλάζοντας τώρα θέμα, από τη συνεχιζόμενη συζήτηση για το σχέδιο νόμου «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα και άλλες διατάξεις», πέραν της δεδομένης και ιδιαίτερης σημασίας, σε ότι αφορά στο Α΄ και Β΄ Μέρος, δηλαδή, στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και τη Μικροκινητικότητα, προκύπτουν συγκεκριμένα θέματα. Πρώτον, η ανάγκη θεσμοθέτησης ολοκληρωμένου νομοθετικού πλαισίου και για τα δύο αυτά πολύ σημαντικά θέματα. Δεύτερον, επιμέρους προβλήματα που αφορούν, είτε στον σχεδιασμό, είτε σε επιμέρους διατάξεις, είτε στην υλοποίηση και στην εφαρμογή αυτών των σχεδιασμών.

Στο Γ΄ και Δ΄ μέρος του σχεδίου νόμου, υπάρχουν διατάξεις που αφορούν διάφορες ρυθμίσεις, αλλά είναι επιμέρους θέματα, τουλάχιστον, όπως έχουμε ξαναπεί, που άπτονται του τομέα μεταφορών, άρα, στην αρμοδιότητα του ίδιου Υπουργείου. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και η Μικροκινητικότητα συνδέονται, άμεσα, μεταξύ τους. Η διαμόρφωση των υποδομών και των προϋποθέσεων, μέσω των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην οργάνωση της αστικής κινητικότητας, αλλά και η ένταξη της Μικροκινητικότητας στο πλαίσιο αυτό, μπορούν, πράγματι, να δώσουν απαντήσεις στα θέματα ποιότητας ζωής, ανάπτυξης με περιβαλλοντική και κοινωνική διάσταση ή στο μεγάλο πρόβλημα της κλιματικής αλλαγής.

Τα θέματα αυτά, προφανώς, συνδέονται και με άλλα θέματα πολεοδομικά, χωροταξικά και περιβαλλοντικά που αφορούν και σε διαφορετικά Υπουργεία, όπως το Υπουργείο Περιβάλλοντος, αλλά και εμπλέκουν και τους δύο Βαθμούς Αυτοδιοίκησης, κυρίως, σε ότι αφορά στα ΣΒΑΚ, Δήμους και Περιφέρειες, και θα χρειαστεί να υπάρξει ένας καλύτερος συντονισμός, για να μην υπάρχουν αποσπασματικές, αλληλοσυγκρουόμενες ή αλληλεπικαλυπτόμενες δράσεις, όπως, επίσης, υπάρχει και το θέμα των χρηματοδοτήσεων.

Μέχρι σήμερα, οι Δήμοι, περίπου, 150, προχωρούν στην εκπόνηση ΣΒΑΚ με πόρους από το «Πράσινο» Ταμείο. Οι χρηματοδοτήσεις ή τα ΣΒΑΚ που εκπονούνται υποχρεωτικά, είτε όχι στο εξής, θα πρέπει να αφορούν και στα σχέδια και στις υλοποιήσεις τους και δεν θα αρκούν οι χρηματοδοτήσεις του Προγράμματος Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών. Θα πρέπει, επομένως, να υπάρξουν συγκεκριμένες προβλέψεις για τις χρηματοδοτήσεις.

Σε ειδικότερα θέματα, στα άρθρα 2 και 3, θα πρέπει να προστεθεί η πρόβλεψη ευρύτερης προβολής και δημοσιοποίησης που θα γνωστοποιεί και θα διευκολύνει τη συμμετοχή, όσο γίνεται περισσότερων τοπικών φορέων στο προβλεπόμενο δίκτυο φορέων.

Είναι πολύ σημαντικό στην προσπάθεια αυτή ο πολίτης να είναι ενεργός και όχι παθητικός δέκτης. Σε συνδυασμό, βέβαια, με παράλληλη προώθηση πρωτοβουλιών για περιορισμούς στη χρήση του αυτοκινήτου, για μαθήματα κυκλοφοριακής αγωγής από μικρή ηλικία και «υιοθέτηση» επιλογής «ήπιων» τρόπων μετακίνησης.

Στα άρθρα 4 μέχρι 7, θα ήθελα να επισημάνω, ότι ο φορέας εκπόνησης και η ομάδα εργασίας έχουν να ανταποκριθούν σε ένα γραφειοκρατικό σύστημα συγκρότησης λειτουργίας και ολοκλήρωσης ενός τύπου ΣΒΑΚ με τις τρεις φάσεις κατάρτισης, προετοιμασίας, ανάπτυξης και υλοποίησης. Εκφράσαμε, ήδη, τον προβληματισμό μας για τη δυνατότητα, εντός δύο μηνών, να εξεταστεί η αναφορά ενός κύκλου ΣΒΑΚ από το αντίστοιχο τμήμα του Υπουργείου Υποδομών και στη συνέχεια, αυτό να χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού.

Στο Β΄ Μέρος για τη Μικροκινητικότητα. Η θεσμοθέτηση της Μικροκινητικότητας θα πρέπει να στηρίζεται μόνο στην ανάγκη εξασφάλισης κίνησης για όλους, πάνω απ’ όλα με ασφάλεια, ενώ θα πρέπει να είναι ανεπηρέαστη από οτιδήποτε άλλο.

Υπάρχουν ρυθμίσεις που κινούνται σε θετική κατεύθυνση, αφού θεσπίζονται κανόνες κυκλοφορίας για τα οχήματα Μικροκινητικότητας και ομαδοποιούνται τα οχήματα που κινούνται με ηλεκτροκινητήρα σε μία κατηγορία οχημάτων, τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτροκίνητα Οχήματα, τα ΕΠΗΟ.

Παραμένουν, όμως, θέματα που αφορούν και στην ασφάλεια και στην κυκλοφορία των χρηστών αυτών των οχημάτων, όπως η ταχύτητα των ΕΠΗΟ ή οχήματος, γενικά, με όριο τα 6 χιλιόμετρα την ώρα που ορίζεται ως ταχύτητα πεζού, το όριο ταχύτητας στις κατοικημένες περιοχές που παραμένει στα 50 χιλιόμετρα, όπου επιτρέπεται στο ίδιο οδικό δίκτυο να κυκλοφορούν τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτροκίνητα οχήματα, δηλαδή, ποδήλατα, πατίνια, scooters, μοτοποδήλατα και ηλεκτρικά ποδήλατα με ταχύτητα μέχρι 25 χιλιόμετρα την ώρα, στο άρθρο 15, αλλά και η έλλειψη ή και η αδυναμία, πλέον, διαμόρφωσης ποδηλατοδρόμων και λωρίδων κυκλοφορίας για ΕΠΗΟ ή μη μηχανοκίνητα οχήματα, όπου η ταχύτητα θα πρέπει να πάει στα 30 χιλιόμετρα την ώρα.

Επίσης, υπάρχουν προβλήματα και με ελλείψεις θέσεων στάθμευσης και προσβασιμότητας αμαξιδίων και λοιπών τύπων οχημάτων που χρησιμοποιούνται για μετακίνηση ατόμων με αναπηρία στο άρθρο 17, ενώ είναι αυτονόητο, ότι πρέπει να διαμορφώσουμε τις προϋποθέσεις πρόληψης και αποφυγής κινδύνων οδικής ασφάλειας και παραβάσεων, σε σχέση με όσα αναφέρονται στο άρθρο 16 για όρια ταχύτητας και άλλες παραβάσεις, με παιδεία, εκπαίδευση, σήμανση και ούτω καθεξής.

Στο δε άρθρο 18, προβλέπεται να κυκλοφορούν δωδεκάχρονοι με ποδήλατο και ελαφρά προσωπικά ηλεκτροκίνητα οχήματα στο οδικό δίκτυο, ενώ οι άνω των δεκαπέντε ετών οδηγούν ΕΠΗΟ, χωρίς να έχουν κάποια πιστοποίηση, ότι μπορούν να οδηγούν.

Στα άρθρα 23 μέχρι 25, ρυθμίζονται τα ηλικιακά όρια για την οδήγηση των ΕΠΗΟ, όπως, ότι από δεκαπέντε ετών και άνω μπορούν να οδηγούν οχήματα που κινούνται με μέγιστη ταχύτητα τα 25 χιλιόμετρα ανά ώρα, χωρίς, βέβαια, να είναι πιστοποιημένο, ότι γνωρίζουν τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα να κινούνται στα οδικά δίκτυα, χωρίς να υπάρχει κάποια πιστοποιημένη εκπαίδευση. Θα συμφωνήσουμε με την άποψη πολλών φορέων, ότι η χρήση του κράνους σε αυτές τις περιπτώσεις να μην είναι απλή σύσταση, αλλά να είναι υποχρεωτική.

Επίσης, ορίζεται και υπάρχουν τα θέματα προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία στις σχολές οδηγών, της επιμόρφωσης και εκπαίδευσης εξεταστών για ανάγκες αυτών των ατόμων, σε συνεργασία με το Ινστιτούτο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία, προσβασιμότητα στα εξεταστικά κέντρα, τα οποία τέθηκαν στην ακρόαση φορέων και με τα οποία συμφωνούμε.

Στο Γ΄ Μέρος, είναι η εναρμόνιση στην ελληνική νομοθεσία της οδηγίας για την περιοδική κατάρτιση επαγγελματιών οδηγών και την παροχή του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας. Να επισημάνουμε και πάλι την ανάγκη προστασίας των προσωπικών δεδομένων από τη δημιουργία του προβλεπόμενου ηλεκτρονικού δικτύου και τα στοιχεία αλληλοενημέρωσης μεταξύ των κρατών μελών, ενώ θα πρέπει να εξεταστεί η επέκταση αυτής της υποχρέωσης και σε άλλες επαγγελματικές κατηγορίες, όταν οι οδηγοί πρόκειται να οδηγήσουν σε αντίστοιχες συνθήκες, παραδείγματος χάριν, σε εθνικά δίκτυα, επαρχιακά με μεγάλη κυκλοφορία, ή οχήματα με επικίνδυνα φορτία και ούτω καθεξής.

Στο Δ΄ Μέρος, θα σταθώ σε ορισμένα στοιχεία και άρθρα που μας απασχόλησαν και στις προηγούμενες συνεδριάσεις, όπως και στη συνεδρίαση με τους φορείς. Στο άρθρο 42, είναι οι διατάξεις για λεωφορείο αστικού τύπου χωρίς οδηγό. Είναι θετική διάταξη, αλλά επισημαίνονται και θέματα ασφάλειας στην πιλοτική εφαρμογή, σε σχέση με την αποφυγή πιθανών τεχνικών ή κυκλοφοριακών προβλημάτων.

Στο άρθρο 44, η ρύθμιση για κυκλοφορία επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης λεωφορείων και φορτηγών ιδιωτικής χρήσης χωρίς έγκριση τύπου σε ισχύ, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι υπηρεσίες φροντίδας ατόμων με αναπηρία, θα πρέπει, κατά τη γνώμη μας, να συνοδεύονται από αντίστοιχο πιστοποιητικό ελέγχου, ώστε να είναι ασφαλής η κυκλοφορία, ενώ στις διατάξεις του άρθρου 46 για τις άδειες κυκλοφορίας σε φυσικά πρόσωπα με γεωργική δραστηριότητα ή για τη δυνατότητα κυκλοφορίας από ρυμουλκό Ι.Χ., περισσότερων ρυμουλκουμένων ή ημιρυμουλκουμένων υπάρχουν αντίστοιχες διατάξεις. Τι ακριβώς, αλλάζει; Θα θέλαμε μία διευκρίνιση, γιατί δεν είναι σαφές.

Στο άρθρο 48, για τις περιπτώσεις, στις οποίες είχε χορηγηθεί ειδική άδεια οδήγησης επιβατηγού δημοσίας χρήσης πριν το 2012 και παρήλθε πενταετία από τη λήξη της, δύναται να επαναχορηγηθεί αυτή, χωρίς ο ενδιαφερόμενος να είναι απόφοιτος υποχρεωτικής εκπαίδευσης. Επίσης, εδώ θα θέλαμε μία διευκρίνιση.

Στο άρθρο 50, η άρση παρακράτησης της κυριότητας δεν πρέπει να είναι αντίθετη με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα που προβλέπουν, πρωτίστως, εξόφληση του τιμήματος και μετά να αίρεται η παρακράτηση. Θα πρέπει να διασφαλίζεται και ο πωλητής. Προτείνουμε να προβλεφθεί, επίσης, ένα μεταβατικό στάδιο, ενός εξαμήνου ή ενός έτους, για να μην υπάρξουν αιφνιδιασμοί και αδικίες για περιπτώσεις που υπάρχουν τέτοιες εκκρεμότητες και δεν δίνεται ο χρόνος για ανάλογη ενημέρωση της υπηρεσίας από τον δικαιούχο οφειλής από μία τέτοια πώληση.

Στο άρθρο 51, για το Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων, είναι θετικό και σωστή η πρόβλεψη κυρώσεων. Χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή για φαινόμενα ανακριβών καταχωρήσεων του συστήματος ή και για περιπτώσεις απάτης.

Στο άρθρο 54, έχει γίνει πάρα πολλή συζήτηση, σε σχέση με τις ισοδυναμίες των αδειών οδήγησης. Υπήρξαν ενδιαφέρουσες, αν και διιστάμενες, απόψεις από τις δύο πλευρές, όπως διαμορφώθηκαν ως προς το θέμα αυτό, κυρίως, για την ισχύ και τις προϋποθέσεις που έχει η άδεια κυκλοφορίας Β΄ για την οδήγηση οχημάτων Α.Μ., δηλαδή, μοτοποδήλατα και ελαφρά τετράκυκλα και των οχημάτων Α1, όπως οι μοτοσικλέτες με κυβισμό μέχρι 125 κυβικά εκατοστά, ενώ για την κατηγορία Α.Μ., δηλαδή, με κατασκευής ταχύτητα μέχρι 25 χιλιόμετρα ανά ώρα, δεν απαιτείται καμία άδεια οδήγησης. Αυτό, σε συνδυασμό με την ηλικία των δεκαπέντε ετών που προβλέπεται να μπορεί να οδηγεί κάποιος, μάς προβληματίζει. Πραγματικά, δεν ξέρω, αν μπορούμε να συμφωνήσουμε σε αυτό, δηλαδή, για οδήγηση, χωρίς κάποια πιστοποίηση ή επιβεβαίωση, ότι γνωρίζει ο οδηγός τον ΚΟΚ ή ισορροπία με μία στοιχειώδη, έστω, εκπαίδευση. Εξαιρούνται, βέβαια, οι οδηγοί που έχουν το Β΄ κατηγορίας, για τους οποίους είναι μόνο το θέμα της δυνατότητας να χειρίζονται αυτό το όχημα.

