

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Π'

Τετάρτη 20 Φεβρουαρίου 2019

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 4281, 4385
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 4ο Δημοτικό Σχολείο Ταύρου, το 7ο Γενικό Λύκειο Περιστερίου, το Γενικό Λύκειο Πόρου, το 1ο Γυμνάσιο Παιανίας, το 1ο Γυμνάσιο Ξάνθης και το Γενικό Λύκειο Κρεμαστής, σελ. 4288, 4290, 4292, 4321, 4325, 4336, 4342, 4348, 4354

3. Ειδική Ημερήσια Διάταξη:

Συζήτηση και λήψη απόφασης, σύμφωνα με το άρθρο 62 του Συντάγματος και τα άρθρα 43Α και 83 του Κανονισμού της Βουλής, για τις αιτήσεις άρσης της ασυλίας των Βουλευτών κ.κ. Κωνσταντίνου Μπαρμπαρούση και Γεωργίου Κυρίτση, σελ. 4297 - 4313

4. Ανακοινώνεται υπόμνημα του Βουλευτή κ. Γ. Κυρίτση, σχετικά με την αίτηση άρσης ασυλίας του, σελ. 4297 - 4298

5. Ονομαστική ψηφοφορία επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας, σελ. 4314 - 4317

6. Επιστολικές ψήφοι επί της ονομαστικής ψηφοφορίας, σελ. 4299 - 4312

7. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 4286, 4294, 4295, 4298, 4299, 4318, 4321, 4322, 4330, 4335, 4339, 4348, 4349, 4350, 4351, 4353

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 21 Φεβρουαρίου 2019, σελ. 4281

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις», σελ. 4283 - 4296, 4318 - 4363

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ. 4299 - 4336
ΚΟΥΡΑΚΗΣ Α. , σελ. 4353 - 4385
ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ Δ. , σελ. 4281 - 4299
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ Α. ,
σελ. 4336 - 4353

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ. 4299, 4318, 4321, 4322, 4330, 4335
ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ Α. , σελ. 4286
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 4339
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 4286
ΚΟΥΡΑΚΗΣ Α. , σελ. 4354
ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ Δ. , σελ. 4286, 4294, 4295, 4298, 4299
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. , σελ. 4286, 4335
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 4286, 4321, 4330, 4335

ΤΣΙΑΡΑΣ Κ. , σελ. 4286
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ Α. ,
σελ. 4339, 4348, 4349, 4350, 4351, 4353

B. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ Ι. , σελ. 4295
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ Ε. , σελ. 4327
ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ Φ. , σελ. 4325
ΓΡΕΓΟΣ Α. , σελ. 4318
ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ Ε. , σελ. 4323
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. ,
σελ. 4320, 4321, 4322
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ. 4283, 4348, 4351
ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ Α. , σελ. 4284, 4285, 4286, 4322, 4349, 4350
ΚΑΤΣΗΣ Μ. , σελ. 4293
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 4346, 4347, 4348
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 4344, 4345, 4346
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 4341, 4343
ΚΟΝΣΟΛΑΣ Ε. , σελ. 4326
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. , σελ. 4286, 4329, 4335
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Γ. , σελ. 4319, 4320
ΛΙΒΑΝΙΟΥ Ζ. , σελ. 4320
ΜΑΝΙΑΤΗΣ Ι. , σελ. 4286, 4349, 4353
ΞΥΔΑΚΗΣ Ν. , σελ. 4343, 4344
ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ Γ. , σελ. 4335, 4350
ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ Θ. , σελ. 4295
ΡΗΓΑΣ Π. , σελ. 4294
ΣΑΡΙΔΗΣ Ι. , σελ. 4292
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 4288, 4348, 4353
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 4284, 4285, 4286, 4294, 4320, 4321, 4322, 4329, 4330, 4335, 4336, 4345, 4346, 4347, 4351, 4353
ΣΤΕΡΓΙΟΥ Κ. , σελ. 4290, 4350, 4353
ΣΤΥΛΙΟΣ Γ. , σελ. 4328
ΤΖΕΛΕΠΗΣ Μ. , σελ. 4322
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ Μ. , σελ. 4328
ΤΣΙΑΡΑΣ Κ. , σελ. 4324
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ. 4339

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 4284

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΖ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Δ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Π'

Τετάρτη 20 Φεβρουαρίου 2019

Αθήνα, σήμερα στις 20 Φεβρουαρίου 2019, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.17', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Ε' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 19-2-2019 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΟΘ' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 19 Φεβρουαρίου 2019, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «I) Κύρωση του Πρωτοκόλλου υπ' αριθμόν 16 στη Σύμβαση για την Προάσπιση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών, II) Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2016/343 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Μαρτίου 2016, III) Τροποποίηση του ν.3251/2004 σε συμμόρφωση με την απόφαση-πλαίσιο 2002/584/ΔΕΥ του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2002 κατά το μέρος που τροποποιήθηκε με την απόφαση-πλαίσιο 2009/299/ΔΕΥ του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2009, IV) Εφαρμογή διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1939 του Συμβουλίου της 12ης Οκτωβρίου 2017, σχετικά με την εφαρμογή ενισχυμένης συνεργασίας για τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, V) Διατάξεις που αφορούν στη λειτουργία και αποτελεσματικότητα της Δικαιοσύνης και άλλες διατάξεις, VI) Διατάξεις που αφορούν στη λειτουργία του σωφρονιστικού συστήματος και άλλες διατάξεις».)

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 21 Φεβρουαρίου 2019.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 361/18-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Θεσσαλονίκης της Νέας Δημοκρατίας κ. Βασιλείου Γιόγιακα προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Επίλυση αιτημάτων δικαιούχων του μέτρου ενίσχυσης νέων αγροτών του 2009».

2. Η με αριθμό 373/19-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου της Δημοκρατικής Συμπαράταξης κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Επικίνδυνη "στενωπός" στον Αποσελέμη, στο τμήμα Γούβες - Χερσόνησος».

3. Η με αριθμό 370/18-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χρήστου Κατσώτη προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τη χορήγηση του επιδόματος ανθυγιεινής εργασίας και την επέκταση του θεσμού και σε άλλες κατηγορίες εργαζομένων.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 362/18-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Μαγνησίας της Νέας Δημοκρατίας κ. Χρήστου Μπουκώρου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Απαξίωση του εργοστασίου ΟΣΕ στον Βόλο».

2. Η με αριθμό 359/18-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Σερρών της Δημοκρατικής Συμπαράταξης κ. Μιχαήλ Τζελέπη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Αβέβαιο το μέλλον της τευτλοκαλλιέργειας».

3. Η με αριθμό 342/11-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Φθιώτιδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Δημητρίου Βέττα προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Προβλήματα πληρωμής σχετικά με τη μη επιλεξιμότητα των αγροτεμαχίων».

4. Η με αριθμό 345/11-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αργολίδας της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Ανδριανού προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Μεγάλες και αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στην πορεία υλοποίησης της επέκτασης του Αναβάλου προς Κουτσοπόδι, Μυκίνες, Μοναστηράκι, Φίχτια και Ερμιονίδα».

5. Η με αριθμό 352/12-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου της Δημοκρατικής Συμπαράταξης κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Άμεση αντιμετώπιση των προβλημάτων των αγροτών».

6. Η με αριθμό 354/12-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αχαΐας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολάου Καραθανασόπουλου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων με θέμα: «Εικόνα κατάρρευσης του αρδευτικού δικτύου του Γενικού Οργανισμού Εγγείων Βελτιώσεων (ΓΟΕΒ) Πηνειού - Αλφειού».

7. Η με αριθμό 343/11-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ιωάννη Τσιρώνη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Ενιαίος Φορέας Ελέγχου Τροφίμων».

8. Η με αριθμό 346/11-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Δράμας της Νέας Δημοκρατίας κ. Δημητρίου Κυριαζίδη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Αποζημιώσεις πατατοκαλλιεργητών λεκανοπεδίου Κάτω Νευροκοπίου Δράμας».

9. Η με αριθμό 356/12-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γιάννη Δελή προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την προσπάθεια παρεμπόδισης της συνδικαλιστικής δράσης και τις απολύσεις στην

Τράπεζα Πειραιώς.

10. Η με αριθμό 337/5-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χρήστου Κατσώτη προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Προβλήματα εργαζομένων στις επιχειρήσεις συμφερόντων "ΖΟΥΡΑ"».

11. Η με αριθμό 330/4-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Ανεξάρτητου Βουλευτή Ευβοίας κ. Νικολάου Μίχου προς τον Υπουργό Εξωτερικών, με θέμα: «Συνέχιση διωγμών των μελών της ελληνικής μειονότητας στην Αλβανία».

12. Η με αριθμό 315/29-1-2019 επίκαιρη ερώτηση του Ανεξάρτητου Βουλευτή Α' Αθηνών κ. Σπυρίδωνος Λυκούδη προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των μεταναστών στη Νέα Μανωλάδα μετά την φωτιά.

13. Η με αριθμό 284/21-1-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Επικρατείας του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Χρήστου Παππά προς τον Υπουργό Εξωτερικών, με θέμα: «Οι Αλβανοί δρομολογούν εξελίξεις δημιουργίας "Μεγάλης Αλβανίας"».

14. Η με αριθμό 280/17-1-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Πειραιώς του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Νικολάου Κούζηλου προς τον Υπουργό Εξωτερικών, με θέμα: «Την συνδιαχείριση του Αιγαίου προωθεί η κυβέρνηση».

15. Η με αριθμό 260/9-1-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Πειραιώς του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Νικολάου Κούζηλου προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης

και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Προστασία πληρωμάτων από εγκατάλειψη πλοίου εσωτερικών πλόων».

16. Η με αριθμό 261/9-1-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Αντωνίου Γρέγου προς την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού, με θέμα: «Περί του Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα και λοιπών φορέων, συλλόγων και σωματείων της Μακεδονίας και του άρθρου 6 της συμφωνίας Ελλάδας - Σκοπίων».

17. Η με αριθμό 263/9-1-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Πειραιώς του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Νικολάου Κούζηλου προς τον Υπουργό Εξωτερικών, με θέμα: «Καζάνι έτοιμο να εκραγεί το κρατίδιο των Σκοπίων».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1996/28-9-2018 ερώτηση της Βουλευτού Β' Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χαρούλας (Χαράς) Καφαντάρη προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Με μηδενική επικουρική παροχή οι συνταξιούχοι της Εθνικής Τράπεζας από τον Νοέμβριο του 2017».

2. Η με αριθμό 2688/22-10-2018 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου της Δημοκρατικής Συμπαράταξης κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Να τεθεί άμεσα σε εφαρμογή η δυνατότητα ρύθμισης οφειλών έως και εκατόν είκοσι δόσεις για το δημόσιο και τα ασφαλιστικά ταμεία για όλους όσους επιθυμούν να ρυθμίσουν τις οφειλές τους».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της στις 18 Φεβρουαρίου 2019, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών. Το Σώμα συμφωνεί;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Το Σώμα συνεφώνησε.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Καραναστάσης, για δέκα πέντε λεπτά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ευχαριστώ.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που ρυθμίζει τα ακανθώδη ζητήματα, όπως τα ζούμε επί σειρά ετών όλοι οι πολίτες της χώρας, τα οποία αναφέρονται στο σύστημα των αδειών οδήγησης οχημάτων.

Κατά τη συζήτηση στις επιτροπές αναπτύχθηκε γόνιμος προβληματισμός και ανταλλάχθηκαν απόψεις επί του θέματος, που συνέβαλαν μέχρι την τελευταία στιγμή στη διαμόρφωση του νομοσχεδίου. Έγιναν αρκετές αλλαγές και προτάσεις. Αρκετές απ' αυτές έγιναν δεκτές και συμπεριλαμβάνονται στην τελική μορφή του νομοσχεδίου και πρέπει εδώ να επισημάνουμε τα αντανάκλαστικά του αρμόδιου Υπουργείου αλλά και τη διάθεση για δημιουργική συνεργασία ενός σημαντικού τμήματος της Αντιπολίτευσης. Κυρίως, όμως, θέλω να επισημάνω ότι όλες οι παρατάξεις, αλλά και οι φορείς που προσκλήθηκαν συμφώνησαν, με τις ενστάσεις τους βεβαίως, σε επιμέρους θέματα ότι ήταν αναγκαία μια νομοθετική τομή στον τομέα που ρυθμίζει το νομοσχέδιο.

Συμφώνησαν, επίσης, πάλι με τις επιμέρους ενστάσεις τους, στις παθογένειες που καλείται να ανατάξει το σχέδιο νόμου και το σημαντικότερο είναι ότι συμφώνησαν χωρίς ενστάσεις στο βασικό σκοπούμενο, που δεν είναι άλλο από την άνοδο του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.

Βέβαια, οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, όπως συμβαίνει παγίως όταν έρχεται νομοσχέδιο με το οποίο επί της ουσίας συμφωνούν, αλλά δεν θέλουν να το παραδεχθούν, μας είπαν ότι εάν ήταν αυτοί κυβέρνηση, θα τα έκαναν καλύτερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, αυτό στο ελληνικό συντακτικό λέγεται υποθετικός λόγος που δηλώνει το απραγματοποίητο τόσο ως προς το πρώτο σκέλος όσο και ως προς το δεύτερο, διότι δεν είστε, ούτε θα είστε, τουλάχιστον σύντομα, κυβέρνηση. Ούτε βεβαίως θα το κάνατε καλύτερα, εάν κρίνουμε από το τι κάνατε τις δεκαετίες που είχατε την ευκαιρία.

Εν πάση περιπτώσει, δεν ακούσαμε σε όλες τις συνεδριάσεις, έστω μια πρόταση από την πλευρά σας, που κατά την άποψή σας θα διόρθωνε τα κακώς κείμενα του νομοσχεδίου και θα έλυνε προβλήματα, που εσείς αναγνωρίσατε ότι υπάρχουν.

Αφήνοντας, λοιπόν, κατά μέρος τις ουτοπικές υποθέσεις και πριν περάσω στην ανάλυση του νομοσχεδίου, για να μην υπάρχουν παρανοήσεις σε εκκρεμότητα και κυρίως για να μη δημιουργηθούν στον λαό λανθασμένες εντυπώσεις, αλλά και να μη στοχοποιηθούν άδικα επαγγελματικές ομάδες, θέλω να επαναλάβω τη θέση μας όπως διατυπώθηκε στις συζητήσεις που προηγήθηκαν τόσο από τον Υπουργό όσο και από συναδέλφους.

Για εμάς, είναι ξεκάθαρο ότι το μέχρι σήμερα ισχύον καθεστώς στο σύστημα της έκδοσης ή ανανέωσης των αδειών οδήγησης παρήκμασε και πλέον παράγει αποτελέσματα αντίθετα από τα επιθυμητά.

Στον χώρο ανθεί η διαπλοκή και η διαφθορά, ενώ οι εξετάσεις

διεξάγονται με τον ίδιο τρόπο εδώ και δεκαετίες, χωρίς τη χρήση σύγχρονων μέσων και τεχνολογιών, με συνέπεια τα αποτελέσματά τους να είναι αμφίβολης αξιοπιστίας. Πιστεύουμε ότι με τις καινοτομίες που εισάγονται και με τη χρήση των ηλεκτρονικών μέσων οπτικοακουστικής καταγραφής κάθε σταδίου δοκιμασιών και με τις κληρώσεις που προβλέπονται στην επιλογή των εξεταστών και τον καθορισμό των ζευγών εξεταστών - εξεταζόμενων θα έχουμε απτά θετικά αποτελέσματα στην κατεύθυνση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας στον τομέα αυτό. Ο εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης είπε ότι η θεσπιζόμενη διαδικασία δεν θα πατάξει τη διαφθορά και τη διαπλοκή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε όλες τις χώρες του κόσμου, σε όλη τη γη, όπου υπάρχουν άνθρωποι και συναλλάσσονται, ελλοχεύει το ενδεχόμενο της διαφθοράς και της διαπλοκής. Δεν ανακαλύπτουμε ξαφνικά τον τροχό ούτε το ζεστό νερό, ούτε δηλώνουμε ότι την επόμενη μέρα τα φαινόμενα αυτά θα εξαλειφθούν πλήρως. Δηλώνουμε, όμως, την πρόθεσή μας να τα περιορίσουμε στο ελάχιστο δυνατόν. Πιστεύουμε ότι με τις ρυθμίσεις του συζητούμενου νομοσχεδίου που προανέφερα θα το πετύχουμε. Στόχος μας είναι η οριστική αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων. Επίσης, στόχος μας είναι και η μηδενική διαφθορά.

Η διάταξη για τη μη παρουσία του εκπαιδευτή στο όχημα κατά τη διενέργεια της εξέτασης δεν σχετίζεται με το ενδεχόμενο της ύποπτης συναλλαγής. Έχει να κάνει αποκλειστικά με τη δημιουργία συνθηκών όμοιων με αυτές που θα βιώνει ο νέος οδηγός μετά την απόκτηση της άδειας οδήγησης. Για εμάς είναι ξεκάθαρο ότι θα πρέπει να είναι έτοιμος να οδηγήσει μόνος του πριν ξεκινήσει η εξέταση. Διαφορετικά, δεν θα είναι έτοιμος ούτε αμέσως μετά. Και οι συνέπειες αυτού μπορεί να είναι τραγικές.

Κλείνοντας τη γενική μου αναφορά στο νομοσχέδιο και τους στόχους του, θέλω να τονίσω ότι αυτή η Κυβέρνηση έκανε τον περασμένο χρόνο πράξη την εισαγωγή του μαθήματος οδικής ασφάλειας στα σχολεία. Ξεκινήσαμε πιλοτικά και τώρα το μέτρο αυτό θα γενικευτεί.

Έρχομαι, τώρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στις διατάξεις του συζητούμενου νομοσχεδίου. Η κατά γενική ομολογία αναγκαία αναβάθμιση και βελτίωση του ισχύοντος συστήματος δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και των οδηγών που επιθυμούν την ανανέωση ή την επέκταση της άδειας οδήγησης σε άλλη κατηγορία, καθώς και των θεωρητικών εξετάσεων υλοποιείται με τις ρυθμίσεις που θεσπίζονται και που προβλέπουν, πρώτον, τη διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς ως κύριο και αποκλειστικό έργο των εξεταστών.

Δεύτερον, τη διαδικασία διενέργειας των δοκιμασιών χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή στο εκπαιδευτικό όχημα.

Τρίτον, τη δημιουργία ειδικά διαμορφωμένων χώρων ή πιστών για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών.

Τέταρτον, την πραγματοποίηση των ειδικών δοκιμασιών από τον υποψήφιο χωρίς την παρουσία του εξεταστή στο εκπαιδευτικό όχημα.

Πέμπτον, τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών με χρήση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης καταγραφής των δεδομένων των διαδικασιών και αυτόματης εξαγωγής των αποτελεσμάτων.

Έκτον, την ανάπτυξη συστήματος εποπτείας και ελέγχου των εκπαιδευτών, των διενεργούντων τις θεωρητικές εξετάσεις και των εξεταστών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς μέσω οπτικοακουστικών μέσων για τη διασφάλιση της διαφάνειας και το αδιάβλητο της διαδικασίας.

Έβδομον, την ανάληψη δράσεων διόρθωσης και βελτίωσης του εξεταστικού έργου είτε της επανεκπαίδευσης, της επαναδιδασκαλίας και της προσωρινής ή και οριστικής απομάκρυνσης από το υπό όψιν έργο των παραβατών ή ακατάλληλων εξεταστών.

Όγδοον, τη συνεχή αξιολόγηση των εκπαιδευτών και εξεταστών.

Ένατον, την κατ' έτος επιλογή εξεταστών, την ανά τετράμηνο κλήρωση των ενεργών εξ αυτών και την αμέσως πριν την εξέταση κλήρωση των ζευγαριών εξεταστών και εξεταζόμενων.

Δέκατον, την ηλεκτρονική καταγραφή της όλης διαδικασίας που διασφαλίζει το αδιάβλητο της δοκιμασίας.

Σημαντικά, επίσης, θεωρώ και τα σημεία του νομοσχεδίου που αναφέρονται, πρώτον, στην καθιέρωση της συνοδευόμενης οδήγησης για ανηλίκους υποψήφιους οδηγούς μετά τη συμπλήρωση της ηλικίας των δεκαεπτά ετών, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα ισχύοντα σε κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με προηγμένο επίπεδο οδικής ασφάλειας, δεύτερον, στην τροποποίηση του άρθρου 27 του π.δ.455/1976, ώστε στον ορισμό του υπαίθριου πάρκινγκ οι απαραίτητες θέσεις να μειώνονται σε πέντε -πριν ήταν δέκα- και στη θεσμοθέτηση των διαδικασιών ανάπτυξης έγκρισης υλοποίησης και παρακολούθησης των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ώστε να ικανοποιούν τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και την μεταφορά των εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές και τα περίχωρα τους, βελτιώνοντας φυσικά την ποιότητα της ζωής. Τα σχέδια αυτά τα εκπονούν είτε οι δήμοι είτε οι περιφέρειες για τη ζώνη την οποία ενδιαφέρονται.

Τέλος, σημειώνω ότι με το παρόν νομοσχέδιο επιτυγχάνεται η συμμόρφωση της εθνικής νομοθεσίας με τα οριζόμενα στις διατάξεις του κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Ιανουαρίου του 2013 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων, τρικύκλων και τετράκυκλων οχημάτων και ρυθμίζεται η από 1^η Μαΐου του 2018 και έως τρεις μήνες μετά την έναρξη του ισχύοντος νόμου άσκηση του έργου της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών μετά τη λήξη του κανονικού ωραρίου εργασίας των δημοσίων υπηρέσιων και πέρα του χρόνου που καλύπτεται από υπερωριακή απασχόληση με καταβολή μηνιαίας αποζημίωσης. Αυτό είναι το θέμα, το οποίο έχει δημιουργήσει τα τεράστια προβλήματα, που δεν συμμετείχαν οι υπάλληλοι των περιφερειών στις εξετάσεις και δημιουργούσαν χίλια μύρια προβλήματα.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έγινε -νομίζω- σαφές ότι το συζητούμενο νομοσχέδιο στοχεύει στον εκσυγχρονισμό του συστήματος χορήγησης αδειών οδήγησης με ενσωμάτωση των δυνατοτήτων που παρέχουν οι νέες τεχνολογίες και μέσω αυτού στην αντιμετώπιση της διαφθοράς που έχει καταστήσει ενδημικό φαινόμενο στον χώρο αυτό και φυσικά, στην άνοδο -το οποίο είναι και πιο σημαντικό- του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της χώρας μας.

Θα πω για μία ακόμη φορά ότι πρόκειται για ένα σύγχρονο, καινοτόμο νομοσχέδιο, που είμαι βέβαιος ότι θα εκπληρώσει στο ακέραιο τον σκοπό της σύνταξής του.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Κι εγώ ευχαριστώ.

Ο κ. Κατσανιώτης, εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, έχει τον λόγο.

Ορίστε, κύριε Κατσανιώτη.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που φέρνει σήμερα προς ψήφιση το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διακρίνεται για δύο κύρια χαρακτηριστικά, τις προβληματικές προβλέψεις και ρυθμίσεις του αλλά και τον προσχηματικό του χαρακτήρα. Αμέσως παρακάτω θα αναφερθώ στις προβληματικές ρυθμίσεις, πρώτα, όμως, θα αναφερθώ στον προσχηματικό χαρακτήρα, που θεωρώ και το μείζον πολιτικό και ηθικό ζήτημα.

Μιλώ για προσχηματικό χαρακτήρα για δύο λόγους: Πρώτον, γιατί χρησιμοποιείται ως πρόσχημα η διαφάνεια και ο εκσυγχρονισμός στις εξετάσεις ικανότητας οδήγησης, προκειμένου να καταφέρει το Υπουργείο να δώσει μία λύση στις πληρωμές της υπερωριακής απασχόλησης των υπαλλήλων που απασχολούνται ως εξεταστές στις διευθύνσεις μεταφορών των περιφερειών. Και δεύτερον, γιατί κι αν δεχτεί κάποιος ότι η διαφθορά και τα κυκλώματα των διπλωμάτων οδήγησης είναι αυτά που πραγματικά ενδιαφέρουν τον Υπουργό, εύλογα αναρωτιέται γιατί το κάνει τώρα, γιατί στο τέλος της κυβερνητικής θητείας, ενώ επί τέσσερα χρόνια αδιαφορούσε και αδρανούσε. Δεν ήξερε; Ανικανότητα ή αδιαφορία ή μήπως και τα δύο; Ας μας απαντήσει ο Υπουργός.

Αλλά υπάρχει και κάτι άλλο. Έρχεται στην επιτροπή ο κύριος Υπουργός, βγαίνει στα μέσα ενημέρωσης και μιλάει για διαφθορά, εκτεταμένη διαφθορά. Χιλιάδες σχολές οδηγών, οι υπάλ-

ληλοι και οι οικογένειές τους στοχοποιούνται. Παριστάνει και πάλι τον κήνσορα της τάξης και της ηθικής. Ας μας απαντήσει, λοιπόν, τι έκανε τέσσερα χρόνια. Και αν αυτή είναι η στάση μιας υπεύθυνης Κυβέρνησης και ενός Υπουργού, να μας το πει. Να κάνει τον Ηρακλή Πουαρό;

Ας ξεκαθαρίσουμε κάτι, ούτε εγώ ούτε κανένας άλλος στη Νέα Δημοκρατία θα υποστηρίξουμε πως το σύστημα είναι αδιάφθορο και αδιάβλητο ούτε πως δεν χρειάζεται αλλαγές. Όμως, η Νέα Δημοκρατία στο παρελθόν προχώρησε στα απαραίτητα βήματα μιας συνολικής αντιμετώπισης, όχι μόνο των εξετάσεων αλλά και της εκπαίδευσης.

Θα σας θυμίσω για παράδειγμα την περίοδο 2008 - 2009. Ο τότε Υπουργός Μεταφορών ο κ. Στυλιανίδης, σε συνεργασία με το Ευγενίδειο Ίδρυμα, στην ουσία είχε προχωρήσει στην εκπόνηση ενός νέου απλοποιημένου, επικαιροποιημένου εγχειριδίου για την εκπαίδευση και την εξέταση των σημάτων, έτσι ώστε ακόμα οι αλλοδαποί, οι αναλφάβητοι, άνθρωποι που έχουν προβλήματα, οι δυσλεκτικοί, να μπορούν να δίνουν εξετάσεις και με έναν εύκολο τρόπο να παίρνουν άδεια οδήγησης και υπήρξαν αποτελέσματα.

Και τι έγινε μόλις ήρθε ο κ. Ρέππας μετά στο Υπουργείο; Φαντάζομαι γνωρίζετε τον κ. Ρέππα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πολύ καλά.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Αυτό λέω.

Κατήγγησε το συγκεκριμένο εγχειρίδιο. Ξαναφούντωσε η συναλλαγή, κύριε Υπουργέ.

Και να σας θυμίσω και κάτι άλλο, μια και σας αρέσουν οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες. Το 2014 ο κ. Παπαδόπουλος...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι εγώ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Μιχάλης Παπαδόπουλος, κυβέρνηση Σαμαρά. Εσείς δεν θα ήσασταν ποτέ σε κυβέρνηση Σαμαρά.

Τότε είχε φέρει στην ουσία τον νόμο μέσα από τον οποίο ξεκίνησε η ηλεκτρονική εξέταση στα θεωρητικά κομμάτια. Μέσα από αυτόν τον νόμο, κύριε Υπουργέ, και την εφαρμογή του θα μπορούσατε να κάνετε πολλά πράγματα.

Ο συγκεκριμένος νόμος στην ουσία είναι αυτός ο οποίος έφερε στο φως όλα αυτά τα θέματα διαπλοκής, μέσω των δικών των εφαρμογών, μέσω των διαδικασιών που αυτός επέβλεπε για την αξιολόγηση των εξεταστών και των σχολών οδηγών. Μέσα από αυτόν τον νόμο βρέθηκαν όλοι αυτοί που σήμερα κατηγορούνται για διαπλοκή και διαφθορά στο θέμα της άδειας οδήγησης. Και εσείς τέσσερα χρόνια τι κάνατε; Τα κοιτούσατε. Δεν τον εφαρμόσατε. Δεν θέλατε να τον εφαρμόσετε. Στόχος σας ήταν να εξυπηρετήσετε και να τακτοποιήσετε πράγματα, όχι να αλλάξετε πραγματικά, και ουσιαστικά τον τρόπο εξέτασης.

Γιατί φέρντε έναν τρόπο εξέτασης που -πρέπει να το πούμε- θα πρέπει να μας πείτε πού εφαρμόζεται. Ποιες χώρες εφαρμόζουν τον τρόπο εξέτασης που εσείς τώρα μας προτείνετε; Γιατί ο προηγούμενος τρόπος, θα σας θυμίσω ότι με μικρές παραλλαγές εφαρμόζεται στην Ολλανδία, στη Γαλλία, στη Γερμανία. Ο δικός σας τρόπος εξέτασης, κύριε Υπουργέ; Πουθενά. Αυτό είναι; Πατέντα.

Η ανάγκη εκσυγχρονισμού της διαδικασίας απόκτησης αδειών οδήγησης με αδιάβλητες διαδικασίες αποτελεί αναγκαιότητα για τη Νέα Δημοκρατία, που διαχρονικά τάσσεται υπέρ αυτών των προσπαθειών.

Για τη Νέα Δημοκρατία, όμως, αυτό το θέμα εντάσσεται στο μεγάλο κεφάλαιο που αποκαλείται «οδική ασφάλεια» και περιλαμβάνει την ανάγκη μιας ολιστικής αντιμετώπισης της κυκλοφοριακής εκπαίδευσης στη χώρα, που ξεκινάει από το νηπιαγωγείο και φτάνει μέχρι τις εξετάσεις των διπλωμάτων και τις επανεξετάσεις των ηλικιωμένων. Κι αυτό το μεγάλο κεφάλαιο δεν θα αντιμετωπιστεί κατηγορώντας ως διεφθαρμένους ένα μεγάλο κομμάτι επαγγελματιών και δημοσίων υπαλλήλων, αλλά με τη βοήθεια και τη συνδρομή αυτών των ανθρώπων που στην πλειονότητά τους είναι τίμιοι και ηθικοί. Και αυτή η πλειονότητα έχει κάθε λόγο να θέλει να απαλλαχθεί από μία μικρή «βρώμικη» μειοψηφία.

Γι' αυτό και το νομοσχέδιο που συζητούμε, κυρίες και κύριοι,

είναι ευθύς εξαρχής προβληματικό και απαράδεκτο. Είναι απαράδεκτο, όμως, και ως προς τις ρυθμίσεις που προτείνει. Πραγματικά μετακυλίζει το όλο ζήτημα στις σχολές οδήγησης. Δεν ακουμπά καθόλου το κομμάτι που λέγεται εκπαίδευση, ενώ προβλέπει είκοσι τέσσερις υπουργικές αποφάσεις για την υλοποίηση των διατάξεών του, δημιουργώντας και πρόβλημα εφαρμοστικό-τητας.

