

## ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα, 1<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2010

### ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων **Δημήτρης Ρέππας**, τοποθετήθηκε χθες το βράδυ (30/11/10) στην Ολομέλεια της Βουλής, αφού άκουσε τους όλους τους εγγεγραμμένους βουλευτές – ομιλητές, κατά τη συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου: «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και την προστασία του Περιβάλλοντος, Κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις».

Λίγο νωρίτερα παρενέβη, απαντώντας στον Πρόεδρο του ΛΑΟΣ Γιώργο Καρατζαφέρη:

#### ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΔΗΜΗΤΡΗ ΡΕΠΠΑ ΣΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΟΥ ΛΑΟΣ

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως έκανα και κατά τη συζήτηση των δύο προηγούμενων νομοσχεδίων που απασχόλησαν την ελληνική Βουλή, έτσι και στο παρόν νομοσχέδιο θα λάβω το λόγο αφού ακούσω όλους τους συναδέλφους, οι οποίοι έχουν εγγραφεί στο σχετικό κατάλογο.

Θεωρώ, όμως, αναγκαίο να τιμήσω την παρουσία και την παρέμβαση του Προέδρου του ΛΑΟΣ του κ. Καρατζαφέρη, ο οποίος είχε την πρωτοβουλία για ένα τόσο σημαντικό θέμα, όπως είναι αυτό της οδικής ασφάλειας, να παρέμβει στη συζήτησή μας.

Πράγματι, μπορούμε να μιλάμε ή πρέπει να μιλάμε όχι για τροχαία ατυχήματα, αλλά για τροχαία εγκλήματα. Υιοθετώ τη δική σας έκφραση κ. Δρίτσα. Η Ελλάδα έχει την τέταρτη χειρότερη επίδοση μεταξύ των 27 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι κάτι που όχι μόνο δεν μας τιμά, αλλά πιστεύω ότι μας καθιστά και αρνητικό πρότυπο.

Βεβαίως, θα έχω τη δυνατότητα να πω το ιστορικό της πολιτικής για την οδική ασφάλεια πώς εξελίχθηκε τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα. Το 2000 είχαμε 2.100 νεκρούς το χρόνο. Με την εφαρμογή ενός προγράμματος με την κωδική ονομασία «Καθ' οδόν» φτάσαμε το 2004 να έχουμε 1.500 νεκρούς. Πολλούς! Το 2009, είχαμε 1.450-1470 νεκρούς. Φαίνεται ότι καθώς κλείνει το 2010 έχουμε πετύχει να έχουμε για την ώρα -και δεν είναι προς χαρά, γιατί οι νεκροί είναι νεκροί και είναι πολλοί- περίπου 200 λιγότερους νεκρούς, σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο.

Αυτό το οποίο αξίζει να σημειώσω είναι ότι η πολιτική για την οδική ασφάλεια, ασφαλώς δεν είναι μία πολιτική η οποία μπορεί να αποτυπωθεί σε όλες τις πτυχές και τις δράσεις που πρέπει να αναπτυχθούν σε ένα νομοσχέδιο. Είναι θέμα συνεχών πρωτοβουλιών. Και με αυτή την έννοια, είναι μεγάλη προτεραιότητα για εμάς η πολιτική για την οδική ασφάλεια, γι' αυτό ακριβώς έχουμε αναλάβει σειρά δράσεων, στις οποίες θα αναφερθώ όταν πάρω το λόγο αργότερα.

Είναι στις προθέσεις μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από αξιολόγηση όλων των δεδομένων, να εξετάσουμε τη δυνατότητα παράτασης του χρόνου παραχώρησης, με αντιστάθμισμα την εκτέλεση συγκεκριμένων αναπτυξιακών έργων. Η πρόταση αυτή έχει ακουστεί και είναι μία πρόταση η οποία μας απασχολεί και σύντομα θα πάρουμε τις αποφάσεις και θα προβούμε σε ανακοινώσεις.

Όσον αφορά στο θέμα των διοδίων, η εφαρμογή των διοδίων που ισχύουν σήμερα είναι συνέπεια των συμβάσεων που ψηφίστηκαν την περίοδο 2007. Τα διόδια είναι πυκνά, είναι υψηλά, αλλά βεβαίως είναι διόδια τα οποία σε κάποιες περιπτώσεις, μπορεί να πει κανείς, ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές χρήσης ενός αυτοκινητοδρόμου. Αυτό μπορεί να πει κανείς ότι είναι λογικό να πληρώνεται από το χρήστη.

Το πρόβλημα, κύριε Πρόεδρε -ιδίως σε εσάς μιλώ, γιατί αναφερθήκατε ανοικτά στο θέμα αυτό- προκύπτει όταν οι πολίτες μετακινούμενοι καλούνται να καταβάλουν υψηλά διόδια, για δρόμους οι οποίοι είναι υπό κατασκευή. Κι αυτό είναι κάτι που δεν συνηθίζεται. Αλλά πρέπει να σας πω -επειδή μιλήσατε για το φόρο διοξειδίου του άνθρακος, που αφορά βεβαίως αρμοδιότητα άλλου Υπουργείου, του Υπουργείου Περιβάλλοντος- ότι είμαστε μία χώρα που μεταξύ των άλλων αντιφάσεων, τη χαρακτηρίζει και αυτή η αντίφαση. Έχουμε

συχνά, πυκνά, υψηλά διόδδια σε δρόμους υπό κατασκευή και έχουμε ένα ευρωπαϊκών προδιαγραφών μεγάλο αυτοκινητόδρομο, όπως η Εγνατία Οδός, που εδώ και αρκετά χρόνια λειτουργεί χωρίς να έχουν εγκατασταθεί διόδδια. Και τη χρησιμοποιούν και την καταπονούν μεγάλα φορτηγά, τα οποία έχουν την αφετηρία τους σε ξένες γειτονικές χώρες. Και όταν προσπαθούμε να αποκαταστήσουμε μία ορθή λειτουργία με την εγκατάσταση διοδίων και σε αυτόν τον αυτοκινητόδρομο κι εκεί συναντούμε αντιδράσεις.

