
Εγκρίθηκε στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής το ν/σ για τα ταξί. Η τοποθέτηση του υπ. Μεταφορών

2018/03/16 10:01 στην κατηγορία MMM

Εγκρίθηκε χθες, κατά πλειοψηφία, στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής το νομοσχέδιο «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών», το οποίο, μεταξύ άλλων, περιέχει σειρά διατάξεων για την αγορά των ταξί.

Είχε προηγηθεί, στις 14 Μαρτίου, ευρεία συνεδρίαση, στην οποία παρέστησαν και παρουσίασαν τις απόψεις τους δεκάδες συσχετιζόμενοι φορείς.

Η χθεσινή τοποθέτηση του υπουργού Μεταφορών Χρήστου Σπίρτζη

Θα ήθελα να επαναλάβουμε σε σχέση με την πρώτη συνεδρίαση, ότι το νομοσχέδιο είναι ένα βαρύ νομοσχέδιο. Ένα νομοσχέδιο που περιλαμβάνει πάρα πολλούς τομείς, πολλές επαγγελματικές ομάδες και πολλές πτυχές της ζωής του πολίτη. Περιλαμβάνει πολλές πραγματικές τομές και ξεπερνάω την κριτική της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, που συνήθως γίνεται.

Συνήθως όταν φέρνουμε ένα νομοσχέδιο με την διαδικασία του επείγοντος μας καταγγέλλουν γιατί δεν έγινε διαβούλευση. Όταν πάμε στις διαδικασίες που πήγαμε σε αυτό το νομοσχέδιο μας καταγγέλλουν, γιατί αργήσαμε να το φέρουμε και ταυτόχρονα, ότι όχι μόνο αργήσαμε, αλλά δεν είναι και πολύ καλά σχεδιασμένο και τεκμηριωμένο.

Να πούμε όμως ότι, ανεξάρτητα από τι συνήθως κατοπτραίρετα λέει η Αξιωματική Αντιπολίτευση, είναι ένα νομοσχέδιο που επειδή ακριβώς είναι και πολύπλοκο και εμπλέκει πολλές επαγγελματικές και κοινωνικές ομάδες, πολλές πτυχές της καθημερινής ζωής, δεν γίνεται να μην εμπεριέχει και αντιθέσεις ακόμη και σε ανθρώπους που βρίσκονται στον ίδιο πολιτικό χώρο.

Είναι πολύ εύκολο μια επαγγελματική ομάδα να διαμαρτυρηθεί και να πιάσει κάποιους βουλευτές, γιατί θίγεται, είναι πάρα πολύ εύκολο να παρεξηγηθεί κάποιος που θα προτείνει κάτι. Αν δηλαδή, πεις η τάδε επαγγελματική δραστηριότητα να έχει 40-41 τόνους κάποιους θίγει κάποιους ευνοεί.

Υπάρχουν κόντρες μεταξύ των επαγγελματικών ομάδων και εδώ πρέπει ειλικρινά,

αληθινά, να πούμε ποιες είναι οι βασικές αρχές που πρέπει να σχεδιάσουμε στο χώρο των μεταφορών και τι είχε γίνει στο παρελθόν.

Η πρώτη διαπίστωση είναι ότι γενικότερα η νομοθεσία του Μεταφορών και αυτό βρήκαμε και στο Υπουργείο. Βρήκαμε ένα Υπουργείο και μια Γενική Γραμματεία που το μόνο που έκανε, επί της ουσίας, ήταν να προτείνει νόμους τίποτα άλλο. Δεν έλεγχε παραδείγματα χάρη τη σύμβαση που είχε με τον ΟΑΣΘ ή έστω με τον ΟΑΣΑ που είναι δημόσιος ή τα ΥΔΥ των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Έτσι ξεκινήσαμε και για την από ιδιωτικοποίηση του ΟΑΣΘ γιατί δεν ήρθε καν εισήγηση ότι τηρεί την σύμβασή του που ήταν νόμος.

Βρήκαμε μια κατάσταση στις μεταφορές όπου οι προηγούμενες κυβερνήσεις, προσπαθούσαν μέσα από τη νομοθεσία να ευνοήσουν κάποιες επαγγελματικές ομάδες, να τις εγκλωβίσουν και να πουλήσουν χωρίς εισαγωγικά ρουσφέτια σε αυτούς που ήθελαν να ευνοήσουν.

Είτε αυτά προερχόντουσαν στην παλιά παλαιοκομματική λογική εξυπηρετώ την τάδε επαγγελματική ομάδα είτε προερχόντουσαν από τη λογική εξυπηρετώ τα συγκεκριμένα συμφέροντα. Και είναι προφανές σήμερα, ότι επαγγελματικές ομάδες που ανήκαν παραδοσιακά στο χώρο της ΝΔ την εγκαταλείπουν, διότι και η ΝΔ τα τελευταία χρόνια αυτό που έκανε είναι να εγκαταλείψει αυτές τις ομάδες και να εξυπηρετεί συγκεκριμένα συμφέροντα, ιδιαίτερα στις μεταφορές.

Θέλω λοιπόν, να δούμε τις γενικές αρχές. Οι γενικές αρχές που εμείς κινούμαστε είναι ο εξορθολογισμός της νομοθεσίας των μεταφορών. Να πω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: ιδιαίτερα στις προηγούμενες τελευταίες κυβερνήσεις, ευνοήθηκαν πάρα πολύ κάποιες «τουριστικές δραστηριότητες», για να ευνοηθούν συγκεκριμένες πολυεθνικές εταιρείες, σε βάρος των μεταφορών, είτε αυτές είναι οι αστικές μεταφορές δημόσιας χρήσης, όπως τα ΤΑΞΙ, είτε είναι τα RENT A CAR, είτε άλλα. Τώρα αναδεικνύονται, γιατί σκάνε στην κοινωνία και το πληρώνει η κοινωνία αυτό.

Εμείς λοιπόν, δεν θα πάμε στη λογική ούτε να ευνοήσουμε μια συγκεκριμένη επαγγελματική ομάδα ή κάποιες επαγγελματικές ομάδες για παλαιοκομματικούς λόγους, ούτε όμως θα επιτρέψουμε την αποδόμηση της ελληνικής κοινωνίας, όπως έκανε ένας ιδιότυπος νεοφιλελευθερισμός στη χώρα μας, ολιγοπωλιακός, που δεν τον συναντάει κανένας ούτε στις μητροπόλεις του καπιταλισμού. Πουθενά.