Και για να γίνω πιο συγκεκριμένος, μεταξύ των βασικών στοιχείων του νομοσχεδίου είναι τα εξής: Πρώτον, οι εξεταστές είναι υπάλληλοι των περιφερειακών διευθύνσεων μεταφορών που διεξάγουν κατά κύριο και αποκλειστικό έργο πια τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς εντός του ωραρίου και εντός του χρόνου υπερωριακής απασχόλησης, δηλαδή χωρίς πρόσθετες αμοιβές. Και αναρωτιέμαι: Έχετε απευθυνθεί, κύριε Υπουργέ, στις περιφέρειες, για να ξέρετε εάν οι διευθύνσεις μεταφορών διαθέτουν το αναγκαίο προσωπικό;

Πάμε και παρακάτω, όμως. Το νομοσχέδιο προβλέπει ότι οι εξεταζόμενοι θα προσέρχονται στις εξετάσεις μόνο με οχήματα των σχολών οδήγησης, αλλά μέσα στο όχημα, κατά τη διάρκεια της εξέτασης, δεν επιτρέπεται να παρίσταται ο εκπαιδευτής. Και επιπλέον, κάθε εκπαιδευτικό όχημα που συμμετέχει στις εξετάσεις θα πρέπει να διαθέτει υποχρεωτικά διαδικτυακή σύνδεση με το κέντρο ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και κάμερα με μικρόφωνο που θα εικονίζει ευδιάκριτα ολόκληρη την καμπίνα του οχήματος ή τις θέσεις ανάβασης των μοτοσυκλετών και κατά τη διάρκεια της εξέτασης θα είναι διασυνδεδεμένο συνεχώς με το κέντρο ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Και για να το πούμε πιο απλά: Το κράτος αναγκάζει τις σχολές οδήγησης να μπουν σε αυτή την επένδυση.

Και ρωτάμε: Αφού στο όχημα θα υπάρχει κάμερα, ποιο είναι το πρόβλημα να παρίσταται ο εκπαιδευτής; Εκεί γίνεται η συναλλαγή; Μέσα στην ώρα της εξέτασης πιστεύει ο Υπουργός ότι γίνεται η συναλλαγή, οπότε πρέπει να αλλάξει ο εκπαιδευτής; Με βάση ποιες προδιαγραφές θα τοποθετούνται κάμερες και μικρόφωνα; Κατά πόσον αντίκεινται όλα αυτά στην προστασία προσωπικών δεδομένων; Και αυτό που έχουμε πει από την αρχή, τι θα συμβεί αν για κάποιο λόγο δεν υπάρχει σήμα ή διακοπεί η μετάδοση και ηλεκτρονική καταγραφή της εξέτασης; Προσπαθείτε, λοιπόν, να λύσετε ένα πρόβλημα και δημιουργείτε άλλα δέκα.

Ακόμα ας δούμε γιατί το νομοσχέδιο δεν είναι εφαρμόσιμο. Αρχικώς προβλέπει ότι οι διαδικασίες οδήγησης θα διενεργούνται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή σε πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών, αφού βέβαια εκδοθεί μία από τις είκοσι επτά υπουργικές αποφάσεις που θα καθορίζει τις λεπτομέρειες για τις πίστες. Όμως, πόσες πίστες υπάρχουν στην Ελλάδα και τι σημαίνει «ειδικά διαμορφωμένοι χώροι»; Πώς θα διαμορφωθούν τέτοιοι χώροι και ποιο είναι το κόστος;

Επίσης, ένα άλλο πληροφοριακό σύστημα συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αφού, βέβαια, οι εκπαιδευτές εγκαταστήσουν πρώτοι μέσα σε τέσσερις μήνες από την έκδοση της υπουργικής απόφασης τον εξοπλισμό που προβλέπεται στο νομοσχέδιο. Γιατί το Υπουργείο θα το κάνει σε δώδεκα μήνες μετά την έναρξη του παρόντος;

Αντίστοιχο πληροφοριακό σύστημα προβλεπόταν και στον νόμο για τις εταιρείες ταξί που ψηφίστηκε τον Μάρτιο του 2018. Φτάνουμε τον Μάρτιο του 2019 και το σύστημα δεν υπάρχει. Αντίστοιχο σύστημα προβλεπόταν και τον Αύγουστο του 2016, ένα ακόμη πληροφοριακό σύστημα που πάλι δεν υπάρχει.

Έχω την αίσθηση, κύριε Υπουργέ, ότι αυτό που σας ενδιαφέρει περισσότερο είναι να φτιάχνετε πληροφοριακά συστήματα στο Υπουργείο Μεταφορών. Ζηλέψατε τον κ. Παππά. Δυστυχώς, κανένα δεν λειτουργεί μέχρι τώρα.

Επιστρέφουμε στους εκπαιδευτές. Οι εκπαιδευτές θα μπαίνουν σε αυτοκίνητο ξένης ιδιοκτησίας με τον μαθητή ενός άλλου εκπαιδευτή. Και αν δεν θέλει να μπει σε ξένο αυτοκίνητο με οδηγό μαθητευόμενο άλλου ο εκπαιδευτής, τι θα γίνει;

Τι θα γίνει, κύριε Υπουργέ, όταν άμεσα ξεκινήσουν οι εξετάσεις, όπου λέτε –άκουσον, άκουσον!– ότι δεν θα υπάρχουν δύο εξεταστές, αλλά θα υπάρχει ένας εξεταστής χωρίς κάμερες. Κι αν δεν θέλει ο εκπαιδευτής να μπει σε αυτοκίνητο άλλο, τι θα συμβεί; Κανείς δεν ξέρει. Οι ταλαίπωροι που προσπαθούν να πά-

ρουν δίπλωμα τόσους μήνες ξέρουν.

Κύριε Υπουργέ, πίστες δεν έχουμε, πληροφοριακό σύστημα δεν έχουμε, εκπαιδευτή συνοδό πολύ πιθανόν να μην έχουμε, επίσης, κατά τη διάρκεια εξέτασης της πορείας. Τι θα έχουμε; Έναν ακόμα ανεφάρμοστο νόμο με ασάφειες και γενικότητες αλλά και νομοθετικές προβλέψεις που δεν θα επαληθευθούν ποτέ και δεν θα ισχύσουν ποτέ.

Και στο ενδιαμέσο είναι αναγκαίο να υπάρχουν κυρώσεις για επιόρκους παραβάτες, κύριε Υπουργέ. Όμως, οι κυρώσεις που προβλέπονται στη διάταξη του νομοσχεδίου διέπονται από δυσαναλογία και άνιση μεταχείριση των εμπλεκόμενων.

Το νομοσχέδιο, επίσης, αναφέρεται σε συνοδευόμενη οδήγηση των υποψηφίων οδηγών που είναι δεκαεπτά ετών και οι οποίοι θα λαμβάνουν την κανονική, ας πούμε, άδεια οδήγησης στα δεκαοκτώ, εφόσον δεν έχουν πέσει σε κάποια παράβαση.

Άρα, κύριε Υπουργέ, ένας δεκαεπτάχρονος είναι ώριμος να ψηφίζει, ενώ αντίθετα δεν είναι έτοιμος να οδηγήσει.

Επίσης, θα ήθελα να μου πείτε, κύριε Υπουργέ, σε ποια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης με εξαίρεση τη Μεγάλη Βρετανία, η οποία προϋπήρχε, άρα εθιμικά ισχύει, ισχύει το συγκεκριμένο μέτρο; Σε καμμία. Άρα φέρνεται ένα μέτρο, που στην ουσία πάλι δεν ισχύει σε καμμία ευρωπαϊκή χώρα, τη συνοδευόμενη οδήγηση.

Επίσης, ένα άλλο θέμα είναι ο εμπαιγμός που Υπουργείο και Κυβέρνηση επιφυλάξατε στους εξεταστές. Το νομοσχέδιο προβλέπει μηνιαία αποζημίωση 240 ευρώ για τους εξεταστές από την 1^η Μαΐου 2018 και μετά. Όμως, τόσο καιρό κρατούσατε ομήρους τους εξεταστές, ομήρους πενήντα χιλιάδες πολίτες που δεν μπορούσαν να πάρουν άδεια οδήγησης, επειδή δεν γινόντουσαν εξετάσεις.

Θυμίζουμε πως η καταβολή της αποζημίωσης της υπερωριακής απασχόλησης και όχι επιδόματος στους εξεταστές διακόπηκε με τον ν. 4354/2015, που προέβλεπε έναρξη ισχύος από την 1^η Ιανουαρίου 2016. Το Υπουργείο κατέθεσε την τροπολογία που έλυνε το πρόβλημα, αλλά αμέσως μετά την απέσυρε. Ακολούθως, με νομοθετική ρύθμιση το 2016 η Κυβέρνηση μετέθεσε το πρόβλημα για τον Ιούνιο του 2017, μετά για τον Δεκέμβριο του 2017 και στο τέλος για τον Απρίλιο του 2018. Μετά δεσμευόταν ότι το νομοσχέδιο που θα έλυσε το πρόβλημα θα ερχόταν στη Βουλή τον περασμένο Νοέμβριο. Και ενώ εμείς ως Νέα Δημοκρατία μέσω του αρμόδιου τομέαρχη είχαμε καταθέσει ερωτήσεις που υπογράμιζαν την κυβερνητική αναβλητικότητα και τη διόγκωση του προβλήματος, εσείς φτάσατε να φέρετε αυτό το νομοσχέδιο στα μέσα Φεβρουαρίου του 2019 λίγο πριν τις εκλογές. Αν δεν είναι αυτό εμπαιγμός, τι είναι;

Ας μιλήσουμε, κύριε Υπουργέ, για τους ανθρώπους που είναι πάνω από εβδομήντα τεσσάρων ετών. Υπήρχε θεσμοθετημένη συγκρότηση της δευτεροβάθμιας επιτροπής από τις υπηρεσίες μεταφορών των περιφερειών της χώρας. Την καταργήσατε. Και αφού για κάποιο διάστημα υπήρξε κενό, έρχεστε και ορίζετε ότι οι ενδιαφερόμενοι θα επισκέπτονταν γιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων ή κρατικών κέντρων υγείας στο πλαίσιο της ολοήμερης λειτουργίας τους ή ιδιώτες γιατρούς με επιπλέον αμοιβή. Έρχεστε μετά και λέτε ότι επειδή αυτά τα χαρτιά που παίρνουν δεν θεωρούνται αξιόπιστα, να δίνουν ξανά εξετάσεις.

Πείτε μου, κύριε Υπουργέ, σε ποια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δίνουν εξετάσεις αυτοί που είναι πάνω από εβδομήντα πέντε χρονών;

Αυτό που χρειάζεται γι' αυτούς τους ανθρώπους, κύριε Υπουργέ, είναι να διακριβώσουμε αν πραγματικά έχουν τη δυνατότητα να οδηγούν. Εξετάσεις αυτοί οι άνθρωποι δεν δίνουν σε καμμία χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το έχετε φημίσει, κύριε Κατσανιώτη.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Κύριε Σπίρτζη, είστε ο ήρωας του Όργουελ του 1984. Το «Υπουργείο Αλήθειας» το ξέρετε; Είχε ιδρυθεί τότε. Είναι το «Υπουργείο Αλήθειας», στο οποίο θα ήσασταν, αν ήσασταν ήρωας του Όργουελ στο 1984, «Υπουργός Αλήθειας». Αν μετρήσω τις ασάφειες και τα ψέματα που είπατε στις επιτροπές, περνάτε τα δάχτυλα και των δύο χεριών.

Αυτό που θα πρέπει να μας πείτε, κύριε Σπίρτζη, είναι αν θα

πρέπει να δίνουν εξετάσεις οι άνθρωποι που είναι από εβδομήντα πέντε χρονών για να δουν αν μπορούν να οδηγούν. Ναι ή όχι; Αυτή είναι η ερώτηση. Θα μας απαντήσετε; Σε ποια άλλη χώρα ταλαιπωρούν αυτούς τους ανθρώπους με το να δώσουν ξανά εξετάσεις;

Σε καμμία, κύριε Σπίρτζη.

Παρουσιάζετε ακόμα και την ηλεκτρονική κλήρωση που γίνεται για τους εξεταστές ως καινοτομία. Πάντα υπήρχε. Πάντα προβλεπόταν. Δεν φέρατε κάτι καινούργιο. Για άλλη μια φορά λέτε άλλο ένα ψέμα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ ακόμη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Παρακαλώ, ο χρόνος έχει περάσει.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Ανοίγετε ένα ακόμη παράθυρο, κύριε Υπουργέ, εξυπηρέτησης με αυτόν τον νόμο, πελατειακών σχέσεων και βολέματος «ημετέρων». Αυξάνετε κατά είκοσι άτομα τον αριθμό των θέσεων επιθεωρητών ελεγκτών του Υπουργείου, ενώ δημιουργείτε τρεις επιπλέον θέσεις ειδικών συμβούλων ή ειδικών συνεργατών. Με δεδομένο ότι στο Σώμα Επιθεωρητών υπηρετούν πρόσωπα με αυξημένα προσόντα, τι εξυπηρετεί αυτή η κίνηση, πέρα από την ικανοποίηση πελατειακών σχέσεων; Οι ίδιες απορίες ισχύουν για την πρόβλεψη, με την οποία συνίστανται τρεις θέσεις δικηγόρων με έμμισθη εντολή.

Τέλος, θεσμοθετούνται τα σχέδια βιώσιμης κινητικότητας, τα ΣΒΑΚ. Στην πραγματικότητα, η φιλοσοφία των ΣΒΑΚ είναι να αλλάξουν την επικρατούσα κουλτούρα απόδοσης απόλυτης προτεραιότητας στο αυτοκίνητο και αυτό αποτελεί βασική δήλωση και απαιτεί σαφή διατύπωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Παρακαλώ, κύριε Κατσανιώτη, σεβαστείτε τον χρόνο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Ναι, αλλά έχω ακόμη δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Ο κ. Καραναστάσης μίλησε δέκα λεπτά. Εσείς μιλήσατε δεκαεπτά.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Φανταστείτε ότι δεν θα μιλήσω για τις τροπολογίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Έχετε ένα λεπτό ακόμη. Παρακαλώ, ολοκληρώνετε.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Κλείνοντας, αφού ο χρόνος μας πιέζει, θα ήθελα να πω, κύριε Υπουργέ, ότι ξέρετε ότι αυτός ο νόμος δεν θα εφαρμοστεί. Ξέρετε ότι στην ουσία νομοθετείτε χωρίς να μπορέσετε να εφαρμόσετε τίποτα από αυτά που νομοθετείτε. Σταματήστε να ταλαιπωρείτε όλους τους νέους ανθρώπους που θέλουν να πάρουν δίπλωμα. Σταματήστε να ταλαιπωρείτε όλους αυτούς που είναι από εβδομήντα πέντε χρονών και πάνω και θα τους αναγκάσετε να δώσουν εξετάσεις. Σταματήστε να στοχοποιείτε τις σχολές οδηγών και τους εκπαιδευτές που κάνουν πολύ καλά τη δουλειά τους. Σταματήστε να λοιδορείτε τους εκπαιδευτές. Σταματήστε να χρησιμοποιείτε όλα τα εργαλεία του άσχημου παρελθόντος για να δικαιολογήσετε το μέλλον.

Δεν μας αξίζει μια τέτοια συμπεριφορά. Ας αποφασίσουμε όλοι έναν τρόπο εκπαίδευσης και εξέτασης των οδηγών για να μη θρηνούμε νεκρούς.

Αυτό είναι το ζητούμενο, αλλά ακόμα και σε αυτό, κύριε Υπουργέ, δεν κάνετε κάτι. Ούτως ή άλλως, χθες είπατε ότι το Πάσχα θα ξεκινήσει η Πατρών - Πύργου στον Πύργο. Δεν μας είπατε ποιο Πάσχα, γιατί έχουν περάσει τρία από τότε που θεωρήσατε ότι ξεκινάει.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ.

Μια παράκληση στο Προεδρείο θα ήθελα να κάνω. Στις 30 Μαρτίου του 2018, αν θυμάμαι καλά, ψηφίστηκε ο ν.4530. Θα

σας παρακαλούσα πάρα πολύ να δώσετε στον κ. Κατσανιώτη τα Πρακτικά, για να δει τι ψήφισε το κόμμα του, για να σταματήσει να αναφέρει τις ανακρίβειες που ανέφερε, μιας και για τους πάνω από εβδομήντα τεσσάρων ετών ψήφισε η Νέα Δημοκρατία τη διάταξη.

Επειδή, λοιπόν, σε όλα τα θέματα η Νέα Δημοκρατία ή ανά εισηγητή ή ανά μήνα ή ανάλογα με το πώς είναι το φεγγάρι, ξεχνάει, καλό θα είναι να δώσετε στον κ. Κατσανιώτη και στη Νέα Δημοκρατία τα Πρακτικά, για να θυμηθεί τι έκανε τον Μάρτιο, όχι πριν από είκοσι χρόνια, τώρα, πριν από λίγους μήνες.

Ευχαριστώ πολύ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Τα ταξί αφορούσε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ: Αυτά μπορείτε να τα πείτε στην ομιλία σας, κύριε Υπουργέ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Πάλι εντυπώσεις, κύριε Υπουργέ!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Κύριε Κατσανιώτη, δεν μπορείτε να πάρετε ξανά τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ: Αυτή δεν είναι κοινοβουλευτική διαδικασία!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Μίλησε ο Υπουργός. Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας ποιος είναι;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Εγώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Εσείς, κύριε Κεφαλογιάννη, θέλετε να πείτε κάτι, για να μην κάνουμε διαλογική συζήτηση;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Θα τα πω στην ομιλία μου, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Ωραία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ: Αυτή δεν είναι διαδικασία, κύριε Πρόεδρε, να απαντάει ο Υπουργός στους εισηγητές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Τον λόγο έχει ειδικός αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης κ. Μανιάτης για δεκαπέντε λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Συζητούμε σήμερα ένα νομοσχέδιο μιας θλιβερής Κυβέρνησης, μιας Κυβέρνησης της παρακμής, της σήψης, της χυδαιότητας, μιας Κυβέρνησης της οποίας ο Πρωθυπουργός διορίζει ως Υφυπουργό έναν άνθρωπο που πριν από λίγες εβδομάδες χαρακτήριζε ως τυχοδιώκτη. Είναι μία Κυβέρνηση «δεξιοσυριζαίων» και λοιπών γυρολόγων, μία Κυβέρνηση που η προσωπική αξιοπρέπεια ανταμείβεται με μια τρίμηνη θητεία Υφυπουργού. Είναι μία Κυβέρνηση που δεν μας αξίζει! Είναι μία Κυβέρνηση που πρέπει γρήγορα να λογοδοτήσει στους Έλληνες πολίτες, για να αξιολογήσουν την πορεία της!

Σήμερα έχουμε μπροστά μας ένα νομοσχέδιο, το οποίο υποτίθεται ότι έρχεται να αντιμετωπίσει τη διαφθορά και τη διαπλοκή. Και αυτό γίνεται σε μία Κυβέρνηση που έχει δύο συμπτώσεις. Η πρώτη σύμπτωση είναι ότι επικεφαλής της είναι ο μακροβιότερος μνημονιακός Πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας. Η δεύτερη σύμπτωση είναι ότι Υπουργός Μεταφορών είναι ο μακροβιότερος Υπουργός Μεταφορών της Μεταπολίτευσης, ο κ. Χρήστος Σπίρτζης. Και συζητούμε ένα νομοσχέδιο -μετά από τέσσερα χρόνια απόλυτης ανυπαρξίας οποιασδήποτε κίνησης- το οποίο από το πρώτο άρθρο του δείχνει ότι είναι ένα προχειρογράφημα, ένα νομοσχέδιο γραμμένο στο πόδι.

Ξέρετε ποιος είναι ο σκοπός του νομοσχεδίου, για το οποίο βρισκόμαστε εδώ, σύμφωνα με το πρώτο άρθρο του νομοσχεδίου; Σκοπός του νομοσχεδίου είναι να κατασκευασθούν ειδικές πίστες εξέτασης υποψηφίων οδηγών. Αυτό λέει το πρώτο άρθρο του νομοσχεδίου.

Και ερωτώ οποιονδήποτε συνάδελφο και οποιονδήποτε Έλληνα πολίτη: Χρειάζονταν να περιμένουμε τέσσερα χρόνια, για να έρθει νομοσχέδιο το οποίο να μας λέει ότι θα ήθελε να κατασκευάσει πίστες εξέτασης υποψηφίων οδηγών, χωρίς να έχει εκπονηθεί η αντίστοιχη μελέτη, χωρίς να έχουν διαμορφωθεί οι αντίστοιχες τεχνικές προδιαγραφές, χωρίς να έχουν εξευρεθεί τα κονδύλια με τα οποία θα κατασκευασθούν τέτοιες πίστες στους νομούς της χώρας;

Μιλούμε για ένα τέτοιο σύστημα, με το οποίο αντί πραγματικά

να παταχθεί η διαφθορά και η διαπλοκή, αντί πραγματικά να βελτιωθούν οι συνθήκες οδήγησης, έτσι ώστε να μειωθούν τα τροχαία ατυχήματα, έρχεται τώρα ο Υπουργός και με έναν απολύτως πρόχειρο και αδιέξοδο τρόπο προσπαθεί να στοχοποιήσει κοινωνικές ομάδες και ουσιαστικά να μη λύσει κανένα πρόβλημα.

Τι νομοσχέδιο έχουμε μπροστά μας; Έχουμε ένα νομοσχέδιο που δεν αντιμετωπίζει το ότι επί είκοσι χρόνια υπάρχει το ίδιο σύστημα εξέτασης στα θεωρητικά μαθήματα. Έχουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο δεν αντιμετωπίζει ότι το βιβλίο με το οποίο μαθαίνουν οδηγική συμπεριφορά οι υποψήφιοι οδηγοί, έχει γραφτεί εδώ και είκοσι χρόνια και δεν έχει υποστεί καμμία βελτίωση. Έχουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο δεν κάνει απολύτως τίποτα για να βελτιώσει την αξιοπιστία των εξετάσεων. Και έχουμε, βεβαίως, και ένα νομοσχέδιο το οποίο βρίσκει την εύκολη λύση: αυστηρές, εξοντωτικές ποινές, όταν είναι γνωστό ότι πολύ δύσκολα μπορεί να υπάρχει σώμα το οποίο θα επιβάλει με δικαιοσύνη και διαφάνεια αυτού του είδους τις ποινές.

Έχουμε ένα νομοσχέδιο με το οποίο επιβαρύνεται ο Έλληνας πολίτης με 50% αύξηση του παραβόλου που θα πληρώσει, χωρίς αυτά τα χρήματα με κάποιον ανταποδοτικό τρόπο να επιστρέφουν στον ίδιο. Απλά πηγαίνουν στη μαύρη τρύπα του Υπουργείου Οικονομικών. Τα 20 εκατομμύρια ευρώ που σήμερα εισπράττει από τα παράβολα το Υπουργείο Οικονομικών, θα γίνουν αύριο, λόγω της αύξησης του παραβόλου, 30 εκατομμύρια ευρώ και σχεδόν τίποτα από αυτά δεν θα επιστρέψει στην οδική ασφάλεια.

Αγαπητοί συνάδελφοι, στη διάρκεια της συζήτησης στην επιτροπή καταθέσαμε αναλυτικά τις προτάσεις μας. Εγώ σήμερα εδώ δεν θα επαναλάβω αυτές τις προτάσεις. Θα τονίσω, όμως, ότι υπάρχει τεράστια ανάγκη για έναν πλήρη εκσυγχρονισμό όλου του συστήματος που θα αποτρέψει την αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα, μέρος του οποίου είναι οι εξετάσεις υποψηφίων οδηγών.

Έχουμε, λοιπόν, ένα κακό νομοσχέδιο του οποίου το μόνο θετικό στοιχείο είναι ότι δίνει τη δυνατότητα να υπάρχει σε πραγματικό χρόνο μετάδοση της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών στο κεντρικό μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Μεταφορών.

Εδώ, όμως, τίθεται ένα τεράστιο ερώτημα: Όταν ο φίλος του κυρίου Υπουργού Μεταφορών, του κ. Σπίρτζη, και αρμόδιος Υπουργός Ψηφιακής Πολιτικής κ. Νίκος Παππάς επί τέσσερα χρόνια δεν μπορεί να προχωρήσει το πρόγραμμα για την ψηφιακή υπογραφή στο δημόσιο, όταν πρόσφατα ακυρώθηκε το πρότζεκτ των 19 εκατομμυρίων ευρώ που επρόκειτο να φέρει μία πρώτη βελτίωση στη δημόσια διοίκηση, με ποιο θράσος κατατίθεται ένα νομοσχέδιο που μας λέει ότι οι ταυτόχρονοι εκατοντάδες εξετάσεις υποψηφίων οδηγών, που θα γίνονται σε όλη τη χώρα, θα παρακολουθούνται με έναν «οργουελιανό» τρόπο από κάποιο ανύπαρκτο κέντρο παρακολούθησης του Υπουργείου Μεταφορών, το οποίο, μάλιστα, θα μπορεί να επιβάλλει και τις ποινές;

Επειδή πρόκειται για ένα απολύτως ανέφικτο νομοσχέδιο, η μόνη λύση είναι -έστω και τώρα, την τελευταία στιγμή- ο κύριος Υπουργός να ακούσει τις προτάσεις που καταθέσαμε, προκειμένου στοιχειωδώς να αποφύγουμε την παταγώδη αποτυχία και αυτού του νομοσχεδίου.

Και ποια είναι τα μεγάλα θέματα που έχουμε μπροστά μας; «Έχουμε τη λύση του προβλήματος. Όταν πάει να εξετασθεί ένας υποψήφιος οδηγός, ο εκπαιδευτής του να είναι έξω από το αυτοκίνητο». Και ρωτήσαμε πολύ απλά: Εξετάζεται κάποιος υποψήφιος οδηγός νταλίκας σε μια νταλικά και είναι μέσα μόνο ο υποψήφιος οδηγός και μόνο ο εξεταστής, ο οποίος δεν έχει εκπαιδευτεί να προλαμβάνει οποιαδήποτε άστοχη κίνηση του υποψήφιου οδηγού. Αυτή η νταλικά, λοιπόν, κυκλοφορεί στους δρόμους που κυκλοφορούν τα υπόλοιπα ΙΧ και προκαλείται ατύχημα, σκοτώνεται άνθρωπος. Θα υπάρχει ασφάλεια στο συγκεκριμένο εκπαιδευτικό όχημα; Οι ασφαλιστικές εταιρείες αρνήθηκαν να προσέλθουν, όταν τις καλέσαμε, διότι δεν υπάρχει ασφαλιστικό προϊόν να ασφαλίσει ένα εκπαιδευτικό όχημα, του οποίου ο ιδιοκτήτης είναι απών και το οδηγεί ένας άνθρωπος που δεν έχει ακόμη πάρει δίπλωμα.

Προφανές; Προφανές! Όμως, φαίνεται ότι πρέπει να εξυπνητηθούν συγκεκριμένες σκοπιμότητες.

Η δεύτερη βασική παρατήρηση είναι η εξής: Το νομοσχέδιο προβλέπει διαρκή και αδιάλειπτη μετάδοση ψηφιακών δεδομένων μέσα από κάμερες που υπάρχουν μέσα στο εκπαιδευτικό όχημα, απευθείας στο Υπουργείο. Εάν κάποιος για κάποιους τεχνικούς λόγους διακοπεί η αδιάλειπτη σύνδεση, θα τιμωρηθεί ο εκπαιδευτής; Θα τιμωρηθεί το όχημα; Θα τιμωρηθεί ο εξεταστής ή ο υποψήφιος; Ποιος; Είπαμε στοιχειωδώς σε ένα USB ως υπάρχει η καταγραφή και κάποια στιγμή, σε επόμενο χρόνο, ας γίνει η αξιολόγηση του κατά πόσο η συγκεκριμένη εξέταση έγινε με διαφανή και ορθολογικό τρόπο.

Προτείνουμε κάτι συγκεκριμένο στο Υπουργείο. Κυκλοφορούν διαφημίσεις στο διαδίκτυο ότι για τα είκοσι ένα θεωρητικά μαθήματα και για τα είκοσι πέντε πρακτικά εάν πληρώσεις 159 ευρώ, σου επιτρέπεται να δώσεις εξετάσεις. Ερωτώ απευθυνόμενος στην κοινή λογική των Βουλευτών το εξής: Για τα είκοσι πέντε σαρανταπεντάλεπτα πρακτικά μαθήματα πόσο καύσιμο θα κάψει το εκπαιδευτικό αυτοκίνητο; Και είναι και είκοσι ένα θεωρητικά μαθήματα. Όλα αυτά, δηλαδή, θα γίνουν με αμοιβή του εκπαιδευτή μόνο 159 ευρώ; Προφανώς, το βασικό πρόβλημα της διαφθοράς το κρύβει η Κυβέρνηση κάτω από το χαλί, διότι αρνείται να βάλει κάποια στοιχειώδη κατώτατα όρια που να έχουν μία λογική και να φορολογείται απολύτως ο εκπαιδευτής και, αντί-στοιχα, να φοροαπαλλάσσεται ο εκπαιδευόμενος μαθητής.

Για να γυρίσουμε τώρα στον κεντρικό στόχο του νομοσχεδίου. Τι λέει το νομοσχέδιο; Λέει ότι όλα αυτά γίνονται ώστε να εξετάζονται σε ειδικές πίστες, που θα διαμορφωθούν, οι υποψήφιοι οδηγοί, για να μάθουμε αν είναι καλοί χειριστές του οχήματος. Γιατί τέσσερα χρόνια δεν φτιάξατε ούτε μία πίστα, κύριε Υπουργέ; Γιατί για τέσσερα χρόνια δεν κάνατε απολύτως τίποτα; Γιατί πετάτε το μπαλάκι στον έτσι κι αλλιώς επόμενο, μετά από σας, Υπουργό Μεταφορών να εφαρμόσει ένα απολύτως ανεφάρμοστο σύστημα εξέτασης υποψηφίων και εξέτασης υποψηφίων οδηγών; Πού βρίσκεται το πρακτικό βήμα πάνω στο οποίο θα βασίσετε τη δική σας ουσιαστική πρόταση;

Αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, όλο αυτό το σύστημα που συζητούμε τώρα, επί πολλούς μήνες είναι σε απόλυτη απραξία. Υπάρχουν πάνω από εβδομήντα χιλιάδες Έλληνες πολίτες που περιμένουν να δώσουν εξετάσεις, επειδή δεν γίνονται εξετάσεις και υπάρχουν πάνω από δεκαπέντε χιλιάδες συμπολίτες μας άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών που περιμένουν να κάνουν ανανέωση του διπλώματος και που, επίσης, αυτή η ανανέωση δεν γίνεται επειδή ακριβώς υπάρχει αυτό το μπάχαλο των τελευταίων μηνών.