Πρέπει να υπάρχει ένα μέτρο, μία ευθύνη. Πρέπει να σας πω ότι η ευθύνη αυτή πρέπει να αποδεικνύεται –επειδή αναφερθήκατε στις διαδηλώσεις στο κέντρο- με κάθε τρόπο και από όλους, προς όλες τις κατευθύνσεις. Ξέρετε, ότι πολλοί Έλληνες επιχειρηματίες χρησιμοποιούν Τούρκους μεταφορείς, επειδή τους στοιχίζουν φθηνότερα για τη μεταφορά προϊόντων, που ήδη παραγγέλνουν και παράγονται στην Τουρκία για να διοχετευθούν στην ελληνική αγορά;

Σε μία περίοδο κρίσης, λοιπόν, πιστεύω ότι πρέπει να αναλαμβάνουμε τις αναγκαίες νομοθετικές πρωτοβουλίες. Πέραν αυτού, όμως, η καθημερινότητα πρέπει να αποτελεί για κάθε πολίτη, σε μία τέτοια κρίσιμη στιγμή για τη χώρα μας, και μία άσκηση ευθύνης.

Η Κυβέρνηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ΠΑΣΟΚ, που αυτό επέλεξε ο ελληνικός λαός να κυβερνά τον τόπο, έχει αίσθηση αυτής της ευθύνης. Γι' αυτό είναι ξένη προς εμάς η έννοια του πολιτικού κόστους. Παίρνουμε τολμηρές, ριζοσπαστικές πρωτοβουλίες, προχωρούμε σε δημιουργικές ρήξεις και ανατροπές, επιζητούμε τη συνεννόηση και τη συναίνεση, που βεβαίως δεν σημαίνουν κατάλυση των όποιων ιδεολογικών και πολιτικών διαφορών, ούτε κατάλυση της αυτοτέλειας των κομμάτων που συγκροτούν την ελληνική Βουλή. Σημαίνουν συνεννόηση και η συναίνεση είναι απόδειξη αυτής της ευθύνης όλων μας στην πράξη, στην καθημερινότητα.

Είμαστε, κύριε Πρόεδρε -και σας διαβεβαιώ- όχι ακούραστοι, αλλά περισσότερο από ποτέ διατεθειμένοι να αναλώσουμε όλες τις δυνάμεις που έχουμε -και έχουμε- αστείρευτες δυνάμεις, γιατί οι δυνάμεις αυτές είναι δυνάμεις στην κοινωνία, στη ρίζα της Κυβέρνησής μας και του Κινήματος που την στηρίζει, προκειμένου επιτέλους να αλλάξει προς το καλύτερο αυτός ο τόπος. Και η αλλαγή δεν συντελείται μόνο μέσω της αλλαγής της Κυβέρνησης, αυτό μπορεί να είναι το πρώτο και σημαντικό βήμα, ή μόνο μέσω της ψήφησης

κάποιων νομοσχεδίων. Συντελείται και προωθείται, όταν κάνουμε πράξη αυτά τα οποία εδώ με ένα λόγο δημόσιο, χρήσιμο, κοινωφελή επαγγελλόμαστε όλοι. Αυτό πρέπει να κάνουμε, το λόγο μας πράξη. Η Κυβέρνηση αυτό επιδιώκει, αυτό προσπαθεί.

## **ΟΜΙΛΙΑ ΔΗΜΗΤΡΗ ΡΕΠΠΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ**

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητούμε περιέχει ρυθμίσεις οι οποίες αναβαθμίζουν, κάνοντας πιο αποτελεσματικές, κρατικές υπηρεσίες. Ρυθμίσεις οι οποίες δημιουργούν νέα δεδομένα από την άποψη της επιχειρηματικότητας στην αγορά των μεταφορών υπό την ευρεία έννοια. Ρυθμίσεις οι οποίες αντιμετωπίζουν εκκρεμή επί σειρά ετών θέματα, ρυθμίσεις που κάνουν καλύτερη τη λειτουργία σε πολλές πτυχές της δημόσιας ζωής, της καθημερινότητας του πολίτη.

Ο τίτλος του νομοσχεδίου ασφαλώς αναφέρεται κατά κυρίαρχο τρόπο στην πολιτική για την οδική ασφάλεια. Υπάρχουν ρυθμίσεις σε αυτό το νομοσχέδιο των οποίων η αναφορά δεν εξοικονομήθηκε στον τίτλο του νομοσχεδίου. Αυτό δεν σημαίνει, όμως, ότι οι ρυθμίσεις αυτές είναι λιγότερο σημαντικές. Άλλωστε λέω πάντα ότι κάθε ρύθμιση είναι η πιο σημαντική για το θέμα στο οποίο αναφέρεται, είναι η πιο σημαντική για τους πολίτες τους οποίους αφορά αυτή η ρύθμιση.

Υπάρχουν προηγούμενες νομοθετικές πρωτοβουλίες, όπως αυτή για την απελευθέρωση των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών με αναδιάρθρωση του ελληνικού σιδηροδρόμου. Εν όψει άλλων πρωτοβουλιών τις οποίες σχεδιάζουμε και ωριμάζουμε, όπως αυτή για την αναδιάρθρωση των Υπηρεσιών της Πολιτικής Αεροπορίας και την ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας ή την ανασυγκρότηση των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας ή την αναμόρφωση του συστήματος παραγωγής δημοσίων έργων και μελετών, οι οποίες ακολουθούν, είμαστε σήμερα εδώ για να συζητήσουμε μια νομοθετική πρωτοβουλία που έχει την αυτοτέλειά της και την προφανή αξία της.

Χαίρομαι γιατί οι συνάδελφοι αναφέρθηκαν με έναν τρόπο έγκυρο, αναλυτικό θα έλεγα, στα θέματα οδικής ασφάλειας. Είναι πολιτική

προτεραιότητας για τη χώρα. Έχουμε την τέταρτη χειρότερη επίδοση μεταξύ όλων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 27.