Και αυτό ενοχλεί γιατί κάποιιοι που είχαν πολύ μεγάλα οικονομικά συμφέροντα ενοχλούνται και έχουν πρόσβαση, γιατί είχαν και από πριν, για να γίνει αυτή η νομοθεσία που υπήρχε ή για να υπάρχουν γκρίζες ζώνες στη νομοθεσία που επίτηδες υπήρχαν, προκειμένου να αναπτύξουν τέτοιες δραστηριότητες, είτε για άλλους λόγους. Θα πάμε να τα αναδείξουμε αυτά ένα-ένα.

Αυτό που δεν πρόκειται να ανεχθούμε, γιατί όλα τα άλλα μπορούμε να τα ανεχθούμε, είναι κριτική η οποία δεν στέκει σε τίποτα. Παραδείγματος χάρη δεν μπορώ να ανεχτώ ότι ο κύριος Μανιάτης δεν ξέρει ότι, ένα Υπουργείο ή ένας φορέας μπορεί να κάνει διαγωνισμό για να νοικιάσει ένα χώρο.

Και γι' αυτό θα καταθέσω στην Ολομέλεια πλέον, συμβάσεις μίσθωσης ή λύσεις μίσθωσης ή συμβάσεις που μεταβιβάζει ένα μέρος ενός ακινήτου, που νοίκιαζε το Υπουργείο, που υπηρέτησε ως Υπουργός στην κυβέρνηση Σαμαρά στην ΕΚΧΑ ή το παίρνει από την ΕΚΧΑ που ήταν υποπευδόμενος φορέας και το δίνει αλλού. Αυτά τα ξέρει και το τελευταίο μέλος ΔΣ δημόσιου οργανισμού. Αυτά δεν πρόκειται να τα ανεχθούμε.

Οπότε θα πάμε σε μια σειρά από απαντήσεις να πιάσουμε τους φορείς και τις παρατηρήσεις έναν-έναν για να αποδομήσουμε αυτό που είπε ο κύριος Καραμανλής ότι διαφωνούνε η συντριπτική πλειοψηφία των φορέων που προσήλθαν στην διαβούλευση παρότι πολλοί από αυτούς θίγονται κιόλας. Συμφωνούμε με το πνεύμα του νομοσχεδίου.

Θα ξεκινήσω από αυτό που είπε ο αξιαγάπητος και λατρεμένος μου συνάδελφος και σύντροφος, κ. Δρίτσας.

Όντως, υπάρχουν ινστιτούτα που έγιναν από ανθρώπους που έχουν πονέσει πολύ γιατί έχουν χάσει δικούς τους ανθρώπους και μάλιστα, το χειρότερο, έχουν χάσει τα παιδιά τους. Είναι, πραγματικά, δραματικό αυτό να το ζει ένας άνθρωπος. Είναι, επίσης, πιο δραματικό να έρχεσαι σε επαφή με κάποιους από αυτούς τους ανθρώπους και να διαπιστώνεις ότι έχουμε κενά σε κάποιες υποδομές.

Αυτό, Θεωρή, το τρέχουμε, ειλικρινά, γιατί έγινε και πρόσφατα και με ένα ατύχημα στα Χανιά.

Σε θεσμικό επίπεδο, όμως, θα μου επιτρέψεις να πω ότι και σεβόμαστε τις προτάσεις τους και τις εξετάσουμε, αλλά πρέπει να τις κοιτάμε με έναν πιο επιστημονικό τρόπο γιατί μπορεί να έχουν και τη φόρτιση αυτού που έχουν περάσει.

Οπότε, αυτό δεν το σχολιάζω. Να πω, όμως, μόνο ότι η πρόταση που είχαν κάνει αυτά τα ινστιτούτα και οι συγκοινωνιολόγοι, να μην υπάρχει αύξηση του ορίου ταχύτητας στις εθνικές οδούς, όχι μόνο έγινε αποδεκτό, αλλά αποσύρθηκε η διάταξη. Δεν ήρθε

καν στο νομοσχέδιο, παρόλο που υπήρχε στη διαβούλευση.

Οι υπόλοιπες προτάσεις, που τις προτείνουν και άλλοι συνάδελφοι, όπως να μειωθεί στα 30 αντί για 40 χιλιόμετρα, γι' αυτά όλα δε μπορεί και δεν υπάρχει οριζόντια νομοθεσία. Αυτά όλα σχετίζονται με τις μελέτες που γίνονται, ανάλογα την υποδομή, το χαρακτηρισμό της περιοχής, αν είναι κατοικημένη και το χαρακτηρισμό του δρόμου. Αυτή πιστεύω ότι είναι και η καλύτερη προσέγγιση.

Άρα, καλό είναι να υπάρξει μια πρωτοβουλία, είτε από την αρμόδια Επιτροπή της Βουλής, είτε και από το Υπουργείο, για να συζητήσουμε, με τους συγκοινωνιολόγους και τους μελετητές που κάνουν τις μελέτες, μια κατεύθυνση και να το συζητήσουμε όπως πρέπει.

Προφανώς, αυτό που είπε για την εγκατάλειψη θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, είναι ότι πιο άθλιο μπορεί να γίνει στο χώρο της οδικής ασφάλειας, αλλά δεν είναι δικό μας. Μπορούμε, όμως, να το προκαλέσουμε εμείς και πιστεύω πως είναι κοινός τόπος για όλους τους πολιτικούς χώρους, κιόλας.

Αυτό το έδειξε και με την τοποθέτηση που είπε ότι οι υπουργοί δικαιοσύνης των τριών τεσσάρων τελευταίων κυβερνήσεων, συμφώνησαν σε αυτή την κατεύθυνση.

Άρα, θα πάρουμε εμείς μια πρωτοβουλία με τον Υπουργό Δικαιοσύνης, να το φέρουμε και να προωθηθεί.

Τώρα, θα πιάσω λίγο τις τοποθετήσεις που έγιναν από τους φορείς. Δυστυχώς, ο εκπρόσωπος των περιφερειών, κ. Μαραβέλιας, έκανε κάποιες παρατηρήσεις οι οποίες δε συνάδουν ούτε με αυτά που ζητούν οι Περιφερειάρχες, ούτε η Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Μας κατήγγειλε ότι πάμε να πάρουμε, αν θέλετε, αρμοδιότητες από την τοπική αυτοδιοίκηση, δηλαδή από τις Περιφέρειες. Δεν ισχύει κάτι τέτοιο.

Ούτε μπορείς το Νόμο του Καλλικράτη να ρυθμίζονται θέματα δημοσίων έργων ή άλλα πράγματα. Άλλωστε, το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου το προσυπογράφει και ο Υπουργός Εσωτερικών.