Ρωτούμε, λοιπόν, ευθέως: Τι θα γίνει με τους πολίτες άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών που θέλουν να κάνουν ανανέωση του διπλώματός τους; Εάν πράγματι η παρουσία του εκπαιδευτή συνιστά το στοιχείο της διαφθοράς και της διαπλοκής για τους υπόλοιπους οδηγούς, γιατί δεν υπάρχουν κάμερες στο ΙΧ αυτοκίνητο με το οποίο θα εξεταστεί ο υποψήφιος άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών; Για φανταστείτε το σενάριο: Χωρίς κάμερα, χωρίς καμμία εποπτεία, χωρίς κανέναν έλεγχο, μέσα στο αυτοκίνητο να είναι ο άνω των εβδομήντα τεσσάρων και ο εξεταστής, δηλαδή το θερμικό της διαφθοράς, γιατί κανένας δεν θα ελέγξει κανέναν!

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, εμείς στη διάρκεια της συζήτησης στην επιτροπή καταθέσαμε είκοσι τέσσερις συγκεκριμένες προτάσεις. Ο Υπουργός δεσμεύτηκε αρκετές από αυτές να τις εντάξει στο νομοσχέδιο. Δεν βλέπουμε ουσιαστικά καμμία. Έχει το περιθώριο ακόμη και τώρα ο κ. Σπίρτζης να εντάξει κάποιες τουλάχιστον από τις προτάσεις που κάναμε, προκειμένου στοιχειωδώς και οι Έλληνες πολίτες να αισθανθούν δικαιοσύνη, διαφάνεια και αξιοπρέπεια όταν εξετάζονται για να πάρουν το δίπλωμά τους, αλλά ταυτόχρονα να μην υπάρξει και κανένα πρόβλημα σε μία επαγγελματική ομάδα, όπως είναι οι εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών και σε ένα άλλο κοινωνικό σώμα, που είναι οι εξεταστές υποψηφίων οδηγών. Αυτές είναι οι δύο ομάδες οι οποίες έχουν στοχοποιηθεί από τον κύριο Υπουργό.

Η απάντηση βρίσκεται στην απόλυτη διαφάνεια, στον ρεαλισμό και στη διάθεση συγκεκριμένων κονδυλίων, προκειμένου το σύστημα αυτό, το οποίο συζητούμε σήμερα, να γίνει πράξη χωρίς καθυστερήσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα «Εργαστήρι της Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, δεκαεπτά μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί καθηγητές από το 4^ο Δημοτικό Σχολείο Ταύρου.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής της Χρυσής Αυγής κ. Σαχινίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν μπω στο σχέδιο νόμου, θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, μέσω εσάς, να διορθώσω τον προαλαλήσαντα, τον κ. Μαυιάτη.

Κύριε Μανιάτη, δεν είναι «Συριζοδεξιά». Είναι «ΠασοκοΣυριζοδεξιά». Είστε όλοι ΠΑΣΟΚ. Μαζί συκυβερνήσατε με τη Νέα Δημοκρατία. Στους Υπουργούς που απευθύνεστε, δικοί σας είναι, του ΠΑΣΟΚ και οι δύο. Θα πρέπει να ξέρετε ότι τουλάχιστον οι τριακόσιοι εδώ μέσα, αν εξαιρέσουμε το εθνικιστικό κίνημα, όλοι οι υπόλοιποι είστε ΠΑΣΟΚ, είτε ένα κόμμα.

Έρχομαι τώρα στο παρόν σχέδιο νόμου.

Το παρόν σχέδιο νόμου δεν έρχεται σε καμμία περίπτωση να θεραπεύσει τα προβλήματα που υπάρχουν στον τομέα απόκτησης άδειας οδήγησης, αλλά ούτε και στη διασφάλιση του αδιάβλητου και διαφανούς συστήματος.

Κύριε Υπουργέ, αυτό που αρχικά θα έπρεπε να σας προβληματίσει, θα ήταν σε δεύτερο χρόνο να έχετε ένα καλύτερο σύστημα διενέργειας δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών. Μάλιστα, θα ήταν αρεστό και εφικτό, θα έλεγα, αν δίνετε προτεραιότητα στην ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία. Ξέρετε ότι σε ελάχιστα σχολεία από τις πρώτες κιόλας βαθμίδες εφαρμόζονται -έστω και ενημερωτικά, θα έλεγα- κάποιες δράσεις για την ορθή κυκλοφοριακή αγωγή. Αν όλα αυτά τα θέτατε σε μια σωστότερη βάση και σε πιο τακτά χρονικά διαστήματα, τα αποτελέσματα θα ήταν πολύ καλύτερα. Θα μεγαλώναμε σίγουρα πιο υπεύθυνους ενήλικες οδηγούς και τα στατιστικά των τροχαίων ατυχημάτων θα είχαν μειωθεί δραστικά.

Όπως είπα και στις προηγούμενες συνεδριάσεις, είναι καλή η πρόθεση του νομοθέτη για την εφαρμογή των νέων τεχνολογιών μέσω των οπτικοακουστικών μέσων για τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, αλλά είναι εγκληματική η απουσία, όπως ανέφερα, του εκπαιδευτή και εξεταστή από το όχημα. Σίγουρα το οπτικοακουστικό υλικό θα ήταν χρήσιμο, όπως είπα και στις επιτροπές -κάτι το οποίο δεν έχει γίνει ακόμα δεκτό από τον κύριο Υπουργό- να παραδίδεται στον εξεταζόμενο σε περίπτωση που απορρίπτεται, ώστε να μπορεί να ξαναδεί ποια λάθη έκανε κατά τη διάρκεια της εξέτασής του και να μπορεί να τα διορθώνει. Όλα αυτά, βέβαια, θα γίνονται με δική του αποκλειστική οικονομική επιβάρυνση.

Πουθενά δεν έγινε απολύτως καμμία αναφορά σχετικά με το κόστος προμήθειας αυτού του εξοπλισμού, σχετικά με το εκπαιδευτικό όχημα. Ζητάτε μέσα σε τέσσερις μήνες, όπως ανέφερα και στην επιτροπή, να εξοπλιστούν οι σχολές οδηγών -τα εκπαιδευτικά οχήματα- με κάμερες και μικρόφωνα και να είναι μάλιστα και πλήρως λειτουργικά. Το Υπουργείο σας, όμως, θα είναι έτοιμο σε δώδεκα μήνες.

Συνεπώς εδώ υπάρχει μια αναντιστοιχία μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων. Δεν καταλαβαίνουμε το γιατί. Επίσης, δεν καταλαβαίνουμε το πώς θα καλυφθεί αυτό το κόστος. Το λογικό θα ήταν οι δώδεκα μήνες να ισχύουν και για τους δύο εμπλεκόμενους, με μία δοκιμαστική περίοδο -όπως ανέφερα- σε ό,τι αφορά την ορθή

λειτουργία των οπτικοακουστικών μέσων.

Θεωρητικά είναι αυτονόητο ότι το κόστος, που ανέφερα πριν, θα το επωμιστούν οι ιδιοκτήτες των σχολών. Δεδομένων, όμως, των οικονομικών δυσκολιών που υπάρχουν, αυτό θα μετακυλιστεί στους εξεταζόμενους.

Σχετικά με την απουσία του εκπαιδευτή, είπαμε -και θα το ξαναπούμε- ότι είμαστε κάθετα αντίθετοι.

Εδώ θα κάνω άλλη μία παρατήρηση. Σας ανέφερα ότι το μεταβατικό διάστημα για τη λειτουργία του πληροφορικού συστήματος είναι τέσσερις και δώδεκα μήνες. Αυτή τη στιγμή, όμως, εκκρεμούν εβδομήντα χιλιάδες υποθέσεις υποψηφίων οδηγών. Πώς θα γίνει η άμεση εξέταση αυτών των ατόμων χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή; Θεωρείτε ότι είναι αρκετή η προσωρινή άδεια καταλληλότητας εκ μέρους του εκπαιδευτή, που θεωρητικά αναλαμβάνει την ευθύνη; Δεν μιλάμε για λίγους. Μιλάμε για εβδομήντα χιλιάδες υποψηφίους, οι οποίοι, αν προκαλέσουν ένα τροχαίο ατύχημα ή αν είναι και οι ίδιοι ακόμη θύματα τροχαίου λόγω μιας δικής τους λανθασμένης αντίδρασης, ενός λανθασμένου νομοθετικού σκεπτικού, δεν θα υπάρχει η ασφαλιστική κάλυψη.

Σε ό,τι αφορά την απόδοση του ενός τρίτου των εξετάσεων στην περιφέρεια, είναι όντως πολύ μικρό, αν σκεφτεί κανείς ότι η περιφέρεια αναλαμβάνει ουσιαστικά όλη την ευθύνη με υποδομές και υπαλληλικό προσωπικό για τη διεξαγωγή των εξετάσεων. Το ποσοστό θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο ή να αποδοθεί ολόκληρο στην τοπική αυτοδιοίκηση.

Επίσης, θεωρώ ότι είναι λάθος η ευθύνη του εκπαιδευτή και του εξεταστή σε περίπτωση που διακοπεί το σήμα και θα υπάρχει, συνεπώς, ελλιπής μετάδοση στοιχείων κατά τη διάρκεια της εξέτασης. Ζούμε σε μία χώρα -όπως σας είπα και στις επιτροπές, κύριε Υπουργέ- όπου οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες «πυρπολούν» συνέχεια, ανά πάσα ώρα και στιγμή, το σήμα «κόβεται» συνέχεια. Κανείς δεν μπορεί να το προβλέψει, αλλά ούτε και να διασφαλίσει ότι θα υπάρχει μία απρόσκοπτη μετάδοση στοιχείων. Εκτός και αν στοχεύετε στην προμήθεια ενός καλύτερου εξοπλισμού από όλες τις μεριές. Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να μας πείτε αν έχετε ήδη λάβει προσφορές από εταιρείες που θα τα παρέχουν, ώστε να έχουμε και μία ιδέα των οικονομικών μεγεθών.

Βρίετε μας μία εναλλακτική σε αυτό το θέμα της μετάδοσης στοιχείων και της απόδοσης ευθύνης, γιατί αυτό το ζήτημα θα δημιουργήσει πάρα πολύ μεγάλα προβλήματα. Δεν είναι δυνατό σε μία περίπτωση διακοπής σήματος, την ευθύνη να την έχει ο εξεταστής ή ο εκπαιδευτής.

Σχετικά με τους οδηγούς άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών έχουμε εκφράσει ήδη την άποψή μας και θα την επαναλάβουμε: Θα πρέπει να υπάρξουν τεστ αντανakλαστικών και φυσικά να περνούν από συγκεκριμένες ειδικότητες γιατρών, όπως, παραδείγματος χάριν, από ΩΡΛ και νευρολόγο. Ίσως έτσι, κατά κάποιον τρόπο να μπορεί να υπάρξει μία διασφάλιση.

Δυστυχώς εδώ θα πρέπει να αναφέρουμε και ένα τροχαίο που έγινε σχετικά πρόσφατα στη Θεσσαλονίκη και κυκλοφόρησε ευρέως τον Τύπο. Χαρακτηριστικός ήταν, μάλιστα, ο τίτλος των δημοσιευμάτων: «Ογδοντάχρονος παρέσυρε με ΙΧ τρεις πεζούς στο κέντρο της Θεσσαλονίκης». Σε αυτά τα δημοσιεύματα διαβάζουμε ότι ο οδηγός έχασε τον έλεγχο του οχήματος, ενώ επιχειρούσε να μπει σε χώρο στάθμευσης και όπως είπε ο ίδιος στους τροχονόμους, δεν κατάλαβε πώς έφυγε από τον έλεγχό του το αμάξι.

Δυστυχώς τέτοια περιστατικά συμβαίνουν καθημερινά, άλλοτε με ελαφρείς και άλλοτε με πιο βαρείς τραυματισμούς. Κάνεις δεν μπορεί να ισχυριστεί, όμως, ότι αυτός ο άνθρωπος δεν ήξερε να οδηγεί. Επίσης, θα μπορούσαμε να επικαλεστούμε την άτυχη στιγμή. Θα ήμασταν, όμως, αφελείς αν παραβλέπαμε και δεν παραδειγματιζόμασταν, προκειμένου να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα για να μη θρηνήσουμε θύματα.

Ο αντίστοιχος, όμως, κίνδυνος ελλοχεύει και στην περίπτωση των δεκαεπτάχρονων και τη συνοδευόμενη οδήγηση. Η δικλίδα ασφαλείας που θέτετε για τη συνοδεία του από άτομο που έχει ενεργή άδεια οδήγησης, δεν είναι αρκετή. Πρώτον, ποιος θα αναλάβει την ευθύνη σε ένα ατύχημα, όταν δεν είναι κηδεμόνας

αυτού του ατόμου και είναι απλά ένας γνωστός; Δεύτερον, μπορεί να έχει όντως άδεια οδήγησης, αλλά να μην την είχε χρησιμοποιήσει ποτέ και συνεπώς δεν έχει κάποια πρακτική εμπειρία για τον κατάλληλο χειρισμό των καταστάσεων. Οι συνοδοί θα πρέπει να είναι κηδεμόνες των δεκαεπτάχρονων και να περνούν από ένα είδος εκπαιδευτικού σεμιναρίου και στο τέλος να πιστοποιείται με εξετάσεις αν είναι ικανοί ή όχι. Η πιστοποίηση αυτή θα είχε συγκεκριμένη χρονική διάρκεια και θα πρέπει συνεχώς να ανανεώνεται.

Επίσης, τα οχήματα δεν θα πρέπει να ξεπερνούν μία συγκεκριμένη υποδομή -τα κυβικά δηλαδή- και ορθή θα ήταν η υιοθέτηση της πρότασης του ταξίαρχου της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής για την τοποθέτηση διαφορετικού ειδικού σήματος. Και αυτό, όμως, δεν είναι αρκετό.

Υπάρχουν και άλλα θέματα που θα πρέπει να διευθετηθούν, τα οποία και θα πρέπει να τα δείτε πριν αποτελέσουν οι έφηβοι έναν κινούμενο δημόσιο κίνδυνο μαζί με τους ογδοντάχρονους, όπως ανέφερα πριν, και τους ενενήντάχρονους.

Να δούμε, όμως, ποια είναι τα θέματα πάταξης της διαφθοράς. Από τη μία θα είναι θετικό ότι θα υπάρχει εποπτεία και αξιολόγηση των εκπαιδευτών και εξεταστών, ειδικά μετά από καταγγελίες των υποψηφίων οδηγών και οδηγών, αλλά ο δειγματοληπτικός έλεγχος δεν μπορούμε να πούμε ότι θα μας καλύψει, καθώς το ποσοστό θα ορίζεται από σχετική υπουργική απόφαση. Από την άλλη, πώς μπορείτε να λέτε για την πάταξη του διεφθαρμένου συστήματος και για διαφανείς διαδικασίες, όταν εσείς συστήνετε το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών με πολύ συγκεκριμένες θέσεις και ειδικότητες, που προφανώς θα στελεχωθούν από δικούς σας ανθρώπους και άτομα, όπως και τόσες άλλες υπηρεσίες των διαφόρων Υπουργείων και ανεξάρτητων αρχών; Γι' αυτό, άλλωστε, δεν λέμε να γίνει μία ανεξάρτητη αρχή, γιατί, πολύ απλά, μόνο ανεξάρτητη δεν θα είναι και συνεπώς δεν θα υπάρξει απολύτως καμμία πάταξη της διαφθοράς.

Εν κατακλείδι, το παρόν νομοσχέδιο θα μπορούσε να θέτει καλύτερες βάσεις στο θέμα των υποψηφίων οδηγών και οδηγών, έτσι ώστε το σύστημα να είναι πιο αποτελεσματικό, αδιάφθορο και αδιάβλητο. Είναι αρκετά φιλόδοξο, αλλά, δυστυχώς, ανεφάρμοστο. Ο βασικός λόγος για τον οποίο το φέρνετε, είναι το θέμα της αποζημίωσης των εξεταστών. Και πάλι, όμως, αυτή η διάταξη χάνεται μέσα στις υπόλοιπες, υποβαθμίζοντας τη σημασία της.

Και, φυσικά, με τις διατάξεις του παρόντος δεν διασφαλίζεται ότι δεν θα δημιουργηθούν ξανά παρόμοιες καταστάσεις, ειδικά από τη στιγμή που μιλάμε για εξεταστές αποκλειστικής απασχόλησης. Πρακτικά αυτό δεν θα λειτουργήσει και υποχρεωτικά οι εξετάσεις θα γίνονται ξανά με υπερωρίες.

Δημιουργείτε νέες συνθήκες, χωρίς να έχουν γίνει τα πρώτα και τα βασικά βήματα, ώστε να δεχτεί η κοινωνία αυτές τις αλλαγές, να αποκτήσει οδηγική κουλτούρα και να υπάρξει ο κατάλληλος χρόνος μετάβασης. Οι υπουργικές αποφάσεις είναι ήδη πολλές και βρῆκατε τη λύση ακόμα και στις νομοτεχνικές να πείτε ότι θα καθορίζονται τα σχετικά θέματα με δικές σας υπουργικές αποφάσεις, ώστε να μη μας φέρνετε συνεχώς τροπολογίες.

Βεβαίως, δεν μπορούμε να μη σχολιάσουμε ότι ο χρόνος εφαρμογής είναι μετά την παρέλευση της δικής σας διακυβέρνησης. Άρα οι επόμενοι θα πρέπει να δουν πώς θα διορθώσουν τα δικά σας λάθη ή τις δικές σας παραλείψεις. Ουσιαστικά θέλετε να φέρετε μία καινοτομία, χωρίς να σκέφτεστε τις συνέπειες, χωρίς να σας νοιάζει τι θα γίνει σε δώδεκα ή σε είκοσι μήνες από τώρα. Αρκετά ανεύθυνο, θα έλεγα, από πλευράς σας για ένα τέτοιο σημαντικό θέμα ασφάλειας.

Από κει και πέρα, οι λοιπές διατάξεις χρήζουν αναθεώρησης, διότι υπάρχουν αρκετά προβληματικά σημεία, τα οποία έχουμε ήδη αναδείξει και στα οποία θα αναφερθούμε και πάλι στην Ολομέλεια.

Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να αναφερθώ και στην επικαιρότητα.

Τις τελευταίες μέρες βλέπουμε ότι όλα τα μέσα μαζικής ενημέρωσης ασχολούνται αποκλειστικά με την "πασοκοποίηση", θα έλεγα, του ΣΥΡΙΖΑ. Αυτό που μας κάνει εντύπωση είναι πώς γίνεται ενώ φυλλορροεί το ΠΑΣΟΚ και από στελέχη και από ψηφοφόρους, να συνεχίζουν οι δημοσκοπικές εταιρείες να του δίνουν

υψηλά ποσοστά και μάλιστα κάποιες φορές και τρίτη δύναμη.

Θα σας θυμίσω, κυρίες και κύριοι αυτής της Αίθουσας, την ημερομηνία 8-2-2015. Από το Βήμα αυτό ο Πρωθυπουργός είχε κάνει τις προγραμματικές δηλώσεις της νέας κυβέρνησης. Θα θυμάστε πάρα πολύ καλά όλοι σας -και όσοι δεν ήσασταν Βουλευτές, όπως και εγώ- την κουβέντα που είχε πει ο Πρωθυπουργός ότι θα είναι κάθε λέξη του Συντάγματος.

Σήμερα φτάσαμε ο ΣΥΡΙΖΑ και το υπόλοιπο συνταγματικό τόξο να είστε κάθε λέξη του Ποινικού Κώδικα με τις συμπεριφορές σας και τις παραβιάσεις που κάνετε καθημερινά σε άρθρα και παραγράφους του Συντάγματος, σε άρθρα και παραγράφους του Κανονισμού. Και θα σας θυμίσω την πρώτη παράβαση που κάνατε του Κανονισμού της Βουλής, κύριοι της Κυβέρνησης, όταν αρνηθήκατε, βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής, την Ε' θέση Αντιπροέδρου και την εκλογή ενός Γραμματέα. Το γράφει ρητά και κατηγορηματικά.

Ευτελίσате και ξεφτιλίσате, όπως σας έχω πει επανειλημμένα, τον κοινοβουλευτισμό με τις συμπεριφορές σας, όχι μόνο τώρα, διαχρονικά. Ας μη γελιόμαστε. Δεν είναι μόνο η συμπεριφορά του Υπουργού σας, του κ. Πολάκη. Θα θυμάστε και τον «Καλογιάννη» που είχε βουτήξει την κλίπη από εδω μέσα και είχε φύγει. Θα θυμάστε πάρα πολύ καλά τι είχε συμβεί όταν Βουλευτής εν ενεργεία της Νέας Δημοκρατίας, εντός αυτής της Αιθούσης, έβαλε το χέρι του να τραβήξει το όπλο που είχε στη ζώνη του. Και σας πειράζει η Χρυσή Αυγή! Αλήθεια, πόσο ψεύτες και υποκριτές είστε!

Ξέχασε η Νέα Δημοκρατία τα τάγματα εφόδου των «Κενταύρων» και των «Rangers». Έχει ξεχάσει το ΠΑΣΟΚ τα δικά του τάγματα εφόδου. Έχει ξεχάσει το Κομμουνιστικό Κόμμα τα ΚΝΑΤ, τα οποία σε κάποια περίπτωση, αν χρειαστεί, περιφρουρούν και τη Βουλή.

Εσείς ξεχνάτε τα δικά σας τάγματα εφόδου των αναρχικών και των διαφόρων συλλογικοτήτων, τους οποίους και επίσημα, βάσει καταστατικού σας, τους έχετε στο κόμμα σας. Γράφει τις συνιστώσες σας και κλείνοντας γράφει και άλλες συλλογικότητες. Άρα είστε το κόμμα των κομμάτων!

Εξαπατήσατε όλοι σας το λεγόμενο «συνταγματικό τόξο», τους Έλληνες πολίτες. Σήμερα δεν εκπροσωπείτε τον ελληνικό λαό, διότι άλλα είπατε και άλλα κάνατε. Ούτε προεκλογικά, αλλά ούτε και στις προγραμματικές σας δηλώσεις κανένα από τα υπόλοιπα κόμματα -πλην Χρυσής Αυγής- δεν ενημερώσατε τον ελληνικό λαό για τα όσα ήσασταν αποφασισμένοι να ψηφίσετε και να εφαρμόσετε. Δεν αναφέρατε ποτέ και πουθενά το ξεπούλημα της Μακεδονίας. Δεν μιλήσατε ποτέ και πουθενά -πλην απερχόμενης Προέδρου της Βουλής, όταν είχε ενημερώσει τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας- για παραχώρηση κυριαρχικών δικαιωμάτων. Δεν είπατε ποτέ, σε καμμία δήλωσή σας, ότι θα φέρετε μνημόνια, capital controls και φτωχοποίηση των Ελλήνων. Δεν είπατε ότι θα φέρετε ανεργία. Δεν αναφέρατε ποτέ ότι θα έχουμε ένα άθλιο σύστημα ανεργίας.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν ανέφερε κανένας, αλλά το ψηφίσατε όλοι σας, την ανέγερση του τζαμιού, το σύμφωνο συμβίωσης, το διαχωρισμό Κράτους - Εκκλησίας, όπως δεν είπατε στα νέα παιδιά ότι μόλις σπουδάσουν και πάρουν ένα πτυχίο, θα αναγκαστούν να φύγουν ως μετανάστες στο εξωτερικό για να βρουν δουλειά, διότι εδω τις δουλειές τις παίρνουν οι λαθρομετανάστες, στους οποίους ανοίgate τα σύνορα.

Και συνεχίζετε την κοροϊδία των Ελλήνων πολιτών με παροχολογίες και με μια επιδοματική πολιτική, η οποία, δυστυχώς, αποφέρει αποτελέσματα. Διότι φτάσατε σε σημείο να κάνετε πολλούς Έλληνες να περιμένουν κάθε μήνα ένα επίδομα και ένα βοήθημα από το κράτος.

Εμείς παραμείναμε πιστοί στις ιδέες και στις πολιτικές μας. Αποδείξαμε στα εξίμισι και πλέον χρόνια της κοινοβουλευτικής μας παρουσίας ότι λειτουργούμε προς όφελος και μόνο των Ελλήνων πολιτών. Όταν απορρίπτουμε σχέδια νόμου, τοποθετούμαστε, επιχειρηματολογούμε και εξηγούμε για ποιον λόγο καταψηφίζουμε σχέδια νόμου ή τροπολογίες, αλλά παράλληλα,

επειδή δεν είμαστε μηδενιστές, κάνουμε και προτάσεις σε αυτά που δεν υπερψηφίζουμε.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Όποτε χρειάστηκε σε σχέδια νόμου και σε τροπολογίες να συναινέσουμε, το πράξαμε, διότι δεν έχουμε κομματικές παρωπίδες και σκεφτόμαστε -όπως είπα και πριν- το καλό του ελληνικού λαού και μόνο.

Με γνώμονα, λοιπόν, το καλό της πατρίδας και των Ελλήνων πολιτών, συνεχίζουμε την κοινοβουλευτική μας παρουσία.

Αυτά, όμως, κυρίες και κύριοι του ελληνικού Κοινοβουλίου, ξεχάστε τα. Θα καταψηφίζουμε και επί της αρχής και επί των άρθρων όσα σχέδια νόμου φέρετε μέχρι να πάμε σε εκλογές. Δεν μπορούμε σε καμία περίπτωση να νομιμοποιήσουμε την Κυβέρνησή σας μετά το ξεπούλημα και την προδοσία του ονόματος της Μακεδονίας.

Αυτά ξεχάστε τα. Ήμασταν και θα είμαστε η μοναδική αληθινή εγγύηση για τις ελπίδες και τα όνειρα των Ελλήνων. Ήμασταν και θα είμαστε οι θεματοφύλακες, αλλά και ο εφιάλτης των ανθελλήνων.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα δύο μαθητές και μαθήτριες και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 7^ο Γενικό Λύκειο Περιστερίου.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Προχωρούμε με τον ειδικό αγορητή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Στεργίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΡΓΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επί της αρχής του νομοσχεδίου ψηφίζουμε «παρών», γιατί θεωρούμε ότι δεν αντιμετωπίζει τα μεγάλα προβλήματα που παρατηρούνται σήμερα στο σύστημα εκπαίδευσης - εξέτασης - χορήγησης αδειών κυκλοφορίας. Πιστεύουμε ότι δεν μπορεί να διασφαλίσει τη διαφάνεια, την αξιοκρατία και το αδιάβλητο, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση.

Γιατί πιστεύουμε ότι δεν μπορεί αυτά να τα λύσει; Γιατί όλο αυτό το σύστημα είναι πλήρως ιδιωτικοποιημένο και αντικειμενικά συνυπάρχει όλη αυτή η διαδικασία της διαφθοράς, του χρηματισμού και της αδιαφάνειας.

Το νομοσχέδιο επιχειρεί να κάνει κάποιες βελτιώσεις στο αναχρονιστικό σύστημα των εξετάσεων και χορήγησης αδειών οδήγησης, το οποίο είναι σαθρό και διάτρητο. Σύμφωνα με δημοσιεύματα, η διαφθορά οργιάζει, αφού το ποσοστό επιτυχίας μέχρι σήμερα στις εξετάσεις απόκτησης άδειας οδήγησης είναι -ακούστε!- 98%. Ας βγάλουν τα συμπεράσματα.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι η πληγή αυτή δεν θα γιατρευτεί από την ψήφιση του παρόντος νομοσχεδίου, που και αυτό υπηρετεί πλήρως το ιδιωτικοποιημένο σύστημα χορήγησης αδειών οδήγησης, που πληρώνει, φυσικά, αδρά ο κάθε υποψήφιος οδηγός για να αποκτήσει άδεια, να την επεκτείνει, να την ανανεώσει.

Υπηρετεί, δηλαδή, και αυτό το νομοσχέδιο με βελτιώσεις την οργάνωση της οικονομίας, που λειτουργεί με τον νόμο του κέρδους -καπιταλιστική οικονομία είναι, αυτή υπηρετείτε- που αυτή είναι η αντικειμενική βάση για να δημιουργείται η αδιαφάνεια, η διαφθορά και ο χρηματισμός.

Αυτό όλο το σύστημα υπηρετείται και από τις περιφέρειες, όπου η πολιτική τους είναι στον ίδιο άξονα, αυτόν, δηλαδή, της διαχείρισης του συστήματος.

Ο μηχανισμός για τη χορήγηση αδειών οδήγησης συνδέεται άμεσα με τη διαχρονική πολιτική όλων των κυβερνήσεων του κεφαλαίου, που υπηρετούσαν διαχρονικά τις αξιώσεις των αυτοκινητοβιομηχανιών και ακολουθούσαν πολιτικές ενίσχυσης της χρήσης του αυτοκινήτου, απαξιώνοντας, ταυτόχρονα, τα δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς. Έτσι, αντικειμενικά οι εργαζόμενοι

και ο λαός υποχρεώθηκαν να καλύπτουν τις ανάγκες μετακίνησης τους με τη χρήση αυτοκινήτου, αυξάνοντας κατά αυτόν τον τρόπο τις πωλήσεις και τα κέρδη των αυτοκινητοβιομηχανιών.

Η ίδια πολιτική ακολουθήθηκε και στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων, με ταυτόχρονη απαξίωση του σιδηροδρομικού δικτύου. Όσες βελτιώσεις και πρότυπα ενσωμάτωσε στο παρελθόν αυτός ο μηχανισμός, στη λειτουργία του αντικειμενικά κυριαρχούσε η αδιαφάνεια και η διαφθορά, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση συνολικά της οδικής συμπεριφοράς, με σοβαρές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και στην ανθρώπινη ζωή, γιατί κυριαρχούσε ο νόμος του κέρδους.

Να πούμε δύο στοιχεία ως παράδειγμα. Κάθε χρόνο σε όλο τον κόσμο ένα εκατομμύριο διακόσιες πενήντα χιλιάδες άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους σε οδικές συγκρούσεις και πάρα πολύ περισσότεροι τραυματίζονται. Στην Ελλάδα, με τα στοιχεία που υπάρχουν από το 2010 έως το 2017, είχαμε περίπου ενενήντα πέντε χιλιάδες τροχαία ατυχήματα με επτά χιλιάδες εκατόν σαράντα τρεις νεκρούς, εννιάμισι χιλιάδες βαριά τραυματίες και εκατόν δέκα χιλιάδες ελαφρά τραυματίες.

Αυτός ο μεγάλος αριθμός τροχαίων ατυχημάτων σε έναν μεγάλο βαθμό έχει τις αιτίες του στον μηχανισμό χορήγησης αδειών, στο σύστημά του, που είναι -όπως είπαμε πριν- πλήρως ιδιωτικοποιημένο και λειτουργεί με γνώμονα το κέρδος. Υπάρχουν καταγγελίες -όλο το ξέρουμε- όπου μπορείς να αγοράσεις δίπλωμα με ένα ποσό.