Όπως και για τις δυνατότητες ισχύος της κατηγορίας Β, για την κατηγορία των Α.Μ., που είναι πάνω από τα 25 χιλιόμετρα, μέχρι τα 45 χιλιόμετρα την ώρα, με τις προϋποθέσεις της ηλικίας των 27 ετών και του χρόνου κτήσης του διπλώματος που είναι τα έξι χρόνια, αλλά και για την κατηγορία Α1, τις μοτοσικλέτες μέχρι 125 κυβικά, με, επιπλέον, πρακτική εκπαίδευση τριών μαθημάτων. Θα προτείναμε για την κατηγορία Α.Μ. να υπάρχουν δύο-τρία, τουλάχιστον, πρακτικά μαθήματα, με αντίστοιχες μειώσεις στα χρονικά όρια ηλικίας και κτήσης διπλώματος. Επίσης, περισσότερα μαθήματα για την κατηγορία Α1 και να υπάρχει μία πιστοποίηση από τον φορέα του πρακτικού μαθήματος, χωρίς επιβάρυνση των υπηρεσιών ή άλλη οικονομική επιβάρυνση του υποψήφιου οδηγού. Για εμάς η ασφάλεια είναι το κυριότερο και πρέπει, κατ’ ελάχιστον, να υπάρξει μια πρόβλεψη γι’ αυτό.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 55, που αφορά στους εκπαιδευτές οδήγησης που υποβάλλουν αίτηση συνταξιοδότησης και μπορούν να δηλώσουν τη συνέχιση της απασχόλησής τους ως εκπαιδευτές, θεωρούμε, ότι για λόγους ισότητας θα έπρεπε να ισχύει το ίδιο και για όσους, ήδη, έχουν υποβάλει αίτηση ή ακόμη και όσοι είναι συνταξιούχοι και θα ήθελαν να συνεχίσουν αυτή την απασχόληση ως εκπαιδευτές.

Στο άρθρο 58, κύριε Υπουργέ, θα θέλαμε να μας δώσετε περισσότερες πληροφορίες για το αντικείμενο των προγραμματικών συμβάσεων που προβλέπονται, μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών με Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, με Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου, με ευρωπαϊκούς φορείς, κ.λπ.. Θα έχουν σχέση με τη συζητούμενες διατάξεις, παραδείγματος χάρη, επιμόρφωση σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής, με συμβάσεις για υποστήριξη των διαδικασιών έγκρισης και ελέγχου των ΣΒΑΚ; Τι, ακριβώς, αφορούν;

Κλείνοντας, με το άρθρο 61 για το Μητρώο Εποπτών ΚΤΕΟ, θα θέλαμε απαντήσεις στα ερωτήματα που υποβάλαμε στην προηγούμενη συνεδρίαση, σε σχέση με τον απαιτούμενο αριθμό ελεγκτών, τον τρόπο επιμόρφωσης και πιστοποίησης και του φορέα αντίστοιχα, τη δυνατότητα ελέγχων από, ήδη, πιστοποιημένους φορείς ή τη δυνατότητα εγγραφής σε αυτό το Μητρώο, μετά από μία διαδικασία επιμόρφωσης και υπαλλήλων από τα δημόσια ΚΤΕΟ ή από τις δημόσιες υπηρεσίες συγκοινωνιών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας θέλω να πω, ότι το νομοσχέδιο είναι θετικό. Αντιμετωπίζει θέματα που έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη σύγχρονη διαβίωση και την καθημερινότητα του πολίτη στα αστικά κέντρα, όπως με θέματα κυκλοφορίας και των επιπτώσεων στο περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή, νέους τρόπους «ήπιας» και φιλικής για το περιβάλλον μετακίνησης, στοιχεία που είναι σε θετική κατεύθυνση, αν και θα μπορούσε να είναι περισσότερο ολοκληρωμένο και με ευρύτερη διάσταση, σε σχέση και με άλλους τομείς, παραδείγματος χάριν, του περιβάλλοντος, ενώ για ορισμένες διατάξεις θα περιμένουμε και τις απαντήσεις, για να τοποθετηθούμε, σχετικά, στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ.

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

Στο σημείο αυτό 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, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, 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, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει ο κ. Στολτίδης.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μία σύντομη αναφορά για τα χθεσινά γεγονότα. Ως Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος τα καταδικάζουμε απερίφραστα. Φαίνεται ότι η κρατική καταστολή «βαθαίνει», «σκληραίνει», ακριβώς, γιατί «βαθαίνει» και «σκληραίνει» και η αντιλαϊκή, συνολικά, πολιτική, η οποία, κάθε μέρα, αμφισβητεί και τα πιο στοιχειώδη εργασιακά, ασφαλιστικά, κοινωνικά, λαϊκά δικαιώματα. Χρειάζεται τέτοιον μηχανισμό και φαίνεται, ότι υπάρχουν πάντα οι άνθρωποι που μπορούν να αξιοποιήσουν και τις χειρότερες μεθόδους βίας. Χαιρετίζουμε τον λαό της περιοχής, ο οποίος έδωσε την πρώτη απάντηση. Ο λαός μας έχει «ξυλοφορτωθεί» από όλες τις κυβερνήσεις για διαφορετικά ζητήματα και συμφέροντα κάθε φορά. Για τους πλειστηριασμούς έτρωγε ξύλο από τον ΣΥΡΙΖΑ, ενώ τώρα θέλουν «κατεβασμένα τα κεφάλια» οι επιχειρηματικοί όμιλοι, ώστε να μην διεκδικεί ο κόσμος και για να μην βρεθεί στη δύσκολη θέση η Κυβέρνηση να δώσει ούτε ευρώ για το ζήτημα της αντιμετώπισης της πανδημίας. Καλούν συνδικάτα και φορείς, αύριο στις 18:30 μ.μ. στην πλατεία, και εκεί είναι η μεγάλη ευκαιρία να δώσει απάντηση ο λαϊκός παράγοντας. Να σκεφτεί καθαρά, ότι έχει την απόλυτη δύναμη να σταματήσει μία τέτοια επίθεση ενάντια στα δικαιώματά του με τη «στυγνή» εντολή της Κυβέρνησης και από την πλευρά των μηχανισμών καταστολής και να περάσει στην αντεπίθεση, σε σχέση με όλα τα δικαιώματα που του αφαιρούνται.

Σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, η τοποθέτηση, αλλά και η «ρηχή» αντιπαράθεση όλων των Κομμάτων, πλην του Κομμουνιστικού Κόμματος, για τη λεγόμενη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, επιχειρεί να εμφανίσει το πρόβλημα της μεταφοράς μέσα στον αστικό «ιστό», ως ένα τεχνολογικό, ένα ουδέτερο πρόβλημα που μπορεί να αντιμετωπιστεί και ως τέτοιο. Η τοποθέτηση αυτή είναι, σκόπιμα, αποπροσανατολιστική. Στην ψηφιακή πλατφόρμα τα ΣΒΑΚ παρουσιάζονται ως ένα στρατηγικό σχέδιο και όχι ως μία μελέτη πολεοδομικού, κυκλοφοριακού, συγκοινωνιακού ή περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Η βολική αυτή αντιπαράθεση μεταξύ σας αποσκοπεί στο να αποκρύψει τη στρατηγική σύμπλευση όλων των Κομμάτων και τη συμφωνία για την «υποταγή» των Σχεδίων Κινητικότητας στους γενικούς σχεδιασμούς του κεφαλαίου, με αφετηρία τον προσανατολισμό τους προς την «πράσινη» ανάπτυξη και το «πράσινο» new deal, που είναι η κομβική πλευρά της αστικής πολιτικής το επόμενο διάστημα, όπως και ο ψηφιακός μετασχηματισμός. Περάσαμε, εδώ και καιρό βέβαια, σε μία υπέρλαμπρη εποχή για τα μονοπώλια της γηραιάς ηπείρου που ετοιμάζονται να «ξεκοκκαλίσουν» «πακτωλό» κρατικών ενισχύσεων. Διακόσια εξήντα δισεκατομμύρια ευρώ είναι, κατ’ έτος, το κόστος της μετάβασης στην «πράσινη» οικονομία, στο όνομα της κλιματικής αλλαγής και της ευαισθησίας, τάχα, της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το περιβάλλον. Όλα αυτά, εν μέσω ανταγωνισμών, για το ποιος θα κατακλύσει την ευρωπαϊκή αγορά με μπαταρίες για την ηλεκτροκίνηση.

Τα ΣΒΑΚ αποτελούν στρατηγικά σχέδια που οργανώνουν τις μετακινήσεις των πολιτών και τη διανομή εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές, λέει η ίδια πλατφόρμα. Το αντίστοιχο όραμα για τη Θεσσαλονίκη είναι η επιχειρηματικότητα και η πολιτιστική κληρονομιά της πόλης, να υποστηρίζονται και να προβάλλονται μέσα σε ένα ζωντανό, ανθεκτικό και λειτουργικό στους κατοίκους και τους επισκέπτες αστικό περιβάλλον. Είναι, κάτι παραπάνω από προφανής, η «υποταγή» των Σχεδίων για Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στους γενικούς σχεδιασμούς του κεφαλαίου και αυτό φαίνεται στον σχεδιασμό ΣΒΑΚ της κάθε πόλης ξεχωριστά, 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 τους. Ούτως ή άλλως, από τα ίδια τα ΣΒΑΚ, έχει χαρακτηριστεί, ως εμπόδιο, ο, εξαντλητικά, αργός νόμος για τις δημόσιες συμβάσεις και προμήθειες, ο γνωστός 4412/2016.

Με το νομοσχέδιο της προηγούμενης εβδομάδας, βέβαια, απαλλάξατε τους επιχειρηματικούς ομίλους από τέτοια «βάρη», παραδίδοντάς τους και τον έλεγχο των μεγάλων δημόσιων έργων, κάνοντας το Κράτος, πιο γρήγορα, «γαλαντόμο» χρηματοδότη των ομίλων, επιτρέποντας μέχρι και την «ήπιας», τάχα, μορφής δράση τους, ακόμη και σε περιοχές Natura 2000, όπως και επί ΣΥΡΙΖΑ ίσχυε και για την εγκατάσταση των ανεμογεννητριών. «Εκρηκτικό» το ενδιαφέρον όλων σας, δεν μπορούμε να πούμε, για το περιβάλλον, αδιαμφισβήτητα.

Είναι υποκριτικό, επίσης, ότι τα ΣΒΑΚ προβλέπουν παρεμβάσεις βελτίωσης δημόσιας συγκοινωνίας των μέσων μαζικής μεταφοράς και των συνθηκών λειτουργίας τους, όταν, συνεχώς, υποβαθμίζεται το συγκοινωνιακό έργο, μειώνονται τα δρομολόγια, προσαρμόζονται περισσότερο στα συμφέροντα των επιχειρηματικών ομίλων, αφήνοντας υποβαθμισμένες οικονομικά λαϊκές συνοικίες απομονωμένες. Όταν τα οχήματα «σαπίζουν», αποτελώντας κίνδυνο για τους δρόμους. Όταν, κυρίως, «πακτωλός» χρημάτων δίνεται σε εργολάβους, σε leasing «απαρχαιωμένου» στόλου, την ώρα που με αυτά τα χρήματα θα μπορούσαν να αγοραστούν νέας γενιάς οχήματα, χωρίς «αποτύπωμα» στο περιβάλλον. Είναι υποκριτικό, επίσης, το περιβαλλοντικό ενδιαφέρον, όταν μέσα στον αστικό «ιστό» -και είναι από όλες τις κυβερνήσεις σχεδιασμένο- γίνεται προσπάθεια να «ξεφυτρώνουν» παντού μονάδες καύσης RDF-SRF, όπως στον «ΤΙΤΑΝ» στη Θεσσαλονίκη, που την απέκρουσε ο λαϊκός παράγοντας, είτε στον ΧΥΤΑ Φυλής, είτε η καύση επικίνδυνων και τοξικών αποβλήτων σε άλλες πόλεις.

Οι σχεδιασμοί κινητικότητας και τα ΣΒΑΚ υπηρετούν τους σχεδιασμούς της αστικής τάξης. Το σχέδιο νόμου περιλαμβάνει διατάξεις σταδιακής απαγόρευσης Ι.Χ. και, κυρίως, μη ηλεκτροδοτούμενων από τα κέντρα των πόλεων, υλοποιώντας τους γενικούς 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, τα λεγόμενα ΕΠΗΟ, αποτελούν παροχή μιας εναλλακτικής λύσης μετακίνησης για τα αποκλεισμένα αυτοκίνητα. Θυμίζουμε, ότι 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 ως τουριστικού προορισμού. Σε αυτή την κατεύθυνση κινείται και η υλοποίηση του Μεγάλου Περίπατου, αλλά και τα ΣΒΑΚ.

Επίσης, αποκαλύπτεται τι σημαίνει ψηφιακός μετασχηματισμός και ποιος ωφελείται από αυτόν. Ακόμη και με αυτήν την πολύ «ανώριμη» τεχνολογία, προβλέπεται τετραπλασιασμός του φόρτου εργασίας του οδηγού που θα έχει την ευθύνη για τέσσερα οχήματα, δίνοντας, παράλληλα, άφεση «αμαρτιών» στον κατασκευαστή του αυτόματου οχήματος για, τυχόν ατυχήματα. Επίσης, η συνεχής παρακολούθηση μέσω καμερών, αφαιρεί και την τελευταία πτυχή της ιδιωτικής ζωής των μετακινούμενων, με αμφίβολο το ποιος αξιοποιεί και για ποιον λόγο τα προσωπικά δεδομένα.

Συνοψίζοντας, ο αστικός σχεδιασμός για τις πόλεις έχει αντιλαϊκά χαρακτηριστικά. Οι χρήσεις γης υπηρετούν τις μεγάλες επιχειρήσεις, αποκλείοντας τον λαό από τους ελεύθερους χώρους. Το δικαίωμά του στη μετακίνηση, όλο και περιορίζεται, στη μετακίνηση στην εργασία του. Οδηγεί στην απαξίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ενώ ακριβαίνει, συνολικά, η μετακίνηση. Τα εργασιακά δικαιώματα «συντρίβονται» περαιτέρω. Και σε αυτή την περίπτωση γίνεται ξεκάθαρο, ότι τα επιτεύγματα της επιστήμης και της τεχνολογίας, ακριβώς, επειδή δεν είναι στα χέρια της εργατικής τάξης, δεν αξιοποιούνται, για να καλύψουν τις ανάγκες και των λαϊκών στρωμάτων, συνολικά, σε ένα αστικό πεδίο που, συνεχώς, αυξάνονται και κάνουν τη ζωή, ολοένα και πιο «ασφυκτική». Δεν λαμβάνει, δηλαδή, το σχέδιο νόμου υπόψιν τον χώρο κατοικίας και την ανάγκη των εργαζομένων να κινούνται εύκολα, γρήγορα και φθηνά από και προς τον χώρο εργασίας τους. Δεν λαμβάνει υπόψιν την ανάγκη για τη δημιουργία χώρων πρασίνου, αναψυχής, πολιτισμού και κατ’ επέκταση, την εύκολη, φθηνή και γρήγορη πρόσβαση από όλους σε αυτούς τους χώρους.

Τέλος, το Κομμουνιστικό Κόμμα «φωτίζει» πως η επίλυση αυτού του προβλήματος, απαιτεί έναν, ριζικά, διαφορετικό δρόμο ανάπτυξης που δεν μπορεί παρά να περνάει μέσα από την κοινωνικοποίηση των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής και τον επιστημονικό κεντρικό σχεδιασμό της παραγωγής. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τον εργατικό έλεγχο, δηλαδή, την εργατική τάξη στην εξουσία. Μόνο σε ένα τέτοιο πλαίσιο, όπου 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» αυτές τις ανάγκες.