Το χειρότερο, όμως, που μας είπε είναι παρόλη την προσπάθεια να σταματήσουμε τους μεσάζοντες στις υπηρεσίες μεταφορών, που είναι κοινό μυστικό σε όλη την ελληνική κοινωνία και έχουμε προαναγγείλει ότι θα πάρουμε νομοθετική πρωτοβουλία για να αλλάξει και το σύστημα των εξετάσεων στις άδειες οδήγησης, που το ξέρει και ο οποιοσδήποτε πολίτης σε αυτή τη χώρα, ήρθε και μας είπε ότι αυτές οι υπηρεσίες στις περιφέρειες λειτουργούν υποδειγματικά και είναι υπόδειγμα για όλο το δημόσιο τομέα.

Ε, είναι λίγο, πραγματικά, παράξενο αυτό.

Επίσης, μας είπε για τα ΚΤΕΟ. Στα ΚΤΕΟ προβλέπουμε να μπορεί να γίνει ανώνυμη εταιρεία με απόφαση του περιφερειακού συμβουλίου, δεν τα μετατρέπουμε. Αυτό που καταργούμε είναι αυτό που είχε κάνει η Ν.Δ. με τη Δημοκρατική Συμπαράταξη, να βάλουν ελάχιστη τιμή στα δημόσια ΚΤΕΟ και να αφήσουν ελεύθερη τιμή στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ.

Ποιος είναι ο λόγος που λέμε να μπορεί μια περιφέρεια που έχει ΚΤΕΟ να το μετατρέψει σε ανώνυμη εταιρεία;

Είναι γιατί γνωρίζετε όλοι ότι έχουμε τους περιορισμούς στις προσλήψεις, ότι αν λείπει μια ειδικότητα από ένα ΚΤΕΟ δε μπορεί να κάνει πρόσληψη. Πρέπει να απευθυνθεί στο αρμόδιο Υπουργείο, να χάσουμε ένα γιατρό για να πάρουμε έναν που θα ελέγχει.

Άρα, δίνουμε μια ευελιξία, εκτός και αν θέλουμε να τα κλείσουμε.

Σε σχέση με τις αλλαγές στα τρία άρθρα των δημόσιων συμβάσεων, είναι δύο προτάσεις που έκανε η ΚΕΔΕ και μια, ακούσατε και τον πρόεδρο της ΚΕΔΕ ότι ήταν θετικός, μία που δεν έχει καταλήξει ακόμη η ΚΕΔΕ σε συγκεκριμένη άποψη, γιατί κάποιοι δήμαρχοι έχουν μια άποψη και κάποιοι άλλοι έχουν μια άλλη.

Δε σχετίζεται με τη διαδικασία των δημόσιων συμβάσεων, τη βαριά διαδικασία, σχετίζεται με τις επιτροπές, κυρίως, που διεξάγουν ένα διαγωνισμό. Κάποιοι Δήμοι έχουν μηχανικούς και κάποιοι άλλοι δεν έχουν. Αυτό το θέμα πρέπει να τακτοποιηθεί ανάλογα με τις ανάγκες που έχει η Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Μέσα σε αυτά που μας είπε είναι ότι δίνουμε και επιβαρύνουμε την Τοπική Αυτοδιοίκηση γιατί δίνουμε το οδικό δίκτυο στο παράπλευρο του ΟΣΕ, το σιδηροδρομικό. Αυτό το ζητάνε οι δήμοι και οι περιφέρειες γιατί, αν το κρατήσει το Υπουργείο και είναι εθνικό δίκτυο, αχρηστεύονται τα οικόπεδα που περνάνε από αυτούς τους δρόμους.

Οι ίδιοι το ζητάνε.

Είναι τραγικό, όμως, να έρχεται ο εκπρόσωπος των Περιφερειών και να μας καταγγέλλει γι' αυτό που μας ζητάνε οι ίδιοι οι Περιφερειάρχες και οι Δήμαρχοι, όπως και τα προηγούμενα.

Από αυτά που είπε ο εκπρόσωπος της αστυνομίας, καταλαβαίνουμε ότι δε θέλει η τροχαία και η αστυνομία να υπάρχει δυνητικό να μπορούν.

Άρα, θα γίνουν αποδεκτές οι παρατηρήσεις όπως και τα στοιχεία του συστήματος.

Αυτή, άλλωστε, είναι και η λογική που κινούμαστε σε σχέση με τις παρατηρήσεις όλων των φορέων.

Έγιναν απ' όλους, από τον κ. Γασπαράκο και από άλλους εκπροσώπους των τουριστικών επιχειρήσεων, διάφορες παρατηρήσεις. Υπάρχει και ένα θέμα με τις «γουρούνες». Το ανέφερε και ένας εκπρόσωπος, που είναι ένας επιχειρηματίας νέος και που πρέπει να ασχοληθούμε με άλλη λογική. Επίσης, τα είπε και ο κ. Λαζαρίδης.

Δεν έχουμε κανένα πρόβλημα, πραγματικά, να δούμε με άλλο πρίσμα οποιαδήποτε διάταξη.

Αυτό, όμως, που δε μπορεί να γίνει, αγαπητέ Γιώργο, είναι να συνεχίσει εις βάρος του αστικού περιβάλλοντος η δραστηριότητα κάποιων τουριστικών επιχειρήσεων. Δε μπορεί να έχουμε διώροφα τουριστικά λεωφορεία κάποιων χωρίς τη γνώμη, καν, των δημάρχων και των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και χωρίς να έχει εξεταστεί η φέρουσα ικανότητα κάθε Δήμου, ειδικά της αστικής περιοχής.

Αν συνεχίσουμε έτσι, η Κέρκυρα θα γίνει σαν το Λονδίνο, θα κυκλοφορούν μόνο διώροφα λεωφορεία και τίποτε άλλο. Έχουμε αιτήσεις από οκτώ εταιρείες.

Το ίδιο ισχύει για τα τραινάκια, τα οποία είναι πολύ χαρούμενα στο λούνα παρκ πού πηγαίνουμε τα παιδιά μας και στα αστικά κέντρα κάποιων πόλεων, αλλά δεν είναι προνόμιο κάποιων. Να δούμε τι γίνεται στην Αθήνα με τα τραινάκια.

Αλλά και εκεί πρέπει να δούμε, από ποιους δρόμους διέρχονται και όλα τα υπόλοιπα να τα αποφασίζει, κατά τη γνώμη μου, η τοπική αυτοδιοίκηση. Το ίδιο ισχύει και για τις «γουρούνες».