Η αλήθεια είναι πως είχαμε πετύχει να βελτιώσουμε την επίδοσή μας στον τομέα αυτόν την περίοδο 2000-2004, εφαρμόζοντας, όπως είπε ο μόλις κατελθών του Βήματος συνάδελφος, μια ειδική πολιτική. Πράγματι από τους 2.100 νεκρούς τροχαίων ατυχημάτων, φτάσαμε στους 1.500.

Σήμερα, πέντε χρόνια μετά, είμαστε πάλι σε αυτό το ύψος νεκρών που χάνονται στα ατυχήματα χωρίς να υπολογίζονται οι νεκροί που καταλήγουν μέρες μετά στα νοσοκομεία, στο σπίτι τους ή αλλού. Μιλάμε για τους νεκρούς που προκύπτουν την ώρα που γίνεται το δυστύχημα.

Ευελπιστούμε ότι με τις πρωτοβουλίες που έχουμε αναλάβει η επίδοσή μας θα βελτιώνεται. Ήδη το 2010 έχουμε περίπου 200 νεκρούς λιγότερους σε σχέση με το 2009. Αυτό ασφαλώς δεν μας χαροποιεί. Ασφαλώς δεν μας ικανοποιεί το γεγονός ότι είναι τόσοι πολλοί οι νεκροί. Αυτό κάτι δείχνει, όμως, ότι η πολιτική για την οδική ασφάλεια είναι ψηλά στην ατζέντα της Κυβέρνησης.

Μας απασχόλησε σε ένα από τα πρώτα Υπουργικά Συμβούλια, στις 22 Δεκεμβρίου 2009. Αναπτύξαμε ένα πλαίσιο πολιτικής 22 σημείων και σε αυτό το πλαίσιο κινηθήκαμε, παίρνοντας αντίστοιχες πρωτοβουλίες μεγαλύτερης ή μικρότερης εμβέλειας.

Πρώτα από όλα είναι η πρωτοβουλία για την αφαίρεση των παράνομων πινακίδων. Απέδωσε, χειροκροτήθηκε, επαινήθηκε και υποστηρίχθηκε από πολίτες, κάποιοι εκ των οποίων είχαν θρηνήσει θύματα. Είναι το πρόγραμμα που προετοιμάζουμε για την τοποθέτηση πεζογεφυρών μετά την ολοκλήρωση της μελέτης για τον εντοπισμό των σημείων που είναι αναγκαίο να τοποθετηθούν πεζογέφυρες. Είναι οι πολιτικές που αφορούν στην αναβάθμιση του περιφερειακού οδικού δικτύου –θα το κάνουμε αυτό, το σχεδιάζουμε- σε μήκος 10.000 χιλιομέτρων σε όλη την Ελλάδα.

Επίσης, είναι η λειτουργία του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας που είναι πολύ σημαντικό. Έχει συνεδριάσει τρεις φορές. Είναι ένα πολύ σημαντικό όργανο το οποίο σήμερα δια του νόμου αυτού θεσμοθετούμε, ώστε να έχει μια τυπική πλέον λειτουργία. Είναι όργανο γνωμοδοτικό, κοινωνικής αντιπροσώπευσης.

Συμμετέχουν σε αυτό εκπρόσωποι της κοινωνίας των πολιτών, εκπρόσωποι των πεζών, των ποδηλατιστών, εκπρόσωποι των επιστημονικών φορέων, των συγκοινωνιολόγων, του Τεχνικού Επιμελητηρίου, εκπρόσωποι κρατικών Υπηρεσιών, των Υπουργείων. Έχουμε πάρει σημαντικές αποφάσεις, κάποιες εκ των οποίων έχουμε αρχίσει να εφαρμόζουμε κιόλας, όπως αυτή για τα εγχειρίδια τα οποία θα πρέπει να εισαχθούν στην εκπαίδευση.

Και βεβαίως ένα Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας δεν θα λύσει το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας δεν θα το λύσει ένας νόμος. Είναι πολλές οι δράσεις εκείνες που πρέπει να αναληφθούν και δεν αποτυπώνονται σε έναν νόμο. Η κατάρτιση των οδηγών ή η καλύτερη αστυνόμευση ή η βελτίωση του οδικού δικτύου δεν είναι θέμα νομοθετικής πρωτοβουλίας. Είναι θέμα πολλών επιμέρους πολιτικών, που πρέπει η μία να συνδράμει την άλλη, για να επιτύχουμε τον επιθυμητό στόχο. Και αυτό δεν χρειάζεται να το ψηφίσουμε. Είναι απολύτως αυτονόητο.

Η δε δημιουργία μιας Γενικής Διεύθυνσης, η οποία συγκεντρώνει κατακερματισμένες αρμοδιότητες σε διάφορα Τμήματα και Υποτμήματα, νομίζω ότι θα κάνει πιο αποτελεσματική τη δημόσια διοίκηση στην κατεύθυνση επίτευξης αυτού του στόχου. Δεν δημιουργούμε μεγαλύτερο αριθμό υπηρεσιακών μονάδων, αλλά μία Γενική Διεύθυνση. Όμως σε αυτήν υπάγονται πλέον Τμήματα, τα οποία υφίστανται και σήμερα και θεωρούμε ότι δεν έχουν τον καταλληλότερο συντονισμό, ώστε να δρουν αποτελεσματικά. Κι αυτό επιδιώκουμε με τη δημιουργία μιας Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, αφού λέμε άλλωστε ότι αυτή η πολιτική είναι πολιτική κορυφαία, πολιτική προτεραιότητας.

Βεβαίως και τα άλλα θέματα, τα οποία ρυθμίζονται με αυτό το νομοσχέδιο, αμέσως ή εμμέσως, συνάπτονται με μία πολιτική για την οδική ασφάλεια. Επιτρέψτε μου να πω ότι η λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Ο., δηλαδή ο αξιόπιστος τεχνικός έλεγχος των οχημάτων, είναι σημαντικός παράγοντας προκειμένου να πετύχουμε τους στόχους βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στην πατρίδα μας. Επιλέγουμε λοιπόν τη λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Ο. μέσω της διαδικασίας όχι της πιστοποίησης αλλά της διαπίστευσής τους, κατά το πρότυπο 17020, που απαιτεί αυστηρότερες εγγυήσεις και προϋποθέσεις και πιστεύουμε ότι αυτό είναι ορθό.