Θέση μας είναι ότι η εκπαίδευση, η εξέταση και συνολικά η χορήγηση άδειας οδήγησης πρέπει να γίνεται από ένα καθολικά δημόσιο σύστημα.

Διαφωνείτε, όμως, κύριε Υπουργέ.

Κύριο θέμα είναι, επίσης, η κυκλοφοριακή αγωγή, η εκπαίδευση των νέων ανθρώπων, της νεολαίας μας, που δεν είναι μόνο να ξέρει τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Είναι η οδική συμπεριφορά, η κυκλοφοριακή αγωγή. Θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρχει -και νομίζω ότι σε αυτό συμφωνούμε όλοι μας- ως υποχρεωτικό μάθημα στο σχολείο, στο εκπαιδευτικό σύστημα, ώστε να διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. Και επειδή αυτό το ζήτημα είναι πολύ πίσω στη χώρα μας, πρέπει να αντιμετωπιστεί, άμεσα θα λέγαμε εμείς.

Οι αλλαγές στο σύστημα, για να εξασφαλίζεται με διαφάνεια η ορθή εκτέλεση του εξεταστικού έργου και η συμβολή του στην οδική ασφάλεια, είναι αναγκαίες.

Οι εργαζόμενοι, επομένως, που εργάζονται στο έργο των εξετάσεων, πρέπει να έχουν καλές αμοιβές ως αντικίνητρο στα φαινόμενα διαφθοράς.

Το νομοσχέδιο δεν αντιμετωπίζει την τεράστια έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού με προσλήψεις.

Παράλληλα έχει και εισπρακτικό χαρακτήρα, αφού προβλέπει αύξηση των εξεταστών κατά 50% στο άρθρο 13, όπου ψηφίζουμε «όχι».

Επίσης, ενισχύει -είναι αυτό που λέμε για τον εισπρακτικό του χαρακτήρα που «τσεκουρώνει» τους εξεταζόμενους- τις ασφαλιστικές εταιρείες με επιπρόσθετο κόστος, το οποίο θα το πληρώσει ο υποψήφιος οδηγός.

Στο άρθρο 1, κύριε Υπουργέ, για τον καθορισμό ειδικά διαμορφωμένων χώρων για τη διενέργεια των δοκιμασιών, όπως είπαμε και στις επιτροπές, δεν ορίζεται ποιος θα τους κάνει. Θα είναι ΣΔΙΤ, θα είναι η περιφέρεια, θα είναι ο δήμος, θα είναι κάποιος επιχειρηματίας στον οποίο θα δώσετε να κάνει αυτόν τον χώρο και μετά θα τον ενοικιάζει και θα πληρώνει πάλι ο κάθε εξεταζόμενος; Ψηφίζουμε «παρών» σε αυτό το άρθρο.

Έρχομαι στο άρθρο 4, κύριε Υπουργέ. Αν ένας υποψήφιος περάσει το πρώτο στάδιο της εξέτασης και κοπεί στο δεύτερο στάδιο, τον υποχρεώνετε να δώσει πάλι και το πρώτο στάδιο, στο οποίο έχει περάσει. Γιατί; Τι θα διασφαλίσει αυτό; Εμείς λέμε, εφόσον πέρασε το πρώτο στάδιο, να δώσει στο στάδιο στο οποίο κόπηκε, όχι και στα δύο στάδια πάλι.

Στο άρθρο 9 βάζετε τις παραβάσεις των εξεταστών σε τρεις κατηγορίες: πολύ σοβαρή, σοβαρή, ελαφρά σοβαρή. Γιατί γίνεται αυτό; Θα πρέπει η ποινή για κάθε παράβαση -κατ' αρχάς, να είναι μία η παράβαση- να είναι αυστηρή, για να μη δημιουργούνται αυτά τα ζητήματα.

Ένα σοβαρό ζήτημα, κύριε Υπουργέ, είναι η ανανέωση της άδειας των ανθρώπων οι οποίοι είναι άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών. Τα είπαμε και στις επιτροπές. Ένας άνθρωπος ο οποίος είναι εβδομήντα τεσσάρων ετών και οδηγεί ανελλιπώς από τα είκοσι του χρόνια οδηγεί ήδη πενήντα τέσσερα χρόνια. Ξέχασε να οδηγήσει; Ξέχασε να πατάει γκάζι, φρένο, συμπλέκτη, να βάζει ταχύτητες; Όχι, φυσικά. Θεωρούμε -ή μάλλον αυτό είναι το λογικό- ότι η ανανέωση της άδειας πρέπει να γίνεται μόνο μέσα από έναν εξονυχιστικό ιατρικό έλεγχο, που να περιλαμβάνει, φυσικά, οφθαλμολογικά, ακουστικά, παθολογικά, νευρολογικά ζητήματα, και αφού πλέον αυτός ο άνθρωπος έχει αυτή την ιατρική γνωμάτευση από δημόσιο νοσοκομείο, να μη χρειάζεται να μπει στη βάσανο να δώσει πάλι εξετάσεις, για να μάθει πράγματα τα οποία ξέρει ήδη πενήντα πέντε χρόνια. Αυτό, κύριε Υπουργέ, πρέπει να το δείτε.

Στο άρθρο 16 λέμε «όχι», γιατί οι εργαζόμενοι οι οποίοι θα μετατεθούν από άλλες υπηρεσίες για να στελεχώσουν τις υπηρεσίες των εξετάσεων θα είναι σε πιο δύσκολη θέση και δεν θα παίρνουν την όποια αύξηση, γιατί θα ισχύει η προσωπική διαφορά, η οποία θα συμψηφίζεται μέχρι την εξάντλησή της. Εμείς λέμε αυτοί οι άνθρωποι να έχουν όλα αυτά τα οικονομικά οφέλη τα οποία θα έχουν και οι άλλοι συνάδελφοί τους.

Το άρθρο 21 δεν αντιμετωπίζει στην ουσία το πρόβλημα της δημιουργίας υπέργηρου στόλου αυτοκινήτων και δεν αντιμετωπίζει και το σημαντικό ζήτημα της ασφάλειας, τόσο του επιβατικού κοινού όσο και των ιδίων των επαγγελματιών οδηγών. Η λύση στο πρόβλημα αυτό δεν είναι οι συνεχιζόμενες παρατάσεις με υπουργική απόφαση απόσυρσης, που συνήθως γίνονται πάντοτε για προεκλογικούς λόγους. Αντίθετα, μπορεί να εξασφαλιστεί κρατική μέριμνα με χρηματοδότηση-επιδότηση, ώστε να διευκολύνεται η έγκαιρη αντικατάσταση του οχήματος για επαγγελματίες με χαμηλό εισόδημα έως 12.000 ευρώ. Θα συμβάλουν, επίσης, σε αυτή την κατεύθυνση και μέτρα που ανακουφίζουν τους επαγγελματίες οδηγούς και επαγγελματίες του κλάδου, όπως η μείωση της φορολογίας, η μείωση του φόρου στα καύσιμα, η κατάργηση του τέλους επιτηδεύματος και άλλα τέτοια μέτρα, τα οποία σήμερα χαρτσώνουν τον κάθε επαγγελματία.

Στο άρθρο 22 θεωρούμε ότι πρέπει να ενθαρρυνθεί με πολύπλευρα μέσα η μεγαλύτερη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, των μέσων μαζικής μεταφοράς, των περπατήματος με μια δημόσια καμπάνια, του ποδηλάτου και άλλων εναλλακτικών κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς. Παράλληλα, οι κυκλοφοριακές μελέτες που υλοποιούνται στους δήμους χάνουν την επιστημονική τους τεκμηρίωση και την αποτελεσματικότητά τους λόγω των ρουσφετολογικών αλλαγών, που κάνουν οι δήμοι ικανοποιώντας οικονομικούς παράγοντες. Αυτά γίνονται.

Στο άρθρο 23 συμφωνούμε με τη διαγραφή των προστίμων στους κληρονόμους. Είμαστε, όμως, κάθετα αντίθετοι με τα πρόστιμα που επιβάλλονται στα μέσα μαζικής μεταφοράς στους επιβάτες. Εμείς τι λέμε; Δωρεάν μετακίνηση με επιβάρυνση των επιχειρηματικών ομίλων για όλους τους εργαζόμενους, γιατί ο εργαζόμενος ο οποίος χρησιμοποιεί τα μέσα μαζικής μεταφοράς -μετρό, ηλεκτρικό, αστικές συγκοινωνίες- τα χρησιμοποιεί για να πάει στη δουλειά του, για να παραγάγει και τον πλούτο τον οποίο παράγει -το μεγαλύτερο κομμάτι, αν όχι όλο- το παίρνει ο επιχειρηματίας. Επομένως οι επιχειρηματικοί όμιλοι να δώσουν το κόστος της μεταφοράς των εργαζομένων, να είναι δωρεάν, δηλαδή, η μεταφορά για τους εργαζόμενους. Αυτό το μέτρο της δωρεάν μετακίνησης των εργαζομένων μπορεί να μειώσει τα κυκλοφοριακά προβλήματα, αλλά και την οδική ασφάλεια.

Στο άρθρο 24, που αφορά το ωράριο των μηχανοδηγών, λέμε, φυσικά, «ναι». Επιτρέψτε μας, όμως, να κάνουμε μία παρατήρηση. Βάζετε τεσσαρεσήμερι ώρες ανελλιπούς δουλειάς με μισή ώρα διάλειμμα. Δηλαδή ο μηχανοδηγός, ο οποίος θα πάει από τον Αθήνα στη Θεσσαλονίκη, που είναι τεσσαρεσήμερι ώρες, και θα είναι μέσα μόνος του τι θα κάνει; Πότε θα κάνει τη μισή ώρα διάλειμμα; Μετά τις τεσσαρεσήμερι ώρες; Και αν αυτό το διάστημα πάθει κάτι ο άνθρωπος, αυτά τα οποία συμβαίνουν σε όλους μας; Ψηφίζουμε «ναι».

Παράλληλα θεωρούμε και είναι αναγκαίο να στελεχωθούν όλες, μα όλες, οι περιφέρειες με προσωπικό, ούτως ώστε να μην

ταλαιπωρούνται οι υποψήφιοι οδηγοί. Γιατί τι λέτε στο νομοσχέδιο; Λέτε ότι αν μια περιφέρεια δεν έχει το επαρκές προσωπικό, ο κάθε υποψήφιος μπορεί να επιλέξει άλλη περιφέρεια. Δηλαδή, αν είναι στον Βόλο και δεν έχει εκεί προσωπικό, να πάει στη Λάρισα, να πάει στα Τρίκαλα, να πάει αλλού. Όχι. Να στελεχωστεί όλες τις περιφέρειες με επαρκές προσωπικό, ούτως ώστε να μη μετακυλιέται αυτή η ταλαιπωρία στον κάθε υποψήφιο οδηγό.

Λέμε να μην αποκλείονται οι τεχνικοί δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης από τη θέση των εξεταστών. Γιατί, πραγματικά, αρκετοί δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης τεχνικοί είναι πάρα πολύ καλοί γνώστες του αντικείμενου. Παράλληλα να γίνονται προσλήψεις και να στελεχωθούν επαρκώς οι νησιωτικές περιοχές, για να μην υπάρχει μεγαλύτερη ταλαιπωρία από ό,τι στις ηπειρωτικές.

Για τις τροπολογίες, κύριε Πρόεδρε -μας έχετε βάλει καμμία δεκαπενταριά τροπολογίες- να πούμε τα εξής:

Όσον αφορά την τροπολογία 1945/46, που ενσωματώθηκε ως άρθρο 26 και αφορά την άδεια ανατροφής τέκνου σε αναπληρώτριες εκπαιδευτικούς, λέμε «ναι». Όμως, επιτρέψτε μας να πούμε εδώ ότι αυτή η άδεια είναι μόνο για τρεις μήνες αντί για εννέα που είναι στις εκπαιδευτικούς με αορίστου χρόνου σύμβαση εργασίας. Υπάρχει μια τεράστια ανισότητα εδώ πέρα. Λέμε να γίνει και εδώ εννιά μήνες.

Επίσης, ο χρόνος λήψης της άδειας δεν μπορεί να μετατεθεί για οποιονδήποτε λόγο και η διάρκεια της δεν μπορεί να παραταθεί. Λήγει δε σε κάθε περίπτωση, όταν τελειώνει η σύμβασή της. Δηλαδή, αν μια εκπαιδευτικός γεννήσει τον μήνα Μάιο και απολυθεί τον μήνα Ιούνιο, ένα μήνα άδεια θα πάρει, γιατί μετά απολύεται από τη δουλειά τους.

Θεωρούμε ότι αυτό το δικαίωμα που κερδήθηκε με αγώνες από τους εκπαιδευτικούς πρέπει να γίνει ένα και με το δικό που έχουν και οι συνάδελφοί τους που είναι με αορίστου χρόνου σύμβαση. Γιατί για λόγους ισότητας, την οποία επικαλείστε, και σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ, πρέπει να υπάρχει για όλους τους εκπαιδευτικούς.

Στην τροπολογία 1946/47, που ενσωματώθηκε ως άρθρο 47 και αφορά το Νοσοκομείο «Άγιος Ανδρέας» στην Πάτρα, έχουμε να πούμε ότι ψηφίζουμε κάθετα «όχι», γιατί η Κυβέρνηση με αυτή τη ρύθμιση οριστικοποιεί την κατάργηση ενός νοσοκομείου και μάλιστα ειδικού -νοσημάτων θώρακος- αφού προηγήθηκε, φυσικά, η γνωστή μέθοδος της συχνώνευσης και προσάρτησης, η οποία αποτελούσε το πρώτο βήμα του σχεδιασμού για την κατάργησή του.

Στην πράξη, δηλαδή, αυτή η τροπολογία, κύριε Υπουργέ, αθώνει και ολοκληρώνει την πολιτική των προηγούμενων κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας, η οποία στηρίζει την αποδοτικότητα, δηλαδή τη λειτουργία των δημόσιων μονάδων με επιχειρηματικά κριτήρια, λες και πρόκειται για επιχειρηματικές ξενοδοχειακές μονάδες.

Στην τροπολογία 1949/50 που ενσωματώθηκε στο άρθρο 32 και αφορά τις ρυθμίσεις βοσκήσιμων γαϊών, καταψηφίζουμε, λέμε «όχι». Γιατί τα διαχειριστικά σχέδια βόσκησης είναι ουσιαστικά σχέδια εξόντωσης της εντατικής κτηνοτροφίας, στην οποία απασχολούνται κυρίως μικρομεσαίοι κτηνοτρόφοι. Είχαν τώρα και τους αγώνες τους οι αγρότες και οι κτηνοτρόφοι και ήταν μέσα και αυτό το αίτημά τους. Αποτελούν, δηλαδή, άλλη μια πίεση που προστίθεται στην ασυδοσία των εμποροβιομηχανών που έχουν ξεσαλώσει, με αποτέλεσμα η τιμή του πρόβειου γάλακτος να έχει μετακυλίσει κάτω από 70-80 λεπτά, ενώ η Κυβέρνηση δεν βγάζει άχνα για την μονοπωλίωση της παραγωγής και της αγοράς, καλύπτοντάς τους.

Σε ό,τι αφορά στα τέλη χρήσης των βοσκοτόπων, αποτελούν πραγματικά άλλο ένα χαράτσι για τους εκτατικούς αιγοπροβατοτρόφους.

Στο άρθρο 33, που αφορά την αδειοδότηση των θερμοκηπίων, έχουμε να επισημάνουμε τα εξής: Αφορά κυρίως μεγάλες επιχειρήσεις θερμοκηπίων. Η Κυβέρνηση, λοιπόν, πάει να ικανοποιήσει το αίτημα ορισμένων δεκάδων επιχειρηματιών. Το πρόβλημα, όμως, είναι αλλού. Το πρόβλημα είναι ότι, αντί να νομοθετήσετε μέτρα υγιεινής και ασφάλειας, μέτρα με τα οποία οι εργαζόμενοι θα μπαίνουν στο θερμοκήπιο και θα δουλεύουν λίγες ώρες, γιατί εκεί υπάρχουν θερμοκρασίες 70 και 80 βαθμών, όπου να έχουν

όλα τα μέτρα ατομικής προστασίας, εσείς δίνετε κίνητρα για το πώς θα γίνονται τα θερμοκήπια. Αυτό, λοιπόν, είναι το σημαντικό και όχι τα κίνητρα και οι ρυθμίσεις για το πώς θα φτιάχνονται οι κατασκευές.

Για την τροπολογία 1952, που είναι στο άρθρο 52 και αφορά τον ΦΟΔΣΑ ψηφίζουμε «όχι», γιατί υπενθυμίζουμε ότι κατά τη σχετική συζήτηση του αντίστοιχου νομοσχεδίου αναδείξαμε όλον τον αντιλαϊκό χαρακτήρα του νομοσχεδίου και καταψηφίσαμε όλα τα άρθρα. Επομένως καταψηφίζουμε και αυτή την τροπολογία η οποία δίνει μια παράταση.

Τελευταία τροπολογία, όσον αφορά για το Πράσινο Ταμείο, ψηφίζουμε «όχι» και εδώ, γιατί προστίθεται ακόμα ένας πόρος στο ταμείο. Είναι τα ποσά των εσόδων από τον εκπαιδευτισμό δικαιωμάτων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, δηλαδή από το περιβάλλον εμπόριο των ρύπων. Ρυπαίνουν οι επιχειρηματικοί όμιλοι, οι βιομήχανοι και πληρώνουν υποτίθεται. Στο πιο πάνω ποσοστό του 2,5%, όμως, δεν συνυπολογίζονται πλέον κάποιες δαπάνες και τρεις πόροι που κατανομάζονται συγκεκριμένα. Το σύνολο των πρώτων εκτιμάται από το αρμόδιο Υπουργείο στο ποσό των 18 εκατομμυρίων ευρώ, περίπου, ετησίως. Αυτά θα είναι τα έσοδα από το εμπόριο των ρύπων, ενώ παίρνουμε υπ' όψιν ότι στους πιο πάνω πόρους το ποσό που συνολικά αποδεδυμείται από το ποσό των 2,5 εκατομμυρίων εκτιμάται τελικά ότι θα είναι ετησίως 20 εκατομμύρια ευρώ, σταγόνα στον ωκεανό δηλαδή. Καταψηφίζουμε και αυτή την τροπολογία.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, και για την ανοχή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρία, αφού προηγουμένως ξενανήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα εννέα μαθητές και μαθήτριες και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Γενικό Λύκειο Πόρου.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο κ. Σαρίδης, ειδικός αγορητής της Ένωσης Κεντρώων.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για το σημερινό σχέδιο νόμου η εικόνα που έχει διαμορφωθεί στους περισσότερους από τους συμπολίτες μας είναι ότι το σύστημα χορήγησης άδειας οδήγησης έχει πολλά προβλήματα.

Αυτό το έχουν διαμορφώσει είτε από προσωπική τους εμπειρία είτε από τις καταγγελίες που κατά καιρούς βλέπουν το φως της δημοσιότητας, με πολλά και σοβαρότατα προβλήματα αδιαφάνειας, αναξιοκρατίας, διαβλητές διαδικασίες και χρηματισμούς. Ένα χρηματικό ποσό σε φακελάκι, που με την κρίση έπεσε ακόμα και στα 100 ευρώ ή παλιότερα ένας τενεκές λάδι, ήταν αρκετά για να αναγκάσουν εκπαιδευτές, εξεταστές και πολιτεία να κάνουν τα στραβά μάτια, αδιαφορώντας για το ότι όλοι αυτοί οι νέοι οδηγοί, ίσως και από την επόμενη μέρα, να εξελίσσονταν σε υπεύθυνους ατυχημάτων και δυστυχημάτων.

Έγινε αναφορά στην επιτροπή ότι το 65% των αδειών οδήγησης δίνονται στους πολίτες ως αποτέλεσμα παράνομων συναλλαγών. Ακούστηκε μάλιστα ως παράδειγμα το γεγονός ότι πρόσφατα πενήντα έξι άτομα στον Πειραιά απέκτησαν δίπλωμα άδειας οδήγησης χωρίς να έχουν δώσει καν θεωρητικές εξετάσεις.

Οποσδήποτε τέτοιες συμπεριφορές δεν αφορούν το σύνολο των εμπλεκόμενων. Ωστόσο το φαινόμενο ήταν και είναι ευρέως διαδεδομένο. Επομένως είναι σχεδόν αδύνατο αυτή η στρεβλή και απαράδεκτη νοοτροπία δεκαετιών να διορθωθεί με ένα απλό σχέδιο νόμου. Όσο αναγκαία και απαραίτητη και να είναι η σημερινή νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης, πιθανότατα να μην αρκεί.

Εδώ χρειάζεται, κατά τη γνώμη της Ένωσης Κεντρώων, μια πολυετής εκστρατεία πληροφόρησης, ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης, με μαθήματα κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής συμπεριφοράς ήδη από την Α' δημοτικού. Για δε τους ενήλικες δεν αρκούν οι διαλέξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 15. Χρει-

άζονται εντατικά διαρκείας, μήπως και κάποτε συνειδητοποιήσουμε όλοι το μέγεθος των ευθυνών που έχουμε όταν πιάνουμε ένα τιμόνι και οδηγούμε στον δρόμο.

Παραεμπιπτόντως, αυτοτελή μαθήματα οδικής αγωγής ή ασφαλείας δεν πραγματοποιούνται στα σχολεία της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, σύμφωνα με τα σχετικά ΦΕΚ που περιλαμβάνουν τα ωρολόγια προγράμματα των μαθημάτων των έξι τάξεων του γυμνασίου και του λυκείου. Για του λόγου το αληθές, έχουν βγει και συγκεκριμένα ΦΕΚ. Βέβαια, όπως ακούστηκε στην επιτροπή, κάποιοι μαθητές παρακολουθούν τα πιστοποιημένα προγράμματα του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας, αλλά συστηματική διδασκαλία δεν φαίνεται να γίνεται στους μαθητές αυτών των τάξεων, που ηλικιακά βρίσκονται πολύ κοντά στην απόκτηση της άδειας οδήγησης.

Κι όλα αυτά τη στιγμή που, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τροχαίας, το διάστημα Ιανουαρίου - Ιουνίου του 2018 διακόσια ενενήντα τέσσερα άτομα έχασαν τη ζωή τους σε δυστυχήματα, εκ των οποίων σαράντα έξι ήταν νέοι και ηλικίας μόλις μέχρι είκοσι πέντε χρόνων.

Πέρα από αυτό, όπως επίσης ειπώθηκε στην επιτροπή, αυτή τη στιγμή περισσότεροι από εβδομήντα χιλιάδες υποψήφιοι οδηγοί έχουν μαζευτεί στην ουρά και περιμένουν να δώσουν εξετάσεις. Επιπρόσθετα, εδώ και τρία ολόκληρα χρόνια δεν πιστοποιούνται εξεταστές.

Επομένως είναι επιτακτική η ανάγκη, αγαπητοί συνάδελφοι, για αναμόρφωση όλου του συναφούς νομικού πλαισίου που διέπει τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών, καθώς και των θεωρητικών εξετάσεων, με στόχο την απόλυτη διαφάνεια, την αξιοκρατία, το αδιάβλητο και την ενισχυμένη εποπτεία.

Δυστυχώς όλα αυτά φαίνονται πως δεν ικανοποιούνται επαρκώς από το σημερινό νομοσχέδιο, αν και κάποιες πολύ σημαντικές και ενδιαφέρουσες αλλαγές υπάρχουν σε αυτό, όπως η διενέργεια των δοκιμασιών χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή ή του εξεταστή στο όχημα, η διενέργεια των δοκιμασιών με χρήση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης καταγραφής της διαδικασίας και αυτόματης εξαγωγής του αποτελέσματος, όπως επίσης και η λειτουργία συστήματος εποπτείας και ελέγχου των εκπαιδευτών και των εξεταστών, που θεωρητικά εξασφαλίζει τη διαφάνεια.

Επίσης σημαντική και προς τη σωστή κατεύθυνση είναι η προβλεπόμενη στο άρθρο 3 κατ' έτος επιλογής εξεταστών και η ανά τετράμηνο κλήρωσή τους, ώστε κανείς να μη θεωρεί δεδομένο ότι θα είναι ενεργός μόνιμα, όπως και η διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς ως κύριο και αποκλειστικό έργο των εξεταστών εντός του ωραρίου απασχόλησης.

Από τη δική μας πλευρά προτείνουμε, να εξεταστεί η σκέψη για εξέταση των υποψηφίων και σε συνθήκες χαμηλού φυσικού φωτισμού.

Αναφορικά δε με τη λεγόμενη συνοδευόμενη οδήγηση του άρθρου 14, έχουμε κάποιες ενστάσεις για το εάν έχει γίνει η σωστή προετοιμασία και για το εάν έχει αξιοποιηθεί όλη η σχετική εμπειρία την οποία έχουμε από το εξωτερικό. Πρέπει να σεβαστούμε την άποψη της Τροχαίας, η οποία είναι αντίθετη στο μέτρο λόγω βασικά της φυσικής ανωριμότητας των δεκαεπτάχρονων, στους οποίους, παρ' όλα αυτά, δώσαμε το δικαίωμα να ψηφίζουν. Εάν πάντως τελικά αποφασιστεί, πιστεύουμε ότι ο συνολικός θα πρέπει να ικανοποιεί αυστηρότερες προϋποθέσεις από τις προτεινόμενες του νομοσχεδίου.

Υπάρχει, βέβαια, και μια σειρά αρνητικών διατάξεων, όπως η συνέχιση της γιγάντωσης του κράτους με τη δημιουργία, βάσει του άρθρου 17, ακόμα ενός φορέα, του Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών, το οποίο θα υπάγεται απευθείας στον Υπουργό και θα διαθέτει γενικό επιθεωρητή και σαράντα αποσπασμένους επιθεωρητές-ελεγκτές οργανωμένους σε διευθύνσεις, τμήματα και υπηρεσίες με υπογραφές και επιδόματα.

Η δημιουργία ειδικά διαμορφωμένων χώρων για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών των υποψηφίων οδηγών έπρεπε να ήταν έτοιμη από χτες, αλλά παραπέμπεται σε υπουργική απόφαση για τις προδιαγραφές κ.λπ..

Οι ήπιες κυρώσεις του άρθρου 9 για παραβάσεις βασικότητας

κανόνων είναι αρνητικό στοιχείο.

Εμείς πιστεύουμε ότι ένας τρόπος για να εκλείψουν η διαφθορά και η δωροδοκία, είναι τα αυστηρά και δραστικά μέτρα. Ειδικά γι' αυτό το απαράδεκτο φαινόμενο του χρηματισμού θεωρούμε ότι δεν αρκεί η ποινή στον εξεταστή και η παραπομπή του για τα περαιτέρω, σύμφωνα πάντα με τον Υπαλληλικό Κώδικα, ούτε αρκεί η ποινή στον εκπαιδευτή που μεσολάβησε της οριστικής αφαίρεσης της άδειας, σύμφωνα με το άρθρο 15 του π. δ.208/2002, αλλά πρέπει η τιμωρία να επεκταθεί προς τον υποψήφιο οδηγό και να μην πάρει ποτέ δίπλωμα. Ποτέ! Βεβαίως και σε άλλους κλάδους λαμβάνουν χώρα χρηματισμοί, αλλά σε θέματα οδικής ασφάλειας και διαφύλαξης ανθρώπινων ζωών δεύτερη και τρίτη ευκαιρία δεν πρέπει να δίνεται.

Για την παράγραφο 10 του άρθρου 4 αναφέρθηκαν σ' αυτό και άλλοι συνάδελφοι και πιστεύω ότι θα έχουμε πρόβλημα, γιατί η ασφαλιστική αγορά λειτουργεί με κάποιους κανόνες και δεν μπορεί να υποχρεωθεί να δημιουργήσει ασφαλιστικό προϊόν κατά παραγγελία του Υπουργείου. Κατά πάγια τακτική οι εταιρείες δεν ασφαλίζουν διά παν ενδεχόμενο οχήματα με οδηγό απλό υποψήφιο για την απόκτηση άδειας οδήγησης, εάν δεν είναι παρών ο εκπαιδευτής.

Θα σταθώ λίγο, στα όσα περιλαμβάνονται στο άρθρο 22 για τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, που αν και ακούγονται πολύ αισιόδοξα, ωστόσο δεν πρέπει να αγνοούμε το γεγονός ότι τις τελευταίες δεκαετίες τα ακραία φαινόμενα της κλιματικής αλλαγής και των άλλων προβλημάτων λειτουργίας των πόλεων και της ποιότητας ζωής, είναι επαναλαμβανόμενα με πολύ σημαντικές επιπτώσεις.

Οι πόλεις πλέον πρέπει να λειτουργούν με λιγότερα και με πιο καθαρά αυτοκίνητα, με χαμηλότερες ταχύτητες, με ενισχυμένη δημόσια συγκοινωνία, με σκοπό σταδιακά να καταστούν όλο και πιο οικονομικές, αποτελεσματικές, παραγωγικές και πιο φιλικές στον άνθρωπο.

Με δεδομένο, λοιπόν, ότι κατά τα φαινόμενα τα ΣΒΑΚ πιθανόν να ληφθούν υπ' όψιν στον υπολογισμό της χρηματοδότησης των ΟΤΑ τα επόμενα χρόνια, προκειμένου να υλοποιηθούν έργα και δράσεις, οποιεσδήποτε νέες μελέτες είναι καλοδεχούμενες, όπως επίσης και η υποβολή προτάσεων για τον συνδυασμένο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Δυστυχώς παρατηρούμε ότι δεν έγιναν δεκτές κάποιες επιπλέον λογικές προτάσεις της Ένωσης Κεντρώων, όπως ήταν η αύξηση του αριθμού των υποχρεωτικών ωρών εκπαίδευσης στις σχολές οδηγών για όλες τις κατηγορίες των υποψηφίων οδηγών.

Δεύτερον, η πρόβλεψη για κάποιο επιπρόσθετο αποδεικτικό, ώστε κάπως να τεκμαίρεται ότι αυτές οι ώρες πραγματοποιούνται, πέρα από την καθιέρωση της υπεύθυνης δήλωσης του εκπαιδευτή που θα διαβεβαιώνει τις αρμόδιες υπηρεσίες ότι ο υποψήφιος οδηγός είναι ικανός και έχει εκπαιδευτεί σ' αυτό.

Τρίτον, η καθιέρωση δοκιμαστικής άδειας οδήγησης με κάποια περιορισμένη δοκιμασία και αναμνηστή ή η πρόβλεψη δεύτερης ολοκληρωμένης εξέτασης ή η εκπαίδευση σε δυο στάδια, που περιλαμβάνει περαιτέρω υποχρεωτική εκπαίδευση ακόμη και μετά την επιτυχία στην πρακτική εξέταση.