Ακόμη, μέσα σε αυτό το πλαίσιο, μπορεί να σχεδιαστεί ένα σύστημα μεταφοράς μέσα στην πόλη, το οποίο να συνδυάζει γρήγορες, φθηνές, αξιόπιστες μεταφορές, αλληλοσχεδιασμό χρήσεων γης, μεταφοράς οικιστικής ανάπτυξης και ελεύθερων χώρων, με κριτήριο την ικανοποίηση αυτών των αναγκών, με την αξιοποίηση, φυσικά, των τεχνολογικών λύσεων, ώστε να ελαττώνεται η ανθρώπινη εργασία και να αυξάνεται η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, ενώ ξεκινάμε κάθε φορά με την πρόθεση να στηρίξουμε νομοσχέδια που θεωρούμε νεωτεριστικά και προς όφελος της ανάπτυξης της οικονομίας της χώρας μας που βρίσκεται σε ελεύθερη πτώση με το δημόσιο και με το «κόκκινο» ιδιωτικό χρέος να αυξάνεται ακατάπαυστα, στη συνέχεια, ανακαλύπτουμε στοιχεία που ειλικρινά μας απογοητεύουν. Συνήθως, ανακαλύπτουμε πλήθος ρουσφετολογικών ρυθμίσεων.

Εν προκειμένω, στο άρθρο 32, όπου απαλλάσσονται από επαγγελματική άδεια οδήγησης οι κατηγορίες D, για όσους την πήραν πριν από το 2008. Ποιος είναι, αλήθεια, ο λόγος; Η εξυπηρέτηση οδηγών τουριστικών λεωφορείων; Εάν ναι, εμείς, τουλάχιστον, δεν το δεχόμαστε.

Στο άρθρο 33, προστίθενται οι υπήκοοι τρίτων χωρών, στην παρ. 1 περίπτωση α΄ και στην παρ. 2 περίπτωση α΄, οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος ως οδηγοί. Ποιες χώρες είναι αυτές και για ποιον λόγο πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στις επαγγελματικές άδειες; Επειδή έχουν κατατεθεί συμβάσεις για αμοιβαία αναγνώριση των αδειών οδήγησης με την Αλβανία και με τη Σερβία, θα συμβεί κάτι ανάλογο με τις συγκεκριμένες χώρες;

Εκτός αυτού, η περίπτωση γ΄ στην παρ. 4 είναι αόριστη και «ύποπτη», αφού αναφέρεται σε περιστασιακή μεταφορά που δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια. Ο καθένας δεν μπορεί να επικαλεστεί περιστασιακή μεταφορά; Θα έπρεπε να υπάρχει, τουλάχιστον, μία καταγραφή, έτσι ώστε να γνωρίζει η Αστυνομία ποιες περιστασιακές μετακινήσεις πραγματοποιούν.

Στο άρθρο 34, σε τι ποσά αναφερόμαστε, συνολικά, για τα προγράμματα επιμόρφωσης και γιατί δίνεται η δυνατότητα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης, ειδικά στους συγκοινωνιακούς φορείς που απασχολούν πάνω από τριακόσιους οδηγούς; Μοιάζει με «φωτογραφική» ρύθμιση προς όφελος του ΟΑΣΑ. Εάν ο ΟΑΣΑ δεν έχει οδηγούς, όπως λέγεται και συζητείται, είναι σωστό να απασχολεί προσωπικό για εκπαιδευτικά κέντρα και με τι αποζημίωση; Δεν θα ανταγωνίζεται αθέμιτα για τα κονδύλια της κατάρτισης την ιδιωτική αγορά, ειδικά εάν αυτά αποφασίζονται από υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οπότε θα επιλέγεται, κατά προτίμηση, το Υπερταμείο που ελέγχει τον ΟΑΣΑ;

Στο άρθρο 35, στις παρ. 1 και 2, προστίθεται εδάφιο, που δίνει στον Περιφερειάρχη τη δυνατότητα να μεταβάλλει τις αρμόδιες υπηρεσίες που λαμβάνουν τις αιτήσεις των πολιτών, εκτός του τόπου διαμονής τους. Αυτό δεν διευκολύνει τους Περιφερειάρχες να ταλαιπωρούν τους πολίτες; Επίσης, απαλείφθηκε η παράγραφος που προέβλεπε το παράβολο των 70 ευρώ για τη συμμετοχή στις εξετάσεις, χωρίς να προσδιορίζεται τι θα ισχύει τώρα.

Το άρθρο 37, αναφέρεται σε τράπεζα καταχώρισης επαγγελματικών αδειών και στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Με δεδομένο, όμως, ότι η επεξεργασία βασίζεται στον προβληματικό νόμο 4624/2019, με τη χαλαρότητα που επιδεικνύει η κεντρική διοίκηση, αλλά και με τη χαμηλή εξοικείωση των πολιτών, επιφυλασσόμαστε για τη ρύθμιση.

Όπως, επίσης, για τα άρθρα 40 και 41, όπου στο τελευταίο με τη νέα διάταξη στην παρ. 1, γίνεται επίκληση του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης που, όμως, δεν έχει τεθεί καν σε λειτουργία.

Με το άρθρο 42, τροποποιείται διάταξη, η οποία μέχρι τώρα, υποχρέωνε να υπάρχει οδηγός σε κάθε αυτόματο όχημα. Η παρούσα διάταξη εισάγει τη δυνατότητα να κυκλοφορούν για ερευνητικούς και πιλοτικούς σκοπούς λεωφορεία χωρίς οδηγό στις αστικές οδούς. Δεν συμφωνούμε με την εξ αποστάσεως οδήγηση. Έως τώρα έχουν γίνει δοκιμές με μικρό λεωφορείο χωρίς οδηγό στα Τρίκαλα σε ειδικές συνθήκες, σε δρόμους «ήπιας» ή αποκλειστικής κυκλοφορίας, ευτυχώς, χωρίς θύματα. Έχουν συμβεί, όμως, ατυχήματα με την Tesla στην Ελλάδα, καταθέτοντας και για τα δύο την τεκμηρίωση στα Πρακτικά. Δεν νομίζουμε πως είναι δυνατή η χρήση σε όλων των ειδών τους δρόμους, ενώ θα πρέπει να υπάρχει οδηγός. Αν δεν υπάρχει, τότε ποιος έχει, αλήθεια, την αστική ευθύνη για ζημίες και ατυχήματα; Η εταιρεία με το λογισμικό ή ο εξ αποστάσεως οδηγός; Τι είδους εκπαίδευση πρέπει να έχει αυτός ο οδηγός; Εκτός αυτού, δίνει τη δυνατότητα στον υπεύθυνο να παρακολουθεί, ταυτόχρονα, έως και τέσσερα λεωφορεία. Τι θα γίνει εάν εμπλακούν, ταυτόχρονα, σε έκτακτη ανάγκη; Για πόσες ώρες ο υπεύθυνος θα παρακολουθεί αυτές τις οθόνες τις κινήσεις των τεσσάρων λεωφορείων; Πώς λύνεται το θέμα της ασφάλειας και της κόπωσης;

Στην παρ. 1 αγ΄, υπάρχει θέμα παραβίασης προσωπικών δεδομένων, σε ότι αφορά στην κάμερα που παρακολουθεί το εσωτερικό και το εξωτερικό του οχήματος. Πώς θα χειρίζονται τα δεδομένα; Σε περίπτωση που οδηγός δεν είναι εκεί και το λεωφορείο δράσει, με βάση το λογισμικό, εάν πεταχτεί ξαφνικά ένα παιδί στον δρόμο, τι θα κάνει; Θα φρενάρει απότομα, θα στρίψει απότομα με κίνδυνο να τραυματίσει τους επιβάτες ή θα πέσει πάνω στο παιδί; Δηλαδή, με τι επιλογές θα προγραμματίζεται, αφού δεν είναι άνθρωπος; Και ποιος θα έχει την αστική ευθύνη; Το Δημόσιο, ο οδηγός, η εταιρεία κατασκευής; Δεν είναι, απλά, ένα προβληματικό, αλλά ένα επικίνδυνο άρθρο, κατά την άποψή μας. Θα ήταν καλύτερα να αποσυρθεί.

Στο άρθρο 44, έχει αφαιρεθεί η δυνατότητα ταξινόμησης οχημάτων, η έγκριση των οποίων έχει λήξει ή δεν έχει εκδοθεί για τις εκκλησιαστικές μονές που προϋπήρχε, έχοντας την άποψη, πως θα ήταν καλύτερα να προστεθεί.

Πολύ ενδιαφέρουσα είναι η δυνατότητα μη έγκρισης τύπου για αυτοκίνητα ατόμων με ειδικές ανάγκες, όπου, με δεδομένη την απουσία γραφείου έγκρισης τύπου, θα δώσει τη δυνατότητα σε πολλούς εφευρέτες να παρέχουν λύσεις. Για παράδειγμα, είχε παρουσιαστεί σχέδιο για όχημα ΑμεΑ από Έλληνες σχεδιαστές στο παρελθόν, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Εάν, όμως, δεν υπάρχει έγκριση τύπου, πιστεύουμε, ότι πρέπει να «υιοθετηθούν» κάποιοι περιορισμοί της ταχύτητας και της χρήσης, όπως για παράδειγμα, έως 50 χιλιόμετρα την ώρα και όχι σε αυτοκινητόδρομους.

Στο άρθρο 45, αν και πρόκειται για μία, υπερβολικά, αόριστη διάταξη, που αφήνει μεγάλο εύρος πρωτοβουλίας στον Υπουργό, θεωρούμε, ότι θα είναι προς όφελος των ΑμεΑ, χωρίς να διακινδυνεύεται η δική τους ασφάλεια ή των άλλων χρηστών του δρόμου.

Στο άρθρο 46, στην παρ. 1, δεν βρήκαμε, ακριβώς τη διατύπωση που αναφέρεται στο αρχικό βασιλικό διάταγμα 281/1973, εκτός εάν έχει αναθεωρηθεί στην πορεία και δεν το γνωρίζουμε. Όπως καταλαβαίνουμε, όμως, η διαφορά είναι πως αντί για αρμοδίως γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα, αναφέρεται σε εισόδημα από γεωργική επιχειρηματική δραστηριότητα. Δεν δικαιολογείται η αναγκαιότητα της μεταβολής και δεν μπορούμε να κρίνουμε, εάν η νέα διατύπωση είναι προς όφελος ή εις βάρος των αγροτών. Σε αυτή την περίπτωση το θέμα είναι τι εννοείτε επιχειρηματική δραστηριότητα. Εάν πρόκειται, δηλαδή, για κάποιον που έχει καταχωρηθεί με κύριο επάγγελμα αγρότης. Τι προβλέπεται γι’ αυτούς που έχουν την αγροτική δραστηριότητα ως βοηθητικό εισόδημα; Θα υπάρξουν αλλαγές στις ζωές των υπέργηρων αγροτών; Από την άλλη πλευρά, δεν πρέπει να δίνεται η δυνατότητα για ειδικές άδειες αυτοκινήτου σε «αγρότες» του Κολωνακίου, δηλαδή, σε αυτούς που αγόραζαν παλαιότερα αγροτικά τζιπ με χαμηλή φορολογία. Συμβαίνουν και αυτά.

Με το άρθρο 48, δίνεται η δυνατότητα να επαναχορηγηθεί η ειδική άδεια οδήγησης επιβατηγού δημοσίας χρήσης σε Έλληνες υπηκόους που την κατείχαν με το προηγούμενο καθεστώς, χωρίς την πλήρωση της προϋπόθεσης του εδαφίου στ΄ της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν.4070/2012, δηλαδή, χωρίς τον όρο «εφόσον είναι Έλληνας ή Κύπριος υπήκοος απόφοιτος, τουλάχιστον, υποχρεωτικής εκπαίδευσης ή αναγνωρισμένης ισότιμης σχολής του εξωτερικού». Για ποιον λόγο δρομολογείται η μείωση των προσόντων, όταν γίνονται τόσες συζητήσεις για το επίπεδο των υπηρεσιών των ταξιτζήδων; Εκτός αυτού, με την παρ. γ΄ δίνεται η δυνατότητα αυτόματης ανανέωσης παρά την παρέλευση πενταετούς διάρκειας. Δεν ακούγονται όλα αυτά ως ρουσφέτια; Σε ότι αφορά στην έκδοση άδειας σε αλλοδαπούς, δεν διευκρινίζεται πουθενά, το αν θα πρέπει να έχουν άδεια εργασίας στη χώρα. Πρόκειται για μία, επίσης, προβληματική διάταξη.

Στο άρθρο 50, ο καθορισμός επταετίας για την αυτοδίκαιη άρση παρακράτησης είναι, εντελώς, αυθαίρετος. Η παρακράτηση είναι αιτιώδης πράξη με συνέπεια να αίρεται, όταν εκλείψει η αιτία, όλοι το γνωρίζουμε. Πώς προκύπτει η παραγραφή οφειλής στα επτά έτη; Η διάταξη έρχεται σε αντίθεση με τον Αστικό Κώδικα και με το δίκαιο των συναλλαγών.

Στο άρθρο 51, δεν έχουμε αντίρρηση, ως προς την καταχώρηση των εισαγομένων αυτοκινήτων. Στα στοιχεία θα πρέπει να γίνεται διάκριση, όμως, εκτός από τον κυβισμό στο ε΄ που αναφέρεται σε κινητήρες εσωτερικής καύσης και στην ισχύ του ηλεκτροκινητήρα, πλέον. Τι προβλέπεται τώρα για αυτοκίνητα που έχουν μετατραπεί σε ηλεκτρικά; Δεν θα πρέπει να κατατίθεται ο τύπος της μετατροπής και όχι μόνο το αρχικό μοντέλο; Για παράδειγμα, σημειώνοντας πως έχουμε υποβάλει ερωτήσεις πολλές φορές, απαγορεύεται στην Ελλάδα η μετατροπή συμβατικών σε ηλεκτρικά, όταν επιτρέπεται στα Σκόπια και στη Βουλγαρία, για παράδειγμα, από το 2012, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Στην πιο πρόσφατη ερώτησή μας, στις 12/10/2020, απάντησε το Υπουργείο πώς ακόμη το ψάχνετε με διάφορους φορείς, όπως, επίσης, το 2019, κάτι που θεωρείται, εύλογα, ως εμπαιγμός. Δεν μπορεί να ψάχνει κανείς το ίδιο για πάνω από δύο χρόνια.