Επίσης -και απορώ για τη στάση της Νέας Δημοκρατίας, έτσι όπως τουλάχιστον διατυπώθηκε από τον εισηγητή της- δίνουμε τη δυνατότητα με συνθήκες ανοιχτής αγοράς, αγοράς που λειτουργεί με όρους ανταγωνισμού, να δραστηριοποιούνται επιχειρηματίες σε αυτόν τον τομέα, υποκείμενοι πάντοτε στον έλεγχο ως προς την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που έχει η δομή που τους ανήκει.

Δεν αντιλαμβάνομαι την πρόταση για την κατάργηση των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. Από τα 58 Κ.Τ.Ε.Ο. που ανήκουν στην Αυτοδιοίκηση και δεν πρέπει να τα ονομάζουμε «δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.», είναι Κ.Τ.Ε.Ο. της Αυτοδιοίκησης, στα 24 έχει ήδη μέσα σε αυτήν την εβδομάδα ολοκληρωθεί η τοποθέτηση του σχετικού σύγχρονου εξοπλισμού, ώστε να μην υπολείπονται σε τίποτα από τα αντίστοιχα κέντρα που λειτουργούν σε οποιαδήποτε χώρα της Ευρώπης και με ρυθμό δύο Κ.Τ.Ε.Ο. ανά εβδομάδα, πιστεύουμε ότι θα ολοκληρωθεί τους επόμενους μήνες ο εξοπλισμός και των υπολοίπων Κ.Τ.Ε.Ο., τα οποία βεβαίως θα διαπιστευθούν κάτω από τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις όπως και τα λεγόμενα «ιδιωτικά ΚΤΕΟ». Αν δεν το επιτύχουν μέσα σε δεκαοχτώ μήνες, αν δεν εξασφαλίσουν την αναγκαία διαπίστευση, θα σταματήσουν να λειτουργούν, δεν θα μπορούν να διενεργούν τεχνικό έλεγχο.

Πρέπει να πω ότι από τα στατιστικά στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας προκύπτει ότι τόσο για τα Κ.Τ.Ε.Ο. Αυτοδιοίκησης όσο και για τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. το ποσοστό θετικής ή αρνητικής αξιολόγησης των οχημάτων που υπόκειται σε τεχνικό έλεγχο κυμαίνεται περίπου στο ίδιο επίπεδο. Το ποσοστό δηλαδή αυτοκινήτων που απορρίπτονται ή αυτοκινήτων που θεωρούνται αξιόπιστα, μετά το σχετικό τεχνικό έλεγχο, είναι το ίδιο. Αυτός είναι ένας αξιόπιστος δείκτης, ενδεικτικός εν πάση περιπτώσει, για το ότι όλες οι δομές, είτε ανήκουν στον ιδιωτικό τομέα είτε όχι, εκτελούν το έργο με την ίδια συνέπεια. Ασφαλώς, επειδή δεν μπορεί να υπάρχει φραγμός στην πρόσβαση σε ένα επάγγελμα, γι' αυτό και δεν μπορεί να γίνει δεκτή η πρόταση που ακούστηκε από τον Πρόεδρο του ΛΑ.Ο.Σ., προσδιορισμού ενός ορισμένου αριθμού Κ.Τ.Ε.Ο. που θεωρούμε ότι είναι αναγκαίος.

Καθένας, ο οποίος έχει τις σχετικές προϋποθέσεις που ο νόμος της χώρας προβλέπει, όπως και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα πρέπει να του επιτρέπεται να έχει πρόσβαση στην άσκηση αυτής της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Αλλά για λόγους που αντιλαμβάνεστε

έχουμε δώσει μία μεταβατική περίοδο 20ετίας για την μετεγκατάσταση αυτών των δομών εκτός κέντρου, προκειμένου να επιτύχουμε σε αυτήν την περίοδο τις σχετικές αποσβέσεις που έχουν κάνει οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα.

Και άλλες ρυθμίσεις έχουν την αξία τους. Παρά το ότι δεν έχουν βαρύγδουπους τίτλους, παραδείγματος χάριν το ότι θεωρούμε αναγκαίο να έχει εξασφαλίσει ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου που οδηγείται σε τεχνικό έλεγχο, Κάρτα Ασφάλισης για το αυτοκίνητό του. Όπως επίσης για να αποκτήσει ασφαλιστήριο, θα πρέπει να έχει την Κάρτα Τεχνικού Ελέγχου. Και βέβαια για να λύσουμε το πρόβλημα της κότας και του αυγού, θα πρέπει πρώτα να εξασφαλίσει στην αρχή το ασφαλιστήριο του αυτοκινήτου και εν συνεχεία το αυτοκίνητο θα υποστεί τον τεχνικό έλεγχο. Είναι απαραίτητο. Χωρίς ασφαλιστήριο αυτοκινήτου, δεν γίνεται τεχνικός έλεγχος. Χωρίς Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, δεν σου χορηγείται ασφαλιστήριο στο αυτοκίνητό σου. Υπάρχει η ρύθμιση με την οποία προβλέπεται πλέον και Κάρτα Ελέγχου Θορύβου. Γνωρίζετε ότι αυτό έχει καταντήσει να είναι ένα μεγάλο πρόβλημα, ιδίως την τουριστική περίοδο σε ορισμένες περιοχές της χώρας ή το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, όπως προβλέπουμε θα επέχει και θέση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων, όταν χρονικά συμπίπτει ο έλεγχος που γίνεται άλλωστε με ενιαία διαδικασία, τόσο για το σύνολο των προβλημάτων του αυτοκινήτου, όσο και ειδικώς για τα καυσαέρια, ενώ μέχρι τώρα προβλεπόταν ειδική κάρτα και καταβολή του αντίστοιχου τέλους. Καταργείται αυτό.