Για την οδήγηση των υπερηλίκων πρέπει να επαναλάβω ότι τα όρια ηλικίας των εβδομήντα τεσσάρων ετών με υποχρέωση ανά τρία έτη δοκιμασίας συμπεριφοράς και προσόντων και των ογδόντα ετών με δοκιμασία ανά δύο έτη θεωρούνται πολύ υψηλά κατά την άποψή μας. Υπάρχουν στοιχεία της Τροχαίας, που δείχνουν αυξημένη συχνότητα ατυχημάτων με οδηγούς ηλικίας άνω των πενήντα πέντε ετών, αλλά και μελέτες που δείχνουν ότι αυτοί οι υπερηλίκες, δεν διαθέτουν το επίπεδο φυσικής κατάστασης για την εγρήγορση που απαιτείται στην οδήγηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, η θέση της Ένωσης Κεντρώων είναι «παρών» επί της αρχής, «παρών» επί του συνόλου. Για τα άρθρα και για τις τροπολογίες θα τοποθετηθούμε στη δευτερολογία την οποία έχουμε.

Πριν κατέβω απ' αυτό το βήμα, όπως και χθες έτσι και σήμερα έτσι και αύριο, κύριε Υπουργέ, συνέχεια κάθε φορά που θα ανεβαίνω σ' αυτό το βήμα, θα κάνω μια αναφορά σε μια συγκεκριμένη αδίκη - την έκανα και χθες προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, την κάνω και σήμερα προς τον Υπουργό Μεταφορών - όπως την

αντιλαμβάνομαι εγώ, που έχει συντελεστεί σε βάρος μερίδας συμπολιτών μας, νέων παιδιών με μεταπτυχιακούς και διδακτορικούς τίτλους σπουδών, που αποκλείστηκαν αυθαίρετα από έναν διαγωνισμό του ΑΣΕΠ και αγωνίζονται να βρουν το δίκιο τους. Αναφέρομαι στην προκήρυξη 1Κ/2017 του ΑΣΕΠ, που αφορά τετρακόσιες θέσεις ΠΕ γραμματέων.

Στην αρχική δημοσίευση, λοιπόν, αυτής της προκήρυξης, στις 10 Μαρτίου 2017, γινόταν αποδεκτή μια ευρεία λίστα πτυχίων και μεταπτυχιακών τίτλων. Στις 20 Οκτωβρίου 2017, έξι μήνες αργότερα, με την προβλεπόμενη πάντα διαδικασία του ΑΣΕΠ, κύριε Υπουργέ, ανακοινώθηκε ο πίνακας των προσωρινά διοριστέων, οι οποίοι στη συνέχεια κλήθηκαν να αναλάβουν τα καθήκοντά τους στις θέσεις τους. Άλλος, λοιπόν, πήγε στο Μεσολόγγι, άλλος πήγε στην Κρήτη, άλλος στα Γιάννενα και άνοιξαν σπίτια εκεί, έδωσαν χρήματα τα οποία δεν τους περίσσευαν, έκαναν όνειρα ότι εν πάση περιπτώσει βρήκαν μια θέση εργασίας και θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν το μέλλον τους.

Κατόπιν, λοιπόν, αυτού και με προβολή αυθαίρετων και καινοφανών κριτηρίων, τα οποία μεταβλήθηκαν αυθαίρετα, εκατόν τριάντα εννέα άτομα μεταξύ των οποίων ενενήντα δύο διδάκτορες βρέθηκαν εκτός διορισμού και οι συνολικές ανακατατάξεις του πίνακα έφτασαν περίπου το 70%, ποσοστό πρωτοφανές για τα δεδομένα για τα πεπραγμένα του ίδιου του ΑΣΕΠ.

Απευθύνομαι, λοιπόν, σε όλους εσάς, αγαπητοί συνάδελφοι, απευθύνομαι στη Βουλή, απευθύνομαι και στην Κυβέρνηση: Έτσι σκεφτόμαστε να αλλάξουμε την Ελλάδα; Με αυτόν τον τρόπο λειτουργίας; Έτσι σκέφτεστε εσείς της Κυβέρνησης, να κερδίσετε την εμπιστοσύνη της νεολαίας; Να το γενικεύσω. Έτσι σκεφτόμαστε όλοι μας, συμπεριλαμβανομένης και της Αντιπολίτευσης, να υπηρετήσουμε την αλήθεια, τη διαφάνεια, τη δικαιοσύνη, τη δημοκρατία;

Γι' αυτό το οποίο συμβαίνει έξω, είμαστε υπεύθυνοι εδώ μέσα εμείς. Και για να αλλάξει αυτό, πρέπει πρώτα να καταλάβουμε ότι θα πρέπει να το αλλάξουμε εμείς. Θα πρέπει να δώσουμε, λοιπόν, μια απάντηση σ' αυτά τα παιδιά, μια απάντηση όχι για εσάς, όχι για εμάς, αλλά για τη δημοκρατία μας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Σας ευχαριστώ.

Προχωρούμε με ομιλητές Βουλευτές.

Ο κ. Κάτσης, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, έχει τον λόγο για επτά λεπτά.

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μπροστά μας ένα νομοσχέδιο, το οποίο -μεταξύ άλλων- έρχεται να αναμορφώσει πλήρως το πλαίσιο των εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών.

Πρόκειται για ένα πλαίσιο, που μέχρι σήμερα ήταν μια ανοιχτή πληγή για την ελληνική κοινωνία τόσο για τα ζητήματα της οδικής ασφάλειας, όσο και για τα ζητήματα αδιαφάνειας αλλά και της συναλλαγής που αυτό γεννούσε.

Όταν ένα δίπλωμα καταλήγει σε κάποιον που δεν το αξίζει, αυτό μεταφράζεται σε περισσότερο αίμα στην ασφάλτο. Γι' αυτό πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί, όταν μιλάμε για τον τρόπο με τον οποίο διεξάγονται εξετάσεις.

Ποια είναι η πρώτη επαφή που έχει συνήθως ένας νέος άνθρωπος με το ελληνικό δημόσιο; Είναι η διαδικασία για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης, μια διαδικασία στην οποία, όπως όλοι γνωρίζουμε πολύ καλά, εμπεριέχεται πολλές φορές το λάδωμα, τα τηλεφώνηματα σε γνωστούς, οι εξετάσεις με κολλητούς εξεταστές. Αυτή είναι μια κοινή πρακτική δεκαετιών. Και σε κάποιες πιο ακραίες περιπτώσεις που ερευνώνται, υπάρχουν διπλώματα χωρίς καν να διεξάγονται εξετάσεις. Με λίγα λόγια πρόκειται για μια διαδικασία, για την οποία θα έπρεπε όλοι να ντρεπόμαστε.

Δυστυχώς οι νομαρχίες τότε και οι περιφέρειες σήμερα δεν μπόρεσαν να αντιμετωπίσουν αυτό το άθλιο σύστημα που μας προσβάλλει σαν κοινωνία. Και λέω οι περιφέρειες, γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι αυτές είναι υπεύθυνες για τη διεξαγωγή των εξετάσεων. Οπότε καλό είναι να αναλογιστούν τις ευθύνες τους και να κάνουν και την αυτοκριτική τους για την κατάσταση που υπάρχει σήμερα, όσοι με ευκολία αποδίδουν ευθύνες στο Υπουργείο και στη σημερινή Κυβέρνηση για την κατάσταση. Διότι αυτό

το σύστημα κάποιοι που κάνουν ότι γεννήθηκαν χθες, το έχτιζαν λιθαράκι-λιθαράκι για πάρα πολλά χρόνια είτε με την ανικανότητά τους να το τιθασεύσουν είτε με τη σκοπιμότητά τους η οποία στόχευε στην εδραίωση και στην αναπαραγωγή ενός παλαιοκομματικού μοντέλου με μεγαλύτερες ή μικρότερες εξυπηρετήσεις σε «δικά μας παιδιά», πολίτες ή και υπαλλήλους.

Στη συζήτηση που έγινε στις επιτροπές, βρεθήκαμε να εγκυβόλουμε για την αποχή που έκαναν οι εξεταστές και η οποία δημιουργήσε τεράστια προβλήματα και καθυστερήσεις. Η αφορμή για αυτή την αποχή ήταν οι αμοιβές για τις εξετάσεις. Τόσο οι εξεταστές όσο και οι περιφερειάρχες στους οποίους ανήκουν οι υπάλληλοι αυτοί διοικητικά, γνώριζαν ότι υπήρχε η πρόβλεψη της αμοιβής τους. Αυτό το γνώριζαν από όταν το νομοσχέδιο ήταν ακόμα στη διαβούλευση. Από την περασμένη άνοιξη το ήξεραν.

Επίσης όταν το νομοσχέδιο κατατέθηκε στη Βουλή, είδαν τις προβλέψεις για την αμοιβή τους και μάλιστα και με μεταβατικό διάστημα γι' αυτή την αμοιβή, μέχρι που ο νόμος θα ψηφιστεί και θα εφαρμοστεί. Από αυτό αποδεικνύεται ότι υποκρύπτεται κάτι άλλο μέσα στις γενικότερες αντιδράσεις. Για να το πω ξεκάθαρα, υπάρχουν πολλές φωνές και στους εξεταστές και στις σχολές οδηγών που δεν θέλουν καμμία αλλαγή. Επιδιώκουν τη διατήρηση των κυκλωμάτων, του λαδώματος και όλων εκείνων των μαύρων σημείων των εξετάσεων για την απόκτηση αδειών οδήγησης. Αν, λοιπόν, ελπίζουν σε κάτι τέτοιο, ας το ξεχάσουν μία και καλή. Φυσικά δεν γενικεύω. Δεν σημαίνει ότι επειδή το θέλουν κάποιοι το θέλουν και όλοι.

Μέχρι σήμερα οι εξεταστές ήταν υπάλληλοι των περιφερειών και όχι υπάλληλοι των περιφερειών σε συγκεκριμένες διευθύνσεις συγκοινωνιών ή μεταφορών, που προβλέπεται να υπάρχουν στις περιφέρειες. Γι' αυτούς, λοιπόν, τους εργαζόμενους οι εξετάσεις οδήγησης ήταν ένα πάρεργο. Πρακτικά χιλιοι τριακόσιοι πενήντα υπάλληλοι σε όλη τη χώρα οι οποίοι σε πολλές περιπτώσεις δεν είχαν καμμία σχέση με το αντικείμενο, έφευγαν από τις θέσεις του στις περιφέρειες το μεσημέρι, για να διεξαγάγουν τις εξετάσεις. Αυτό είχε σαν συνέπεια φυσικά να μπλοκάρουν εντελώς οι υπηρεσίες τους αυτό το διάστημα εξαιτίας της απουσίας τους. Πλέον με το νομοσχέδιο αυτό οι υπάλληλοι θα έχουν αποκλειστική απασχόληση με τη συγκεκριμένη διαδικασία. Άρα θα είναι προς όφελος των περιφερειών, γιατί θα χρειάζονται μόλις τριακόσια πενήντα άτομα σε όλες τις περιφέρειες για να κάνουν αυτό το έργο.

Ως προς το κομμάτι της ίδιας της εξέτασης και των αλλαγών που φέρνει αυτό το νομοσχέδιο, πράγματι η διαδικασία εξέτασης φέτος αλλάζει άρδην. Και αλλάζει για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, για να διασφαλιστεί η διαφάνεια σε όλα τα στάδια της διαδικασίας. Δεύτερον, για να υπάρχει ένα συγκεκριμένο τυποποιημένο πρότυπο δοκιμασιών. Και τρίτον και πιο σημαντικό, κατά τη γνώμη μου, να κατοχυρώνεται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο ότι ο νέος οδηγός που θα βγει στον δρόμο, θα είναι ικανός να αντεπεξέλθει στις δυσκολίες που θα συναντήσει στις μετακινήσεις του.

Πιο συγκεκριμένα και επιγραμματικά, βέβαια, γιατί τα ανέφερε και ο εισηγητής μας, το νομοσχέδιο καθορίζει ειδικά διαμορφωμένους χώρους για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψηφίων οδηγών. Δεύτερον, καθορίζεται η διαμόρφωση ενός συστήματος εποπτείας και ελέγχου των εξετάσεων και των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών με οπτικοακουστικά μέσα, το οποίο θα μεταδίδει την εικόνα της εξέτασης online, δηλαδή ζωντανά, στο ενιαίο κέντρο ελέγχου, που θα βρίσκεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας κάνω μια πρόταση με βάση τη διαβούλευση που έγινε στις επιτροπές και επειδή ακούσαμε και τους φορείς. Κατά τη γνώμη μου νομίζω ότι πρέπει να εξετάσετε μια θέση την οποία εξέφρασαν οι φορείς. Πρέπει να υπάρξει μια πρόβλεψη στον νόμο, που θα λέει ότι με μια υπουργική απόφαση και μετά από κάποια τεχνικοοικονομική μελέτη που θα αναλύει το κόστος λειτουργίας των σχολών οδηγών για την εκάστοτε κατηγορία εξέτασης και διπλώματος, που θα περιλαμβάνει και την εκπαίδευση αλλά και τα μέσα και γενικά τους χώρους στους οποίους διεξάγεται η εκ-

παίδευση των υποψηφίων οδηγών, θα μπορεί να καθορίζεται ένα ελάχιστο κόστος λειτουργίας. Νομίζω πρέπει να την ενσωματώσετε αυτή την πρόταση που εκφράστηκε στις επιτροπές, ώστε να μην παρέχονται υπηρεσίες σε τιμές κατώτερες του ελάχιστου κόστους χρέωσης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να καταθέσετε τροπολογία για το θέμα αυτό.

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Χαίρομαι, κύριε Υπουργέ, που το αποδέχεστε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας, θέλω να πω ότι είναι χρέος μας απέναντι στους υποψηφίους οδηγούς, να σταματήσουμε τον εκφυλισμό της διαδικασίας της εξέτασης με τα λαδώματα και τα τηλεφωνήματα. Είναι χρέος μας απέναντι στους επαγγελματίες των σχολών οδηγών που εργάζονται με εντιμότητα και προσήλωση, να καθαρίσουμε τον χώρο από κυκλώματα που τον λυμαίνονται για δεκαετίες. Είναι χρέος μας και προς τους εξεταστές, τους υπαλλήλους δηλαδή των περιφερειών, να τους δώσουμε ένα περιβάλλον εργασίας σταθερό, με συγκεκριμένες αρμοδιότητες, στο οποίο θα μπορούν να προσφέρουν απρόσκοπτα και με διαφάνεια τις υπηρεσίες τους. Τελευταίο και πιο σημαντικό είναι χρέος μας προς την κοινωνία, να ενισχύσουμε την οδική ασφάλεια, βγάζοντας στους δρόμους οδηγούς επαρκώς εκπαιδευμένους, ώστε να μειώσουμε δραστικά τον φόρο αίματος που πληρώνουμε κάθε χρόνο στην ασφάλτο.

Η οδική ασφάλεια είναι ένα ζήτημα που απαιτεί συναίνεση και σοβαρότητα. Γι' αυτό, κυρίες και κύριοι της Αντιπολίτευσης, σας καλώ να σκεφτείτε και δεύτερη φορά και να υπερψηφίσετε το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Τον λόγο έχει ο Αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Ρήγας για να υποστηρίξει την υπ' αριθμόν 1943/45 τροπολογία για το επικουρικό προσωπικό και για την κάλυψη των αναγκών παροχής υγείας στις Ένοπλες Δυνάμεις.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η τροπολογία αυτή αφορά την κάλυψη άμεσων και επιτακτικών αναγκών των στρατιωτικών νοσοκομείων, που προβλέπεται από το άρθρο 3 του ν.4211/2013, την πρόσληψη επικουρικού προσωπικού σε αυτά.

Η αρχική τοποθέτηση έγινε με σύμβαση ορισμένου χρόνου μη δυνάμενη να παραταθεί πλέον του ενός έτους. Οστόσο με το άρθρο 40 του ν.4508/2017 και λόγω της αναγκαιότητας κάλυψης θέσεων συγκεκριμένων ειδικοτήτων στα στρατιωτικά νοσοκομεία παρατάθηκε η σύμβασή τους μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018. Οι ειδικοί αυτές είναι νοσηλευτικής, φυσικοθεραπείας, ραδιολογίας, ακτινολογίας, εργοθεραπείας, λογοθεραπείας, κοινωνικής εργασίας, βοηθών ιατρικών και βιολογικών εργαστηρίων.

Η περίοδος αυτή κατά την οποία η θητεία του προαναφερθέντος επικουρικού πολιτικού προσωπικού παρατάθηκε, έχει πλέον λήξει. Ως εκ τούτου έχει πλέον αποχωρήσει από τα στρατιωτικά νοσοκομεία, των οποίων τις ανάγκες κάλυπτε έως τότε σε κρίσιμες μάλιστα ειδικότητες.

Με σκοπό την κάλυψη των επιγενομένων άμεσων και επιτακτικών αναγκών στα στρατιωτικά νοσοκομεία, το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας πρόκειται να προσλάβει νέο επικουρικό πολιτικό προσωπικό σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο για την πρόσληψη στο Εθνικό Σύστημα Υγείας. Σημειώνεται πως η πρόσληψή του πραγματοποιείται από τους καταλόγους που καταρτίζονται και τηρούνται στις υγειονομικές περιφέρειες. Η διαδικασία αυτή υπολογίζεται ότι θα διαρκέσει λίγους μήνες, γεγονός που θα προκαλούσε -και θα προκαλέσει- δυσλειτουργία στα στρατιωτικά νοσοκομεία σε κρίσιμες ειδικότητες, έως ότου ολοκληρωθεί επιτυχώς η προαναφερθείσα διαδικασία και αντικατασταθεί το υπάρχον προσωπικό.

Έτσι, λοιπόν, έχοντας πλήρη επίγνωση των προαναφερθέντων κενών που δημιουργούνται -και θα δημιουργηθούν- για την επόμενη περίοδο από την αποχώρηση του επικουρικού προσωπικού, καθώς επίσης και των άμεσων και επιτακτικών αναγκών των

στρατιωτικών νοσοκομείων που εξακολουθούν να υπάρχουν, αναλάβουμε αυτή την πρωτοβουλία για τις απαραίτητες διαδικασίες για την αιτιολογημένη απασχόληση του προαναφερθέντος προσωπικού στις θέσεις τις οποίες κάλυπτε μέχρι και την ολοκλήρωση της διαδικασίας πρόσληψης του νέου επικουρικού πολιτικού προσωπικού και σε κάθε περίπτωση όχι πέραν τις 31 Μαΐου του 2019.

Σημειώνεται σε αυτό το σημείο, πως η διαδικασία αυτή εξελίσσεται και βρίσκεται στο στάδιο της απόφασης του Συμβουλίου Αρχηγών Γενικών Επιτελείων, του ΣΑΓΕ, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει ο ν.4211/2013 και κατά εξουσιοδότηση της εκδοθείσας υπουργικής απόφασης.

Για τους λόγους, λοιπόν, που αναφέρω, καθώς επίσης και για τους λόγους δημοσίου συμφέροντος που προκύπτουν από την αποστολή και το έργο που τα στρατιωτικά νοσοκομεία επιτελούν, κρίνουμε αναγκαίο τη συνέχιση της απασχόλησης του ήδη υπηρετούντος προσωπικού μέχρι τις 31-12-2018, μέχρι την πρόσληψη του νέου και όχι πέραν 31-5-2019.

Σε διαφορετική περίπτωση εάν δεν την εγκρίνετε, κύριοι συνάδελφοι, λόγω της χρονοβόρας αυτής διαδικασίας που σας περιέγραψα και απαιτείται εκ του νόμου για την πρόσληψη του επικουρικού προσωπικού, θα συνεχίσουν για ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα να υπάρχουν κενά στα στρατιωτικά νοσοκομεία σε κρίσιμες ειδικότητες.

Επισημαίνω, τέλος, ότι η ίδια διαρρύθμιση έχει υιοθετηθεί – έχετε υιοθετήσει δηλαδή – και από τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υγείας παροχής υπηρεσιών του ΕΣΥ με την παράγραφο 1 του άρθρου 16 του ν. 4551/2018.

Σας προτείνουμε, λοιπόν, αυτή την τροπολογία μέχρι την 31-5-2019 και εκεί θα έχει ολοκληρωθεί και η διαδικασία, όπως προβλέπεται από το Υπουργείο Υγείας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Ευχαριστώ.

Προχωρούμε με τον κ. Ανδριάνο, Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας.

Κύριε Ανδριάνε, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο, βεβαίως μετά από τέσσερα χρόνια, που θα πρέπει να έχει ως στόχο τον εκσυγχρονισμό της διαδικασίας εξετάσεων για την χορήγηση διπλώματος οδήγησης, την ενίσχυση της διαφάνειας και της αντικειμενικότητας σε ένα πεδίο δημόσιας δράσης που είναι προβληματικό και πέρα από τις συνέπειες για την οδική ασφάλεια και τον φόρο αίματος που καταβάλλουμε ως κοινωνία στους δρόμους, αμαυρώνει και την μεγάλη πλειονότητα των εκπαιδευτών και εξεταστών που με ευσυνειδησία επιτελούν το καθήκον τους.

Δυστυχώς, όμως, παρά τις όποιες καλές προθέσεις το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα περιέχει πολλά προβληματικά στοιχεία τα οποία θα δημιουργήσουν πολλά και σημαντικά προβλήματα, που θα μπορούσαν να αποφευχθούν αποτελεσματικά, αν το Υπουργείο λάμβανε σοβαρά υπ' όψιν τις θέσεις και τις προτάσεις των ανθρώπων που γνωρίζουν από πρώτο χέρι τη λειτουργία του συστήματος, τα υπαρκτά προβλήματα και τις προοπτικές. Αναφέρω, βεβαίως, χαρακτηριστικά το Σωματείο Εκπαιδευτών Οδήγησης Αργολίδας «Ο Αργέας», το οποίο έχει στείλει επανειλημμένα εμπεριστατωμένες προτάσεις με επιχειρήματα. Βεβαίως πολλές από αυτές τις προτάσεις τις έχω και εγώ και μέσω της διαδικασίας του Κοινοβουλίου σας τις έχω αποστείλει, κύριε Υπουργέ. Αυτά σε σχέση με τις προτάσεις και τις ανησυχίες τους.

Πριν, όμως, αναφερθώ σε αυτά τα προβλήματα τα οποία επισημάνει αναλυτικά και ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, θέλω να αναφερθώ στο ζήτημα της καταβολής της μηνιαίας αποζημίωσης των 240 ευρώ για τους εξεταστές που απείχαν το προηγούμενο διάστημα, και από ό,τι ενημερώθηκα συνεχίζουν και πάλι την αποχή τους. Πρόκειται για μια αποζημίωση που διακόπηκε με νόμο το 2015, ενώ το Υπουργείο κατέθεσε τον Φεβρουάριο του 2016 τροπολογία, που υποτίθεται πως θα έλυσε το πρόγραμμα, όμως απέσυρε την τροπολογία αμέσως μετά, μεταθέτοντας πάλι το πρόβλημα διαδοχικά για τον Ιούνιο του 2017, τον

Δεκέμβριο του 2017 και τέλος τον Απρίλιο του 2018.

Αποτέλεσμα, λοιπόν, όλης αυτής της κατάστασης είναι να κρατήσετε όλο αυτό το διάστημα ομήρους δεκάδες χιλιάδες πολίτες υποψήφιους οδηγούς. Όμως η ταλαιπωρία αυτών των χιλιάδων πολιτών, υποψηφίων οδηγών, όλων αυτό τον καιρό είναι γεγονός ότι είναι μεγάλη, γιατί δεν μπορούσαν να δώσουν εξετάσεις και βεβαίως είχε επιπτώσεις και στην εργασία τους, αφού πολλοί από αυτούς τα διπλώματα οδήγησης και ιδιαίτερα τα επαγγελματικά τα χρειάζονταν για τη δουλειά τους.

Βεβαίως δημιουργείται τεράστιο πρόβλημα και με χιλιάδες ηλικιωμένους που καλούνται να επανεξεταστούν, αφού θα μπορούσαν μόνο με ιατρικές εξετάσεις, με έναν εξονυχιστικό έλεγχο να μπορούν να παίρνουν πάλι το δίπλωμά τους και να συνεχίσουν να οδηγούν για κάποιο διάστημα μέχρι τις επόμενες ιατρικές εξετάσεις.

Σε ό,τι αφορά τις επιμέρους προβλέψεις του νομοσχεδίου, είναι λάθος η πρόβλεψη για μετακίνηση των υποψηφίων οδηγών και των οχημάτων σε άλλη περιφερειακή ενότητα, καθώς σύμφωνα και με το σχετικό π. δ. 208/2002 ο εκπαιδευτής υποψηφίων οδηγών υποχρεούται να ασκεί το επάγγελμα του εκπαιδευτή, αποκλειστικά εντός του νομού όπου βρίσκεται η έδρα της σχολής.

Εμείς προτείνουμε, λοιπόν, ακριβώς το αντίθετο. Σε περίπτωση που αυτό χρειάζεται, να μετακινούνται οι εξεταστές σε άλλη περιφερειακή ενότητα, βεβαίως, με την ανάλογη αμοιβή και τα έξοδα μετακίνησης.

Σε ό,τι αφορά τη διαδικασία της εξέτασης, είναι σαφές ότι ο εκπαιδευτής πρέπει να παρίσταται εντός του οχήματός του, ιδίως εφόσον προβλέπεται πλέον η δικλίδα διαφάνειας της καταγραφής της όλης εξέτασης από κάμερα, τόσο για λόγους προστασίας της ιδιοκτησίας του όσο και για περαιτέρω διασφάλιση της διαδικασίας.

Θα πρέπει, επίσης, να ληφθεί υπ' όψιν ότι δεν υπάρχει σήμερα κάποιο προϊόν στην αγορά για την ασφάλιση σε υποψήφιο εκπαιδευτή, εξεταστή και όχημα, πράγμα που δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην εφαρμογή της σχετικής πρόβλεψης. Ομοίως θα πρέπει να επιλυθούν πρακτικά προβλήματα, που αφορούν την καταγραφή, τη μετάδοση και την αποθήκευση της εξέτασης από κάμερες.

Θα προκύψουν, λοιπόν, προβλήματα όπως η γραφειοκρατική ταλαιπωρία που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί. Για παράδειγμα εφόσον η εξέταση θα μεταδίδεται σε πραγματικό χρόνο στο κέντρο ελέγχου του Υπουργείου, γιατί να μην καταγράφεται από το Υπουργείο. Ομοίως θα πρέπει να εξεταστεί και κατά πόσο μπορεί να εφαρμοστεί η πρόβλεψη για εξέταση σε πιστές εκπαίδευσης, οι οποίες δεν υφίστανται, τουλάχιστον στον αριθμό που χρειάζονται.

Διαφωνούμε, τέλος, με την ασυμμετρία των κυρώσεων. Στην περίπτωση, για παράδειγμα, των πολύ σοβαρών παραβάσεων της παραγράφου 6 του άρθρου 9 ενώ ορθώς προβλέπονται βαρύτερες κυρώσεις για τους εκπαιδευτές, ο εξεταστής απλώς απομακρύνεται από το συγκεκριμένο έργο και συνεχίζει να αμείβεται εργαζόμενος σε άλλη θέση του Υπουργείου ή της περιφέρειας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα σημεία που ανέφερα καταδεικνύουν την προχειρότητα με την οποία συντάχθηκε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και δυστυχώς χάνουμε μία ακόμα ευκαιρία, να εκσυγχρονίσουμε ουσιαστικά τις διαδικασίες των υποψηφίων οδηγών, ενισχύοντας τη διαφάνεια και περιορίζοντας ταυτόχρονα τις γραφειοκρατικές επιβαρύνσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Ο κ. Παπαθεοδώρου έχει τον λόγο και αμέσως μετά θα διακόψουμε για να γίνει η ψηφοφορία για τις παραπομπές.

Κύριε Παπαθεοδώρου, έχετε τον λόγο για επτά λεπτά.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ευχάριστο γιατί είναι πάρα πολλά μέλη της Εθνικής Αντιπροσωπείας σήμερα στην Ολομέλεια, λόγω της άρσης των αυσιών, γι' αυτό θα σας διηγηθώ μία ωραία συριζαϊκή ιστορία.

Θα αναφερθώ μόνο σε ένα άρθρο, στο άρθρο 27, το οποίο πρέπει να σας πω ότι φαινομενικά είναι αθώο. Τι λέει το άρθρο 27; Λέει ότι το Γενικό Νοσοκομείο Πατρών αποτελεί νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με μία οργανική μονάδα, υπόκειται στον έλεγχο της ΣΤ' ΥΠΕ και φέρει την ονομασία «Ο Άγιος Ανδρέας». Άρα αυτό που διαβάζουμε ότι θα μπορούσε να το ψηφίσει ο καθένας, είναι ότι προσδιορίζεται ότι το Νοσοκομείο «Άγιος Ανδρέας» στην Πάτρα είναι μία οργανική μονάδα.

Δεν βλέπω εδώ τον κ. Πολάκη σήμερα ή τον κ. Ξανθό. Ίσως έχουν δουλειά. Βλέπω, όμως, το εξής, για να καταλάβουμε γιατί έχει ανάγκη ο νομοθέτης να μας πει ότι είναι μία οργανική μονάδα, ανατρέχουμε στην αιτιολογική έκθεση. Στην αιτιολογική έκθεση, λοιπόν, μαθαίνουμε ότι ο σημερινός «Άγιος Ανδρέας» αποτελείται από μία οργανική μονάδα με έδρα την Πάτρα και την αποκεντρωμένη οργανική μονάδα Νοσημάτων Θώρακος Νοτιοδυτικής Ελλάδος.

Επομένως λέει η αιτιολογική έκθεση: «Η αποκεντρωμένη αυτή μονάδα δεν υφίσταται στην πραγματικότητα, εφόσον οι δομές της έχουν μεταφερθεί και ενσωματωθεί στην οργανική μονάδα της έδρας «Άγιος Ανδρέας» και η παροχή των υπηρεσιών υγείας πραγματοποιείται πλέον από αυτή». Ενσωματώθηκε, λοιπόν, το Νοσημάτων Θώρακος στον «Άγιο Ανδρέα». Επομένως έρχεται το άρθρο 27 να μας πει ότι είναι ένας οργανισμός.

Και αναζητώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τη διάταξη εκείνη που ενσωματώνει ή καταργεί το Νοσημάτων Θώρακος και το ενοποιεί, το ενσωματώνει, λοιπόν, σε μία νέα οργανική μονάδα και δεν τη βρίσκω.

Δεν τη βρίσκω και διερωτώμαι γιατί υπάρχει δεν υπάρχει αυτή η διάταξη.

Εκεί, λοιπόν, θυμήθηκα ότι από το 2018, έχω κάνει μια σειρά ερωτήσεων για την εν λόγω ενσωμάτωση και για την τοποθέτηση συγκεκριμένων κομματικών στελεχών του ΣΥΡΙΖΑ στη διοίκηση του «Αγίου Ανδρέα».