Σε σχέση με τα καυσαέρια στο θ΄, εάν πρόκειται για μεταχειρισμένο της Volkswagen, τι νόημα έχει, αφού ο Υπουργός Ανάπτυξης μάς είπε πως δεν μπορούν να επιβληθούν κυρώσεις για την απάτη του diesel gate;

Στο άρθρο 54, στην παρ. 1 α΄, εισάγεται η εξαίρεση από την άδεια οδήγησης των μοτοποδηλάτων με ανώτατη δυνατή ταχύτητα τα 25 χιλιόμετρα την ώρα. Συμφωνούμε, αλλά θα προτείναμε τα εξής. Πρώτον, περιορισμούς στους δρόμους που επιτρέπεται να κυκλοφορούν τα εν λόγω οχήματα, σε αυτούς που έχουν ικανοποιητικό πλάτος, χαμηλή κίνηση και κατάλληλη σηματοδότηση. Δεύτερον, καμία κυκλοφορία ΕΠΗΟ σε πεζοδρόμια και ειδικά στο κέντρο της Αθήνας. Τρίτον, εκτύπωση από το Υπουργείο δικτύου ποδηλατοδρόμων με ιστοσελίδα, όπως στη Νέα Υόρκη. Τέταρτον, μάθημα κυκλοφοριακής οδήγησης στα σχολεία. Θα καταθέσουμε και τη σχετική πρότασή μας στα Πρακτικά.

Στο άρθρο 56, αναγράφεται πως ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής ορίζονται από τον Υπουργό, χωρίς να αναφέρονται κριτήρια. Πρόκειται για ένα, ακόμη, ρουσφέτι;

Σε ότι αφορά στο άρθρο 57, έχουμε υποβάλει ερώτηση για τον «προβληματικό» ΟΣΕ για το θέμα των επιδοτήσεων και των συσσωρευμένων ζημιών του, την οποία θα καταθέσουμε στα Πρακτικά μαζί με την απάντηση του Υπουργού. Με τη σημερινή ρύθμιση παγιώνονται οι επιχορηγήσεις; Τι θα καλύπτουν; Τη λειτουργία όλου του δικτύου μαζί με αυτό του ανενεργού της Πελοποννήσου που οι Δήμοι θέλουν να επανεργοποιήσουν ή μόνο αυτού της ιταλικής πια ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Θα πρέπει να μας δοθούν ακριβή στοιχεία, πόσο μάλλον, αφού το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν αναφέρει κόστος.

Στο άρθρο 59, στο τέλος των παρ. 4, 5 και 6, θα πρέπει να προστεθεί «πως εξαιρούνται οι γερμανικές αυτοκινητοβιομηχανίες», έτσι ώστε να μην ταλαιπωρούνται οι δημόσιες υπηρεσίες με την εφαρμογή του νόμου, αφού ο Υπουργός, όπως είπαμε, δεν έκανε, απολύτως, τίποτα στο θέμα του DIESEL GATE, στο γερμανικό σκάνδαλο. Άλλωστε, το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν προέβλεψε έσοδα, γνωρίζοντας, μάλλον, πως όλες οι γερμανικές εταιρείες μπορούν να εξαπατούν νόμιμα. Εν προκειμένω, η παρ. 8 είναι η «καλύτερη», αφού δίνει τη δυνατότητα στον Υπουργό να προσθέσει και άλλες εταιρείες, εκτός από τις γερμανικές, στην «ασυλία» από τις διατάξεις του νόμου.

Τέλος, στο άρθρο 61, ποια είναι αυτή η αποζημίωση και γιατί δεν την ποσοτικοποιεί το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους;

Αναφορικά με το άρθρο 62, είναι απαράδεκτο να εκκρεμούν, ακόμη, οι αποκαταστάσεις από το σεισμό του 2014 στο Ληξούρι. Ελπίζουμε να μην συμβεί το ίδιο με τη Σάμο και με την Ελασσόνα, στους κατοίκους της οποίας θέλουμε να εκφράσουμε τη συμπαράστασή μας, καθώς, επίσης, να ζητήσουμε να βρεθούν γρήγορα λύσεις στέγασης και ενίσχυσης.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι θα αναφερθώ, καταρχάς, στην Παγκόσμια Ημέρα της Γυναίκας. Τιμούμε τις γυναίκες και τους αγώνες τους διαχρονικά. Ως Βουλευτής από το Ηράκλειο της Κρήτης, να θυμίσω, ότι ο Μινωικός Πολιτισμός ήταν μητριαρχικός πολιτισμός, με επίκεντρό του τη γυναίκα και το περιβάλλον. Τέλος, να καταδικάσουμε την κάθε μορφή βίας, αυταρχισμού και τέτοιων κυβερνητικών επιλογών, όπως έγινε και εχθές.

Σε ότι αφορά στο σχέδιο νόμου, θα αρχίσω την εισήγησή μου από αυτό που είπε ο κ. Υπουργός, ο κ. Κεφαλογιάννης στην προηγούμενη συνεδρίασή μας, ότι «η προτεραιότητα της Κυβέρνησης είναι η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας». Πραγματικά, κύριε Υπουργέ, το χαιρετίζω αυτό με χαρά, ως μέλος και της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, αλλά και ως Βουλευτής Ηρακλείου, όπου έχουμε μία πάρα πολύ κακή πρωτιά με τα τόσα πολλά τροχαία ατυχήματα ή τροχαίες δολοφονίες.

Επιτρέψτε μου να αναφέρω, ότι η Πολιτεία διαχρονικά, κατά τη γνώμη μας, δεν έχει την απαραίτητη αναγκαία πολιτική βούληση να λύσει το αιώνιο αυτό πρόβλημα και θα γίνω πιο σαφής. Οικτρή, κακοφτιαγμένη, ελλιπής οδοποιία και δεν αναφέρομαι μόνο στον ΒΟΑΚ. Αναφέρομαι και σε άλλες, άκρως, τουριστικές περιοχές εδώ στην Κρήτη, όπως ο Δήμος Χερσονήσου στο Ηράκλειο. Βανδαλισμένες πινακίδες στους δρόμους με συνθήματα, αλλά και πυροβολημένες, σαν σε ταινία γουέστερν, που προκαλούν ελεεινή εντύπωση του καθενός μας, αλλά, κυρίως, των ξένων επισκεπτών μας. Λέμε, ότι θέλουμε τουρισμό ποιότητας, ενώ δίνουμε την εντύπωση στον καθένα, ότι εδώ μπορούμε να κάνουμε, ό,τι θέλουμε, όπως θέλουμε, όπου θέλουμε, χωρίς καμία επίπτωση, χωρίς καμία τιμωρία. Και εσείς από την Κρήτη είστε και το γνωρίζετε.

Κύριε Υπουργέ, βλέπουμε κλαδιά μπροστά στις πινακίδες των δρόμων, τα οποία η Τοπική Αυτοδιοίκηση τα αφήνει εκεί και μάλλον γι’ αυτόν τον λόγο εμφανίζονται στους πρόσφατους χάρτες τόσα δάση στην Κρήτη, έχοντας ξεσηκώσει «θύελλα» διαμαρτυριών. Ιλιγγιώδεις ταχύτητες στους δρόμους που μόνο για την ποιότητά τους δεν χαρακτηρίζονται. Τι κάνετε για όλα αυτά; Μόνο ευχολόγια, δυστυχώς, τίποτα άλλο. Ούτε αυστηρή αστυνόμευση, όπως αναδείξαμε, ότι γίνεται σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη στις προηγούμενες συνεδριάσεις. Άρα, λοιπόν, για ποια εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Ένωση μιλάτε σε αυτό το θέμα; Ούτε επιβάλλονται παραδειγματικά πρόστιμα που θα έχουν άμεση επίδραση στη μείωση των τροχαίων.

Στα ορεινά χωριά του Νομού σας αλλά και αλλού, όπως πολύ καλά γνωρίζετε, προϋπόθεση για να οδηγήσει κάποιο άτομο ένα όχημα 4Χ4, είναι μόνο να φτάνουν τα ποδαράκια του στα πετάλια του αυτοκινήτου με τις ευλογίες των γονέων του.

Τι έχετε κάνει για την κατάργηση των διαφημιστικών πινακίδων, ακόμη κι αυτών της διπλής όψεως μέσα στις πόλεις που, παράνομα, υπάρχουν; Σκοπός τους είναι, όντας διαφημιστικές, να προσελκύσουν το ενδιαφέρον και το βλέμμα των οδηγών, αποσπώντας τους την προσοχή από τον δρόμο, κάτι, άκρως, επικίνδυνο. Όχι να πάρει κανείς ποδήλατο ή πατίνι ή τροχοσανίδα; Τεθωρακισμένο θα πάρει, για να προφυλάσσεται.Τι είδους και τι ποιότητας ΣΒΑΚ θέλετε; Τι ποιότητα ζωής ζητάτε, όταν σταθμεύουν παράνομα, ασφαλώς, αυτοκίνητα ή δίκυκλα πάνω σε πεζοδρόμια και δυσχεραίνουν την κινητικότητα των συνανθρώπων μας με ειδικές ανάγκες, αλλά και των πεζών, ή σταθμεύουν πάνω σε ράμπες ή σε θέσεις ειδικά για άτομα με ειδικές ανάγκες; Ουδεμία αστυνόμευση και τα πρόστιμα είναι, ουσιαστικά, ανύπαρκτα, ενώ θα έπρεπε να είναι «καταπέλτης» τα πρόστιμα, όπως είναι 10.000 δολάρια το πρόστιμο στον Καναδά, εάν κάποιος παρκάρει στη θέση ΑμεΑ. Τολμάς να το κάνεις; Ποτέ.

Σχετικά με το άρθρο 54 του σχεδίου νόμου, βασική παράμετρος αποτελεί η οδική συμπεριφορά και η κοινωνία της κυκλοφορίας. Μαθήματα και γνώσεις πρώτων βοηθειών, για τους οδηγούς που είναι σε άμεση συνάρτηση με την επιτυχία των ΣΒΑΚ, αλλά και γνώσεις πρώτων βοηθειών και για τη θάλασσα, όντας η Ελλάδα μία κατεξοχήν θαλάσσια και νησιωτική χώρα. Αυτά τα μαθήματα πρέπει να γίνονται κατά τη σχολική ηλικία, όπως γίνεται και σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη. Μιλάμε για εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές πρακτικές.

Σε σχέση με τη θάλασσα και τη νησιωτικότητα, θα αναφερθώ για το παρόν νομοσχέδιο, ως μέλος της Επιτροπής Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών της Βουλής. Η Ελλάδα έχει πάρα πολλά νησιά, μεγάλα και μικρά, με ελάχιστη ή ανύπαρκτη διασύνδεση μεταξύ τους. Επίσης, πολύτιμη είναι η ορεινή χώρα που αντιμετωπίζει, συν τοις άλλοις, το πρόβλημα, ότι πολλοί που εργάζονται εκεί να θέλουν να φύγουν. Αυτό επιδεινώνει, ακόμη περισσότερο, την έλλειψη κατάλληλου ανθρώπινου δυναμικού, για να στελεχωθούν οι Δήμοι και οι υπηρεσίες τους και οι Περιφέρειες.

Η επανακατοίκισή τους είναι μείζον θέμα γι’ αυτούς τους Δήμους. Γνωρίζω περαιτέρω, ότι η απορροφητικότητα των προγραμμάτων από τους ΟΤΑ είναι πολύ μικρότερη του 35% των διαθέσιμων κονδυλίων, διότι οι τεχνικές αλλά και οι νομικές υπηρεσίες τους είναι, παντελώς, υποστελεχωμένες. Οι Περιφέρειες δεν έχουν πολεοδομικές υπηρεσίες για τον σχεδιασμό των ΣΒΑΚ και δεν υπάρχει μέχρι σήμερα εμπειρία στις Περιφέρειες για την εκπόνηση ΣΒΑΚ. Επομένως, ούτε παραδείγματα συνεργασίας με τους Δήμους για το θέμα αυτό. Από την άλλη, οι Δημοτικές Αρχές γνωρίζουν, ότι η πολεοδομία είναι βασικός «μοχλός» σχεδιασμού και ανάπτυξης, παράλληλα, με τον καθορισμό χρήσεων γης. Εδώ πρέπει να «καυτηριάσουμε» το διαχρονικό πρόβλημα της «άναρχης» και αυθαίρετης δόμησης σε πολλούς δήμους της χώρας και προκύπτουν τα εξής ερωτήματα. Τι είδους ΣΒΑΚ θέλετε; Πώς θα γίνουν αυτά; Πώς θα λειτουργήσουν; Μάλλον, θεωρείτε, ότι ΣΒΑΚ μπορεί να γίνουν μόνο στον Δήμο Αθηναίων, στο κέντρο, στην Αθήνα, στη Λεωφόρο Ελευθερίου Βενιζέλου, την Πανεπιστημίου.

Ως ΜέΡΑ25 τονίζουμε, ότι βασικό πρόβλημα είναι, ότι το νομοσχέδιο διακατέχεται από την ανάγκη επίσπευσης των διαδικασιών λειτουργίας ΣΒΑΚ, παρακάμπτοντας, ουσιαστικά, τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό, δηλαδή, επαναλαμβάνοντας τα σφάλματα του Μεγάλου Περιπάτου, που χαρακτηριζόταν από αποσπασματικά έργα «βιτρίνας». Στο ίδιο πλαίσιο, εντάσσονται και τα πλάνα της Δημοτικής Αρχής Αθηνών για την ικανοποίηση του «τριγώνου» Μουσείο - Τοσίτσα - Λόφος Στρέφη, όπου επιχειρείται, ξεκάθαρα, εξευγενισμός της περιοχής, μία πρακτική που ουσιαστικά εκδιώχνει τους παλιούς κατοίκους, αυξάνοντας τις τιμές των ενοικίων και του κόστους ζωής, εν γένει. Ήδη, έχουν δει το φως της δημοσιότητας τα σχέδια για την ανάπλαση του Λόφου Στρέφη, μέσω ιδιωτικής αμφιλεγόμενης εταιρείας, που, στην πράξη, μετατρέπουν τον δημόσιο χώρο σε ένα «αποστειρωμένο» πάρκο για υψηλά βαλάντια.

Ως ΜέΡΑ25 θεωρούμε, ότι οι πολιτικές Βιώσιμης Κινητικότητας και Μικροκινητικότητας θα πρέπει να αποτελούν ένα συνολικό σχέδιο «πράσινης» μετάβασης για τις πόλεις μας, με πολιτικές ανάπτυξης των ποδηλατοδρόμων, των μέσων μαζικής μεταφοράς και των δημόσιων χώρων και πρασίνου, αρχές που λείπουν, ουσιαστικά, από το νομοσχέδιο.

Αναφορικά με τα ΚΤΕΟ, θέλω να τονίσω, ότι απαξιώσατε τα δημόσια ΚΤΕΟ διαχρονικά και από δημόσια τα μετατρέψατε σε ιδιωτικά. Στο Ηράκλειο δεν υπάρχει, πλέον, ούτε ένα δημόσιο ΚΤΕΟ.

Κύριε Υπουργέ, επειδή είστε νομικός, θα ήθελα, κλείνοντας να διαβάσω δύο γραμμές από το βιβλίο του Καθηγητού Διοικητικού Δικαίου του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, του κ. Αναστάσιου Τάχου. «Η αποστολή της Δημόσιας Διοίκησης είναι αποφασιστική για την πορεία της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας. Αν επικρατήσει η εξέλιξη του ζητήματος της απόλυτης ή σχεδόν απόλυτης φιλελεύθερης οικονομίας, θα μετατρέψει και το δίκαιο από δημόσιο διοικητικό σε ιδιωτικό. Τότε η ιδιωτικοποίηση των δημοσίων υποθέσεων και αναγκών των λαών θα ρυθμίζεται από το ιδιωτικό δίκαιο και όχι από το δημόσιο δίκαιο».