Επίσης, είναι οι ρυθμίσεις οι οποίες εκλογικεύουν πρόστιμα που προβλέπονται στον Κώδικα Οδικής κυκλοφορίας για κάποιον ο οποίος συλλαμβάνεται παραβάτης, επειδή το αυτοκίνητό του δεν έχει υποστεί τον σχετικό έλεγχο. Καλείται να πληρώσει ένα πρόστιμο 400 ευρώ, σήμερα. Τα όργανα της τάξεως που εντοπίζουν τον παραβάτη, αντιλαμβάνεστε ότι τις περισσότερες φορές, αποφεύγουν να προβούν στην επιβολή αυτού του προστίμου. Λέμε, λοιπόν, ότι ο παραβάτης αν σε 10 ημέρες επανέλθει με Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, τότε καλείται να πληρώσει μόλις το 1/8 του προστίμου, 50 ευρώ. Στη ρύθμιση αυτή, βεβαίως, δεν υπάγονται οι παραβάτες οδηγοί ιδιοκτήτες οχημάτων που έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, όπως είναι τα λεωφορεία, τα ασθενοφόρα κ.λπ.



Μεγάλες αλλαγές γίνονται στον τομέα των συνεργείων και των πρατηρίων. Όσον αφορά στα συνεργεία, γνωρίζετε ότι και γι' αυτά δίνουμε μία μεταβατική περίοδο 12ετίας -με αφετηρία το 2005 και βάσει το Προεδρικό Διάταγμα 160 του 2005, άρα πάμε στο 2017- προκειμένου να μετεγκατασταθούν εκτός χώρων κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου, χωρίς μέχρι τότε να υπάρχει δικαίωμα μεταβίβασης ή επέκτασης, για να μην γίνονται νέες επενδύσεις, ώστε να είναι προφανέστατη η τάση της μετεγκατάστασης.

Εκτός των άλλων, αυτές οι μεταβατικές περίοδοι είναι αναγκαίες γιατί θα πρέπει να υπάρξει αυτό που ειπώθηκε πριν ως αναγκαία προϋπόθεση, η σχετική πολεοδόμηση, η τακτοποίηση χωροταξικών προβλημάτων, προκειμένου κάποιος να επιλέξει ευκόλως έναν χώρο που θα μετεγκατασταθεί.

Η αλήθεια είναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι μείναμε πίσω σε σχέση με άλλες χώρες, όσον αφορά στη δυνατότητα των ιδιοκτητών Μέσων Μεταφοράς να επιλέγουν μεταξύ πολλών καυσίμων. Η αγορά για τα λεγόμενα αέρια καύσιμα στην Ελλάδα, είναι ανύπαρκτη.

Με αυτό το νομοσχέδιο δημιουργούμε μία νέα αγορά με συνεργεία, τα οποία θα μπορούν να τοποθετούν, να συντηρούν και να επισκευάζουν συσκευές και εξαρτήματα υγραερίου με μια πολιτική, βάσει της οποίας θα δίνεται η δυνατότητα άδειας άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη υγραερίου με πολύ εύκολο τρόπο, μέσα από ένα πρόγραμμα κατάρτισης και εξειδίκευσης, ενώ σήμερα θα πρέπει κάποιος για να αποκτήσει αυτή τη δυνατότητα, να θητεύσει σε ένα από τα λειτουργούντα -δέκα σε όλη την Ελλάδα, παρακαλώ- συνεργεία, από τα οποία θα πρέπει να πάρει, μετά από βασική εξάμηνη εμπειρία, τη σχετική πιστοποίηση. Πάρα πολύ δύσκολο.

Αυτή η αλλαγή είναι, επίσης, πάρα πολύ σημαντική και για τη μείωση του κόστους για τον ιδιοκτήτη του μέσου, που χρησιμοποιεί εναλλακτικά αέρια καύσιμα, αλλά βεβαίως και για τη μείωση της επιβάρυνσης από ρύπους της ατμόσφαιρας, του περιβάλλοντος.

Επιτρέψτε μου, επίσης, να αναφερθώ στο θέμα των πρατηρίων και να πω ότι εδώ γνωρίζετε πως η Ελλάδα έχει εγκληθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Έχει εγκληθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, γιατί συντηρεί ένα καθεστώς διακρίσεων, όσον αφορά πρατήρια, άλλα από τα οποία λειτουργούν σε άλφα απόσταση, άλλα από τα οποία λειτουργούν σε βήτα

απόσταση, όχι μεταξύ τους, γιατί μεταξύ πρατηρίων δεν υπάρχει απόσταση. Μεταξύ χώρων εκμετάλλευσης δεν υπάρχει πλέον απόσταση. Υπάρχει απόσταση, η οποία προσδιορίζεται στα 80 μέτρα, ανάμεσα σε ένα πρατήριο που διαθέτει καύσιμα -κάθε μορφής καύσιμα- κι ένα χώρο συνάθροισης κοινού, όπου κατά τεκμήριο συγκεντρώνονται περισσότεροι των πενήντα.

Αυτό ισχύει και αντιστρόφως. Αυτός που προϋπάρχει δεσμεύει αυτόν που ακολουθεί να εξασφαλίσει για την εγκατάστασή του ικανή απόσταση, την απόσταση των 80 μέτρων. Αν προϋπάρχει το πρατήριο, δεν μπορεί ο κινηματογράφος ή το ξενοδοχείο να εγκατασταθεί σε μικρότερη απόσταση. Αν προϋπάρχει ο χώρος συνάθροισης κοινού, πενήντα και πλέον ατόμων, τότε ένα πρατήριο δεν μπορεί να πάρει άδεια να εγκατασταθεί σε μικρότερη των 80 μέτρων απόσταση.