Μίλησα με την Έλενα Κουντουρά, πριν, είναι στο εξωτερικό αλλά προς τιμήν της μου έστειλε τα στοιχεία. Στο Δήμο Χερσονήσου δεν έχουμε αξιόπιστα στοιχεία. Αυτό το σύστημα που είχαμε. Γνωρίζουμε ότι υπάρχουν 8000 «γουρούνες», τουλάχιστον, σε μια πόλη που έχει 2.500 κατοίκους.

Έχουμε 1000 «γουρούνες» στη Νάξο, παρόλο που και εκεί δεν είμαστε σίγουροι γιατί μερικές άδειες 50 κυβικών δεν τις δίνει το Υπουργείο Τουρισμού, αλλά ούτε υπάρχει σύστημα για να ελέγχει το Υπουργείο Τουρισμού, για το τι έχει ο καθένας.

Αυτό, λοιπόν, φέρνει πολλές περιοχές να ασφυκτιούν. Εγώ δεν έχω πρόβλημα να δεσμευτούμε, εδώ θα ισχύσει αυτή η διάταξη, ότι, τουλάχιστον, για τις τρεις κατηγορίες, τουριστικά λεωφορεία, τραινάκια, «γουρούνες» και δεν ξέρω τι άλλο μπορεί να προτείνετε, να γίνει επιπλέον διαβούλευση. Να συζητήσουμε με το Υπουργείο Εσωτερικών και το Υπουργείο Τουρισμού, να μεταφερθούν οι αρμοδιότητές στους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, να λένε την φέρουσα ικανότητα, να ορίζουν τους δρόμους και τις περιοχές που θα έχουν μια τέτοια δραστηριότητα και μετά να

δούμε τι θα κάνουμε.

Δεν μπορούμε να αφήσουμε, ως Υπουργείο Μεταφορών, αυτή την κατάσταση. Στην αρχική διάταξη, ήταν η γενική απαγόρευση. Στη συνέχεια και μετά από επικοινωνία με Βουλευτές διαφόρων Κομμάτων, είδαμε ότι οι προδιαγραφές για τις «γουρούνες» πάνω από 125cc είναι άλλες και έχουν διατάξεις ασφαλείας. Αυτό που δεν έχουν είναι αυτό που κάποιος πούλησαν από τις προηγούμενες κυβερνήσεις στα τουριστικά γραφεία και να μην πω και στους εισαγωγείς, ότι θα νοικιάζουν «γουρούνες» και όχι «παπάκια».

Για ποιο λόγο;

Γιατί οι τουρίστες δεν έχουν άδεια οδήγησης μηχανής, αλλά αυτοκινήτου.

Αυτό έγινε.

Αν δείτε, όμως, θα σας τα καταθέσω, το τι ισχύει στη Γερμανία, την Αμερική και σε άλλες χώρες, αλλά και το πόσο έχουν βγάλει ότι είναι επικίνδυνες οι γουρούνες αυτών των προδιαγραφών, θα το καταλάβουμε όλοι γιατί αυξάνονται τα ατυχήματα, όπου πέρα από την επιβάρυνση του αστικού περιβάλλοντος και πέρα των προβλημάτων που δημιουργούν.

Άρα, η γνώμη μου είναι, ναι, το αφήνουμε με τις δεξιότητες έτσι ως έχει στο σχέδιο νόμου και να πάρουμε μια πρωτοβουλία ώστε να μεταφερθούν αυτές οι αρμοδιότητες στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, που θα κοιτάξουν, τις πραγματικές ανάγκες και την φέρουσα ικανότητα που έχει η κάθε περιοχή.

Ο κ. Στύλιος, μας κατηγόρησε ότι δεν λέμε τίποτα για την Uber. Δε θα το σχολιάσω. Επειδή, όμως, ο κ. Καραμανλής μας κατηγόρησε για κωλοτούμπες, για να δούμε τις κωλοτούμπες και την σειρά της κωλοτούμπας.

Οι πρώτοι που βγήκαν να υπερασπίσουν την δραστηριότητα της Uber στη χώρα μας, ήταν τα στελέχη της Ν.Δ.. Δεν ήταν τυχαία στελέχη ή κάποια μέλη της Ν.Δ., αλλά ήταν κορυφαία στελέχη της Ν.Δ. και βγήκαν δημόσια, όπως στη δημόσια τηλεόραση. Τότε, η Ν.Δ., δεν βγήκε για να τους διαψεύσει.

Βγήκε να τους διαψεύσει στη συνέχεια, όταν έγινε γνωστό λίγο-πολύ ότι η κατεύθυνση που είχε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, ήταν στη λογική της απόφασης που έβγαλε. Και «ας το πάρει το ποτάμι αυτό». Δηλαδή, την καταρρίβονται την Uber.

Ας πάμε τώρα στην Taxibeat, που μας κατηγορήσανε ότι είμαστε, μια στιγμή να το διαβάσω, υπέρ των «μαντράδων», γιατί αυξάνουμε το όριο ηλικίας των αυτοκινήτων, αλλά προτείνουν οι ίδιοι να αυξήσουμε το όριο της ηλικίας των λεωφορείων και να δούμε και τα αστικά ΚΤΕΛ. Δηλαδή, σε κάποιους που έχουμε ιδιαίτερη σχέση να

αυξήσουμε το όριο, σε κάποιους που δεν έχουμε, μας καταγγέλλουν.

Εγώ, θα μιλήσω ειλικρινά, επειδή μας κάνετε και κριτική ότι είμαστε εναντίον της επιχειρηματικότητας. Δύο εταιρείες ήταν αυτές που παρήγαγαν τις προηγούμενες δεκαετίες αυτοκίνητα και η μία ήταν στην περιοχή σας και τις κλείσατε με την πολιτική σας. Εσείς τις κλείσατε.

Την ΕΛΒΟ, την φτάσατε στην κατάντια που την έχετε φτάσει.

Θα μιλήσω πολύ ειλικρινά.

Εμείς, δεν πρόκειται, κύριε Μπουκώρο, αν δεν γίνει παραγωγική δομή στη χώρα μας, να συνεχίσουμε στη λογική της προμήθειας λεωφορείων, ώστε κάποιες χώρες να έχουν αυτό το προνόμιο και εμείς να παίρνουμε δάνεια για να αγοράζουμε λεωφορεία και ακριβά ανταλλακτικά.

Αυτό ήταν μια πολιτική που εσείς την είχατε εδώ και δεκαετίες. Εμείς, δεν την έχουμε αυτή την πολιτική. Επειδή από αυτή τη δράση κάποιοι ευνοούνται.....