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ**: Θα προσπαθήσω να είμαι σύντομη. Άλλωστε, είπαμε και αρκετά στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής. Καταρχήν, εννοείται, ότι με ενδιαφέρει και προσωπικά και τον ΣΥΡΙΖΑ, γενικώς, αυτή η πρωτοβουλία για τα ΣΒΑΚ. Είπαμε τη δουλειά που έχουμε κάνει και είναι η κατάλληλη στιγμή να αλλάξουμε την κουλτούρα σχεδιασμού. Θα έλεγα, ότι μπορεί να έχουμε αργήσει κιόλας. Θα έπρεπε να έχουν γίνει μερικά πράγματα νωρίτερα.

Αυτό που θέλω να επισημάνω είναι, ότι λόγω και της συγκυρίας, θα μπορούσαμε να πάμε ένα βήμα πιο κάτω από τον ν.4599/2019. Θα μείνω σε κάποιους προβληματισμούς, για το αν, δηλαδή, το νομοσχέδιο απαντά στις σημερινές ευρωπαϊκές και εθνικές συνθήκες και προκλήσεις για αειφορία και βιωσιμότητα των πόλεων. Επειδή βλέπω, κύριε Υπουργέ, ότι είστε ανοιχτός τις προτάσεις μας και επειδή και εμείς θέλουμε να συμβάλουμε, ακριβώς, γι’ αυτό θα αναφερθώ σε μερικά θέματα. Το ένα είναι να αναφέρουμε πάλι τους τρεις βασικούς «πυλώνες» της Βιώσιμης Κινητικότητας, στους οποίους δίνει μεγάλη βαρύτητα η Ευρώπη, δηλαδή, περπάτημα - ποδήλατο - δημόσια συγκοινωνία, οι οποίοι δεν αποτυπώνονται με έμφαση στο νομοσχέδιο. Βεβαίως, αναφέρονται, αλλά θέλει και κάτι παραπάνω.

Επίσης, με δεδομένη την κλιματική κρίση, αλλά και την πανδημία, η Ευρώπη τονίζει και τη σημασία της δημόσιας υγείας, κάτι που απουσιάζει από το νομοσχέδιο, όπως απουσιάζουν και οι στόχοι μείωσης ρύπανσης και θορύβου.

Σε ότι αφορά στο θέμα του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, σε σχέση με τον χωροταξικό, είπα και την προηγούμενη φορά, ότι τα ΣΒΑΚ θα πρέπει να στηρίζονται στον υφιστάμενο πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό και όχι απλά να τον συνεκτιμούν. Εννοείται και εξυπακούεται, ότι, αφού μιλάμε για κινητικότητα, το επισπεύδον Υπουργείο εννοείται είναι το ΥΠΟΜΕ. Παρ’ όλα αυτά, κατ’ ελάχιστον, η ομάδα εργασίας που συστήνεται με αντικείμενο την κατάρτιση των ΣΒΑΚ, πέρα από την ειδική ομάδα των συγκοινωνιολόγων μηχανικών, θα ήταν καλό να υπάρχει και συνδρομή, κατά περίπτωση, πολεοδόμων χωροτακτών. Βεβαίως, απαντήσατε, ότι δεν απαγορεύεται, αλλά είναι καλό να επισημαίνεται.

Θα θέλαμε μεγαλύτερη σαφήνεια για τις αρμοδιότητες και τα όρια Περιφέρειας και Δήμου για τα ΣΒΑΚ, για να μην έχουμε επικαλύψεις. Έχω και μια πολύ αρνητική εμπειρία από τέτοιες επικαλύψεις, ως μηχανικός του Δημοσίου, για χρόνια με δρόμους. Επιπλέον, θεωρούμε, ότι μητροπολιτικές περιοχές, όπως είναι η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, καλό θα είναι σε αυτές να υπάρχει μία διακριτή διαδικασία στην εκπόνηση των ΣΒΑΚ, με ενιαία μητροπολιτικά ΣΒΑΚ, για να εξασφαλιστεί και η αστική συνέχεια. Δεν αρκεί, δηλαδή, η συνεργασία με τους όμορους ΟΤΑ. Θέλουν έναν ειδικό χειρισμό.

Σχετικά με τη χρηματοδότηση, αναφέρεται το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και μου απαντήσατε. Αυτό, βέβαια, αφορά στις μελέτες. Καλό θα ήταν να δούμε, πώς θα γίνει και για την υλοποίησή τους, γιατί απαιτούνται και εκεί πολύ σοβαρά κονδύλια. Τα λέω όλα αυτά, γιατί νομίζω, ότι, ήδη, έχουμε αργήσει. Πρέπει, επιτακτικά, να προχωρήσουν τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στις πόλεις μας.

Θα κλείσω, όμως, γιατί έχω και αυτή την πρόκληση, με ένα θέμα που, επίσης, θεωρώ, ότι είναι πολύ σοβαρό και έχουμε μείνει πίσω. Αναφέρομαι στα Σχέδια Βιώσιμων Αστικών Logistics. Θεωρώ ότι πρέπει άμεσα να εκπονηθούν προδιαγραφές στην κατεύθυνση της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Urban Mobility Package 2013, και αυτά είναι σχέδια πρέπει να γίνουν σε συνεργασία των Δήμων με τους εκπροσώπους των αστικών εμπορευματικών μεταφορών και υπό την επίβλεψη, βέβαια, του Υπουργείου και υπό το πρίσμα του ν.4302/2014, όπως ισχύει, και να χρηματοδοτηθεί η εκπόνησή τους για όλες τις πόλεις. Είναι η συγκυρία καθοριστική. Είδαμε πώς σε αυτή τη συγκυρία της πανδημίας, είχαμε μία κατακόρυφη αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου. Πολλές από αυτές τις συνήθειες, εκτιμούμε, ότι θα μείνουν και μετά το πέρας της κρίσης. Άρα, όλο αυτό δημιουργεί αυξημένες ανάγκες για διανομή εμπορευμάτων σε αστικό περιβάλλον, το city logistics. Τίθεται, όμως, και θέμα βιωσιμότητας των πόλεων, αφού κατά το lockdown η κίνηση είναι μειωμένη. Ουσιαστικά, όλο αυτό γίνεται σε άδειες πόλεις.

Με την επιστροφή, όμως, στην κανονικότητα το νέο μεταφορικό έργο που θα προσθέτει στις, ήδη, συμφορημένες οδούς του αστικού δικτύου, θα δημιουργήσει πάρα πολλά προβλήματα. Να αναφέρω, ότι στο άρθρο 4 του ν.4302, αναφέρεται η έκδοση ενός π.δ., όπως και για το σύνολο της δευτερογενούς νομοθεσίας. Μάλιστα, αυτό αποτελούσε και μνημονιακή υποχρέωση. Εμείς είχαμε προχωρήσει αρκετά το θέμα αυτό και είχαμε προσλάβει και τεχνικό σύμβουλο. Υπήρχε, δηλαδή, ένα αρχικό κείμενο του προεδρικού διατάγματος, το οποίο είχε λάβει και σχόλια από συναρμόδια Υπουργεία, από το Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας της Εφοδιαστικής και εκκρεμούσε η διαβούλευση με την ΚΕΔΕ. Ενάμιση χρόνο τώρα, δεν βλέπουμε να έχει προχωρήσει. Απλώς, επαναλαμβάνεται η ίδια υποχρέωση και σε αυτόν τον νόμο. Θα έλεγα, ότι ήταν μία ευκαιρία, για να είναι και πλήρες το νομοσχέδιο, να συμπεριληφθούν και αυτές οι προδιαγραφές, ώστε μα προχωρήσουμε και σε αυτό το κομμάτι, γιατί συνδέεται, απολύτως, με τα ΣΒΑΚ.

Η μόνη διαφορά που βλέπω και μου κάνει εντύπωση είναι, ότι θα την υπογράψει ο Υπουργός Ανάπτυξης. Αυτό δεν το καταλαβαίνω. Βεβαίως, σε αυτή τη χώρα υπάρχει το φαινόμενο να παίρνουμε αντικείμενα από το ένα Υπουργείο στο άλλο. Εγώ, όμως, θα πω, ότι το θέμα των logistics, κύριε Υπουργέ, αναφέρεται στη Digimove, ευρωπαϊκά. Είναι και αυτό θέμα κινητικότητας, οπότε συνεννοηθείτε, γιατί πρέπει να είναι και αυτό στο ΥΠΟΜΕ.

Για τις λοιπές διατάξεις, δεν έχω να πω πολλά, καθώς τα είπε ο Εισηγητής μας. Το μόνο που θέλω να πω είναι, ότι θέλουμε να ακολουθούμε την Ευρώπη, ας είμαστε λίγο αυστηροί στα θέματα της οδικής ασφάλειας, γιατί, δυστυχώς, έχουμε τις δυσμενέστερες θέσεις στην κατάταξη τροχαίων ατυχημάτων και ειδικά νεκρών νέων ανθρώπων. Άρα, ας είμαστε πιο αυστηροί, σε ότι αφορά και το κράνος και τη χρήση κινητού τηλεφώνου.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Με την ομιλία της κυρίας Πέρκα, ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των Εισηγητών μας και των συναδέλφων και καλούμε τώρα τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Γιάννη Κεφαλογιάννη, να πάρει τον λόγο και να κλείσει τη συνεδρίασή μας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα κι εγώ με τη σειρά μου, προσωπικά αλλά και ως μέλος της Κυβέρνησης, να πω χρόνια πολλά σε όλες τις γυναίκες, ένεκα της σημερινής ημέρας και να εκφράσω την ευχή, να δούμε περισσότερη και μεγαλύτερη εκπροσώπηση σε επαγγελματικούς χώρους που, δυστυχώς, βλέπουμε μειωμένη εκπροσώπηση, μεταξύ των οποίων είναι και το Ελληνικό Κοινοβούλιο. Ελπίζω στις επόμενες εκλογές, να δούμε περισσότερες γυναίκες και εντός της Βουλής.

Θα ξεκινήσω με κάποιες γενικές παρατηρήσεις που ακούστηκαν και σήμερα, προτού μπω στα του νομοσχεδίου. Άκουσα τον Εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ότι, γενικά, η Κυβέρνηση νομοθετεί με μία αδιαφάνεια και ότι προσπαθούμε να εξυπηρετήσουμε συμφέροντα. Θα σας θυμίσω, αγαπητέ και καλέ κύριε συνάδελφε, ότι, δυστυχώς, η προηγούμενη συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και Ανεξάρτητων Ελλήνων, γνωμοδοτούσε με έναν τρόπο που υπήρχαν σωρεία διατάξεων σε άσχετα νομοσχέδια. Δυστυχώς, κατ’ επανάληψη, φέρνατε τροπολογίες εκπρόθεσμες, τις οποίες συζητούσαμε στην Ολομέλεια, κυριολεκτικά, πέντε και δέκα λεπτά πριν τελειώσει το νομοσχέδιο, σε αντίθεση, όπως βλέπετε, με ένα νομοσχέδιο, το οποίο αφορά διατάξεις μόνο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και έχουμε όλη την ευχέρεια να τις συζητήσουμε εντός της αρμόδιας Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής με έναν εξαντλητικό διάλογο. Βεβαίως, θα έχουμε τη δυνατότητα και στην Ολομέλεια να μπορέσουμε να τοποθετηθούμε όλα τα Κόμματα, οι συνάδελφοι και να μιλήσουμε και για θέματα καθαρά του συγκεκριμένου Υπουργείου.

Στο σημείο αυτό, θέλω να θυμίσω κάτι και η παριστάμενη συνάδελφος, η κυρία Πέρκα, αποτελεί σε αυτό που θα πω μία «φωτεινή» εξαίρεση. Δυστυχώς, το συγκεκριμένο Υπουργείο, επί της δικής σας διακυβέρνησης, γνωμοδοτούσε με έναν τρόπο που μπορεί να ολοκλήρωνε μία νομοθετική πρωτοβουλία, αλλά την άφηνε ανολοκλήρωτη, λόγω του ότι δεν είχαν προχωρήσει οι αντίστοιχες κοινές υπουργικές αποφάσεις. Θυμίζω, για παράδειγμα, το ζήτημα των αδειών οδήγησης που είχε μείνει ανεφάρμοστο, όπως και το ζήτημα των υδατοδρομίων που, επίσης, έμεινε ανεφάρμοστο. Θα έλεγα, ότι υπήρχαν οι καλές προθέσεις από την τότε πολιτική ηγεσία, αλλά, δυστυχώς, δεν αρκεί μόνο να νομοθετούμε. Ένα νομοσχέδιο πρέπει να είναι πρακτικό, ώστε από την επόμενη κιόλας ημέρα να μπορεί να εφαρμόζεται. Θυμίζω, επίσης, και το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο. Κατ’ επανάληψη, είχαμε δεχτεί προειδοποιητικές επιστολές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για να «υιοθετήσουμε» οδηγίες που έπρεπε να έχουμε «υιοθετήσει», εδώ και δύο-τρία χρόνια ως ελληνικό Κράτος και μένουν στα «συρτάρια». Σας θυμίζω, τι έγινε με το Θριάσιο Πεδίο. Πρόσφατα, βγήκε η απόφαση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή που λέει, ότι θα πρέπει να είχαμε ζητήσει διπλάσιο τίμημα και ότι θα έπρεπε να έχουμε δώσει, σχεδόν, τον μισό χρόνο στην παραχώρηση. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι, τουλάχιστον, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, επί της προηγούμενης Κυβέρνησης, δεν νομοθέτησε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Σήμερα, συζητάμε ένα νομοσχέδιο -και χαίρομαι που, τουλάχιστον, επί της αρχής, αλλά και στα βασικά του άρθρα συμφωνούμε- που είναι προς μία σωστή κατεύθυνση. Όπως είπα και από την αρχή της συζήτησης, είμαστε εδώ, για να «υιοθετήσουμε» και πολλές από τις «γόνιμες» παρατηρήσεις των συναδέλφων, αλλά και των φορέων που ακούστηκαν. Άλλωστε, σε αυτή την κατεύθυνση κινήθηκε η Κυβέρνηση, από την πρώτη στιγμή, που το έθεσε σε δημόσια διαβούλευση.

Θα μου επιτρέψετε, όμως, να σταθώ και σε ορισμένες παρατηρήσεις, για να ξεκαθαρίσω κάποια ζητήματα που νομίζω, ότι, καλώς, τέθηκαν στη συνεδρίαση. Ξεκινώ από την παρατήρηση ορισμένων συναδέλφων, σχετικά με τα ζητήματα συνεργασίας των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α΄ και Β΄ Βαθμού ή ακόμη και για το ενδεχόμενο αλληλοεπικάλυψης κάποιων αρμοδιοτήτων που, ενδεχομένως, μπορεί να παρατηρηθεί, κατά το στάδιο εκπόνησης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

ρέπει να πω, επί της αρχής, ότι η διαδημοτική συνεργασία ή η συνεργασία μεταξύ Δήμων και Περιφέρειας, κατά το στάδιο κατάρτισης των ΣΒΑΚ, είναι, απολύτως, επιθυμητή. Προφανώς, κανείς δεν μπορεί να υποχρεώσει κανέναν να συνεργαστεί. Παρ’ όλα αυτά, στο άρθρο 2, παρ. 3, προβλέπεται ρητά, ότι «για την κατάρτιση ενιαίου ΣΒΑΚ σε περιοχή παρέμβασης, εντός των διοικητικών ορίων περισσοτέρων του ενός ΟΤΑ, ως φορέας εκπόνησης ορίζεται, κατά περίπτωση, είτε ο δημοτικός ή ο διαβαθμικός υφιστάμενος ή νέος σύνδεσμος που συστήνεται γι’ αυτή την περίπτωση».