Θα καταθέσω στα Πρακτικά την από 6ης Απριλίου 2018 ερώτησή μου, σύμφωνα με την οποία η πρώτη διοικήτρια του Ειδικού Νοσοκομείου Νοσημάτων Θώρακος Πάτρας μετά τη συγχώνευσή του με το «Άγιος Ανδρέας» έλαβε τη θέση της αναπληρώτριας διοικήτριας της νοσηλευτικής μονάδας «Άγιος Ανδρέας». Αυτό σημαίνει ότι χωρίς να έχει ουσιαστικά καταργηθεί το νοσοκομείο, η συγκεκριμένη διοικήτρια –το αφήνω για τα Πρακτικά, γιατί δεν απαντήθηκε ποτέ αυτή η ερώτηση- του Νοσοκομείου Νοσημάτων Θώρακος, μέλος κομματικό του ΣΥΡΙΖΑ, έγινε αναπληρώτρια διοικήτρια στον «Άγιο Ανδρέα».

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Θεόδωρος Παπαθεοδώρου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Δεν θα υπήρχε πρόβλημα. Υπάρχει ανακύκλωση πολλών στελεχών του ΣΥΡΙΖΑ σε διοικητικές θέσεις. Πού υπάρχει το πρόβλημα; Το πρόβλημα υπάρχει στην άλλη ερώτηση που έκανα από 16-4-2018 ότι η ίδια διοικήτρια κατηγορήθηκε ότι ελάμβανε παρանόμως τη σύνταξη του πατέρα της τα τελευταία είκοσι δύο χρόνια και ότι ο καταλογισμός που έγινε από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους ήταν πάνω από 100.000 ευρώ.

Ούτε αυτή η ερώτηση απαντήθηκε επί της ουσίας και την καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Θεόδωρος Παπαθεοδώρου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τι έχουμε σήμερα και γιατί υπάρχει η συγκεκριμένη διάταξη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Γι' αυτό σας είπα ότι είναι μια ωραία συριζαϊκή ιστορία. Από τις 26 Απριλίου 2018 επαναλειτουργεί το Νοσοκομείο «Άγιος Ανδρέας» χωρίς οργανισμό, χωρίς να υπάρχει διάταξη του άρθρου 27, με όλα τα προβλήματα τα οποία έχει ένα νοσοκομείο, το οποίο δεν μπορεί να φτιάξει διοικητικό συμβούλιο και το διοικητικό συμβούλιο δεν μπορεί να συνεδριάσει για τα τρέχοντα προβλήματα. Στον αέρα είναι το νοσοκομείο.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Σταματήστε, κύριοι συνάδελφοι, να ακούσετε.

Έρχεται, λοιπόν, μετά από δέκα μήνες το Υπουργείο, έχοντας δημιουργήσει πρόβλημα με τον οργανισμό του νοσοκομείου, για να περάσει στο άρθρο 27 έναν ενιαίο οργανισμό, μια ενιαία μονάδα για να μπορέσει να λειτουργήσει το νοσοκομείο.

Όμως δεν μας λέει αν καταργήθηκε το Νοσοκομείο Νοσημάτων Θώρακος. Και εδώ –το λέω και στον συνάδελφο Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος- δεν υπάρχει διάταξη που το καταργεί. Δεν υπάρχει διάταξη που το ενσωματώνει. Δεν υπάρχει τίποτα παρά μόνο η γεωγραφική μετακόμιση –θα σας έλεγα- του νοσοκομείου του ενός στο άλλο, στο καινούργιο κτήριο.

Τι συμβαίνει με αυτή τη διαδικασία; Συμβαίνει ότι αν έβγαине σήμερα μια διάταξη που καταργούσε αναδρομικά το Νοσοκομείο Νοσημάτων Θώρακος, κάποιοι θα έπρεπε να είχαν επιστρέψει τα χρήματα της αναπληρώτριας διοικήτριας του νοσοκομείου εδώ και δέκα μήνες, όταν έπαιρνε το επίδομα αναπληρώτριας διοικήτριας για ένα νοσοκομείο, το οποίο μας λέει σήμερα ότι δεν υφίσταται η αιτιολογική έκθεση.

Ήρθε ο κ. Ξανθός ή ο κ. Πολάκης; Όχι.

Θα σας πρότεινα να αποσύρετε τη διάταξη, να καταργήσετε το νοσοκομείο –αν θέλετε να το καταργήσετε, που εμείς δεν θέλουμε να το καταργήσετε- το οποίο έχει μετακομίσει και έχει ενσωματωθεί στο νέο Νοσοκομείο «Άγιος Ανδρέας» και να λύσετε το προβληματάκι, το οποίο υπάρχει εδώ και μήνες, με μια αναπληρώτρια διοικήτρια η οποία υποτίθεται ότι διοικεί ένα νοσοκομείο που εσείς λέτε ότι έχει καταργηθεί και έχει ενσωματωθεί.

Αυτό δεν είναι απλά συριζαϊκή ιστορία. Είναι ένα σκάνδαλο, το οποίο το διερευνά η δικαιοσύνη.

Όμως σε κάθε περίπτωση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τόσο δύσκολο είναι τα πράγματα να γίνονται κανονικά; Φέρνεται ένα άρθρο αθώο, το άρθρο 27, που δίνετε μια ενιαία διοικητική μορφή σε ένα νοσοκομείο. Κάντε το καλά, γιατί το νοσοκομείο δεν είναι τσιφλίκι ούτε του σημερινού Υπουργού ούτε του χθεσινού ούτε του μεθαυριανού. Το νοσοκομείο λειτουργεί για την παροχή υπηρεσιών υγείας στους πολίτες και πρέπει να δουλεύει, και για να δουλεύει, πρέπει να έχει κανονικό οργανισμό.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κύριε Πρόεδρε, τελειώνω.

Αυτό το άρθρο 27 δεν προσδιορίζει νομικά έναν ορθό οργανισμό τη στιγμή που ζει ακόμα, γιατί δεν έχει καταργηθεί και ενσωματωθεί το Νοσοκομείο Νοσημάτων Θώρακος.

Λύστε αυτό το πρόβλημα, για να λύσετε και το διοικητικό πρόβλημα ενός νοσοκομείου που υπάρχει σήμερα με μια αναπληρώτρια διοικήτρια ενός νοσοκομείου-φαντάσματος. Όμως φαντάζομαι ότι όλα αυτά θα τα βρει η δικαιοσύνη.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην

ΕΙΔΙΚΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ

Αιτήσεις άρσης ασυλίας Βουλευτών: συζήτηση και λήψη απόφασης, σύμφωνα με το άρθρο 62 του Συντάγματος και το άρθρο 83 του Κανονισμού της Βουλής, για τις αιτήσεις άρσης της ασυλίας των Βουλευτών κ.κ. Κωνσταντίνου Μπαρμπαρούση και Γεωργίου Κυρίτση.

Από την αρμόδια Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας ανακοινώθηκε η έκθεση στις 12-2-2019, σύμφωνα με την οποία τα μέλη της επιτροπής πρότειναν ομόφωνα την άρση της ασυλίας του κ. Κωνσταντίνου Μπαρμπαρούση.

Από την αρμόδια Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας ανακοινώθηκε η έκθεση στις 12-2-2019, σύμφωνα με την οποία τα μέλη της επιτροπής πρότειναν ομόφωνα την άρση της ασυλίας του κ. Γεωργίου Κυρίτση.

Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 83 παράγραφος 7 του Κανονισμού της Βουλής, η Βουλή αποφασίζει με ανάταση του χεριού ή έγερση επί της αιτήσεως της εισαγγελικής αρχής, κατά τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 1 εδάφιο δεύτερο.

Ο λόγος δίνεται πάντα, εφόσον ζητηθεί, στον Βουλευτή στον οποίο αφορά η αίτηση και στους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων ή στους αναπληρωτές τους.

Σας υπενθυμίζω ότι, σύμφωνα με την απόφαση της της Διάσκεψης των Προέδρων στις 7 Μαρτίου 2018, για τη διαδικασία αυτή έχει ενεργοποιηθεί το νέο σύστημα ηλεκτρονικής ονομαστικής ψηφοφορίας.

Αφού, λοιπόν, ολοκληρωθεί η συζήτηση επί των περιπτώσεων της σημερινής ειδικής ημερήσιας διάταξης, θα προχωρήσουμε σε ονομαστική ηλεκτρονική ψηφοφορία, όπως σας προανέφερα.

Η πρώτη υπόθεση αφορά στον συνάδελφο κ. Κωνσταντίνο Μπαρμπαρούση.

Επί της πρώτης αιτήσεως, υπάρχει συνάδελφος που ζητάει τον λόγο κατά το άρθρο 108 του Κανονισμού; Δεν υπάρχει κάποιος συνάδελφος.

Η δεύτερη υπόθεση αφορά στον συνάδελφο κ. Γεώργιο Κυρίτση, ο οποίος έχει καταθέσει υπόμνημα, το οποίο θα σας διαβάσω:

«Υπόμνημα Βουλευτή κ. Κυρίτση.

Η υπόθεση που έχετε μπροστά σας, αφορά την περίοδο που συμμετείχα αμισθί στο Διοικητικό Συμβούλιο του Δημοτικού Ρα-

διοφωνικού Σταθμού «984» ως εκπρόσωπος της δημοτικής παράταξης «Ανοιχτή Πόλη» από τις 11 Νοεμβρίου του 2008 μέχρι τις 21 Δεκεμβρίου του 2010 επί δημαρχίας Νικήτα Κακλαμάνη. Η υπόθεση είναι μέρος μιας ευρύτατης δικογραφίας με δεκάδες εμπλεκόμενους, πρακτικά σχεδόν όλα τα μέλη των διαδοχικών Διοικητικών Συμβουλίων του «9,84», ανεξαρτήτως παραταξιακής προελεύσεως.

Κατηγορούμαι ότι ζημίωσα τον «9,84», επειδή ψήφισα θετικά σε δύο ομόφωνες αποφάσεις του Δ.Σ., με την έννοια ότι αυτές δεν περιλαμβάνονταν στις αρμοδιότητες και την αποστολή του σταθμού.

Τα μέλη του Δ.Σ., στερούμενα ειδικών γνώσεων, ψηφίζουν τη βάση των εισηγήσεων του προέδρου και των υπηρεσιών και με τη σύμφωνη γνώμη κάθε φορά του νομικού συμβούλου του σταθμού.

Η πρώτη απόφαση αφορά την ανάληψη από τον «9,84», όπως κάθε χρόνο, των εορταστικών εκδηλώσεων του Δήμου Αθηναίων για τα Χριστούγεννα του 2008.

Η δεύτερη απόφαση αφορά τον εκσυγχρονισμό και την αξιοποίηση του αμφιθεάτρου και των στούντιο του σταθμού, που στεγάζεται στο ειδικό κυκλικό κτήριο-βιομηχανικό μνημείο στο Γκάζι.

Και οι δύο αποφάσεις υλοποιούσαν ψηφισμένες αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Αθηναίων και των διαπαραταξιακών επιτροπών που συγκροτήθηκαν από το δημοτικό συμβούλιο γι' αυτόν ακριβώς τον σκοπό.

Στη δεύτερη περίπτωση, μάλιστα, εκείνη του αμφιθεάτρου όπως παραδέχεται και το κατηγορητήριο, η σχετική απόφαση είχε ψηφιστεί στην προηγούμενη συνεδρίαση του Δ.Σ., στη σύνθεση του οποίου δεν συμμετείχα καν. Ο ορισμός μου στο Δ.Σ. έγινε αμέσως μετά την ψήφιση της συγκεκριμένης απόφασης.

Και στις δύο περιπτώσεις θεωρώ ότι δεν έκανα κάτι παράνομο ούτε καν κάτι νόμιμο αλλά μη ηθικό. Δεν κατηγορούμαι ότι ωφελήθηκα οικονομικά ούτε ότι σπαταλήθηκε δημόσιο χρήμα. Επίσης, έχω και την πολιτική κάλυψη εκ μέρους της Δημοτικής Παράταξης «Ανοιχτή Πόλη».

Για τους λόγους αυτούς πιστεύοντας ακράδαντα ότι θα απαλλαγώ και έχοντας εμπιστοσύνη στη δικαιοσύνη, επιθυμώ την άρση της ασυλίας μου. Με τιμή, Γιώργος Κυρίτσης, Βουλευτής Β' Αθήνας».

(Στο σημείο αυτό κατατίθεται στα Πρακτικά το προαναφερθέν υπόμνημα του Βουλευτή κ. Γεωργίου Κυρίτση, το οποίο έχει ως εξής:

Αθήνα, 20 Φεβρουαρίου 2019

Υπόμνημα βουλευτή Γιώργου Κυρίτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣΑριθμ. Πρωτ.: 841
Ημερομ. 20/02/2019

Η υπόθεση που έχετε μπροστά σας αφορά την περίοδο που συμμετείχα αμισθί στο Δ.Σ. του Δημοτικού Ρ/Σ Αθήνα 9.84 ως εκπρόσωπος της δημοτικής παράταξης *Ανοιχτή Πόλη*, από τις 11 Νοεμβρίου 2008 μέχρι τις 21 Δεκεμβρίου 2010, επί δημαρχίας Νικήτα Κακλαμάνη. Η υπόθεση είναι μέρος μιας ευρύτατης οικογραφίας, με δεκάδες εμπλεκόμενους, πρακτικά σχεδόν όλα τα μέλη των διαδοχικών Δ.Σ. του 9.84, ανεξαρτήτως παραταξιακής προελεύσεως.

Κατηγορούμαι ότι ζημίωσα τον 9.84 επειδή ψήφισα θετικά σε δύο ομόφωνες αποφάσεις του Δ.Σ., με την έννοια ότι αυτές δεν περιλαμβάνονταν στις αρμοδιότητες και την αποστολή του Σταθμού.

Τα μέλη του Δ.Σ., στερούμενα ειδικών γνώσεων, ψηφίζουν στη βάση των εισηγήσεων του Προέδρου και των Υπηρεσιών και με τη σύμφωνη γνώμη κάθε φορά του νομικού συμβούλου του Σταθμού.

Η πρώτη απόφαση αφορά την ανάληψη από τον 9.84, όπως κάθε χρόνο, των εορταστικών εκδηλώσεων του Δήμου Αθηναίων για τα Χριστούγεννα του 2008.

Η δεύτερη απόφαση αφορά τον εκσυγχρονισμό και την αξιοποίηση του Αμφιθεάτρου και των στούντιο του Σταθμού, που στεγάζονται στο ίδιο κυκλικό κτίριο – βιομηχανικό μνημείο στο Γκάζι.

Και οι δύο αποφάσεις υλοποιούσαν ψηφισμένες αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Αθηναίων και των Διαπαραταξιακών Επιτροπών που συγκροτήθηκαν από το Δημοτικό Συμβούλιο γι' αυτόν ακριβώς τον σκοπό.

Στη δεύτερη περίπτωση μάλιστα, εκείνη του Αμφιθεάτρου, όπως παραδέχεται και το κατηγορητήριο, η σχετική απόφαση είχε ψηφιστεί στην προηγούμενη συνεδρίαση του Δ.Σ., στη σύνθεση του οποίου δεν συμμετείχα καν. Ο ορισμός μου στο Δ.Σ. έγινε αμέσως μετά την ψήφιση της συγκεκριμένης απόφασης.

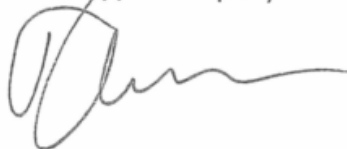
Και στις δύο περιπτώσεις θεωρώ ότι δεν έκανα κάτι παράνομο, ούτε καν κάτι νόμιμο αλλά μη ηθικό. Δεν κατηγορούμαι ότι ωφελήθηκα οικονομικά, ούτε ότι σπαταλήθηκε δημόσιο χρήμα. Επίσης, έχω και την πολιτική κάλυψη εκ μέρους της δημοτικής παράταξης *Ανοιχτή Πόλη*.

Για τους λόγους αυτούς, πιστεύοντας ακράδαντα ότι θα απαλλαγώ και έχοντας εμπιστοσύνη στη Δικαιοσύνη, επιθυμώ την άρση της ασυλίας μου.

Με τιμή,

Γιώργος Κυρίτσης

Βουλευτής Β' Αθήνας



ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Επί της δεύτερης αιτήσεως, υπάρχει συνάδελφος που ζητάει τον λόγο κατά το άρθρο 108 του Κανονισμού; Επίσης δεν υπάρχει κάποιος συνάδελφος.

Σας επισημαίνουμε ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει δύο διαφορετικές υποθέσεις άρσης ασυλίας Βουλευτών. Κάθε φορά στην οθόνη εμφανίζεται μία υπόθεση προς ψήφιση. Για να εμφανιστεί η επόμενη ή η προηγούμενη, πρέπει να πατήσετε το βέλος πάνω στο δεξί ή αριστερό μέρος της οθόνης αντίστοιχα.

Βεβαιωθείτε ότι έχετε ψηφίσει όλες τις υποθέσεις άρσης ασυλίας. Αφού καταχωρήσετε την ψήφο σας, έχετε τη δυνατότητα να την ελέγξετε ή και να την αναθεωρήσετε έως τη λήξη της ψηφοφορίας.

Για οποιαδήποτε απορία, απευθυνθείτε στο Προεδρείο, προκειμένου να σας συνδράμουν οι αρμόδιοι υπάλληλοι.

Παρακαλώ, να ανοίξει το σύστημα ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.
(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

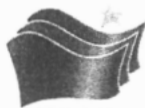
(Κατά τη διάρκεια της ψηφοφορίας την Προεδρική Έδρα κα-

ταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ**)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι έχουν έρθει στο Προεδρείο επιστολές ή τηλεομοιοτυπίες (φαξ) συναδέλφων, σύμφωνα με το άρθρο 70Α του Κανονισμού της Βουλής, με τις οποίες γνωστοποιούν την ψήφο τους. Οι ψήφοι αυτές θα καταχωρισθούν και θα συνυπολογιστούν στην ηλεκτρονική καταμέτρηση, η οποία θα ακολουθήσει.

Οι επιστολές, οι οποίες απεστάλησαν στο Προεδρείο από τους συναδέλφους κ.κ. Κοτζιά Νικόλαο, Αυλωνίτου Ελένη, Κυρίτση Γεώργιο, Βαρεμένο Γεώργιο, Καραγιαννίδη Χρήστο, Μπαλαούρα Γεράσιμο, Μάρδα Δημήτριο, Θεοφύλακτο Ιωάννη, Θελερίτη Μαρία, Μανιό Νικόλαο, Βίτσα Δημήτριο, Μιχαηλίδη Ανδρέα και Λοβέρδο Ανδρέα, σύμφωνα με το άρθρο 70Α του Κανονισμού της Βουλής, θα καταχωριστούν στα Πρακτικά.

(Οι προαναφερθείσες επιστολές καταχωρίζονται στα Πρακτικά και έχουν ως εξής:



ΣΥΡΙΖΑ
ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 835
Ημερομ. 20/02/2019

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Βουλής, και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωρίζω ότι στη σημερινή συνεδρίαση επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας για τους κ.κ.:

- Μπαρμπαρούση Κωνσταντίνο ψηφίζω ΥΠΕΡ
- Κυρίτση Γεώργιο ψηφίζω ΥΠΕΡ

της άρσης ασυλίας τους.

Με τιμή,

Κοτζιάς Νικόλαος,

Βουλευτής Επικρατείας



20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 839.....
Ημερομ. 20/02/2019

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενη σε αποστολή της Βουλής, και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωρίζω ότι στη σημερινή συνεδρίαση επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας για τους κ.κ.:

- Μπαρμπαρούση Κωνσταντίνο ψηφίζω ΥΠΕΡ
- Κυρίτση Γεώργιο ψηφίζω ΥΠΕΡ

της άρσης ασυλίας τους.

Με τιμή,

Αυλωνίτου Ελένη,

Βουλευτής Β' Αθήνας



20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 836.....
Ημερομ. 20/02/2019

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Βουλής, και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωρίζω ότι στη σημερινή συνεδρίαση επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας για τους κ.κ.:

- Μπαρμπαρούση Κωνσταντίνο ψηφίζω ΥΠΕΡ
- Κυρίτση Γεώργιο ψηφίζω ΥΠΕΡ

της άρσης ασυλίας τους.

Με τιμή,

Κυρίτσης Γεώργιος,

Βουλευτής Β' Αθήνας

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Κ.Ο. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΠΑΡΑΤΑΞΗ
ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ. Β' ΑΘΗΝΑΣ

Αθήνα, 20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 846
Ημερομ. 20/02/2019

Κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Βουλής στο εξωτερικό και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωστοποιώ ότι στην ονομαστική ψηφοφορία, και λήψη απόφασης, σύμφωνα με το άρθρο 62 του Συντάγματος και τα άρθρα 43^Α και 83 του Κανονισμού της Βουλής, για την αίτηση άρσης της ασυλίας του Βουλευτή κ. Γεωργίου Κυρίτση ψηφίζω ΟΧΙ

Με τιμή



Ανδρέας Λοβέρδος



20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 829

Ημερομ. 20/02/2019

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Βουλής, και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωρίζω ότι στη σημερινή συνεδρίαση επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας για τους κ.κ.:

- Μπαρμπαρούση Κωνσταντίνο ψηφίζω ΥΠΕΡ
- Κυρίτση Γεώργιο ψηφίζω ΥΠΕΡ

της άρσης ασυλίας τους.

Με τιμή,

Βαρεμένος Γεώργιος,

Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας



20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 832
Ημερομ. 20/02/2019

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Βουλής, και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωρίζω ότι στη σημερινή συνεδρίαση επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας για τους κ.κ.:

- Μπαρμπαρούση Κωνσταντίνο ψηφίζω ΥΠΕΡ
- Κυρίτση Γεώργιο ψηφίζω ΥΠΕΡ

της άρσης ασυλίας τους.

Με τιμή,

Καραγιαννίδης Χρήστος,

Βουλευτής Δράμας



20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 833

Ημερομ. 20/02/2019

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Βουλής, και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωρίζω ότι στη σημερινή συνεδρίαση επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας για τους κ.κ.:

- Μπαρμπαρούση Κωνσταντίνο ψηφίζω ΥΠΕΡ
- Κυρίτση Γεώργιο ψηφίζω ΥΠΕΡ

της άρσης ασυλίας τους.

Με τιμή,

Μπαλαούρας Γεράσιμος,

Βουλευτής Ηλείας



20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 834
Ημερομ. 20/02/2019

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Βουλής, και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωρίζω ότι στη σημερινή συνεδρίαση επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας για τους κ.κ.:

- Μπαρμπαρούση Κωνσταντίνο ψηφίζω ΥΠΕΡ
- Κυρίτση Γεώργιο ψηφίζω ΥΠΕΡ

της άρσης ασυλίας τους.

Με τιμή,

Μάρδας Δημήτριος,

Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης



20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 830
Ημερομ. 20/02/2019

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Βουλής, και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωρίζω ότι στη σημερινή συνεδρίαση επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας για τους κ.κ.:

- Μπαρμπαρούση Κωνσταντίνο ψηφίζω ΥΠΕΡ
- Κυρίτση Γεώργιο ψηφίζω ΥΠΕΡ

της άρσης ασυλίας τους.

Με τιμή,

Θεοφύλακτος Ιωάννης,

Βουλευτής Κοζάνης



20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 838.....
Ημερομ. 20/02/2019

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενη σε αποστολή της Βουλής, και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωρίζω ότι στη σημερινή συνεδρίαση επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας για τους κ.κ.:

- Μπαρμπαρούση Κωνσταντίνο ψηφίζω ΥΠΕΡ
- Κυρίτση Γεώργιο ψηφίζω ΥΠΕΡ

της άρσης ασυλίας τους.

Με τιμή,

Θελερίτη Μαρία,

Βουλευτής Κορινθίας



20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 834
Ημερομ. 20/02/2019

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Βουλής, και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωρίζω ότι στη σημερινή συνεδρίαση επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας για τους κ.κ.:

- Μπαρμπαρούση Κωνσταντίνο ψηφίζω ΥΠΕΡ
- Κυρίτση Γεώργιο ψηφίζω ΥΠΕΡ

της άρσης ασυλίας τους.

Με τιμή,

Μανιός Νικόλαος,

Βουλευτής Κυκλάδων



20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 840
Ημερομ. 20/02/2019

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Κυβέρνησης, και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωρίζω ότι στη σημερινή συνεδρίαση επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας για τους κ.κ.:

- Μπαρμπαρούση Κωνσταντίνο ψηφίζω ΥΠΕΡ
- Κυρίτση Γεώργιο ψηφίζω ΥΠΕΡ

της άρσης ασυλίας τους.

Με τιμή,

Βίτσας Δημήτριος,

Βουλευτής Β' Πειραιώς



20 Φεβρουαρίου 2019

Προς τον Αξιότιμο
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Νικόλαο Βούτση

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 831
Ημερομ. 20/02/2019

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ευρισκόμενος σε αποστολή της Βουλής, και σύμφωνα με το άρθρο 70^Α του Κανονισμού της Βουλής, σας γνωρίζω ότι στη σημερινή συνεδρίαση επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας για τους κ.κ.:

- Μπαρμπαρούση Κωνσταντίνο ψηφίζω ΥΠΕΡ
- Κυρίτση Γεώργιο ψηφίζω ΥΠΕΡ

της άρσης ασυλίας τους.

Με τιμή,

Μιχαηλίδης Ανδρέας,

Βουλευτής Χίου

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Εφόσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

((ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ))

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω το αποτέλεσμα της διεξαχθείσας ηλεκτρονικής ονομαστικής ψηφοφορίας επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας των συναδέλφων Βουλευτών κ. Κωνσταντίνου Μπαρμπαρούση και κ. Γεωργίου Κυρίτση.

Για την πρώτη υπόθεση του συναδέλφου κ. Κωνσταντίνου Μπαρμπαρούση ψήφισαν συνολικά 157 Βουλευτές.

Υπέρ της άρσεως ασυλίας, δηλαδή «ΝΑΙ», ψήφισαν 157 Βουλευτές.

Κατά της άρσεως ασυλίας, δηλαδή «ΟΧΙ», ψήφισε ουδείς.

«ΠΑΡΩΝ» ψήφισε ουδείς.

Συνεπώς η αίτηση της εισαγγελικής αρχής γίνεται δεκτή ομοφώνως.

Για τη δεύτερη υπόθεση του συναδέλφου κ. Γεωργίου Κυρίτση ψήφισαν συνολικά 157 Βουλευτές.

Υπέρ της άρσεως ασυλίας, δηλαδή «ΝΑΙ», ψήφισαν 136 Βουλευτές.

Κατά της άρσεως ασυλίας, δηλαδή «ΟΧΙ», ψήφισαν 19 Βουλευτές.

«ΠΑΡΩΝ» ψήφισαν 2 Βουλευτές.

Συνεπώς η αίτηση της εισαγγελικής αρχής γίνεται δεκτή κατά πλειοψηφία.