Όχι, γιατί μας κατηγορήσε ο κ. Καραμανλής για τους «μαντράδες». Για όνομα του θεού. Αυτοί που έφτιαξαν τους «μαντράδες» όλα αυτά τα χρόνια ως πολιτική, τώρα θα κατηγορήσουν και εμάς. Γιατί γνωρίζουμε τον πόνο του αυτοκινητιστή και ότι δεν μπορεί να αλλάξει το αυτοκίνητό του. Γνωρίζουμε ότι εάν βάλουμε να αλλάξει το αυτοκίνητό του και αυτόν και τον ιδιοκτήτη του ΚΤΕΛ κ.λπ., ενός λεωφορείου, αυτή η υπεραξία δε θα πάει στη χώρα, αλλά θα πάει σε αυτούς που υπηρετήσατε τόσα χρόνια.

Λέμε, ναι, να το κάνουμε και να έρθει μια βιομηχανία να συνεργαστεί με την ΕΛΒΟ, ας πούμε, να συνεργαστεί, να εγκατασταθεί στη χώρα και να τα προωθήσουμε αυτά. Μέχρι τώρα πάντως, η μόνη που έφεραν και νέες τεχνολογίες στη χώρα και εταιρείες και τέτοιες δραστηριότητες, είναι μόνο η δική μας Κυβέρνηση.

Η TESLA, δεν ήρθε όταν ήσασταν εσείς κυβέρνηση.

Εσείς, δεν φέρατε καμία εταιρεία, εσείς απλά τις κλείνατε. Τις κλείνατε, ακόμη και τις δημόσιες που μπορούσαν να λειτουργήσουν, τις κλείνατε.

Ναι, ναι. Σιγά-σιγά, κύριε Καραμανλή, έχετε πολλά χρόνια που θα είσατε εκεί πέρα και θα βλέπετε τις επενδύσεις που θα έρχονται στη χώρα...

Σε ό,τι αφορά τις δημοσκοπήσεις, ξέρετε και ποιοι τις κάνουν, αλλά και πως τις κάνουν. Εμένα, δεν με ενοχλεί, ας με διακόπτει, σε εμένα αρέσει να με διακόπτουν.

Θυμόμαστε και τις προηγούμενες δημοσκοπήσεις. Θυμόμαστε τις δημοσκοπήσεις των τελευταίων εκλογών και των προηγούμενων και όλων πόσο είχαν ευστοχήσει.

Είπατε ότι χρειάζεται παιδεία και εκπαίδευση για την οδική ασφάλεια, κύριε Καραμανλή, συμφωνώ απόλυτα μαζί σας. Γι' αυτό και από τότε που ιδρύθηκε το ελληνικό κράτος έως και σήμερα, είναι η πρώτη κυβέρνηση, που έκανε βιβλία, εκπαιδευτική ύλη, εκπαιδευτικά προγράμματα σε πλατφόρμα, e-learning, e-drive, που βάζει στα σχολεία και σε όλες τις τάξεις του δημοτικού τέτοια μαθήματα. Επίσης, που μπαίνει πιλοτικά φέτος για το επόμενο τρίμηνο και από την επόμενη χρονιά, θα μπει παντού.

Τι άλλο να κάνουμε;

Απλά προσπαθούμε να περάσουμε μια δράση και μερικά μηνύματα μέσα από την εφαρμογή του Κ.Ο.Κ., στο να αλλάξουμε τον Κ.Ο.Κ. της τιμωρίας και του προστίμου, δηλαδή, τον εισπρακτικό Κ.Ο.Κ., σε ένα Κ.Ο.Κ. παιδείας. Αυτό, όμως, δεν μπορεί να γίνει αυξάνοντας τα πρόστιμα, κάνοντας το ένα ή το άλλο και βάζοντας σε μια προτεσταντική λογική, επειδή εμείς είμαστε εδώ Έλληνες, αλλά θα πρέπει να γίνει σε μια άλλη λογική, δηλαδή, της πειθούς του κάθε πολίτη και πρώτα και κύρια σε εμάς και στον καθένα.

Για παράδειγμα, μια και συζητάμε για το τσιγάρο που πετάμε από το παράθυρο, εγώ σκέφτομαι τον εαυτό μου να μου παίρνουν το δίπλωμα εάν το ξανακάνω. Το αναφέρω αυτό, για να μην αισθάνεται και ο Δήμαρχος Τρικκαίων, όπως αισθάνεται.

Τώρα, θα ήθελα να αναφερθώ σε ένα άλλο θέμα. Ο κ. Μανιάτης, δεν πειράζει που έφυγε, να ήταν εδώ. Θα τα διαβάσει, θα τα δει, δεν έχω κανένα πρόβλημα. Να ήταν εδώ, δεν θα πετάει διαφορά και θα φεύγει.

Αφού θα μάθει από τα πρακτικά ότι τα Υπουργεία μπορούν να νοικιάζουν, χωρίς το Υπουργείο Οικονομικών, τα κτίριά τους, θα ήθελα να πάμε στο σύνθημά που είπε «ψωμί, παιδεία, ελευθερία», που, προλογικά, τα προηγούμενα χρόνια πρέπει οι κυβερνήσεις της Ν.Δ. και της Δημοκρατικής Συμπράταξης.....

Το σύνθημα «ψωμί, παιδεία, ελευθερία», σε αυτές τις δύο κυβερνήσεις, είχε αποκτήσει άλλο νόημα.

Επίσης, με κατηγορήσε, γιατί το έπαιξα, λέει, ΣΔΟΕ, ως μη όφειλα, ζηλεύοντας τον Πάνο Καμμένο, που φοράει στολή παραλλαγής.

Εγώ, θα του πω ότι όλοι σε αυτή την Κυβέρνηση, επί τρία χρόνια, με αυτά που μας αφήσατε, φοράμε στολή παραλλαγής. Φοράμε στολή, όμως, κανονικά.

Κανένας Υπουργός αυτών των κυβερνήσεων, δεν έχει καμία σχέση, με τους υπουργούς των προηγούμενων κυβερνήσεων.

Αυτό το αναφέρω, γιατί έχουμε σταματήσει και να κοιμόμαστε κιόλας από τη δουλειά

που τραβάμε, αλλά για να δούμε τι ξεχνάτε και γιατί το παίζουμε ΣΔΟΕ, αν κι εμείς έχουμε μια συνολική αντίληψη όλη η Κυβέρνηση, για αυτό συνυπογράφουν 8 Υπουργοί και ο Υπουργός Οικονομικών και οι υπόλοιποι.