Αυτό, λοιπόν, που σε κάθε περίπτωση υποχρεώνουμε τους Δήμους να κάνουν είναι στο άρθρο 7, παρ. 1, ότι η ομάδα εργασίας που καταρτίζει ένα ΣΒΑΚ, θα πρέπει να λαμβάνει, υποχρεωτικά, υπόψη τα ΣΒΑΚ των όμορων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης της περιοχής παρέμβασης και, βεβαίως, των αντίστοιχων οργανισμών με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής που έχουν, ήδη, χαρακτηριστεί. Άρα, προσπαθούμε να αποφύγουμε το ενδεχόμενο κάποιος ΟΤΑ να «κάνει του κεφαλιού του», χωρίς να λαμβάνει υπόψη του τι συμβαίνει σε έναν όμορο Δήμο.

Επίσης, θα ήθελα σε αυτό το σημείο, να αποσαφηνίσω κάποια ζητήματα, ίσως, κάποιες παρανοήσεις που έχουν υπάρξει με την έννοια των ΣΒΑΚ. Θα πρέπει να γίνει κατανοητό, ότι ο σχεδιασμός της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν είναι μία νέα δραστηριότητα σχεδιασμού. Αντίθετα, βασίζεται σε υπάρχουσες πρακτικές και τεχνικές σχεδιασμού. Επομένως, είναι λάθος, να θεωρούμε, ότι το ΣΒΑΚ είναι ένα επιπρόσθετο επίπεδο στον σχεδιασμό των μεταφορών. Αντίθετα, θα πρέπει να το βλέπουμε ως ένα συμπληρωματικό «εργαλείο» στα υπάρχοντα σχέδια και διαδικασίες. Και για να απαντήσω στον προβληματισμό κάποιων συναδέλφων, στο άρθρο 7, παρ. 1, αναφέρεται ρητά, ότι «η ομάδα εργασίας μετά τη συγκρότησή της, συλλέγει τα σχετικά με το ΣΒΑΚ κείμενα και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επίπεδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης». Άρα, και αυτά λαμβάνονται υπόψιν.

Επίσης, στο άρθρο 3, παρ. 2, αναφέρεται πως «η ομάδα εργασίας συνεκτιμά στρατηγικά σχέδια και εθνικές πολιτικές που αφορούν στον σχεδιασμό των μεταφορών, σύμφωνα και με τις κατευθυντήριες γραμμές-κατευθύνσεις του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψιν τον χωρικό σχεδιασμό», άρα, και χωροταξικά ζητήματα, «την προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και την υλοποίηση δράσεων και έργων του εθνικού σχεδίου δράσης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, καθώς και την προαγωγή της οδικής ασφάλειας». Όταν λέμε, ότι λαμβάνουν υπόψη τον χωρικό σχεδιασμό, αυτό σημαίνει, ότι το ΣΒΑΚ στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, όπως για παράδειγμα, στα εγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια όλων των βαθμίδων, είτε αυτά είναι γενικά πολεοδομικά σχέδια, είτε τοπικά χωρικά σχέδια, σε πολεοδομικές μελέτες επέκτασης, αναθεώρησης ή τοπικά σχέδια εφαρμογής, καθώς και σε όλες τις στρατηγικές μελέτες που σχετίζονται με αυτά. Ανάλογες διατυπώσεις «διατρέχουν» μεγάλο μέρος του παρόντος σχεδίου νόμου. Συνεπώς, για εμάς δεν τίθεται κάποιο ζήτημα διεπιστημονικής προσέγγισης. Αντιθέτως, τα ΣΒΑΚ είναι για εμάς ο ορισμός της διεπιστημονικής προσέγγισης. Νομίζω ότι σε αυτό θα συμφωνήσουμε. Επαναλαμβάνω, ότι δεν ανακαλύψαμε την «πυρίτιδα». «Χτίσαμε» πάνω στα θετικά που βρήκαμε και συνεχίζουμε, θεωρώντας, ότι πάμε και ένα βήμα παρακάτω. Υποθέτω, ότι στον ίδιο προβληματισμό εντάσσονται και τα σχόλια για την απουσία χωροτακτών πολεοδόμων στην ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ. Στην πραγματικότητα, όπως είπα και σε προηγούμενη μου παρέμβαση, στο άρθρο 4, η ομάδα εργασίας δύναται να επικουρείται και από οποιονδήποτε εξωτερικό επιστημονικό συνεργάτη, σχετικό με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, άρα, και με όσους εμπλέκονται με τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Στο σημείο αυτό, γίνεται μία ιδιαίτερη αναφορά σε συγκοινωνιολόγους μηχανικούς. Όμως, μπορούμε να κάνουμε και μία νομοτεχνική βελτίωση, προσθέτοντας, ενδεικτικά, την ειδικότητα του πολεοδόμου χωροτάκτη, για να μην υπάρχει καμία αμφιβολία, ότι δεν θέλουμε και αυτές τις ειδικότητες στον σχεδιασμό.

Τέθηκε ένα ζήτημα για την ηλεκτρονική πλατφόρμα, αν θυμάμαι καλά, από τον κ. Γιαννούλη. Να σας ενημερώσω, κύριε συνάδελφε, ότι θα γίνει τέτοια λεπτομερής συνεργασία με το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής, όπου η πλατφόρμα, στην ουσία, θα λειτουργεί και ως ένα παρατηρητήριο για τα ΣΒΑΚ. Δεν θα είναι, απλώς, μία πλατφόρμα που θα βλέπουμε πως πηγαίνει η διαδικασία. Θα είναι και ένα παρατηρητήριο με έναν ξεκάθαρο τρόπο. Ζούμε, πλέον, στην ψηφιακή εποχή, όπου ο καθένας θα μπορεί με διαφάνεια να βλέπει, να συγκρίνει, και γιατί όχι, να δημιουργηθεί και μία ευγενής άμιλλα μεταξύ των Δήμων. Δηλαδή, εκείνοι που κινούνται προς μία θετική κατεύθυνση, να μπορούν να προτρέπουν και τους άλλους, έτσι ώστε να ακολουθήσουν αυτή τη διαδικασία.

Ειπώθηκε από κάποιους συνάδελφους, ότι το ΣΒΑΚ αφαιρεί αρμοδιότητες από τους Δήμους και τις μεταφέρει στο Υπουργείο. Θα έλεγα, ότι συμβαίνει, ακριβώς, το αντίθετο. Το σχέδιο νόμου δεν κάνει πουθενά αναφορά σε έγκριση ΣΒΑΚ, αλλά σε χαρακτηρισμό από το αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δηλαδή, τη Διεύθυνση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, και αυτή είναι και μία πολύ μεγάλη διαφορά στις δύο έννοιες. Στην ουσία, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών πιστοποιεί, επικυρώνει, ότι ακολουθήθηκε μία συγκεκριμένη διαδικασία. Ο ρόλος του είναι να διασφαλίσει, ότι αυτή η διαδικασία γίνεται με έναν ενιαίο και συνεκτικό τρόπο για όλους τους Δήμους της χώρας. Λέω και πρέπει να καταγραφεί ρητώς, ότι η έγκριση του ΣΒΑΚ και το περιεχόμενό του γίνεται πάντα από τον αρμόδιο ΟΤΑ, τον Οργανισμό Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή από τον εκάστοτε φορέα εκπόνησης, με βάση πάντα τις διατάξεις που διέπουν τη λειτουργία τους.

Αυτό, βεβαίως, συμβαίνει στη βάση μιας συμμετοχικής προσέγγισης, με την έννοια, ότι η κοινωνία των πολιτών αναλαμβάνει ένα πολύ σημαντικό μέρος της ευθύνης για τις πολιτικές που προωθούνται. Δεν νομίζω να κάνω λάθος, αλλά σε καμία άλλη διαδικασία δημόσιου σχεδιασμού ο ρόλος της κοινωνίας των πολιτών δεν είναι τόσο κρίσιμος και δεν καταγράφεται τόσο συγκεκριμένα, όπως σε αυτή των ΣΒΑΚ. Επομένως, είναι κάτι που και εμείς «υιοθετούμε» και θεωρώ ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση.

Αν δεν κάνω λάθος, στη συνεδρίαση, επί των άρθρων, έγινε μία αναφορά από τον κ. Σαντορινιό για το ζήτημα της νησιωτικότητας στο άρθρο 5, ότι αποτελεί μία προσέγγιση περιοριστική και ουσιαστική. Εγώ τον καλώ, αν υπάρχει μία πιο συγκεκριμένη πρόταση, επί του συγκεκριμένου άρθρου, είμαστε ανοιχτοί να την «υιοθετήσουμε». Γίνεται ρητή αναφορά, όμως, στο άρθρο 5, στο ζήτημα της νησιωτικότητας και το πώς εμείς την λαμβάνουμε υπόψη και θέλουμε να βασιστούμε σε αυτό. Αν υπάρχει κάτι πιο συγκεκριμένο είμαστε ανοιχτοί να το ακούσουμε.

Σε ότι αφορά στο ζήτημα της παραδοσιακής προσέγγισης, τον σχεδιασμό στις μεταφορές και το ζήτημα των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, θα μπορούσαν να «συμπυκνωθούν» σε τρία βασικά σημεία. Πρώτον, στην ευρεία συμμετοχή των πολιτών και των φορέων. Δεύτερον, στον συντονισμό των πολιτικών μεταξύ των διαφόρων τομέων, δηλαδή μεταφορών, χρήσεων γης, περιβάλλοντος, οικονομικής ανάπτυξης, κοινωνικής πολιτικής, υγείας, ασφάλειας και ενέργειας και τρίτον, στην ευρεία συνεργασία σε διάφορα στάδια, τόσο των φορέων, όσο και των ιδιωτών.

Έχουμε και κάποιες συγκεκριμένες παρατηρήσεις που έγιναν και στη σημερινή συνεδρίαση. Αναφέρθηκε, για άλλη μία φορά, το ζήτημα της χρηματοδότησης. Πράγματι, κατά το προηγούμενο διάστημα, υπήρχε μία χρηματοδότηση από το «Πράσινο» Ταμείο -το ανέφερε και ο κ. Γιαννούλης- ύψους, περίπου, δέκα εκατομμυρίων για, περίπου, 150 Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στο άρθρο του νομοσχεδίου αναφέρεται ρητά, από πού θα έρθουν οι «πηγές» της χρηματοδότησης και τις είπα και στην προηγούμενη συνεδρίαση. Όμως, θα τις επαναλάβω. Είναι στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου, γιατί θεωρούμε, ότι πρέπει να υπάρχει μία σταθερή «πηγή» χρηματοδότησης. Παρ’ όλα αυτά, το «Πράσινο» Ταμείο, για να μην υπάρχει καμία παρερμηνεία, θα εξακολουθεί να χρηματοδοτεί τα, εν εξελίξει, Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Επομένως, δεν δημιουργείται κάποιο ζήτημα. Υπάρχουν το ΕΣΠΑ και τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα που έχουν αρκετές δράσεις οδικής ασφάλειας, τα οποία θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν μέσα σε ένα ΣΒΑΚ. Επίσης και πριν έναν μήνα, όπως είπα και στην προηγούμενη συνεδρίαση, με τον Πρωθυπουργό παρουσιάσαμε το Εθνικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια και την ίδρυση ενός Ταμείου Οδικής Ασφάλειας, το οποίο θα έχει πόρους, κατά βάση, από την είσπραξη των προστίμων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τα οποία, υποχρεωτικά, θα κατευθύνονται σε δράσεις οδικής ασφάλειας.

Σε σχέση με μία αναφορά που έγινε για τα ΚΤΕΟ και τον ιδιωτικό τομέα, ο κ. Γιαννούλης, μίλησε «για την εμμονή του κ. Καραμανλή για τον ιδιωτικό τομέα». Κύριε συνάδελφε, είναι κάποια νούμερα που θέλω να ακουστούν για τη λειτουργία των ΚΤΕΟ σε αυτή την Αίθουσα. Πρέπει να συμφωνήσουμε όλοι, ότι, δυστυχώς, διαχρονικά, μέχρι τώρα, δεν γινόταν σωστή δουλειά. Στην Ελλάδα, το ποσοστό απόρριψης των οχημάτων στα ΚΤΕΟ, είτε δημόσια, είτε ιδιωτικά, -έχουμε 204 ιδιωτικά ΚΤΕΟ και 28 δημόσια αυτή τη στιγμή- είναι, μόλις, 4,5%, σε έναν στόλο, ιδιαίτερα, «γερασμένο», σε έναν στόλο που, δυστυχώς, υπερβαίνει τον μέσο όρο ηλικίας των δεκαπέντε ετών. Το αντίστοιχο ποσοστό απόρριψης στη Γερμανία, που κανείς δεν θα διαφωνήσει, ότι έχει έναν πιο νέο στόλο, σε σχέση με την Ελλάδα, είναι 35,5%. Κάτι κάνουμε λάθος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν στη Γερμανία είναι 35,5% και στην Ελλάδα είναι 4,5% κάτι κάνουμε λάθος διαχρονικά, όταν ένα στα τρία οχήματα δεν προσέρχεται για να ελεγχθεί από τα ΚΤΕΟ κάτι γίνεται λάθος.

Αυτός είναι και ο λόγος που βάζουμε ένα παραπάνω «φίλτρο» για τον έλεγχο της λειτουργίας των ΚΤΕΟ. Κάνουν καλά τη δουλειά τους; Θα μπορούν να γίνουν επιτόπιοι έλεγχοι, λοιπόν, όταν ένα όχημα βγαίνει από τα ΚΤΕΟ και αν υπάρχει πλημμέλεια, θα επιβάλλονται και διοικητικά πρόστιμα, είτε είναι ιδιωτικό ΚΤΕΟ, είτε είναι δημόσιο ΚΤΕΟ. Αυτό θα έπρεπε κανονικά να «αγκαλιαστεί» από όλες τις πτέρυγες. Το αν αυτόν τον έλεγχο τον κάνουν δημόσιοι ή ιδιωτικοί φορείς, αυτό είναι ένα μέρος, ίσως, μιας ιδεολογικής διαφοράς που έχουμε, αλλά γι’ αυτό και γίνεται η συζήτηση σήμερα.