Και εδώ, επίσης, δίνουμε τη δυνατότητα, μέσα από μία μεταβατική περίοδο, επταετίας, μετεγκατάστασης, προκειμένου να αντιμετωπίσουμε αυτά τα προβλήματα, τα οποία παρέμειναν εκκρεμή και άλυτα και διαμορφώνουν μια νέα αγορά, πρατήρια τα οποία μπορεί να διαθέτουν και αεριώδη υπό πίεση καύσιμα -πέραν των υγρών καυσίμων- με προϋποθέσεις και τήρηση των κανόνων, που προβλέπονται μέσα σε αυτό το νομοσχέδιο, με παραπομπή σε σχετικές διατάξεις, που ισχύουν στην πατρίδα μας και είναι ανάλογες με αυτές που προβλέπονται σε κοινοτικές οδηγίες και ισχύουν και σε άλλες χώρες της Ευρώπης.

Επίσης, ρυθμίσεις σημαντικές θεωρώ ότι είναι αυτές, οι οποίες αφορούν στην ταχύτερη έγκριση για την παράδοση στους χρήστες σταθμών αυτοκινήτων στους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ, επειδή δεν υπήρχε εμπειρία, γιατί το ΜΕΤΡΟ είναι κάτι νέο στη ζωή μας και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, που ακόμη βεβαίως δεν λειτουργεί.

Πρέπει να σας πω ότι δεν υπήρχε ένα σαφές καθεστώς, βάσει του οποίου θα αδειοδοτούνται οι σταθμοί αυτοκινήτων στους σταθμούς των ΜΕΤΡΟ και το ΜΕΤΡΟ κατασκεύαζε τους σταθμούς για το ΜΕΤΡΟ, ενώ δίπλα είχε χώρους για να αναπτύξει σταθμούς αυτοκινήτων και αυτοί λειτουργούν παράνομα, χωρίς να έχουν σχετική άδεια. Λύνουμε και αυτό το θέμα.

Λύνουμε ένα θέμα που αφορά επίσης σημαντική παράλειψη της Ελλάδας να εναρμονιστεί με το κοινοτικό πλαίσιο. Υπάρχει απόφαση του

Συμβουλίου της Επικρατείας, η 3536/2009, με την οποία το ελληνικό δημόσιο θεωρείται ότι βρίσκεται εκτός συνταγματικού πλαισίου με την απόφαση Υπουργών που είχε εκδοθεί, όσον αφορά στη χορήγηση αδειών για φορτηγά ιδιωτικής χρήσης.

Με εκείνη την απόφαση συνδέθηκε ο όγκος μεταφερόμενων καυσίμων με τη δυναμικότητα, τη χωρητικότητα και τον αριθμό των αυτοκινήτων που διαθέτει μία εταιρεία πετρελαιοειδών. Τέθηκαν, δηλαδή, περιορισμοί. Οι περιορισμοί αυτοί δεν γίνονται παραδεκτοί.

Αλλάζουμε, δίνοντας τη σχετική εξουσιοδότηση στους αρμόδιους Υπουργούς, αυτό το πλαίσιο. Στην απόφαση που θα εκδοθεί, σας λέω εκ προοιμίου ότι θα ακολουθήσουμε ένα μοντέλο μεταβατικής περιόδου -όπως κάναμε και για τα φορτηγά δημόσιας χρήσης- προκειμένου έτσι να μεταβούμε σιγά-σιγά σε μία νέα αγορά, όσον αφορά πλέον στα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα των συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης αλλά, όπως σωστά τέθηκε από αρκετούς συναδέλφους, των αστικών συγκοινωνιών σε πολλές πόλεις της Ελλάδος, είναι πολύ μεγάλο ζήτημα. Εάν θέλουμε πράγματι να ωθήσουμε τους πολίτες να χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, πρέπει το κράτος να στηρίξει τις αστικές συγκοινωνίες σε όλες τις μεγάλες περιοχές της Ελλάδος.

Το βήμα αυτό για τη Θεσσαλονίκη είναι σημαντικό. Καλύπτει και τους εννέα δήμους, οι οποίοι δεν είχαν συμπεριληφθεί στο συγκοινωνιακό πρόγραμμα, όταν σχεδιάστηκε. Καλύπτονται και αυτοί οι εννέα δήμοι του νομού Θεσσαλονίκης. Καλύπτουμε και ένα κενό ή αντιμετωπίζουμε ένα παράδοξο που υπήρχε, δηλαδή δήμοι του Νομού Θεσσαλονίκης να μην συμπεριλαμβάνονται σε αυτό το πρόγραμμα αστικών συγκοινωνιών που επιδοτούνται, την ώρα που είχε γίνει σχετική συμφωνία και καλύπτοντο κάποιοι δήμοι του νομού Πέλλας.

Είναι μία σωστή ρύθμιση, που αποτελεί ένα προηγούμενο. Το πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ» που εφαρμόστηκε σε πολλούς δήμους με πρωτοβουλία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης μας έχει δώσει μία εμπειρία. Μπορούμε αξιοποιώντας τους σχετικούς πόρους να επαναλάβουμε τέτοιου είδους προγράμματα για να εξυπηρετήσουμε τις αστικές συγκοινωνίες σε πολλές πόλεις της Ελλάδος.

Κλείνω αναφερόμενος σε θέματα οδικής βοήθειας. Μένει το τελευταίο θέμα, που αφορά στο άλλο τμήμα του Υπουργείου μας, το τμήμα των υποδομών. Θα μιλήσω μετά γι' αυτό.

Όσον αφορά στην οδική βοήθεια οι ρυθμίσεις στις οποίες προβαίνουμε, μπορεί να πει κανείς ότι έχουν έναν χαρακτήρα μεταβατικότητας. Κάνουμε μία ενδιάμεση ρύθμιση. Λέμε ότι οι μεικτές επιχειρήσεις δεν είναι αυτές που έχουν ίδια μέσα στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, αλλά αυτές που έχουν ίδια μέσα στην Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη. Κάθε συνεργάτης, κάθε τοπική εταιρεία μπορεί να συνεργάζεται όχι με έναν, αλλά με έως τρεις τέτοιες εταιρείες μεικτού χαρακτήρα.