Για να δούμε τι ξεχάσατε τελείως τυχαία από τις τοποθετήσεις σας και εσείς και ο κ. Μανιάτης. Το περάσατε έτσι στα πολύ χαλαρά και δεν κάνει να το περνάτε τόσο χαλαρά. Περάσαμε την Uber στα χαλαρά που τη στηρίζατε και αφήσατε τις γκρίζες ζώνες για να κάνει αυτά που έκανε όλα αυτά τα χρόνια, να δούμε τα άλλα. Τι είπατε στα άλλα; Πόσο αξιόπιστη κατάθεση προτάσεων έκανε ο κ. Δρανδάκης και σας έπεισε. Τα είπε και ο Υφυπουργός να δούμε πόσο πολύ η taxibeat και ο κ. Δρανδάκης με αυτά που μας είπε είναι αξιόπιστα. Είναι σημαντικό αυτό.

Μας είπε ότι από τις offshore εταιρείες αν δείτε τα πρακτικά είναι ένα μικρό ποσοστό 2,5% περίπου οι offshore. Σας λέω μόνο για τη μία που αποκάλυψε η «Νέα Σελίδα» έχει 36,16% προνομιούχες μετοχές Άλφα, 10,88% κοινές και 3,33% προνομιούχες Βήτα. Θέλετε να συνεχίσω και στις άλλες, γιατί είναι πολλές, είναι πάρα πολλές οι offshore που μετείχαν στην taxibeat και αυτό το περνάτε στο ντούκου, δεν ξέρω γιατί. Ότι το ελληνικό θαύμα που μας λέγανε τα ΜΜΕ αυτό τον καιρό ιδρύθηκε στο Λονδίνο. Ακούστε λίγο το στόρι.

Πριν από λίγα χρόνια διάβαζα παραμύθια στα παιδιά μου και εύχομαι να είναι αλήθεια, ούτε ο Τριβιζάς δεν γράφει τέτοια, αλλά έχει και μία πολιτιστική αξία ο Τριβιζάς, ας γράφει παραμύθια. Για να δούμε: Λέει βρήκα 40.000 και δεν έκανα εταιρεία στην Ελλάδα πετάχτηκα μέχρι το Λονδίνο, για να κάνω μία εταιρεία, αυτά είπε στα Πρακτικά, γιατί κάνεις μία μέρα να ιδρύσεις εταιρεία. Δηλαδή πήρε 40.000 να κάνει μία εταιρεία, αλλά πετάχτηκε στο Λονδίνο να την κάνει, όχι 40 εκατομμύρια, 40.000, αυτό δηλαδή συνηθίζεται. Το ξεπερνάμε ας πούμε ότι είναι έτσι τελείωσε. Στην συνέχεια έκανε ένα παράρτημα στην Ελλάδα γιατί πρέπει να ήταν και νόμιμη η δραστηριότητα, το ξεπερνάμε και αυτό.

Μετά μέσα σε τρία χρόνια συνέρρευσαν όλες οι offshore του κόσμου για να χρηματοδοτήσουν αυτή τη νέα εταιρεία η οποία έχει χαρακτηριστεί ως το ελληνικό θαύμα, γιατί είναι start up αλλά, αλλά δεν έχει και κάποια πρότυπη εφαρμογή, δηλαδή δεν ήταν σαν την start up που έκανε την google, είναι μία εφαρμογή που την συναντούμε ευρέως σε πάρα πολλές χώρες. Στην χώρα μας έχει 5,6,7 τέτοιες εφαρμογές, στην Ευρώπη έχει εκατοντάδες, η Uber έχει τρεις τέτοιες εφαρμογές και μετά από όλο αυτό με τζίρο στη χώρα μας το 2016 1,4 εκατομμύρια περίπου και δεν υπερβαίνει τις δραστηριότητές της στη Νότιο Αμερική το τζίρο που έχει στη χώρα μας, στη Χιλή και δεν ξέρω που αλλού. Πουλήθηκε στην Daimler.

Ο Τύπος έλεγε και μάλιστα αξιόπιστος Τύπος για εσάς και όχι για εμάς, αν δείτε δηλαδή στα site, ποια site σας ευνοούν, ποιες εφημερίδες σας ευνοούν, αυτοί γράφανε το ελληνικό θαύμα πουλήθηκε 50 εκατομμύρια, ο πιο μετριοπαθής έγγραφε 40

εκατομμύρια. Αυτό δεν το έβγαζαν οι έγκριτοι δημοσιογράφοι από το στομάχι τους κάποιος τους το έλεγε. Το «Documento» όταν το γράψει ή η «Νέα Σελίδα» θα κλάψετε φαντάζομαι. Όμως αυτό μακάρι να είναι έτσι, αλλά εσείς πρέπει να μας απαντήσετε γιατί δεν έχουμε πάρει απάντηση από το χώρο σας. Υπάρχει πολιτικό θέμα που ο αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης έκανε συγκεκριμένη αναφορά στην taxibeat; Υπάρχει; Ρωτάω περιμένουμε μία απάντηση. Ρωτάω την ΝΔ. Δηλαδή δεν βλέπετε τίποτα παράξενο από όλο αυτό. Μας λέτε ότι δεν χρειάζεται το άρθρο 12. Δεν μας απάντησε ο κ. Δρανδάκης.

Ο κ. Δρανδάκης παραδέχτηκε ότι υπήρχε χρηματοδότηση στην εταιρεία του από συγκεκριμένες offshore και από την αποκάλυψη που έκανε η «Νέα Σελίδα» και δεν το βλέπει παράξενο. Προφανώς ο κ. Δρανδάκης δεν το βλέπει παράξενο. Εμείς άλλο ρωτάμε υπάρχει πολιτικό θέμα ή δεν υπάρχει έτσι για να μην κοροϊδευόμαστε μεταξύ μας. Πάμε και στα υπόλοιπα που εσείς τα περνάτε απαλά για αυτά που είπε ο κ. Δρανδάκης. Ο κ. Δρανδάκης ξαφνικά είπε ότι ήρθαν όλες οι offshore και χρηματοδότησαν 8 εκατομμύρια και έφερε 1 εκατομμύριο εδώ να δώσω και μία απάντηση και στον κ. Μανιάτη.

Γιατί να κάνουμε εμείς το ΣΔΟΕ, δεν κάνουμε εμείς το ΣΔΟΕ, εμείς βλέπουμε ότι κάποιες εταιρείες διαμεσολάβησης ξεσκίζουν την νομοθεσία των μεταφορών. Δηλαδή κάνοντας αυτό που είπε ο Υφυπουργός πριν πολύ εύστοχα χωρίς να πληρώνουν φορολογία, γιατί το παραδέχτηκε ότι δεν πληρώνει φορολογία εισοδήματος, αφού δεν έχει κέρδη, που να τα βρει τα κέρδη, έλα ντε, αφού πηγαίνουν τα λεφτά που παίρνει η taxibeat από το ταξί σε λογαριασμό στο εξωτερικό και μάλιστα σε τράπεζα που δεν είναι καν στη χώρα που είναι η έδρα, είναι στην Ολλανδία.