Ο κ. Γκόκας, έθεσε κάποια ζητήματα που τέθηκαν και από την πλευρά της ΕΣΑμεΑ. Πολλά από τα ζητήματα, όπως και η ΕΣΑμεΑ είπε, «υιοθετήθηκαν» στο παρόν σχέδιο νόμου. Επιπλέον, πολλά από τα υπόλοιπα ζητήματα που τέθηκαν, αφορούν σε σχέδια νόμου που θα εισάγουμε σε μία μελλοντική φάση. Επομένως, πολλά από αυτά θα «υιοθετηθούν» και είμαστε ανοιχτοί στο να τα συζητήσουμε.

Ο κ. Βιλιάρδος, αναφέρθηκε στο επικίνδυνο του άρθρου για την αυτόνομη οδήγηση. Νομίζω, κύριε συνάδελφε, ότι αδικείτε τη συγκεκριμένη ρύθμιση. Είναι μία ρύθμιση που κατατάσσει την Ελλάδα στις πρωτοπόρες χώρες, παγκοσμίως, στο συγκεκριμένο ζήτημα. Μόνος σας παραδεχτήκατε, ότι, στην ουσία, δεν έχουν δημιουργηθεί ή προκληθεί ατυχήματα μέχρι τώρα, με βάση το συγκεκριμένο ζήτημα στα Τρίκαλα και σε κάποιες άλλες περιοχές, που αρχίζει να εφαρμόζεται. Εξάλλου, η συγκεκριμένη ρύθμιση αφορά, κυρίως, πιλοτικά προγράμματα. Τα συστήματα πέδησης, ακινητοποίησης, κίνησης είναι, ακριβώς, τα ίδια, όπως με ένα λεωφορείο για οδηγό. Ρητά αναφέρεται, ότι ο υπεύθυνος που θα έχει τον τηλεχειρισμό θα είναι και εκείνος, ο οποίος σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας θα έχει την ευθύνη, αν δημιουργηθεί ένα ατύχημα. Επομένως, θα έχει και το ζήτημα της αστικής ευθύνης. Όλα τα θέματα που θέσατε στην ομιλία σας ξεκαθαρίζονται με το άρθρο. Αν παρ’ όλα αυτά, δεν σας ικανοποιεί κάτι, στην Ολομέλεια θα έχουμε τη δυνατότητα, να το ξεκαθαρίσουμε. Ειδικά, όμως, αυτή η διάταξη, αν καταλάβουμε όλοι το νόημά της, είναι μία πρωτοπόρα διάταξη που μπορούμε να την «αγκαλιάσουμε» όλοι.

Τα ζητήματα που έθεσε, ο κ. Λογιάδης, για την οδική ασφάλεια και για το ότι δεν υπάρχει βούληση. Στον αγαπητό συνάδελφο και συντοπίτη από την Κρήτη, θα του πω, ότι αν παρακολούθησε πριν από έναν μήνα την παρουσίαση για το σχέδιο της Κυβέρνησης για την οδική ασφάλεια -αν δεν την παρακολούθησε μπορώ να του στείλω- θα δει, ότι, για πρώτη φορά, έχουμε ένα πολύ συνεκτικό και ενιαίο σχέδιο για την οδική ασφάλεια που αφορά σε πολλούς τομείς. Θα καταχραστώ τον χρόνο, αν αυτή τη στιγμή αναφερθώ λεπτομερώς. Όμως, σε κάθε περίπτωση είμαι στη διάθεση της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, για να κάνουμε μία λεπτομερή συζήτηση.

Μία δεύτερη παρατήρηση, που έκανε ο κ. Λογιάδης, ότι απαξιώσαμε τα δημόσια ΚΤΕΟ και παντού κυριαρχεί ο ιδιωτικός τομέας. Προσωπικά, απορώ με τον κ. Λογιάδη, γιατί ο ίδιος είναι ένας εξαίρετος επιχειρηματίας-ξενοδόχος από τον ιδιωτικό τομέα. Το να «χτυπάει» τον ιδιωτικό τομέα ένας, κατεξοχήν, άνθρωπος του ιδιωτικού τομέα, είναι και λίγο παράταιρο.

Και ένα τελευταίο σχόλιο για την κυρία Πέρκα, που μίλησε για τα logistics. Συμφωνώ και εγώ, ότι, ειδικά μέσα στην κρίση του κορονοϊού, είναι ένα ζήτημα που είναι πάρα πολύ σημαντικό. Σας ενημερώνω, κυρία συνάδελφε, ότι θα δημιουργηθεί μία νομοπαρασκευαστική επιτροπή που θα αναθεωρήσει τον ν. 4302 και θα δούμε ποια ζητήματα έχουν προκύψει στην πορεία. Επειδή θέσατε και ένα ζήτημα αρμοδιότητας του Υπουργείου Ανάπτυξης, θέλω να σας πω, ότι ο λόγος που μπαίνει η συνυπογραφή του Υπουργείου είναι, ότι μιλάμε για αδειοδοτήσεις των επιχειρήσεων. Άρα, αυτός είναι ο λόγος που το Υπουργείο Ανάπτυξης είναι το επισπεύδον Υπουργείο.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στην Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης για να κάνει μία παρατήρηση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επειδή αναφερθήκατε, κύριε Υπουργέ, στα πεπραγμένα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην προηγούμενη κυβερνητική θητεία, ξέρετε, ότι έχετε απέναντί σας μία παράταξη που δεν έχει δειλία ή έλλειψη γενναιότητας να κάνει και αυτοκριτική, όταν πρέπει. Όμως, δύο χρόνια μετά, θα πρέπει κι εσείς να είστε έτοιμος να αντιμετωπίσετε την κριτική του χρόνου και ότι δεν βρισκόμαστε στον Ιούλιο του 2019 και θα πω δύο παραδείγματα.

Ένα είναι το συγκεκριμένο νομοθέτημα που σήμερα συζητάμε, τον ν.4599/2019. Δεν ήταν αβελτηρία, ήταν οι εκλογές, σας θυμίζω, που δεν ολοκληρώθηκε η κυα. Το δεύτερο δεν αφορά εσάς προσωπικά, αλλά τον προϊστάμενο Υπουργό του Υπουργείου σας, ο οποίος μας «κουνούσε το δάχτυλο» κάθε μέρα για το γεγονός, ότι ακυρώθηκε ο διαγωνισμός προμήθειας χιλίων τριακοσίων ηλεκτροκίνητων λεωφορείων με περιβαλλοντικό θετικό «αποτύπωμα». Μας «κουνάει το δάχτυλο», επί τόσους μήνες, και έρχεται το «χαστούκι» από το Ελεγκτικό Συνέδριο για τα τριακόσια επικίνδυνα λεωφορεία που προμηθευόμαστε με Leasing από τον εθνικό προμηθευτή για Θεσσαλονίκη και Αθήνα και δεν ακούγεται κουβέντα. Την ίδια ώρα που τον δικό μας διαγωνισμό τον ακύρωσε με σπουδή και καθ’ υπερβολή, καταργώντας και τον φορέα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχουν ακουστεί, κύριε Γιαννούλη, να μην τα επαναλαμβάνουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Δεν επαναλαμβάνουμε, αλλά θέλω να πιστεύω, ότι κατανοείτε τι λέω. Χρειάζεται και λίγη σύνεση κάποια στιγμή.

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

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, δεν ξέρω αν το διαπιστώσατε και εσείς, ότι έχουμε ένα δίλημμα, σχετικά με το πώς θα στηρίξουμε και πώς θα βελτιώσουμε, συγχρόνως, το νομοθέτημα. Ξεκάθαρα σας λέω, ότι τοποθετούμαστε με την πλευρά της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και έχουμε κάνει και πολλά πράγματα στο παρελθόν και εγώ προσωπικά έχω την ευθύνη.

Γνωρίζετε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ότι στην προηγούμενη Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, είχαν ενταχθεί, τότε, στη χρηματοδότηση 162 ΣΒΑΚ σε όλη την Ελλάδα. Είχαν προχωρήσει πάρα πολύ οι παρεμβάσεις. Προσωπικά είχα πάει και σε πάρα πολλές πόλεις της Ελλάδας, ακριβώς, για τα ζητήματα αυτά. Όμως, θέλω να σας πω, ότι έχουμε ένα πολύ σοβαρό προβληματισμό. Για ποιον λόγο; Θεωρούμε, ότι το νομοθέτημα για τα ΣΒΑΚ, έτσι όπως έρχεται -δεν αναφέρομαι στα υπόλοιπα του Υπουργείου σας- είναι ελλιπές, γιατί είναι μονομερές. Έχετε προχωρήσει το κομμάτι που αναφέρεται στη συγκοινωνιακή κυκλοφοριακή ρύθμιση, αλλά έχετε χάσει τον στόχο της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Γι’ αυτό δεν ευθύνεστε εσείς προσωπικά. Ευθύνεται, όμως, η Κυβέρνηση, γιατί έχετε χάσει τη διυπουργικότητα και αυτό γιατί η κυκλοφορία και οι συγκοινωνίες είναι υποκείμενα του σχεδιασμού του χώρου. Όταν διαχειρίζεστε μόνο το θέμα των μεταφορών και των συγκοινωνιών και δεν γνωρίζετε ποιο είναι το επίπεδο σχεδιασμού του χώρου, χωρίς να το θέλετε πιθανά και εσείς και δεν θέλω να σας χρεώσω ευθύνη, έχετε χάσει το αποτέλεσμα. Άρα, θα οδηγηθείτε σε σχέδια, τα οποία μπορεί να είναι κυκλοφοριακά, δεν θα αφορούν, όμως, καθόλου τον πεζό, δεν θα αφορούν καθόλου τη ρύπανση της ατμόσφαιρας, δεν θα αφορούν καθόλου το κλίμα των πόλεων, δεν θα αφορούν καθόλου την ποιότητα ζωής.

Εμείς, λοιπόν, πρέπει να συνεισφέρουμε, για να βοηθήσουμε και γι’ αυτό μας βλέπετε να παραμένουμε επιφυλακτικοί. Γι’ αυτό, άλλωστε, επιδίωξα να τοποθετηθώ, ώστε να υπάρχει μία διαλεκτική σχέση συζήτησης. Παρ’ ότι ξεκίνησε στο άρθρο 22 του ν.4599 να σχεδιάζεται τι είναι ΣΒΑΚ και πώς θα προκύψουν οι κοινές υπουργικές αποφάσεις, για να ολοκληρωθεί η υλοποίησή τους, βλέπουμε μία υποχώρηση, μάλλον, αδυναμία και επιστημονικής και πολιτικής βούλησης στην Κυβέρνησή σας.

Οι Δήμοι, τελικά, πληρώθηκαν με by pass, καθώς δεν τα βρήκατε με το Υπουργείο Περιβάλλοντος. Σήμερα, αλλά και σε όλες τις συνεδριάσεις που παρακολουθώ, δεν είναι εδώ το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το οποίο, όμως, έχει την αρμοδιότητα του υπερκείμενου σχεδιασμού, δηλαδή, του χωροταξικού. Δεν μπορείτε να σχεδιάσετε κυκλοφοριακά μία πόλη ή έναν Δήμο, αν δεν έχετε πολεοδομικό και χωροταξικό σχέδιο, όπως και μία μητρόπολη, αν δεν έχετε επίπεδο μητροπολιτικής συνεργασίας. Τα ενιαία ΣΒΑΚ που περιγράφετε μέσα, είναι ένα μικρό βήμα, αλλά δεν μπορείτε να ανεβείτε τη «σκάλα». Είναι ένα πολύ μικρό βήμα, διότι αγνοείτε τον μητροπολιτικό σχεδιασμό και καλά κάνετε, γιατί δεν έχετε καμία πρωτοβουλία ως Κυβέρνηση σε αυτό.

Σε αυτό το σημείο, σας λέω, ότι εμείς θα παραμείνουμε με την επιφύλαξη. Εκτός αν έρθει το Υπουργείο Περιβάλλοντος στην Ολομέλεια και μας πει πώς βλέπετε τα θέματα του σχεδιασμού που μας αφορούν και ως αρμόδια Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου.

Πριν από τρεις μήνες, περάσαμε εδώ το χωροταξικό νομοσχέδιο. Ήρθε η Κυβέρνηση και είπε, «μετά βαΐων και κλάδων» - δεν είναι πια ούτε ο Υπουργός, ούτε ο Υφυπουργός στις θέση τους μετά από εκείνο το νομοσχέδιο και έχει σημασία που το λέω- ότι θα κάνετε τοπικά πολεοδομικά σχέδια σε όλη την Ελλάδα. Στη συνέχεια, είπατε ότι την αρμοδιότητα των τοπικών πολεοδομικών σχεδίων, που είναι υπερκείμενα των κυκλοφοριακών, θα την έχει το Κτηματολόγιο. Μετά η αρμοδιότητα έφυγε από το Κτηματολόγιο και πήγε στο Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής. Και τελικά, μάθαμε στην προηγούμενη συνεδρίαση, ότι θα τα εκπονούσε το ΤΕΕ, αλλά μετά αποσύρθηκε το σχετικό άρθρο και δεν θα εκπονήσει το ΤΕΕ. Άρα, η Κυβέρνησή σας έχει αφήσει τον χωροταξικό σχεδιασμό στον «αέρα». Κανείς δεν ξέρει ποιος θα τον εκπονήσει. Άρα, οι Δήμοι δεν θα έχουν σχέδιο. Φανταστείτε τι γίνεται στις μητροπόλεις. Και εσείς τώρα θέλετε κάτω από αυτό να κάνετε κυκλοφοριακή μελέτη, διότι αυτό είναι, δυστυχώς, το ΣΒΑΚ το δικό σας. Είναι μόνο η κυκλοφοριακή μελέτη. Δεν έχει θέματα, όπως σας είπα, πεζοδρόμων, δεν έχει θέμα ελεύθερων χώρων. Μα, η ποιότητα ζωής και η κυκλοφορία σε μία πόλη έχει να κάνει με τους ελεύθερους χώρους. Όταν δεν τα βλέπετε, γιατί απουσιάζει το Υπουργείο Περιβάλλοντος, χωρίς να φταίτε εσείς, είναι η μισή δουλειά. Εμείς δεν θέλουμε να κάνετε μισή δουλειά. Δεν θέλουμε η Ελλάδα να κάνει μισή δουλειά.

Φτάσατε σε σημείο, να μην μπορέσετε να εκδώσετε ούτε την υπουργική απόφαση που εξειδικεύει την Οδηγία, την ELTIS, ούτε τις κοινές υπουργικές αποφάσεις με το Υπουργείο Περιβάλλοντος. Όπως βλέπω στο σχέδιο νόμου, όλα παραπέμπονται σε υπουργικές αποφάσεις του Υπουργείου Υποδομών. Μπορεί να έχετε τη βούληση, κύριε Κεφαλογιάννη, δεν φτάνει, όμως. Δεν έχετε Κυβέρνηση. Και εδώ είστε ως Κυβέρνηση, δεν είστε ως Υπουργός μόνο.