Αυτό το κάνουμε γιατί χρειάζεται να αντιστρέψουμε τις συνέπειες, που προκύπτουν από μία αιφνιδιαστική ρύθμιση που έκανε το 2008 σε άσχετο νόμο η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και δημιούργησε πολλά προβλήματα σε πολλές μικρομεσαίες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ελληνική περιφέρεια.

Θα μελετήσουμε το θέμα και δεσμευόμαστε να έλθουμε και πάλι στην ελληνική Βουλή με συνολική πρόταση για το θέμα της οδικής βοήθειας. Είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα. Θέλουμε έγκυρες εταιρείες, οι οποίες θα λειτουργούν με σύγχρονο τρόπο, θα εξασφαλίζουν ένα σύγχρονο, ποιοτικό εργασιακό καθεστώς στους εργαζόμενους σε αυτές τις εταιρείες.

Αλλά, από την άλλη θα πρέπει να φροντίσουμε, ώστε να μη ρίξουμε στον Καιάδα αυτές τις μικρές επαγγελματικές ή οικογενειακές ομάδες και επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται σήμερα στην ελληνική περιφέρεια. Είναι περίπου 2.000 οικογένειες.

Καθ' όλη αυτή την περίοδο, που είπα ότι έχει ένα μεταβατικό χαρακτήρα, τόσο το Σώμα Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών όσο και το Σώμα Επιθεωρητών Εργασίας θα έχουν με εγκύκλιό μας συγκεκριμένες κατευθύνσεις, ώστε να προβαίνουν στους αναγκαίους ελέγχους για να διαπιστώνεται ότι οι εταιρείες αυτές λειτουργούν σύμφωνα με τα όσα προβλέπει ο νόμος, ανταποκρινόμενες στις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει.

Σε τελευταία ανάλυση, στόχος δεν είναι οι εταιρείες. Οι εταιρείες είναι το εργαλείο, είναι το μέσο. Στόχος και σκοπός είναι ο πολίτης ο οποίος χρειάζεται οδική βοήθεια, να την έχει την κατάλληλη στιγμή στο ποιοτικό επίπεδο που απαιτείται.

Όσον αφορά στο άρθρο 19 που σχετίζεται, τρόπον τινά, και με μία από τις τρεις τροπολογίες -που θα συζητήσουμε αύριο- και αναφέρεται σε πολιτικές του τομέα υποδομών του Υπουργείου μας, αρκούμαι να πω ότι καλούμεθα ουσιαστικώς να διαχειριστούμε την κρίση που έχει προκληθεί στα μεγάλα έργα των παραχωρήσεων, επειδή ακριβώς ξεκίνησαν χωρίς την αναγκαία μελετητική και διοικητική ωριμότητα.

Στις συμβάσεις εκείνες προβλεπόταν ότι οι απαλλοτριώσεις θα ολοκληρωθούν σε 12 μήνες. Ήταν δυνατόν κάποιος να εκτιμά ότι σε 12 μήνες θα είχαν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις, ώστε να αποδοθούν οι χώροι στα εργοτάξια; Έχουν περάσει δύομισι-τρία χρόνια, οι χώροι δεν έχουν αποδοθεί, είμαστε εκτεθειμένοι απέναντι σε αιτήματα για αποζημιώσεις και ταυτόχρονα, δεν προχωρούν έργα.

Αντιμετωπίζουμε το πρόβλημα αυτό με πράξεις Υπουργικού Συμβουλίου, προκειμένου να καταλάβουμε χώρους, να επιτάξουμε χώρους και να τους παραδώσουμε για να αναπτυχθούν εργοτάξια, σε τιμές που ορίζονται από το Σώμα Ορκωτών Εκτιμητών, γιατί έχουμε και τα φαινόμενα κάποια Πρωτοδικεία να αναβάλλουν όχι μία, όχι δύο, όχι τρεις, αλλά επτά φορές την εκδίκαση σχετικών υποθέσεων. Έχουμε τεράστιες καθυστερήσεις με κόστος για το Δημόσιο.

Στις συμβάσεις εκείνες, επίσης, προβλεπόταν το ύψος των διοδίων και η δυνατότητα των παραχωρησιούχων να τα τοποθετούν κατά την επιλογή τους. Ως Αντιπολίτευση είχαμε καταγγείλει αυτήν την επιλογή της Κυβέρνησης. Αλλά, βεβαίως, οι συμβάσεις ψηφίστηκαν υπό τη μορφή Κώδικα και δεν μπορούσε να είναι κάποιος αντίθετος στην εκτέλεση αυτών των έργων, στην κατασκευή αυτών των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων.

Οι αυτοκινητόδρομοι είναι απαραίτητοι, επειδή αποτελούν συντελεστή ανάπτυξης, εφόσον, βεβαίως, υπόκεινται σε ένα σωστό σχεδιασμό και βελτιώνουν και το επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Θέλουμε σύγχρονους αυτοκινητόδρομους. Αλλά, η αλήθεια είναι οι Έλληνες κλήθηκαν να πληρώσουν ένα υψηλό τίμημα για δρόμους που δεν έχουν. Άλλες χώρες, βεβαίως -αναφερθήκατε στην Αυστρία- όταν κατασκευάζουν δρόμους ως αμιγώς δημόσια έργα, μπορούν να διαθέτουν τους δρόμους αυτούς στους πολίτες τους με πολύ χαμηλότερα διόδια. Όταν, όμως, δεν διαθέτεις ως κράτος τους πόρους και καλείς τον ιδιώτη να τοποθετήσει τα χρήματά του, ο

οποίος τα αντλεί από Τράπεζες, αντιλαμβάνεσαι ότι δεσμεύεσαι μέσω μίας σύμβασης για τον τρόπο με τον οποίο κι εκείνος θα εξοφλήσει τις υποχρεώσεις του.