Άρα ο Έλληνας πολίτης, μέσα στην κρίση, μπαίνει στο ταξί, που έχει καλέσει από την φοβερή ηλεκτρονική πλατφόρμα, το ελληνικό θαύμα, πληρώνει, που δεν έχει δουλειά και είναι άνεργος, και τα λεφτά του από την κάρτα του πηγαίνουν έξω, μέσα στα capital control. Αυτή την εταιρεία που επίσης λέτε ότι είναι ελληνικό θαύμα και εμείς έτσι αντιπαλεύουμε τις νέες τεχνολογίες μας εγκαλείτε κιόλας, δηλαδή δεν πληρώνουν εδώ ένα ευρώ φόρο και λέτε τώρα εμείς είμαστε οι εκπρόσωποι του παλαιοκομματισμού.

Έγινε ξαφνικά ο Θύμιος ο Λυμπερόπουλος δογματικός κομμουνιστής, είναι να τρελαίνεται κανείς. Αλλά εμείς δεν θα επιτρέψουμε τους αυτοκινητιστές και καμία επαγγελματική ομάδα να την αποδομείτε όπως την αποδομήσατε για να εξυπηρετήσετε συγκεκριμένα συμφέροντα και θα τοποθετηθείτε σε όλα αυτά που σας ρωτάμε. Αν το έκανε αυτό ο ΣΑΤΑ, δηλαδή αν έκανε μία εταιρεία στο Λονδίνο, αν πληρώναμε τον κάθε ταξιτζή και τα πήγαινε σε ένα λογαριασμό στο εξωτερικό και δεν πλήρωναν ένα ευρώ φόρο, τι θα λέγατε;

Απορώ δηλαδή, πραγματικά απορώ. Αυτά τα λεφτά που γλιτώνουν αυτοί οι άνθρωποι

τα δίνανε ως εκπώσεις, εγώ εδώ ένιωσα ότι μας εμπαίζουν κιόλας, δεν κάναμε εκπώσεις λέει, κάναμε επιδότηση, είναι να τρελαίνεσαι και εσείς ισχυρίζεστε ότι σας έπεισε κιόλας. Εγώ λέω ότι οι γκρίζες ζώνες που είχαμε πριν έρθει ο κ. Δρανδάκης στη Βουλή έγιναν μαύρες, κατάμαυρες. Τώρα το ΣΔΟΕ φαντάζομαι ότι θα έχει πάρα πολύ δουλειά μετά από αυτά που είπε γιατί είπε και άλλα και είναι πραγματικά για τους αδαείς σαν και εμάς τέτοιες ιστορίες, ήταν μάθημα τα δέκα λεπτά που απάντησε ο κ. Δρανδάκης το τι γίνεται.

Υπάρχουν κάποιες παρατηρήσεις: Έχουμε μερικά κρίσιμα θέματα. Έγιναν πάρα πολλές και καλές παρατηρήσεις βελτιωτικές. Για να μην υπάρχει κανένας αιφνιδιασμός εμείς και θα σας δώσουμε σήμερα τις νομοτεχνικές που υπάρχουν και έχουμε αποφασίσει και τα άλλα που είπατε οι βουλευτές θα κάνουμε μια προσπάθεια να σας τα στείλουμε τη Δευτέρα βράδυ άτυπα, ώστε την Τρίτη στη Β' ανάγνωση να μην χάνουμε χρόνο για αυτά.

Επίσης, θα ήθελα να πω ότι αν ήρθαν τόσες offshore να χρηματοδοτήσουν την Taxibeat, το ίδιο θα έπρεπε να γίνει και για το Υπουργείο Μεταφορών με τις πλατφόρμες που έχει υλοποιήσει τα τελευταία δύο χρόνια. Θα σας πω μερικές που είναι καλύτερες και από την Taxibeat.

Καταρχάς, μέσα από ηλεκτρονικές πλατφόρμες βγάλαμε ποιοι δρόμοι ανήκουν σε ποιον, ποιοι στο Υπουργείο, ποιοι στις Περιφέρειες, ποιοι στους Δήμους. Έχουμε κάνει ηλεκτρονικό σύστημα αποστάσεων για τους δημόσιους υπαλλήλους, με τους χάρτες του κτηματολογίου κ.λπ., δηλαδή, αν θέλει κάποιος να πάει κάπου μπαίνει στο ηλεκτρονικό σύστημα, δείχνει στο χάρτη τη διαδρομή κ.λπ..

Αυτά αν τα έκανε η Taxibeat, τώρα θα είχε πουληθεί όχι 40 εκατομμύρια που λένε, αλλά 40 δισεκατομμύρια. Έχουμε κάνει το ηλεκτρονικό σύστημα κληρώσεων για τις απευθείας αναθέσεις, την πλατφόρμα, τα ηλεκτρονικά συστήματα κληρώσεων επιτροπών, το παράπλευρο δίκτυο που είναι μια υπουργική απόφαση κάποιων τόμων και πολλά άλλα. Επίσης, προγραμματίζουμε και τις 15 πλατφόρμες που μας καταγγέλλετε, γιατί είμαστε ενάντια στις νέες τεχνολογίες.

Το έθεσε και κ. Κατσώτης -σε άλλη λογική βεβαίως και εμείς σεβόμαστε τη λογική του Κ.Κ.Ε. σε τέτοια θέματα εργασιακά και γι' αυτό θα απαντήσουμε- το έθεσε και ο κ. Μανιάτης.

Είπε ο κ. Μανιάτης: Με ποια κριτήρια θα πάρετε τους γιατρούς της δευτεροβάθμιας επιτροπής; Και απαντώ: Με τα ίδια κριτήρια που έκανε προσλήψεις ο κ. Μανιάτης στους γιατρούς εργασίας της ΟΣΥ. Εμείς δεν τους έχουμε αλλάξει, τους βρήκαμε. Με ποια κριτήρια τους πήρε; Θα μας πει; Αν είναι τα κριτήρια που μας κατήγγειλε ότι θα τους πάρουμε εμείς τι να πω; Γιατί δεν λειτουργούν οι δευτεροβάθμιες επιτροπές;

Γιατί δεν υπάρχει πρόσθετη αμοιβή αποζημίωσης και δεν μπορεί ένας γιατρός από ένα νοσοκομείο να έρθει ούτε τις ώρες, τις πολλές ώρες που οι άνθρωποι δίνουν την ψυχή τους στα νοσοκομεία, για να εξετάσουν σε δευτεροβάθμιο έλεγχο την πρωτοβάθμια επιτροπή. Είναι όλοι οι γιατροί εργασίας της ΟΣΥ, που τα κάνουν αυτά; Δεν είναι όλοι. Είναι κάποιои; Είναι.