Οι θέσεις των Βουλευτών, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

Ονοματεπώνυμο Κ.Ο. Εκλ. Περιφέρεια Ψήφος
 Πράξη: Για τις αξιόποινες πράξεις της απείθειας (άρθρο 169 Π.Κ.) και της μη συμμόρφωσης σε σήμα στάσης αστυνομικού οργάνου (άρθρο 45 του ν. 2696/99)

(ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:157, ΟΧΙ:0, ΠΡΝ:0)

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ(ΝΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Ν.Δ.	ΛΕΣΒΟΥ	ΝΑΙ
ΑΚΡΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΑ(ΣΙΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΣΑΒΒΑΣ	Ν.Δ.	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΜΑΡΙΑ	Ν.Δ.	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ ΦΩΤΕΙΝΗ	Ν.Δ.	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΝΑ-ΜΙΣΕΛ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΑΥΛΩΝΙΤΟΥ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΑΧΜΕΤ ΙΛΧΑΝ	ΔΗ.ΣΥ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΒΑΓΙΩΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ(ΒΑΛΙΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΒΑΓΙΩΝΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΒΑΚΗ ΦΩΤΕΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΒΑΡΔΑΚΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ		ΝΑΙ
ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ		ΝΑΙ
ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΕΤΤΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΙΤΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΒΛΑΣΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΒΟΥΤΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν.Δ.	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΡΑΝΤΖΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΓΕΝΝΙΑ ΓΕΩΡΓΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ ΟΛΓΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ-ΣΑΛΤΑΡΗ ΕΥΣΤΑΘΙΑ(ΕΦΗ)	Ν.Δ.	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΔΕΔΕΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΔΕΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΔΗΜΑΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Κ.Κ.Ε	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΔΟΥΖΙΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΔΡΙΤΣΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΔΡΙΤΣΕΛΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΖΕΪΜΠΕΚ ΧΟΥΣΕΪΝ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΘΕΛΕΡΙΘΗ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΘΕΟΠΕΦΤΑΤΟΥ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΦΥΛΑΚΤΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΗΒΑΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΘΡΑΨΑΝΙΩΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΣΥΡΙΖΑ	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΝΑΙ

ΚΑΒΒΑΔΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν.Δ.	ΛΕΥΚΑΔΟΣ	ΝΑΙ
ΚΑΒΒΑΔΙΑ ΙΩΑΝΝΕΤΑ(ΑΝΝΕΤΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΪΣΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ ΝΙΚΗΤΑΣ	Ν.Δ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΚΑΝΕΛΛΗ ΓΑΡΥΦΑΛΛΙΑ(ΛΙΑΝΑ)	Κ.Κ.Ε	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΡΑΜΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑ-ΓΙΟΥΣΟΥΦ ΑΪΧΑΝ	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ(ΕΥΗ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΑΝΝΑ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	Ν.Δ.	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	Ν.Δ.	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΣΑΡΛΙΔΟΥ ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ(ΦΡΟΣΩ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΣΤΟΡΗΣ ΑΣΤΕΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΑΒΡΙΑ-ΣΙΩΡΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Ν.Δ.	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΝΕΞ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Κ.Κ.Ε	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ(ΣΙΜΟΣ)	Ν.Δ.	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ ΟΛΓΑ	Ν.Δ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΝΑΙ
ΚΟΖΟΜΠΟΛΗ-ΑΜΑΝΑΤΙΔΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ ΜΑΡΙΑ	ΑΝΕΞ.	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΝΣΟΛΑΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ(ΜΑΝΟΣ)	Ν.Δ.	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΤΖΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΜΟΥΤΣΑΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΥΡΑΚΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΥΡΙΤΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΕΑΣ ΠΕΤΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΩΣΤΟΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΗΛΙΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΩΚΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΝΕΞ.	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Κ.Κ.Ε	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΛΑΠΠΑΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΛΙΒΑΝΙΟΥ ΖΩΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΛΟΒΕΡΔΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΔΗ.ΣΥ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	-
ΛΥΚΟΥΔΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΑΝΕΞ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΜΑΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΝΤΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΡΔΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΗΤΑΦΙΔΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΙΟΥ	ΝΑΙ

ΜΙΧΕΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ	ΤΟΣΚΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΟΡΦΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ	ΤΣΙΑΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΜΟΥΜΟΥΛΙΔΗΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ	ΤΣΙΡΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ	ΤΣΙΡΩΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΑΟΥΡΑΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ(ΜΑΚΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ	ΤΣΟΓΚΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΑΦΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ	ΦΙΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΛΗΣ ΣΥΜΕΩΝ(ΜΑΚΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ	ΦΟΡΤΣΑΚΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	Ν.Δ.	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΤΑΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ	ΦΩΚΑΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	ΑΝΕΞ.	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΩΜΕΝΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ	ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΞΕΒΑΝΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ	ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ(ΕΥΗ)	ΔΗ.ΣΥ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΓΙΑΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΝΑΙ	ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	ΑΝΕΞ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΝΤΖΙΜΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ	ΨΥΧΟΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΞΥΔΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ	Πράξη: Για απιστία στην υπηρεσία σε βαθμό κακουργήματος που υπερβαίνει το ποσό των 150.000 ευρώ με τις επιβαρυντικές περιστάσεις του ν. 1608/1950 από κοινού και κατά μόνες και κατ' εξακολούθηση, για υπεξαίρεση ποσού που υπερβαίνει τις 73.000 (και ήδη τις 120.000) ευρώ κατ' εξακολούθηση (άρθρο 13 περ. α', 26, 27, 52, 53, 57, 79, 94, 98, 256 εδ. γ', ββ', 263Α, 375 παρ. 1 εδ. τελευτ. Π.Κ., άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 1608/1950), και για ηθική αυτοργία κατά συρροή σε απιστία στην Υπηρεσία με αντικείμενο συνολικής αξίας ... (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:136, ΟΧΙ:19, ΠΡΝ:2)			
ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ	ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ(ΝΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΛΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΕΣΒΟΥ	ΝΑΙ	ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν.Δ.	ΛΕΣΒΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ	ΑΚΡΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ	ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ	ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΑ(ΣΙΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΣΑΒΒΑΣ	Ν.Δ.	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ	ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ	ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΜΑΡΙΑ	Ν.Δ.	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΥΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ	ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΟΧΙ
ΠΡΑΤΣΟΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ	ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΟΧΙ
ΡΙΖΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ	ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ ΦΩΤΕΙΝΗ	Ν.Δ.	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΡΙΖΟΥΛΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ	ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ	ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΝΑ-ΜΙΣΕΛ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΕΒΑΣΤΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΑΜΟΥ	ΝΑΙ	ΑΥΛΩΝΙΤΟΥ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΕΛΤΣΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	ΝΑΙ	ΑΧΜΕΤ ΙΑΧΑΝ	ΔΗ.ΣΥ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΟΧΙ
ΣΗΦΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ	ΒΑΓΙΩΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ(ΒΑΛΙΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ	ΒΑΓΙΩΝΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ	ΒΑΚΗ ΦΩΤΕΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ	ΒΑΡΔΑΚΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΡΟΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ	ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΦΑ ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ	ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ	ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	Ν.Δ.	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΠΙΡΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ	ΒΕΤΤΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΑΤΑΚΗ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ	ΒΙΤΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ	ΒΛΑΣΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΠΟΥΛΗ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ	ΒΟΥΤΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΕΡΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Κ.Κ.Ε	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ	ΒΡΑΝΤΖΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΣΤΕΦΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ	ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΤΟΓΙΑΝΝΙΔΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ	ΓΕΝΝΙΑ ΓΕΩΡΓΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	Κ.Κ.Ε	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ	ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ ΟΛΓΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ	ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Δ.	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΤΑΣΟΥΛΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ	ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ-ΣΑΛΤΑΡΗ ΕΥΣΤΑΘΙΑ(ΕΦΗ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ	ΔΕΔΕΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	ΔΗ.ΣΥ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ	ΔΕΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Κ.Κ.Ε	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
				ΔΗΜΑΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	-

ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)

ΔΟΥΖΙΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΔΡΙΤΣΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΔΡΙΤΣΕΛΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΖΕΪΜΠΕΚ ΧΟΥΣΕΪΝ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΘΕΛΕΡΙΤΗ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΘΕΟΠΕΦΤΑΤΟΥ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΕΟΦΥΛΑΚΤΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΘΗΒΑΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΘΡΑΨΑΝΙΩΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΣΥΡΙΖΑ	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΒΒΑΔΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΝΑΙ
ΚΑΒΒΑΔΙΑ ΙΩΑΝΝΕΤΑ(ΑΝΝΕΤΑ)	Ν.Δ.	ΛΕΥΚΑΔΟΣ	ΝΑΙ
ΚΑΪΣΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ ΝΙΚΗΤΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ	Ν.Δ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΠΡΝ
ΚΑΝΕΛΛΗ ΓΑΡΥΦΑΛΛΙΑ(ΛΙΑΝΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΠΡΝ
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Κ.Κ.Ε	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑ-ΓΙΟΥΣΟΥΦ ΑΪΧΑΝ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΡΑΜΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ(ΕΥΗ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΑΝΝΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τ ΑΧΙΛ	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	Ν.Δ.	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΣΑΡΛΙΔΟΥ ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ(ΦΡΟΣΩ)	Ν.Δ.	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΣΤΟΡΗΣ ΑΣΤΕΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΑΤΣΑΒΡΙΑ-ΣΙΩΡΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΟΧΙ
ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	Ν.Δ.	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΑΝΕΞ.	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ	Κ.Κ.Ε	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ(ΣΙΜΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ ΟΛΓΑ	Ν.Δ.	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Ν.Δ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΖΟΜΠΟΛΗ-ΑΜΑΝΑΤΙΔΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	Ν.Δ.	ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΝΑΙ
ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΝΣΟΛΑΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ(ΜΑΝΟΣ)	ΑΝΕΞ.	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΚΟΤΖΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν.Δ.	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΜΟΥΤΣΑΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΟΥΡΑΚΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	Ν.Δ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΥΡΙΤΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΗΛΕΙΑΣ	ΟΧΙ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΕΑΣ ΠΕΤΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ

ΚΩΣΤΟΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΗΛΙΑΣ

ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΩΚΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΝΕΞ.	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΛΑΠΠΑΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ	Κ.Κ.Ε	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΛΙΒΑΝΙΟΥ ΖΩΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΛΟΒΕΡΔΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΟΧΙ
ΛΥΚΟΥΔΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΔΗ.ΣΥ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΑΝΕΞ.	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΔΗ.ΣΥ	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΟΧΙ
ΜΑΝΤΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΜΑΡΔΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΜΗΤΑΦΙΔΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΙΧΕΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΙΟΥ	ΝΑΙ
ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΜΟΡΦΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΜΟΥΜΟΥΛΙΔΗΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΑΟΥΡΑΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ(ΜΑΚΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΑΦΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΛΗΣ ΣΥΜΕΩΝ(ΜΑΚΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΤΑΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΩΜΕΝΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΞΕΒΑΝΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΓΙΑΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΛΕΙΑΣ	ΟΧΙ
ΝΤΖΙΜΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΝΑΙ
ΕΥΔΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΛΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΕΣΒΟΥ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΟΧΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΝΗΛΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΥΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΡΑΤΣΟΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΝΑΙ
ΡΙΖΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΟΧΙ
ΡΙΖΟΥΛΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΟΧΙ
ΣΕΒΑΣΤΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΣΕΛΤΣΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΑΜΟΥ	ΟΧΙ
ΣΗΦΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	ΝΑΙ
ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΔΗ.ΣΥ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΟΧΙ
ΣΚΟΥΡΟΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ

ΣΚΟΥΦΑ ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΣΠΙΡΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΑΤΑΚΗ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ν.Δ.	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΠΟΥΛΗ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΕΡΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Κ.Κ.Ε	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΤΕΦΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΟΓΙΑΝΝΙΔΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	Κ.Κ.Ε	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΤΑΣΟΥΛΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΟΧΙ
ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	ΔΗ.ΣΥ	ΣΕΡΡΩΝ	ΟΧΙ
ΤΟΣΚΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΑΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Δ.	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΡΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΡΩΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΣΟΓΚΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΦΙΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΦΟΡΤΣΑΚΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	Ν.Δ.	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΦΩΚΑΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	ΑΝΕΞ.	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ(ΕΥΗ)	ΔΗ.ΣΥ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΧΙ
ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	ΑΝΕΞ.	Β' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΨΥΧΟΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ

Ημ/νία:20/02/2019

ΑΡΣΕΙΣ ΑΣΥΛΙΑΣ

Ονοματεπώνυμο - Εμπλεκόμενοι Πράξη για την οποία
Ζητείται η άρση της ασυλίας Αποτελέσματα
ΜΠΑΡΜΠΑΡΟΥΣΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Για τις αξιόποινες πράξεις της απείθειας (άρθρο 169 Π.Κ.) και της μη συμμόρφωσης σε σήμα στάσης αστυνομικού οργάνου (άρθρο 45 του ν. 2696/99)

ΝΑΙ	157
ΟΧΙ	0
ΠΡΝ	0
ΣΥΝ	157

ΚΥΡΙΤΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Για απιστία στην υπηρεσία σε βαθμό κακουργήματος που υπερβαίνει το ποσό των 150.000 ευρώ με τις επιβαρυντικές περιστάσεις του ν. 1608/1950 από κοινού και κατά μόνος και κατ' εξακολούθηση, για υπεξαίρεση ποσού που υπερβαίνει τις 73.000 (και ήδη τις 120.000) ευρώ κατ' εξακολούθηση (άρθρο 13 περ. α', 26, 27, 52, 53, 57, 79, 94, 98, 256 εδ. γ', ββ', 263Α, 375 παρ. 1 εδ. τελευτ. Π.Κ., άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 1608/1950), και για ηθική αυτουργία κατά συρροή σε απιστία στην Υπηρεσία με αντικείμενο συνολικής αξίας ...

ΝΑΙ	136
ΟΧΙ	19
ΠΡΝ	2
ΣΥΝ	157

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμαστε στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Διαβάζω τα ονόματα των πέντε ομιλητών που θα ακολουθήσουν. Είναι ο κ. Γρέγος, ο κ. Λαζαρίδης, η κ. Λιβανίου, ο κ. Καραμανλής και ο κ. Τζελέπης.

Ο κύριος Υπουργός θα απουσιάσει για λίγο, γιατί έχει ανέβει στην αίθουσα του Υπουργικού Συμβουλίου. Είναι, όμως, παρών ο Υφυπουργός. Μετά από κάποια ώρα θα επανέλθει ο κ. Σπίρτζης, για να ανέβει στο Υπουργικό Συμβούλιο ο κ. Μωραΐτης.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος από τη Χρυσή Αυγή κ. Αντώνιος Γρέγος.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΓΡΕΓΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε πρόεδρε.

Συζητάμε για ένα νομοσχέδιο, το οποίο φαίνεται να είναι διαδικαστικού χαρακτήρα, που αφορά την έκδοση αδειών και τις διάφορες διαδικασίες καταγραφής και εξέτασης υποψηφίων οδηγών. Κρύβει, όμως, και θίγει ουσιαστικά θέματα, θέματα που άπτονται της οδικής ασφάλειας, όπως αυτά αναφέρονται στα άρθρα 3, 4, 6, 8 και 14.

Εγώ θα αναφερθώ σε γενικότερα θέματα και ως μέλος της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, η οποία παράγει ουσιαστικό έργο και ευτυχώς χωρίς κομματικές σκοπιμότητες, γιατί εδώ μιλάμε για το υπέρτατο αγαθό, που είναι αυτό της ανθρώπινης ζωής.

Ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ μίλησε για καταπολέμηση της διαφθοράς και της διαπλοκής, για αδιάβλητες διαδικασίες με στόχο την αντιμετώπιση τροχαίων ατυχημάτων. Όλα αυτά, όμως, έτσι όπως τα αντιλαμβάνεται και έτσι όπως φαίνονται στο νομοσχέδιο είναι πολύ επιδερμικά και επουσιώδη.

Μιλάμε για ένα ανάληγτο κράτος, το οποίο θα χαρακτήριζα κράτος - δολοφόνο και το οποίο φέρει τεράστια ευθύνη για τη «γενοκτονία» -σε εισαγωγικά και χωρίς εισαγωγικά- που συντελείται εδώ και χρόνια στην πατρίδα μας. Και μιλάω για «γενοκτονία», γιατί τα στοιχεία είναι θλιβερά και απογοητευτικά. Μιλάμε για ένα κράτος το οποίο παρείχε άδειες οδήγησης με συγκεκριμένους τρόπους, χωρίς επαναλαμβανόμενες εξετάσεις και χωρίς διαφανείς διαδικασίες, για ένα κράτος που ουδέποτε τιμώρησε μεγαλοεργολάβους για τα εγκλήματα που έχουν διαπράξει στα οδικά δίκτυα. Μιλάμε για ένα κράτος που θεωρούσε τη σήμανση και τη φωταγώγιση εθνικών και επαρχιακών δρόμων διαδικαστικό και γραφειοκρατικό πρόβλημα, για ένα κράτος που ποτέ δεν τιμωρούσε όπως έπρεπε τους παραβάτες κάθε είδους και που στόχο είχε την είσπραξη εσόδων και μόνο. Μιλάμε για ένα κράτος που δεν κατανόησε ποτέ ότι η οδική ασφάλεια είναι θέμα κυρίως παιδείας, αλλά και για ένα κράτος που δεν θέσπισε ως κακούργημα την εγκατάλειψη ενός θύματος τροχαίου, ως όφειλε. Γιατί αυτά τα καθήκοντα που εγκαταλείπουν ένα θύμα στον δρόμο, θα πρέπει να τιμωρούνται παραδειγματικά. Θα πρέπει, λοιπόν, άμεσα να έρθει αυτή η νομοθετική ρύθμιση.

Θα αναφερθώ κυρίως στην εισήγηση που καταθέσαμε στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας και η οποία εγκρίθηκε από όλα τα κόμματα.

Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα μείζον κοινωνικό ζήτημα, που απαιτεί ολοκληρωμένη και συστηματική προσέγγιση, καθώς και εφαρμογή κατάλληλων πολιτικών και μέτρων τόσο από την πλευρά της ελληνικής πολιτείας, των λοιπών φορέων και κυρίως των χρηστών.

Κάθε χρόνο είκοσι έξι χιλιάδες άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ τουλάχιστον εκατόν τριάντα πέντε χιλιάδες είναι βαριά τραυματίες. Η Ελλάδα την τελευταία δεκαετία έχει επιδείξει μείωση του αριθμού των νεκρών από τροχαία ατυχήματα, γεγονός που οφείλεται στη γενικότερη οικονομική ύφεση και όχι σε καλύτερη εφαρμογή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας.

Εν τούτοις, θα πρέπει να συνεχιστούν οι προσπάθειες για τη μείωση του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων και την ταυτόχρονη αύξηση της οδικής ασφάλειας, δίνοντας έμφαση στην κυκλοφοριακή αγωγή και στην επιμόρφωση των οδηγών, κάτι με το οποίο δεν φαίνεται να ασχολείται το νομοσχέδιο ουσιαστικά.

Είναι σημαντική η συλλογική μύηση ως μία διαδικασία, μέσω απόκτησης βαθιάς γνώσης και απαιτούμενης εμπειρίας, προς την αφύπνιση και ενίσχυση της κυκλοφοριακής συνείδησης, την

αφομοίωση, την ερμηνεία και εφαρμογή των βασικών κανόνων που συμβάλλουν στην ορθή κυκλοφοριακή αγωγή και εν συνεχεία στη βελτίωση της ποιότητας της οδικής ασφάλειας. Η διαδικασία αυτή είναι σύνθετη, πολυεπίπεδη και απαιτεί τη συνεργασία πολλών μερών για να έχουμε τα βέλτιστα αποτελέσματα.

Έχουμε κάνει πάρα πολλές προτάσεις. Ένας κεντρικός στρατηγικός σχεδιασμός οδικής ασφάλειας, σε συνδυασμό με πρωτοβουλίες ιδιωτικών φορέων, μπορούν να δράσουν καταλυτικά στην αφύπνιση και την ευαισθητοποίηση των πολιτών για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη χώρα.

Οι ιδιωτικοί φορείς θα μπορούσαν να προβάλλουν ειδικά προγράμματα στην τηλεόραση στις ζώνες υψηλής τηλεθέασης και ακροαματικότητας, να δημοσιεύουν σχετικά άρθρα στον ηλεκτρονικό και έντυπο Τύπο και σύντομα μηνύματα στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, να διανέμουν ενημερωτικά φυλλάδια σε διερχόμενους οδηγούς και πεζούς, με γενικές συμβουλές ασφαλούς οδήγησης και αναφορές σε στοχευμένα θέματα, για παράδειγμα οδήγηση σε σήραγγα ή σε βρεγμένο οδόστρωμα και πολλά άλλα.

Θα μπορούσαν, επίσης, να προβάλλουν μηνύματα στις ηλεκτρονικές πινακίδες των εθνικών οδών σχετικά με την ασφαλή οδήγηση, τη χρήση ζωνών ασφαλείας, την απαγόρευση της χρήσης κινητού τηλεφώνου -μία μεγάλη πληγή- και άλλα πολλά.

Ακόμη, θα μπορούσαν να αναπτύξουν παιχνίδια οδικής συμπεριφοράς, όπως υπάρχουν ήδη σε χώρες εξωτερικού, σε ηλεκτρονικές πλατφόρμες, ώστε ακόμα και οι ανήλικοι χρήστες των ηλεκτρονικών μέσων να εξοικειωθούν με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και την έννοια της οδικής ασφάλειας συνολικά.

Επιπλέον, θα μπορούσαν να αναπτύξουν κατάλληλες εφαρμογές για τα ηλεκτρονικά μέσα -παραδείγματος χάριν για την καταγραφή της κατανάλωσης αλκοόλ- και να παρέχουν στο πλαίσιο μιας εκστρατείας συσκευές ελέγχου κατανάλωσης αλκοόλ, όπως συμβαίνει ανά τον κόσμο, οι οποίες συνδέονται και με το κινητό, όπως περίπου με την εφαρμογή bluetooth και με άλλες εφαρμογές που έχουν τα σύγχρονα κινητά.

Τέλος, θα μπορούσαν να αναπτύξουν βιωματικά προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής για την κατανόηση των βασικών αρχών ασφαλούς κυκλοφορίας στον δρόμο, να διανέμουν, εκτός του ενημερωτικού υλικού, αυτοκόλλητα με μηνύματα κατ'αντιστοιχία της ελβετικής καμπάνιας «Slow down - Take it easy», να διοργανώνουν ενημερωτικές ημερίδες, σεμινάρια και εκδηλώσεις, φιλικούς αγώνες, εκδηλώσεις, εκδηλώσεις μνήμης θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων στο πλαίσιο μιας εκστρατείας συνειδητοποίησης.

Όπως έχει ήδη επισημανθεί, οι δράσεις αυτές θα πρέπει να είναι συνδυαστικές με την ανάπτυξη κατάλληλης πολιτικής από το κεντρικό κράτος. Έτσι, μεταξύ άλλων, θα πρέπει να γίνει υποχρεωτικό το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής σε όλες τις βαθμίδες της υποχρεωτικής εκπαίδευσης, να υπάρχει αυστηρή αστυνόμευση και αυστηρές ποινές για την παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, να αυστηροποιηθούν οι εξετάσεις απόκτησης άδειας οδήγησης, να αυξηθούν τα πρόστιμα σε οδηγούς που οδηγούν αργά στη λωρίδα ταχείας κυκλοφορίας και προκαλούν συνήθως θανατηφόρα ατυχήματα, καθώς και σε όσους οδηγούν σε αυτήν χωρίς λόγο, αλλά και να θεσπιστούν αυστηρές ποινές για εργολάβους κατασκευής δρόμων, όπως είπα και πριν, που με αποδεδειγμένη υπαιτιότητά τους -κακοτεχνίες κ.λπ.- προκαλούν τροχαία ατυχήματα.

Σε κάθε περίπτωση, παρά τις ενημερωτικές δράσεις και τις διαφημίσεις από τους ιδιωτικούς φορείς και τα εκάστοτε μέτρα που λαμβάνει το κεντρικό κράτος -όσα λαμβάνει-, είναι σημαντικό να κατανοήσουμε πως οι ίδιοι οι οδηγοί και οι πεζοί θα πρέπει να κατανοήσουν τη σοβαρότητα της έννοιας της οδικής ασφάλειας και να λάβουν οι ίδιοι μέτρα για την προστασία τους, να κυκλοφορούν ευσυνειδήτως και με υπευθυνότητα και να ακολουθούν πιστά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Σίγουρα αυτό το νομοσχέδιο δεν λύνει κάποια τέτοια προβλήματα. Σίγουρα δεν βάζει την ασφάλεια πάνω απ' όλα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο συ-

νάδελφος κ. Γιώργος Λαζαρίδης, Ανεξάρτητος Βουλευτής.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έχουμε μπροστά μας ένα νομοσχέδιο, το οποίο προσπαθεί να βάλει σε τάξη ή, αν θέλετε καλύτερα, να εκσυγχρονίσει τον τρόπο εξέτασης οδηγών, αλλά και την εκπαίδευση των οδηγών.

Σε κάποια σημεία μπορούμε να πούμε ότι κάνει κάποια βήματα μπροστά. Βλέποντάς το, όμως, αναλυτικότερα δημιουργεί ή προκαλεί αν θέλετε κάποια ερωτήματα.

Κατ' αρχάς, όσον αφορά τη χρήση των ηλεκτρονικών μέσων, βεβαίως είναι κάτι θετικό -δεν μπορεί να το αμφισβητήσει κανείς αυτό- και συμβάλλει στη μείωση ή στην εξάλειψη κάποιων φαινομένων συναλλαγής, πράγματα τα οποία τα ξέρουμε όλοι στην πατρίδα μας. Ποιο ερώτημα, όμως, γεννάται;

Βάζει ως χρονικό όριο για τον εκσυγχρονισμό και την τοποθέτηση αυτών των ηλεκτρονικών μέσων τους τέσσερις μήνες για τις σχολές οδηγών και τους δώδεκα μήνες για το δημόσιο. Γιατί αυτή η αντιμετώπιση; Δηλαδή, όταν έχουμε απέναντί μας τον ιδιωτικό τομέα, τον αντιμετωπίζουμε με τέτοια αυστηρότητα και βάζουμε τέτοια σκληρά χρονικά πλαίσια και όταν έχουμε απέναντί τον δημόσιο, είμαστε πιο χαλαροί και εν πάση περιπτώσει, βάζουμε διαφορετικά πλαίσια;

Κατά τη γνώμη μου, αυτό είναι ένα από τα αρνητικά στοιχεία.

Το δεύτερο αρνητικό είναι η μη παρουσία του εκπαιδευτή του οδηγού κατά τη διάρκεια της εξέτασης.

Αυτό, κύριε Υπουργέ, πραγματικά δεν μπορώ να το καταλάβω, όπως και πολλές κόσμος και πολλοί εκπαιδευτές. Κατά τη διάρκεια της συζήτησης στις επιτροπές τοποθετήθηκαν οι άνθρωποι, οι οποίοι είναι και αυτοί πολύ προβληματισμένοι. Το αυτοκίνητο είναι ένα περιουσιακό στοιχείο του εκπαιδευτή ή της σχολής οδηγών. Είναι δυνατόν να μην παρίσταται ο εκπαιδευτής; Κάποιοι συνάδελφοι είπαν ότι θα πρέπει ο οδηγός να εξοικειωθεί να οδηγεί χωρίς την παρουσία κάποιου άλλου μέσα στο αυτοκίνητο. Μα, κατά τη διάρκεια της εξέτασης ο οδηγός δεν έχει κριθεί ακόμη ότι είναι ικανός να οδηγήσει. Κατά τη διάρκεια της εξέτασης κρίνεται ο οδηγός. Αφού περάσει επιτυχώς την εξέταση, τότε πλέον βγαίνει το αποτέλεσμα ότι μπορεί να βγει έξω και να οδηγήσει. Με ποια λογική, πριν ολοκληρωθεί η εξέταση, εμείς κρίνουμε ότι είναι ικανός να βγει έξω να αντιμετωπίσει μόνος του τις οδικές συνθήκες, δηλαδή, αυτά τα οποία θα αντιμετωπίσει; Άρα, θα πρέπει να το δούμε με προσοχή.

Κάτι άλλο τώρα ως προς τους εβδομηνταπεντάχρονους, που πρέπει να δίνουν επανειλημμένως εξετάσεις. Σε ποια χώρα του κόσμου συμβαίνει αυτό; Σε καμία. Δηλαδή, τι κάνει; Ξεχνάει σε δύο χρόνια πώς οδηγούν ή ποια είναι τα σήματα, ποιοι οι κανόνες ασφαλούς οδήγησης; Όχι.

Εγώ πιστεύω ότι πρέπει να μπου κάποιες περαιτέρω εξετάσεις, δηλαδή πέρα από τον οφθαλμίατρο, από τον παθολόγο, να εξετάζονται και από έναν νευρολόγο ή, εν πάση περιπτώσει, και από κάποιον άλλο, ορθοπεδικό ή ό,τι άλλο αποφασιστεί, αλλά όχι εξετάσεις.

Περνούμε τώρα στις επιχειρήσεις -γιατί βλέπω ότι περνάει και ο χρόνος- υγρών καυσίμων. Εκεί πραγματικά γίνεται μια επίθεση στον ιδιωτικό τομέα και στην επιχειρηματικότητα. Αντί να στηριχθούν οι επιχειρήσεις οι οποίες έμειναν ανοιχτές μετά τόσα χρόνια κρίσεως -βλέπετε ότι πλήττονται οι επιχειρήσεις- μπαίνει ένα στενό χρονικό πλαίσιο. Και πέρα από το στενό χρονικό πλαίσιο που μπαίνει, μπαίνει αυτό το οποίο είναι εγκληματικό για τις επιχειρήσεις, αναστέλλεται, δηλαδή, η άδεια λειτουργίας τους μέχρις ότου συμμορφωθούν στους νέους κανόνες ασφαλείας που μπαίνουν.

Όλοι είμαστε υπέρ των κανόνων ασφαλείας, αλλά όχι με αναστολή της άδειας. Είναι χίλιες πεντακόσιες επιχειρήσεις οι οποίες θα πρέπει να εκσυγχρονίσουν τα θέματα ασφαλείας. Οι επιχειρήσεις οι οποίες αναλαμβάνουν την τοποθέτηση αυτών των μηχανημάτων είναι τέσσερις στην Ελλάδα. Κάντε έναν λογαριασμό: Τέσσερις οι επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν τον εκσυγχρονισμό, χίλιες πεντακόσιες οι επιχειρήσεις που πρέπει να εκσυγχρονιστούν. Καταλαβαίνετε τι συμβαίνει τώρα. Αν ανασταλεί η άδεια λειτουργίας, σημαίνει ότι για πάνω από μισό χρόνο -σχεδόν για έναν χρόνο- θα μείνουν κλειστές αυτές οι επιχειρήσεις.

Εγώ σας ρωτάω το εξής: Αυτές οι επιχειρήσεις τι θα κάνουν

μετά; Θα μπου στη διαδικασία να ανανεώσουν ξανά την άδεια και να φέρουν πίσω την πελατεία -θα πρέπει και αυτά να τα λάβουμε υπ' όψιν μας- γιατί καμιά επιχείρηση δεν μπορεί να μείνει ανοιχτή χωρίς πελατεία. Όλο αυτό το πελατολόγιο θα πρέπει να το φέρει πάλι πίσω.

Πέρα από αυτό, θα πρέπει να λάβουμε και κάτι άλλο υπ' όψιν μας, γιατί εδώ υπάρχει και κοινωνικό ζήτημα. Έχουμε να κάνουμε και με την περιφέρεια. Έχουμε χωριά -μιλώ για την ελληνική ύπαιθρο- στα οποία έχουμε ένα βενζινάδικο, ένα πρατήριο. Αν αυτό κλείσει, δηλαδή αν, όπως λέει το νομοσχέδιο, ανασταλεί η άδεια λειτουργίας του, αυτό σημαίνει ότι κλείνει το πρατήριο. Αυτοί τι θα κάνουν από το χωριό; Θα πάνε στο γειτονικό χωριό; Εγώ αυτό δεν το βλέπω λογικό.

Και αν λάβουμε υπ' όψιν μας και κάποιες άλλες ορεινές περιοχές της πατρίδας μας, όπως τα Άγραφα, την Ήπειρο, τον Όλυμπο κ.λπ., όπου τα κοντινότερα χωριά μπορεί να είναι τριάντα και σαράντα χιλιόμετρα και οι συνθήκες για να τα προσεγγίσει κανείς είναι πολύ σκληρές, αντιλαμβάνεστε ότι δεν έχει καμμία λογική αυτό το μέτρο.

Γι' αυτό εγώ εισηγήθηκα ήδη από τις επιτροπές να ισχύσει εκείνο το οριστικό, δηλαδή να μπει ως χρονικός περιορισμός η 31-12-2019 και σε όσους δεν συμμορφωθούν έως τις 31-12-2019 να αφαιρείται οριστικώς η άδεια. Όχι αναστολή της άδειας. Είναι πολύ σκληρό και όπως σας είπα, θα έχει σαν αποτέλεσμα να κλείσουν επιχειρήσεις. Και ξέρετε, όταν κλείνει μια επιχείρηση, θα υπάρξουν οι κοινωνικές επιπτώσεις τις οποίες θα κληθούμε να αντιμετωπίσουμε. Πέρα, όμως, από αυτό, είναι και οι θέσεις εργασίας.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, σε λιγότερο από μισό λεπτό.

Δηλαδή, εγώ αυτό το οποίο προτείνω είναι να μην αφαιρείται προσωρινώς ούτε να αναστέλλεται η άδεια λειτουργίας, αλλά αυτή να αφαιρείται οριστικώς, εφόσον το πρατήριο δεν συμμορφωθεί έως τις 31-12-2019.

Άλλωστε, σε αυτό ακριβώς το πλαίσιο είχατε κάνει αποδεκτή, κύριε Υπουργέ, νομοτεχνική πρόταση που είχα φέρει εγώ για το άρθρο 25 του ν.4439/2016 για την παράταση του χρόνου προσαρμογής των πρατηρίων κάτω από οικοδομές.

Έρχομαι στο άρθρο 70 και εδώ κλείνω. Όσον αφορά στην κατάρτιση της παραγράφου 2 του άρθρου 70 του ν.4530/2018, με την οποία δίνεται η δυνατότητα ακόμη και μηδενισμού των αποστάσεων που απαιτούνται για την εγκατάσταση των δεξαμενών υγραερίου, διαφωνώ, κύριε Υπουργέ.