Είχαμε πράγματι δηλώσει ότι επίκειται πρωτοβουλία για το ύψος των διοδίων. Θα σας πω, όμως, ότι η εκδήλωση της κρίσης σε όλες τις πτυχές της, μετά τους πρώτους μήνες της ανάληψης της Κυβέρνησης από εμάς, μας έκανε να προβληματιστούμε πάρα πολύ για το πώς θα προχωρήσουμε σε αυτήν τη πρωτοβουλία με τόσο υψηλά επιτόκια. Είναι παρακινδυνευμένο να τιτλοποιείς, να προεξοφλείς δηλαδή, μελλοντικά έσοδα του Δημοσίου, να παίρνεις ουσιαστικά δάνειο. Με ποιους όρους, όμως, όταν τα λεγόμενα spreads έχουν εξακοντιστεί στα ύψη;

Πρέπει να υπάρχει παράλληλο δίκτυο, το οποίο να εξυπηρετεί τον πολίτη για τις τοπικές μετακινήσεις του, ώστε να μην χρειάζεται να χρησιμοποιεί τον αυτοκινητόδρομο.

Το άρθρο 19 μας επιτρέπει να σχεδιάσουμε και πάλι την τοποθέτηση των διοδίων, έτσι ώστε να επιτρέπεται εκεί που δεν υπάρχει ακόμη παράλληλο δίκτυο στον πολίτη μιας περιοχής να χρησιμοποιεί τον αυτοκινητόδρομο, χωρίς απαραίτητως να περνά από ένα σταθμό διοδίων. Μετακινείται ο σταθμός διοδίων και εξουσιοδοτούμε τον Υπουργό με μία απόφασή του να προβλέψει πως αυτός που εισπράττει το δίοδιο θα το αποδίδει στον δικαιούχο, αν αυτός που το εισπράττει δεν συμπίπτει με τον δικαιούχο, γιατί μπορεί ένα τμήμα του μεγάλου αυτοκινητόδρομου να αποτελεί αντικείμενο, το οποίο εκτελεί μία εταιρεία και ακολουθεί για ένα άλλο τμήμα αυτού του μεγάλου αυτοκινητόδρομου μία άλλη εταιρεία που έχει αναλάβει το αντίστοιχο αντικείμενο κ.ο.κ.

Γνωρίζει η κυρία Αντωνίου, που μίλησε εμπειριστατωμένα για το θέμα αυτό, ότι πράγματι τα δίοδια που εισπράττονται στην περιοχή της στηρίζουν την κατασκευή της Ιόνιας Οδού, επειδή η Ιόνια Οδός είναι ένας δρόμος πολύ μεγάλος, αλλά η ίδια εταιρεία έχει το μικρό κομμάτι στο μεγάλο έργο της Ιόνιας Οδού. Αυτά είναι θέματα, τα οποία θα τα συζητήσουμε και στο πλαίσιο της πολιτικής μας για τις υποδομές εν όψει της νέας νομοθετικής πρωτοβουλίας, για την οποία μίλησα.

Θέλω να πω μόνο ότι αυτήν την περίοδο καλούμαστε να διαχειριστούμε την απρονοησία, την επιπολαιότητα, τον κακό σχεδιασμό

εκείνων, οι οποίοι εμπνεύστηκαν να κάνουν δρόμους, ενώ γνώριζαν ποια είναι η κατάσταση της χώρας. Και μας εγκαλούν τώρα γιατί δεν καταβάλλουμε τα δεκάδες ή εκατοντάδες εκατομμύρια, αυτά που ήξεραν ότι δεν θα υπήρχαν για τα επόμενα τουλάχιστον λίγα χρόνια, προκειμένου να κρατήσουμε ζωντανά αυτά τα έργα.

Εδώ υπάρχει ένα πολύ μεγάλο θέμα. Πρέπει να επιδείξουμε μεγάλη ευθύνη, να είμαστε πολύ προσεκτικοί στις κινήσεις μας. Οι Τράπεζες, οι οποίες χρηματοδοτούν τους κατασκευαστές, με άλλους όρους δάνεισαν, αλλά είναι υποχρεωμένες λόγω των συμβάσεων που έχουν με τους κατασκευαστές να συνεχίζουν να τους δανείζουν με τους όρους που τους δάνειζαν και τότε.

Τότε δανείζονταν και δάνειζαν. Τώρα δανείζονται πολύ ακριβότερα, αλλά συνεχίζουν να δανείζουν έτσι όπως δάνειζαν και τότε. Και αυτό δεν είναι ευχάριστο και αντιλαμβάνεστε ότι δεν μπορεί να μείνει έτσι χωρίς να επιχειρήσουν από τη δική τους πλευρά να αναζητήσουν προσχήματα για να θέσουν το θέμα.

Και εμείς δεν πρέπει να δίνουμε προσχήματα. Πρέπει να είμαστε συνεπείς στις υποχρεώσεις μας: εμείς όσον αφορά στη χρηματοδοτική συμβολή μας, τα δικαστήρια όσον αφορά στην ταχεία έκδοση των αποφάσεων, οι υπηρεσίες όσον αφορά στην έκδοση των περιβαλλοντικών αδειών, την ολοκλήρωση των αρχαιολογικών ανασκαφών για τη μετακίνηση των δικτύων. Αυτά είναι τεράστια θέματα, τα οποία βεβαίως δεν λύνονται ούτε μόνο με νομοσχέδιο ούτε μόνο με την ισχυρή βούληση που μπορεί να έχει μία Κυβέρνηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό το νομοσχέδιο είναι ένα νομοσχέδιο όχι χαμηλής πτήσης, αλλά ένα νομοσχέδιο που δεν διεκδικεί μία θέση μεταξύ των νομοσχεδίων που θα μείνουν στην ιστορία. Όμως, επειδή αντιμετωπίζει σειρά πρακτικών θεμάτων που άπτονται της καθημερινότητας μικρών και μεσαίων επιχειρηματιών και πολλών επαγγελματικών κατηγοριών, θεωρώ ότι έχει υψηλή προστιθέμενη αξία και γι' αυτό σας καλώ να το ψηφίσετε.

Ευχαριστώ πολύ.