Αξιοποιήθηκαν οι γιατροί εργασίας για να στηθούν οι συγκεκριμένοι μηχανισμοί που μας καταγγέλλουν όλο αυτό τον καιρό, του κ. Μανιάτη; Πριν δύο μέρες έδωσαν και συνέντευξη τύπου και ήταν εκεί δύο συνδικαλιστές. Ο ένας είναι ο πρόεδρος του σωματείου, όπου όταν βγαίνει κάποιος οδηγός τελείως ξαφνικά από οδηγός γίνεται τεχνίτης, τα μαθαίνει όλα. Καμιά 450ρια ρουσφέτια για να κάνουμε στρατούς.

Ερχόμενος εδώ - θα πω και ραδιοφωνικούς σταθμούς- τον άκουσα έδινε συνέντευξη στον Real Fm, προανήγγειλε ότι θα μου κάνει μήνυση. Με μεγάλη χαρά, γιατί είπε ότι υπάρχουν κυκλώματα που δεν φτιάχνουν τα λεωφορεία. Υπάρχουν και υπάρχει και πόρισμα και είναι στον εισαγγελέα. Στον εισαγγελέα Πειραιά το έστειλε η διοίκηση της ΟΣΥ και κάποια στιγμή καλό θα είναι να δούμε τι είπε ο κ. Ραυτόπουλος για στελέχη της Δημοκρατικής Συμπαρατάξης στην επιτροπή που εξέτασε το θέμα για αυτά τα κυκλώματα.

Να δούμε, όμως, μερικά φύλλα από τους γιατρούς εργασίας και θα σας φέρω και άλλα. Αυτά, κ. Κατσώτη, είναι μετά από παρά πολλές δικές μου οχλήσεις, γιατί το 2014 και το 2015 έγινε πάρτι με κάποιους γιατρούς και τις γνωματεύσεις τους. Εγώ θα σας δώσω μία - δύο γνωματεύσεις του 2017, μετά από τις δικές μου οχλήσεις, που μας υποχρεώνουν, παρά τις παρακλήσεις που είχαμε για το πώς λειτουργεί όλη η ιστορία στην ΟΣΥ, να αλλάξει.

Διαβάζω την τελευταία γνωμάτευση για να καταλάβετε. Σε δουλειά γραφείου. Κατανοητό. Σε σταθερό πρωινό ωράριο. Κατανοητό, λέω εγώ, τραβηγμένο αλλά κατανοητό. Και στο συγκεκριμένο σταθμό του Βοτανικού, ώστε να είναι κατά το δυνατόν κοντά στο σπίτι του ο γιατρός εργασίας. Δηλαδή, αν φύγει από το αμαξοστάσιο του Βοτανικού και πάει στο διπλανό αμαξοστάσιο τι θα γίνει; Και θα το πει ο γιατρός εργασίας αυτό;

Θα σας δώσω και άλλα του 2017, γιατί αν πάω στο 2014 και το 2015 θα φρίξετε. Εγώ δεν έχω κανένα πρόβλημα πραγματικά να μην είναι στο Υπουργείο, να είναι όπου θέλετε, να είναι υπό τον έλεγχο οποιας επιτροπής της Βουλής ή διακομματικής επιτροπής του Υπουργείου, αλλά όχι με τον τρόπο που λειτουργούν μέσα στην ΟΣΥ. Είναι απαράδεκτο, είναι το πώς θα γκρεμίσουμε τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες ώστε κάποιοι να κάνουν ρουσφέτια και να αναπαράγουν και συγκεκριμένες δομές μέσα στην ΟΣΥ. Δεν με νοιάζει το συνδικαλιστικό, με νοιάζουν τα άλλα που σας είπα, γιατί μέσα από αυτές τις δομές δεν φτιάχνονται λεωφορεία, δεν εξυπηρετείται ο

κόσμος κ.ο.κ..

Μας είπε ο κ. Καραμανλής για το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Ας μην το λέει, γιατί έχουμε δύο σκάνδαλα για τα πλαστά εισιτήρια. Τα ξέρει αλλά θα τα ακούσει σε λίγο. Κλείνουν οι πύλες όπως ξέρετε σιγά-σιγά. Δεν βιαζόμαστε. Δεν θα πάμε να ταλαιπωρήσουμε τους πολίτες, αρκετά ταλαιπωρήθηκαν με την έκδοση των καρτών λόγω του κακού σχεδιασμού, που έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση.

Γιατί τον βρήκαμε έτοιμο τον διαγωνισμό, ολοκληρωμένο και ήμασταν δεσμευμένοι στο σχεδιασμό αυτό και είχαμε και μια Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων που δεν επέτρεψε να βγαίνουν οι κάρτες ηλεκτρονικά. Το επέτρεψε το τελευταίο δίμηνο. Να δούμε η ίδια αρχή τα προηγούμενα χρόνια τι έκανε με την Taxibeat που μας είπε ο κ. Δρανδάκης ότι τους έχει ελέγξει. Μια γνωστοποίηση έκανε και η γνωστοποίηση αυτή έδειχνε ότι ο διαχειριστής των δεδομένων αυτών είναι στο εξωτερικό.

Πώς σας φαίνεται; Δηλαδή αν κάποιος βουλευτής ας πούμε έχει δηλώσει το όνομά του, το κινητό του, τη διεύθυνση του σπιτιού του, τότε έρχεται στην Βουλή, τότε φεύγει, αυτό το ελέγχει ένας διαχειριστής στο εξωτερικό και είναι όλοι μια χαρά; Τι λέτε τώρα, σοβαρά μιλάτε;

Κύριε Λαζαρίδη, η πλειοψηφία των παρατηρήσεων που κάνετε και εσείς και οι βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, κάποιες που είναι σε θετική κατεύθυνση και του Κ.Κ.Ε. και της Ν.Δ. θα γίνουν αποδεκτές ως νομοτεχνικές βελτιώσεις. Θα σας τις δώσουμε άτυπα τη Δευτέρα και την Τρίτη στη Β' ανάγνωση θα κλείσουμε το νομοσχέδιο όσο το δυνατόν καλύτερα μπορούμε.