Αυτή είναι η κριτική που κάνουμε. Απουσιάζει, λοιπόν, το ΥΠΕΝ, τα ΣΒΑΚ γίνονται κυκλοφοριακές μελέτες και στο επίπεδο της μητροπολιτικής λειτουργίας, σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη πιο πολύ, αλλά και στην Πάτρα θα έχετε ασυνέχειες. Στο Ηράκλειο και στη Λάρισα υπάρχει μητροπολιτική δημοτική οντότητα. Άρα, λοιπόν, υπάρχει ένα σοβαρό θέμα που σας το θέτουμε. Υπάρχει, δηλαδή, μία έλλειψη συντονισμού του χωροταξικού και του συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Αγνοείτε τις χρήσεις γης και αυτό, γιατί λείπει το Υπουργείο Περιβάλλοντος. Μας κάνει εντύπωση, ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος απουσίαζε, όταν το Υπουργείο Τουρισμού νομοθετούσε για θέματα περιβάλλοντος και θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος απουσίαζε, όταν κ. Γεωργιάδης πήρε στην ευθύνη του τις περιοχές NATURA και ανέστειλε τις κατεδαφίσεις στην παραλία. Και τώρα, το Υπουργείο Περιβάλλοντος απουσιάζει, όταν μιλάμε για τα θέματα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Θυμάμαι ότι ακόμη και στα βραβεία που είχαν δοθεί για τις πόλεις αυτές εγώ ήμουν παρών στις διαδικασίες. Πέρα από το θέμα του σχεδιασμού, θυμάμαι ότι η χρηματοδότηση ήταν στο «Πράσινο» Ταμείο, άρα στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Και τώρα όλα αυτά απουσιάζουν.

Επιτρέψετε μου να σας πω, ότι λείπει και ένα ζήτημα ακόμη. Διαβάζοντας, ότι είναι μόνο κυκλοφοριακό το θέμα -δεν το υποτιμώ, είναι σημαντικό το θέμα αυτό- και αγνοώντας όλα τα υπόλοιπα, λείπει και ο διεπιστημονικός χαρακτήρας. Δηλαδή, λείπουν και άλλοι επιστήμονες. Οι επιστήμονες του χώρου και του κλίματος λείπουν από τον σχεδιασμό σας. Είναι πολύ περιορισμένη και η επιστημονική ανάγνωση. Άρα, κύριε Κεφαλογιάννη, εφόσον απουσιάζει ο στρατηγικός χαρακτήρας, παρ’ ότι το βάλατε στον τίτλο στην ουσία απουσιάζει, και απουσιάζει η σύνδεση με τις χρήσεις γης και την επιστήμη, έχω την αίσθηση, ότι η Κυβέρνησή σας ετοιμάζεται να κάνει ένα μικρό βήμα προς τα πίσω και στα ΣΒΑΚ. Έχετε χάσει την ευρωπαϊκή κανονικότητα. Η Ευρώπη είναι πιο μπροστά.

Με τους συναδέλφους μας στην Ευρώπη συζητούσαμε, τελείως, διαφορετικά πράγματα, όταν είμασταν Κυβέρνηση. Και τώρα εσείς, μας γυρίζετε σε ένα απαρχαιωμένο μοντέλο πολύ περιορισμένης ανάγνωσης που χάνει το μεγαλύτερο. Και ξέρετε ποιο είναι το μεγαλύτερο; Είναι η κλιματική κρίση, κύριε Κεφαλογιάννη. Το έχετε χάσει με αυτόν τον σχεδιασμό που κάνετε. Δεν βοηθάτε στην κλιματική προσαρμογή της χώρας μας, δεν βοηθάτε στην ποιότητα ζωής, άρα, και στη μεγάλη πρόκληση της Ελλάδας να αντέξει τον κλιματικό ανταγωνισμό και να πάει μπροστά. Όμως, ούτε την επιστήμη λαμβάνετε υπόψη, ούτε την Ευρώπη λαμβάνετε υπόψη, ούτε τα πραγματικά δεδομένα της ποιότητας ζωής και των ελεύθερων χώρων.

Γι’ αυτό είμαστε πολύ διστακτικοί. Ελπίζουμε στην Ολομέλεια να έχετε να μας πείτε κάτι παραπάνω ή να έρθει ο κ. Σκρέκας να μας τα πει. Εμείς τον καλούμε. Να μην απουσιάζει άλλο, αρκετά, Μην ασχολείται μόνο με το πώς θα δώσει δικαιώματα στην «Ελληνικός Χρυσός».

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**Κύριε Υπουργέ, μία τελική κουβέντα για να κλείσουμε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός υποδομών και Μεταφορών):** Θα απαντήσω στους αγαπητούς συναδέλφους με τη σειρά που πήραν το λόγο.

Κύριε Γιαννούλη, καταρχάς ο διαγωνισμός για τα 1.300 λεωφορεία που είχε ξεκινήσει η προηγούμενη Κυβέρνηση και ακυρώθηκε, δεν ακυρώθηκε με απόφαση του Υπουργού. Ακυρώθηκε, γιατί υπήρχαν πλημμέλειες και παρατυπίες, όπως, τουλάχιστον, απεφάνθη η Αρχή Προδικαστικού Ελέγχου. Ενώ θα έπρεπε η προηγούμενη Κυβέρνηση να έχει κάνει ενέργειες ενίσχυσης του στόλου, φτάσαμε σε μία κατάσταση, όπου στην Αθήνα, τον Ιούλιο του 2019, κυκλοφορούσαν 850 λεωφορεία και τρόλεϊ, σε αντίθεση με τώρα που κυκλοφορούν 1.250 και στην πατρίδα σας, στη Θεσσαλονίκη κυκλοφορούσαν 235, ενώ σήμερα κυκλοφορούν 450.

Άρα, καταλαβαίνετε, τουλάχιστον, το τι έχει γίνει από την παρούσα Κυβέρνηση και τι έγινε σε προηγούμενες διοικήσεις, για να μην αναφερθώ συγκεκριμένα στο προηγούμενο διάστημα. Είναι συγκρίσιμο και ο κόσμος μπορεί να δει τι έχει γίνει. Όπως, επίσης, σας θυμίζω, ότι τον προηγούμενο μήνα ολοκληρώσαμε και τη διαδικασία προσλήψεων, για πρώτη φορά, μετά από δώδεκα χρόνια, στις αστικές συγκοινωνίες, κάτι που το είχαμε ιδιαίτερη ανάγκη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΟΥΛΗΣ(Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας ρώτησα για τα τριακόσια δυο επικίνδυνα λεωφορεία, κύριε Κεφαλογιάννη.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα σας απαντήσω, κύριε συνάδελφε, διότι δεν κρυβόμαστε. Για τα τριακόσια δύο λεωφορεία έχει δημιουργηθεί, πράγματι, ένα ζήτημα και αυτή τη στιγμή περιμένουμε τη διαδικασία στο Ελεγκτικό Συνέδριο. Υπάρχουν οι προτάσεις και οι παρατηρήσεις των οργανισμών και θεωρώ, ότι στο τέλος θα έχουμε και μία θετική κατάληξη. Τουλάχιστον, θα προτιμούσα, για να μην περάσει κάποιο λάθος μήνυμα, να ανακαλέσετε τον όρο «επικίνδυνα λεωφορεία», γιατί το ζήτημα που αφορά είναι στο κατά πόσο είναι ανοιγόμενα ή όχι τα παράθυρα. Δεν είναι κάποιο επικίνδυνο όχημα, γιατί αυτά τα οχήματα, αν υπάρχει επιτυχής κατάληξη της διαδικασίας, θα βγουν στους δρόμους και δεν πρέπει να δημιουργείται μία εντύπωση στον κόσμο, ότι, αν το Ελεγκτικό Συνέδριο, εντέλει, κάνει δεκτή την αίτηση «θεραπείας», θα βγουν επικίνδυνα οχήματα στον δρόμο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Αν μου επιτρέπετε, να ολοκληρώσω.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ(Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Επιτρέψτε μου να διευκρινίσω, ότι είναι το μόνο σημείο που έχει εντοπίσει το Ελεγκτικό Συνέδριο, αφορά στο κατά πόσο είναι ανοιγόμενα ή όχι τα παράθυρα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Για τα Πρακτικά να βοηθήσω ο όρος «επικινδυνότητα» έχει σχέση, όχι με την οδική ασφάλεια, αλλά με την υγειονομική ασφάλεια των επιβατών, διότι θεωρείται προαπαιτούμενο για τη λειτουργία αυτών των λεωφορείων με τις συνθήκες «σαρδελοποίησης» να υπάρχει αερισμός. Αυτό είναι προαπαιτούμενο, είναι, εκ των ων ουκ άνευ, για το θέμα της πανδημίας. Με αυτή την έννοια το λέω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Λεωφορεία δεν φτιάχνονται μόνο για εμάς, φτιάχνονται για όλο τον κόσμο. Προφανώς, οι προδιαγραφές είναι οι ίδιες.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ(Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεκτή η διευκρίνηση, αλλά σε κάθε περίπτωση, θα αποφανθεί το Ελεγκτικό Συνέδριο, επί του συγκεκριμένου.

Σε ότι αφορά στις παρατηρήσεις του κ. Φάμελλου. Κύριε Φάμελλε, νομίζω, ότι αδικείτε λίγο το σχέδιο νόμου, επειδή λείπατε την ώρα που ανέλυα το κομμάτι της διεπιστημονικότητας και το ζήτημα, ότι γίνεται, απολύτως, σεβαστός ο χωροταξικός σχεδιασμός, ο χωρικός σχεδιασμός, όπως συγκεκριμένα αναφέρεται στο νομοσχέδιο. Βεβαίως, δεν είναι βούληση της Κυβέρνησης να γίνει μία «κολοβή» κίνηση, σε ότι αφορά στα σχέδια της Βιώσιμης Αστικής κινητικότητας. Νομίζω, ότι συμφωνούμε όλοι με τη σπουδαιότητά τους. Από κει και πέρα, αν υπάρχει κάποια παρατήρηση, όπως και με την κυρία Πέρκα, είχαμε μία διαλεκτική συζήτηση, θα τη συζητήσουμε. Πολλές από τις παρατηρήσεις, μάλιστα, έγιναν δεκτές και επαναλαμβάνω, ότι, ίσως, επειδή λείπατε, αδικείτε λίγο και τη συζήτηση. Θα περιλάβουμε με νομοθετική ρύθμιση και πολεοδόμους στην ομάδα εργασίας και συγκρότησης των ΣΒΑΚ, για να μην υπάρχει καμία παρανόηση, ότι δεν κοιτάμε και το άλλο κομμάτι που αφορά στον χωροταξικό σχεδιασμό.

Αυτό το οποίο εμείς επιδιώξαμε να κάνουμε, είναι να «πατήσουμε» στα θετικά που παραλάβαμε από την προηγούμενη Κυβέρνηση και να τα εξελίξουμε. «Υιοθετήσαμε» όλες τις προτάσεις και τις εξελίξεις του ELTIS που είναι ο αρμόδιος οργανισμός και κάνει τις παρατηρήσεις για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Πραγματικά, θέλουμε οι πόλεις μας να «υιοθετήσουν» αυτό το μοντέλο, ένα ανθρωποκεντρικό μοντέλο, σε ότι αφορά στις μετακινήσεις, με τη λιγότερη δυνατή χρήση του αυτοκινήτου. Πρέπει να υπάρχει, πράγματι, ένας σχεδιασμός, είτε αφορά ποδηλατοδρόμους, είτε αφορά πεζόδρομους και γενικότερα τον συνδυασμό όλων αυτών με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Επί της ουσίας, δεν διαφωνούμε. Αν, επαναλαμβάνω, υπάρχουν κάποιες ειδικότερες παρατηρήσεις στην Ολομέλεια μπορούμε να τις «υιοθετήσουμε» και να τις συζητήσουμε.

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

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Έχετε φέρει νομοτεχνικές;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα φέρω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στην Ολομέλεια, προφανώς.

Το λόγο έχει ο κ. Σενετάκης.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, μου προκαλεί έκπληξη η παρέμβαση του κ. Φάμελλου για τον εξής λόγο. Ήρθε εδώ ο ΣΥΡΙΖΑ και επιχειρηματολογούσε για όλο το έργο που είχε κάνει για τα ΣΒΑΚ, η κυρία Πέρκα, και ότι είχε ψηφιστεί ο νόμος, αλλά, δυστυχώς, δεν είχε πρόλαβε να βγει η κυα. Ερωτώ τον κ. Φάμελλο, ο ν. 4599 είχε το ΥΠΕΝ μέσα; Πού το είχε;

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου).

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Πού το είχε, κύριε Φάμελλε; Μην τρελαθούμε τώρα, για να κάνουμε πολιτική. Να συμφωνήσουμε, ότι είναι καλό να μπουν, να συμφωνήσουμε, ότι πρέπει να έχουμε και τα περιβαλλοντικά, αλλά μην μας τρελαίνετε, ότι άλλα κάνουμε εμείς και άλλα κάνατε εσείς, εκτός και αν τελικά και ο δικός σας νόμος ήταν προς τα πίσω και δεν περνούσατε και εσείς το «σκαλοπάτι».

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κατανοητό το ερώτημα.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, απλά για τα Πρακτικά, να πω, ότι στην παρ. 1 του καταργούμενου άρθρου 22 του ν.4599, διαβάστε το, αναφέρεται.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ήσασταν συναρμόδιο Υπουργείο; Μην παίζουμε με τις λέξεις. Εσείς ζητήσατε να έρθει ο κ. Σκρέκας.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Αναφέρεται ο βιοκλιματικός σχεδιασμός του δημόσιου χώρου, η διεύρυνση των δικτύων «ήπιας» κυκλοφορίας, οι ελεύθεροι κοινόχρηστοι κοινωφελείς αστικοί χώροι, το δίκτυο νερού, οι διαδρομές και η ολοκληρωμένη διαχείριση του δημόσιου χώρου. Αυτά τα αντικείμενα ήταν μέσα, κύριε Σενετάκη.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Εντάξει, εσείς βρήκατε μία παράγραφο που σας βολεύει. Στη Βουλή ήσασταν;

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Παρακαλώ, μην δε διακόπτετε. Δεν σας διέκοψα. Ήταν μέσα, λοιπόν, τα αντικείμενα αυτά και πρότεινα στον Υπουργό να μην αμεληθεί αυτή η μεγάλη απαραίτητη συνιστώσα.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Ξέρετε τι σας ρωτάω, κύριε Φάμελλε.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Κύριε Σενετάκη, δεν κάνω συνδικαλισμό μαζί σας. Προτείνω στον Υπουργό βελτιώσεις.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Ζητήσατε τον κ. Σκρέκα, αλλιώς δεν το ψηφίζετε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Νομίζω ότι υπάρχει και η Ολομέλεια για να δοθούν περαιτέρω διευκρινίσεις για όλα αυτά τα ζητήματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση, επί 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».

Πριν προχωρήσουμε στην ψηφοφορία, επί των άρθρων, και, επί του συνόλου, ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των Κομμάτων:

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Σενετάκης, ψηφίζει, υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Γκόκας, ψηφίζει υπέρ.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., ο κ.Στολτίδης, καταψηφίζει.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης, επιφυλάχθηκε.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 έως 64 γίνονται δεκτά ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Επίσης, γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο και ερωτάται η Επιτροπή, εάν το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του.

Δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το σχέδιο 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», γίνεται δεκτό, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Λύεται η συνεδρίαση.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Βλάχος Γεώργιος, Καρασμάνης Γεώργιος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Γιαννούλης Χρήστος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 15.45΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**