Προτείνω, κύριε Υπουργέ, να διατηρηθεί η διάταξη για την έκδοση της υπουργικής απόφασης όπως προβλέπεται. Αυτό που λέω για μηδενισμό των αποστάσεων όσον αφορά στα πρατήρια υγραερίου, αν συγκρίνουμε αυτό το οποίο ισχύει ή αυτό το οποίο έχει προταθεί να ισχύσει για την Ελλάδα με αυτό που συμβαίνει στο εξωτερικό, για άλλη μια φορά εκτιθέμεθα ως χώρα.

Αυτό σας παρακαλώ να το δείτε. Όπως είπα και στις επιτροπές, δεν είναι δυνατόν η Γερμανία, που είναι μια από τις χώρες η οποία διακρίνεται για τους κανόνες ασφαλείας στη λειτουργία είτε των πρατηρίων είτε γενικότερα σε όλα αυτά τα συστήματα, ξεχωρίζει για την αυστηρότητά της, να υπάρχουν τα πέντε μέτρα απόσταση από τα όρια του οικοπέδου και να φτάνει στο ένα μέτρο, ανάλογα με τη χρήση πυράντοχων τοίχων κ.λπ. και εμείς να είμαστε εδώ απόλυτοι στα πενήντα μέτρα. Δηλαδή, πέντε μέτρα έως ένα μέτρο στη Γερμανία και πενήντα μέτρα στην Ελλάδα. Αυτό μας εκθέτει.

Το ίδιο ισχύει και για τη Μεγάλη Βρετανία. Αν θυμάμαι καλά, είναι γύρω στα επτά μέτρα εκεί. Εμείς -το επαναλαμβάνω για να έχουμε τη σύγκριση άμεσα- το έχουμε στα πενήντα μέτρα.

Αν δεν μπορούν κάποιες υπηρεσίες να αντιμετωπίσουν ενδεχόμενη επικίνδυνη κατάσταση, όπως την αντιμετωπίζουν οι Ευρωπαίοι, εγώ θα πρότεινα να τους στείλουμε για εκπαίδευση στην Ευρώπη ή, εν πάση περιπτώσει, να αποφασίσουμε κάτι να συμβεί. Πρέπει κάποια στιγμή να εκσυγχρονιστούμε και να σταθούμε στο πλευρό των επιχειρήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Λαζαρίδη, κλείστε, σας παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κλείνω εδώ, κύριε Πρόεδρε.

Γι' αυτό σας ζητώ να δείτε αυτά τα ζητήματα που αφορούν και τις σχολές οδηγών, αλλά και τα πρατήρια καυσίμων, με ιδιαίτερη ευαισθησία, γιατί πρέπει να στηρίζουμε τις επιχειρήσεις.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Συνεχίζουμε με τη συνάδελφο από τον ΣΥΡΙΖΑ, την κ. Ζωή Λιβανίου.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΛΙΒΑΝΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών περιέχει μια σειρά ρυθμίσεων, με κυριότερη την τροποποίηση του τρόπου διενέργειας εξετάσεων για την απόκτηση άδειας οδήγησης.

Ο τρόπος με τον οποίο γίνονται μέχρι σήμερα οι εξετάσεις είναι αδιαφανείς, πρακτικά δεν ελέγχονται. Είναι κοινό μυστικό - ειδικά στα μεγάλα αστικά κέντρα - ότι έχει αναπτυχθεί μια «μαύρη αγορά» επιτυχίας στις εξετάσεις οδήγησης. Είναι χιλιάδες οι οδηγοί που ισχυρίζονται ότι πλήρωσαν για να πάρουν το δίπλωμα οδήγησης, χωρίς, όμως, να υπάρχουν οι αντίστοιχες καταγγελίες προς την ελληνική δικαιοσύνη. Οι περιπτώσεις χρηματισμών ή άλλου τύπου παρεμβάσεων είναι πολύ περισσότερες από όσες έχουν καταγγελθεί ή έχουν εντοπιστεί από την ελληνική δικαιοσύνη.

Η πραγματικότητα αυτή -όπως είναι λογικό- δημιουργεί πολλούς κινδύνους. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις απόδοσης διπλώματος οδήγησης σε άτομα που δεν είχαν τις απαραίτητες γνώσεις.

Η Κυβέρνηση και σε αυτό το θέμα επιλέγει να εγκαταλείψει το φαινόμενο της αδράνειας και της βολικής, από πολλές απόψεις, απραξίας. Παρεμβαίνει αποφασιστικά και προτείνει ένα σύστημα εξέτασης το οποίο θα διασφαλίζει τις δυνατότητες ελέγχου του εξεταζόμενου, αλλά και των εξεταστών. Θα μπορεί να επαληθεύεται και θα επιφέρει και ποινές σε όσους δεν κάνουν τη δουλειά που τους ανατέθηκε με την υπευθυνότητα που απαιτείται.

Σήμερα υπάρχουν οι τεχνικές δυνατότητες να διενεργούνται οι εξετάσεις και να καταγράφονται ψηφιακά, αποδεικνύοντας ότι κάποιος πέτυχε ή δικαιολογημένα απέτυχε στην εξέταση στην οδήγηση. Οι αλλαγές, που προτείνονται, είναι εφαρμόσιμες και δίκαιες, ανταποκρίνονται στο ευρύτερο δημόσιο συμφέρον και κλείνουν μια εστιά διαφθοράς στην Ελλάδα.

Η Κυβέρνηση αποδεικνύει για ακόμα μια φορά ότι είναι μέρος αυτής της κοινωνίας, αφουγκράζεται την πραγματικότητα και το λμά να παρεμβαίνει. Το κοινό μυστικό της διαφθοράς και της εξαγοράς μερίδας δημοσίων υπαλλήλων για την απόκτηση διπλώματος, αποτελούσε σημαντικό πρόβλημα. Να μην κλείνουμε τα μάτια. Με τη σημερινή πρωτοβουλία εξαλείφεται μία ακόμα σκοτεινή τρύπα.

Εξίσου σημαντική είναι η πρωτοβουλία για απόδοση διπλώματος οδήγησης σε νέους δεκαεπτά ετών. Ο τρόπος που εισάγεται και στη χώρα μας η δυνατότητα απόκτησης άδειας οδήγησης σε ανήλικους, είναι κατά τη γνώμη μου ιδανικός. Η πρόβλεψη για άδεια οδήγησης με έναν χρόνο υποχρεωτικής συνοδείας από ενήλικα έμπειρο οδηγό θα αποδειχθεί πολύτιμη, για να γλιτώσει η κοινωνία από τον βαρύ φόρο αίματος που κάθε χρόνο πληρώνει σε ό,τι αφορά την οδηγική συμπεριφορά νέων και άπειρων οδηγών. Το σύνθημα μέχρι σήμερα είναι οι νέοι οδηγοί να κάνουν κάποια εμπειρικά μαθήματα συνήθως με τους γονείς τους, αφού αποκτήσουν δίπλωμα και σε πολύ μικρό διάστημα να κυκλοφορούν στον δρόμο, χωρίς να έχουν κατακτήσει επαρκή εμπειρία. Η υποχρέωση να οδηγούν συνοδευόμενοι για έναν ολόκληρο χρόνο, θα προσφέρει πολύτιμες γνώσεις σε πραγματικές συνθήκες. Η πρόβλεψη αυτή ενδεχομένως να μπορεί -και είναι χρήσιμο- να επεκταθεί για κάθε νέο οδηγό, ανεξάρτητα από την ηλικία του.

Επίσης, με το σημερινό νομοσχέδιο λύνονται προβλήματα που προέκυψαν αναφορικά με την αποζημίωση των εξεταστών για την απόδοση άδειας οδήγησης.

Αναμορφώνεται το Σώμα Ελεγκτών του Υπουργείου για τα θέματα των μεταφορών, ώστε οι ελεγκτές να μπορούν να ασκήσουν πραγματικούς ελέγχους στα νέα δεδομένα που έχουν δημιουργηθεί, σε ό,τι αφορά τις επιχειρήσεις υπηρεσιών μετα-

φοράς προσώπων.

Εξορθολογίζονται οι κανονισμοί για τους υπαίθριους χώρους στάθμευσης, γεγονός που θα επιτρέψει να συνεχίσουν τη λειτουργία τους οι υπάρχοντες σταθμοί, αλλά και να αξιοποιηθούν χώροι για την προσφορά νέων θέσεων στάθμευσης, ειδικά σε περιοχές με έντονα προβλήματα.

Θεσμοθετείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Μπαίνουν συγκεκριμένοι κανόνες και στόχοι, γεγονός που θα υποχρεώσει το σύνολο των δήμων να καταρτίσουν ρεαλιστικά σχέδια για τη μετακίνηση των ανθρώπων στο αστικό περιβάλλον και τα περίχωρα των πόλεων. Η ολοκλήρωση αυτών των σχεδίων σε κάθε πόλη θα βάλει ένα τέλος στις συχνές και χωρίς επαρκή αιτιολόγηση αλλαγές που δημιουργούν περισσότερα προβλήματα απ' όσα υποτίθεται ότι επιλύουν. Θα υποχρεωθούν οι ΟΤΑ να εφαρμόσουν ένα πλαίσιο που δεν θα στηρίζεται στην οπτική κάποιων, αλλά στη λογική και στις επισημάνσεις των συγκοινωνολόγων.

Πρόκειται, λοιπόν, για ένα νομοσχέδιο που έχει ως κύριο χαρακτηριστικό τη λογική, υπηρετεί τη διαφάνεια, εκσυγχρονίζει συγκεκριμένες πτυχές του θεσμικού πλαισίου, ώστε να ανταποκρίνεται στα σημερινά δεδομένα. Υπηρετεί το δημόσιο και διαμορφώνει μια νέα βιώσιμη και περισσότερο ασφαλή πραγματικότητα στους δρόμους και τις πόλεις μας. Κυρίως δε, βοηθάει ώστε να αποκτήσουμε οδική συμπεριφορά τέτοια που να μη λείει ο πεζός «ευχαριστώ» σε όποιον οδηγό σταματάει στη διάβαση για να περάσει, να μην είναι οι πόλεις μας πόλεις για αυτοκίνητα μόνο, να μην παίρνουν τιμόνι στα χέρια τους εκείνοι που δεν έχουν τα προσόντα, να προστατέψουμε τους ηλικιωμένους από τυχόν ατυχήματα και να μην τους κατατάξουμε στη δύση της ζωής τους στους εν δυνάμει εγκληματίες.

Πρέπει να σώσουμε όσες περισσότερες ανθρώπινες ζωές, καθώς θα μας δίνεται η δυνατότητα για ένα χρόνο να είμαστε δίπλα σε ένα νέο οδηγό και μαζί να βρούμε τον τρόπο να γινόμαστε καλύτεροι. Πρέπει να μάθουμε ότι το αυτοκίνητο είναι μέσον που μας εξυπηρετεί για να κάνει τη ζωή μας πιο εύκολη και όχι μέσον για να καταδικάσουμε τον εαυτό μας ή, ακόμα χειρότερα, να αφαιρέσουμε ακούσια ή εκούσια ζωές συνανθρώπων μας.

Ο πολιτισμός είναι τρόπος ζωής. Ας αποδείξουμε ο καθένας από μας και όλοι μαζί ότι είμαστε ένας λαός πολιτισμένος.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κι εγώ ευχαριστώ.

Προχωρούμε με τον συνάδελφο κ. Κωσταντίνο Αχ. Καραμανλή από τη Νέα Δημοκρατία.

Οι επόμενοι πέντε συνάδελφοι είναι ο κ. Τζελέπης, η κ. Καρακώστα, ο κ. Τσιάρας, η κ. Αραμπατζή και ο κ. Κυριαζίδης.

Ορίστε, κύριε Καραμανλή, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν μπω στην ουσία αυτού του νομοσχεδίου, θα μου επιτρέψετε να κάνω μια γενικότερη τοποθέτηση, γιατί τις τελευταίες μέρες βλέπουμε μια κυβέρνηση να βυθίζεται στον βούρκο των αμαρτημάτων τους. Βλέπουμε sms Υπουργών σε μαφιόζικη διάλεκτο, διαβάζουμε για απειλές Υπουργού εναντίον κεντρικού τραπεζίτη και βλέπουμε μετεγγραφές -προ ολίγων ημερών- επικριτών της Κυβέρνησης και νυν πρόθυμων για τη δήθεν μεγάλη νέα πορεία στην κεντροαριστερά.

Αυτή η ξέχειλη, λοιπόν, χυδαιότητα, η ξεδιάντροπη συναλλαγή, δεν εκθέτει μόνο την Κυβέρνηση και τη χώρα. Εκφυλίζεται η ίδια η πολιτική και απαξιώνεται η ίδια η δημοκρατία. Και μέσα σε αυτό το νοσηρό κλίμα, καλούμαστε σήμερα να συζητήσουμε το παρόν νομοσχέδιο.

Κατ' αρχάς, εγώ θα δώσω συγχαρητήρια στον Υπουργό για δύο λόγους. Ο πρώτος είναι για το γεγονός ότι πετύχατε με ένα νομοσχέδιο, που έχει καθυστερήσει εδώ και εφτά μήνες -διότι τόσο το προετοιμάζετε- και που έχουν μείνει εβδομήντα χιλιάδες άνθρωποι χωρίς να μπορούν να δώσουν εξετάσεις...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εσείς είκοσι χρόνια...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: ...να συσπειρώνετε ενα-

ντίον σας τους πάντες, δηλαδή εξεταστές, εκπαιδευτές και υποψήφιους οδηγούς.

Κύριε Υπουργέ, αυτό θέλει ιδιαίτερη πολιτική τέχνη για να το πετύχεις.

Ο δεύτερος λόγος είναι διότι για άλλη μια φορά ψεύδεστε. Κάνετε το άσπρο, μαύρο. Το είδαμε με τον ν.4412, τον νόμο που ψηφίσατε και τον οποίο έχετε τροποποιήσει διακόσιες εβδομήντα εννέα φορές. Το είδαμε με τον ν.4427 για την ΥΠΑ και την ΑΠΑ. Είναι ο τρίτος χρόνος τώρα που δεν έχει εφαρμοστεί ο νόμος. Το είδαμε με τον ν.4530 για τα ταξί.

Εδώ σας πιάσαμε, κύριε Υπουργέ, για άλλη μια φορά να λέτε ψέματα ότι η Νέα Δημοκρατία ψήφισε για τις εξετάσεις αυτών που βρίσκονται στα εβδομήντα τέσσερα έτη. Ψεύδεσθε!

Καταθέτω για τα Πρακτικά τι ψήφισε η Νέα Δημοκρατία στο άρθρο 65.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τι ψήφισε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ψήφισε «όχι». Εδώ είναι, να το πάρετε να το δείτε.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Για άλλη μια φορά, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, σας πιάσαμε να κάνετε το άσπρο, μαύρο! Για άλλη μια φορά σας πιάσαμε να λέτε ψέματα!

Έρχομαι τώρα στο παρόν νομοσχέδιο, προκειμένου να διευκρινίσω μια σειρά από ζητήματα, στηριζόμενος στο σκεπτικό του εισηγητή μας, του κ. Κατσανιώτη.

Κατ' αρχάς, η Νέα Δημοκρατία και όλοι σ' αυτήν την Αίθουσα, νομίζω ότι είναι προφανές ότι είμαστε υπέρ όλων των προσπαθειών που έχουν στόχο την ενίσχυση της διαφάνειας. Όμως, δεν κάνετε αυτό με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Παρά το γεγονός ότι επικαλείστε τη διαφάνεια, μετακυλίετε όλο το ζήτημα στις σχολές οδήγησης.

Πρόκειται, λοιπόν, όπως έχουν πει κι άλλοι συνάδελφοι, για ένα σχέδιο νόμου το οποίο είναι ανεφάρμοστο και για ένα νομοσχέδιο το οποίο επιτυγχάνει το πρωτοφανές. Ταλαιπωρεί τους οδηγούς άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών, δημιουργεί σημαντικότερα προβλήματα στις σχολές οδήγησης και προκαλεί τις αντιδράσεις των ίδιων των εξεταστών δημοσίων υπαλλήλων.

Όλα αυτά φάνηκαν ξεκάθαρα στις επιτροπές. Ήρθαν όλοι οι φορείς και σας κατήγγειλαν όλα αυτά τα οποία σας ανέφερα. Επίσης, σας κατήγγειλαν ότι όλη αυτή η διαδικασία έγινε εν κρυπτώ, χωρίς διαβούλευση με τους αρμοδίους. Μιλάμε για ένα νομοσχέδιο το οποίο θεωρεί ότι όλο το κακό στα διπλώματα οδήγησης το κάνουν οι εκπαιδευτές των σχολών οδήγησης. Γι' αυτό και δεν διατάξετε όχι μόνο να τους πετάτε έξω από τη διαδικασία εξέτασης, αλλά να τους επιστρατεύετε και το αυτοκίνητο.

Με λίγα λόγια, κατά την Κυβέρνηση, οι μόνοι που ευθύνονται για αυτό το πραγματικό πρόβλημα της απίστευτης διαφθοράς είναι οι εκπαιδευτές και ως εκ τούτου θα πρέπει να απέχουν από τη διαδικασία εξέτασης.

Την ίδια στιγμή τι κάνετε; Τους καλείτε να καλωδώσουν τα αυτοκίνητά τους, να αποστέλλουν σε real time και αδιάκοπα σήμα στο Υπουργείο. Και ειλικρινά αναρωτιέμαι πού τα έχει δει όλα αυτά η Κυβέρνηση, σε ποια άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμβαίνουν αυτά τα πράγματα. Εδώ σε πολλές περιοχές της χώρας γνωρίζετε ότι δεν υπάρχει σήμα για κινητή τηλεφωνία και εσείς ζητάτε αδιάκοπη αποστολή βίντεο.

Και μια εύλογη απορία: Αυτό το βίντεο θα καταγράφεται για λόγους διαφάνειας. Για ποιόν λόγο, λοιπόν, αφού θα υπάρχει βίντεο, να μη βρίσκεται ο εκπαιδευτής μέσα στο αυτοκίνητο;

Στη δε μεταβατική περίοδο που προβλέπεται, τέσσερις μήνες, και που όλοι γνωρίζουμε ότι θα κρατήσει πολύ περισσότερο, η Κυβέρνηση προτείνει το εξής παράλογο: Στη θέση του συνοδηγού να μην κάθεται ο εκπαιδευτής του υποψήφιου οδηγού, αλλά να κάθεται άλλος εκπαιδευτής.

Και οι πρωτοφανείς πρωτοτυπίες δεν σταματούν εκεί. Στους υποψήφιους οδηγούς άνω των εβδομήντα τεσσάρων, αντί για

αυστηρές ιατρικές εξετάσεις, τους βάζετε -και αυτό είναι μια παγκόσμια πρωτοτυπία- να δίνουν τρεις επιπλέον εξετάσεις, θεωρητικές, πορεία και ειδικές δοκιμασίες -προσέξτε- για όλα τα διπλώματα που κατέχουν. Δηλαδή ένας επαγγελματίας οδηγός φορτηγού εβδομήντα τεσσάρων ετών θα πρέπει να δώσει έξι εξετάσεις: για το επαγγελματικό δίπλωμά του και για το ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητο. Και αν έχει δίπλωμα δικύκλου, θα πρέπει τότε οι εξετάσεις να γίνουν εννιά. Αντί, λοιπόν, για ιατρικές εξετάσεις που θα αφορούν όλα τα διπλώματα, εσείς γεμίζετε τον δημόσιο τομέα με μια απίστευτη γραφειοκρατία και τελικά μετακυλίετε ένα κόστος τεράστιο στους ίδιους τους εξεταζόμενους.

Δυστυχώς, ο περιορισμένος χρόνος δεν μου επιτρέπει να αναφερθώ και σε άλλα πρωτόγνωρα του νομοσχεδίου. Ήθελα απλώς να καταδείξω πόσο παράλογα είναι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): ... (δεν ακούστηκε)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Κύριε Σπίρτζη, δεν μπαίνω σε διάλογο μαζί σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ήθελα μόνο να ρωτήσω...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι, δεν μπαίνω σε διάλογο μαζί σας. Είπατε αυτά που είπατε, σας κρίνουν αυτοί που σας βλέπουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ούτως ή άλλως, ο διάλογος μεταξύ του Υπουργού και Βουλευτού γίνεται μόνο με άδεια του Προεδρείου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Η διαδικασία των εξετάσεων για τα διπλώματα οδήγησης χρήζει οπωσδήποτε πολύ μεγάλων βελτιώσεων. Αυτό, όμως, για να υλοποιηθεί, πρέπει να γίνει με έναν τεχνοκρατικό τρόπο και πρέπει να γίνει με έναν σοβαρό διάλογο με τους φορείς, τον οποίο εσείς δεν κάνετε. Και επίσης, θα πρέπει να πάρουμε τις καλές πρακτικές που ισχύουν σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Έρχοστε εσείς, όπως είπε ο εισηγητής μας, και κάνετε εξετάσεις οδήγησης καινούργια πατέντα, την «πατέντα Σπίρτζη», η οποία δεν υπάρχει πουθενά στον κόσμο. Εδώ είμαστε σε μερικούς μήνες να σας αποδείξουμε για άλλη μία φορά πως και αυτός ο νόμος σας είναι ανεφάρμοστος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι πέντε μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 1^ο Γυμνάσιο Παιανίας.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μου επιτρέπετε, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μία διευκρινιστική ερώτηση θα ήθελα να κάνω στον κ. Καραμανλή.

Είπε για οδηγούς επαγγελματίες άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών σε βαρύ όχημα φορτηγό ότι τους βάζουμε να κάνουν εννιά εξετάσεις;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ψήφισα ή δεν ψήφισα στο συγκεκριμένο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Καραμανλή, θα σας δώσω τον λόγο για δύο λεπτά να απαντήσετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θέλω να μου απαντήσετε σε αυτό, αν είπατε ότι βάζουμε οδηγό επαγγελματία εβδομήντα τεσσάρων χρόνων βαριού οχήματος, όπως νταλίκας, λεωφορείου κ.λπ., να ξαναδώσει σε εννιά εξετάσεις για να έχει το δίπλωμά του. Απαντήστε μου σε αυτό.

Στο υπόλοιπο, επειδή ζήτησε μια απάντηση ο κ. Καραμανλής,...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ψηφίσαμε τους εβδομηνταεσάρηδες;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Θα σας δώσω τον λόγο, κύριε Καραμανλή. Αφήστε να ολοκληρώσει τώρα. Πάει καλά ο χρόνος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να μας πείτε εάν στις διεθνείς μεταφορές οι οδηγοί άνω των εβδομήντα τεσσάρων χρονών πρέπει να δώσουν εννιά φορές και μετά θα σας πούμε και τα υπόλοιπα.

Στον ν.4530/2018 ψηφίστηκαν από το ελληνικό Κοινοβούλιο οι εξετάσεις άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών. Δεν είναι θέμα του σημερινού σχεδίου νόμου. Το λέω, γιατί ο λαϊκισμός πρέπει να έχει και γραμμή στην Αίθουσα. Δεν πραγματευόμαστε σήμερα αν θα δίνουν εξετάσεις ή όχι. Σήμερα στο σημερινό...

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Είπατε ότι δεν το ψηφίσαμε και εμείς, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, δεν είπα αυτό.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Κατσανιώτη, πολύ ζωηροί είστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Στο σημερινό σχέδιο νόμου βλέπουμε τη μεταβατική διάταξη, για να δώσουν αυτοί οι άνθρωποι εξετάσεις χωρίς να ταλαιπωρούνται. Δεν συζητάμε σήμερα αν θα δίνουν εξετάσεις ή όχι. Αυτό ψηφίστηκε τον Μάρτιο, όπως και πολλά άλλα ψηφίστηκαν πριν, στα οποία κλείνετε τα μάτια και θέλετε να λαϊκίζετε. Κανένα πρόβλημα. Συνεχίστε το ίδιο βιολί. Πείτε μας, όμως, διευκρινιστικά, αν θέλετε, γι' αυτό που σας ρώτησα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Πριν δώσω τον λόγο στον κ. Καραμανλή, κύριε Υπουργέ, θα μαζεύετε ό,τι παρατηρήσεις θέλετε και όταν θα κάνετε την τοποθέτησή σας, θα απαντήσετε συνολικά. Δεν θα σταματά τη ροή για να απαντάτε. Έτσι;

Ορίστε, κύριε Καραμανλή, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά, για να απαντήσετε σε ό,τι θέλετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Σπίρτζη, πραγματικά δεν παύετε να με εκπλήσσετε και είναι εξαιρετικά διασκεδαστικό αυτό που κάνετε, διότι επανειλημμένως σας έχει πιάσει η Αντιπολίτευση να ψεύδεστε και να κάνετε το άσπρο μαύρο.

Θα πάρουμε λοιπόν τα Πρακτικά, για να δούμε ότι πριν από λίγες ώρες είπατε ότι η Νέα Δημοκρατία είχε ψηφίσει το συγκεκριμένο άρθρο. Ήρθαμε εδώ, σας αποδείξαμε ότι δεν το είχαμε ψηφίσει και αντί να πείτε «έκανα ένα λάθος, συγγνώμη», γυρνάτε και μας λέτε «δεν κάναμε αυτό».

Τώρα, να απαντήσω στο ερώτημά σας. Ένας οδηγός, που είναι εβδομήντα τεσσάρων χρονών και θέλει να δώσει για δίπλωμα οδήγησης θα δώσει τρεις φορές. Αν θέλει να δώσει και για δίπλωμα μοτοσυκλέτας, θα ξαναδώσει εξετάσεις και μπορεί να υπάρχει τέτοιος οδηγός. Συγγνώμη, γιατί είδα συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ να λένε «να είναι εβδομήντα τεσσάρων χρονών και να είναι οδηγός φορτηγού;». Γιατί, δεν μπορεί σήμερα να υπάρχουν εβδομήντα τεσσάρων χρονών άνθρωποι, οι οποίοι να μην είναι σε σύνταξη και να οδηγούν ή να έχουν διακόψει τα συνταξιοδοτικά τους δικαιώματα και να οδηγούν; Ναι, κύριε Σπίρτζη. Και αυτά δεν τα λέω εγώ. Αυτά τα είπαν στην επιτροπή. Τα λένε οι φορείς του Υπουργείου σας. Εγώ αυτά δεν τα έβγαλα από το κεφάλι μου.

Επομένως, για άλλη μία φορά εκτίθεστε, για άλλη μία φορά κάνετε το άσπρο μαύρο και το πιο σημαντικό από όλα ξέρετε ποιο είναι, κύριε Σπίρτζη; Δεν έχει καμμία σημασία εδώ η δική μας, αν θέλετε, αντιπαράθεση. Σημασία έχει ότι θα είμαστε και πάλι σε αυτή την Αίθουσα και θα σας λέμε ότι αυτός ο νόμος, δεν πρόκειται να εφαρμοστεί! Διότι για όλα τα νομοθετήματα, που έχετε φέρει εδώ και σας το έχουμε αποδείξει, δυστυχώς, δεν έχετε έτοιμους εφαρμοστικούς νόμους να τους νομοθετείτε.

Πρωτοφανές παράδειγμα ο ν.4412, για τον οποίο έχετε φέρει διακόσιες εβδομήντα εννιά τροπολογίες! Εάν είναι δυνατόν, αυτή

τη στιγμή να καθόμαστε και να διαπληκτιζόμαστε γι' αυτό το θέμα!

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ. Όχι. Συνεχίζουμε. Περιμένει ο κ. Τζελέπης. Κρατήστε τα όλα. Θα έχετε άπλετο χρόνο να απαντήσετε.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Τζελέπης από τη Δημοκρατική Συμπαράταξη.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν τοποθετηθώ στο συγκεκριμένο άρθρο του υπό συζήτηση νομοσχεδίου, δεν θα μπορούσα να μην αναφερθώ στη γενικότερη πολιτική κατάσταση, η οποία πραγματικά, έχει ξεφύγει από μια Κυβέρνηση που είναι σε αποδομή και είμαστε μάρτυρες το τελευταίο διάστημα μιας κατάστασης τέως Υπουργοί να αλληλοκατηγορούνται με όρους μαφίας, να αλληλομηνύονται, να ακούμε για διαφανείς διαδικασίες ανάθεσης, για χρηματισμούς από ξένα κέντρα. Από την άλλη την πλευρά, βλέπουμε νυν Υπουργό να μαγνητοφωνεί θεσμικό πρόσωπο, τον κεντρικό τραπεζίτη, να επιχαίρει γι' αυτό και όταν αντιλαμβάνεται την επόμενη μέρα ότι αυτό είναι ποινικό αδίκημα, κακούργημα, να έρχεται στη Βουλή, να αναιρεί αυτό, αλλά και πάλι να προσπαθεί ως άλλος Βεληγκέκας να επιβάλει νέα ήθη στην πολιτική ζωή του τόπου.

Ζούμε, δηλαδή, πραγματικά, μια δημοκρατία τύπου Λατινικής Αμερικής, εκφυλισμού, παρακμής, με έναν Πρωθυπουργό θεατή σε όλα αυτά. Γι' αυτό, έχει τον λόγο η δικαιοσύνη. Και τον λόγο πρέπει να έχει άμεσα ο ελληνικός λαός. Το μόνο που κάνει η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, αυτό το ετερόκλητο σχήμα, -δεν χρειάζεται να αναφερθώ, έχουν αναφερθεί τόσα πολλά- χωρίς αρχές, αξίες, ενιαία πολιτική κατεύθυνση, είναι ό,τι μαζέψουμε τώρα, αρκεί να κάνουμε μία υποτυπώδη κυβερνητική πλειοψηφία.

Κοιτάξτε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ιδιαίτερα της Πλειοψηφίας: Το 1965, μπροστά σε αυτά τα οποία βιώνουμε τις τελευταίες μέρες, ωχριά.

Από την άλλη πλευρά, έρχεστε εδώ και λέτε ότι θέλετε να εκπροσωπήσετε την Κεντροαριστερά. Η Κεντροαριστερά δεν γίνεται με μεταγραφές και πολιτικές εξαγορές προσώπων. Η Κεντροαριστερά γίνεται με αρχές, αξίες και πολιτικές, που αγγίζουν τον πολίτη.

Ακριβώς εδώ θα ήθελα να αναφερθώ τώρα. Στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, κατατέθηκε μια τροπολογία, η οποία πέρασε και ως άρθρο του νομοσχεδίου και ήρθε στην Ολομέλεια, το άρθρο 32, για τις ρυθμίσεις βοσκήσιμων γαιών, -και μάλιστα, πέρασε σχεδόν απαρτηρή- τα βοσκοτόπια δηλαδή, τα οποία εσείς βαφτίσατε το 2015 σε βοσκήσιμες γαίες, εν αντιθέσει με αυτό, που ορίζει η Ευρωπαϊκή Κοινότητα με οδηγίες με τον όρο μόνο «βοσκοτόπος». Σας το τονίσαμε τότε.

Τότε είπατε ότι θα κάνετε τα διαχειριστικά σχέδια, με μια διαδικασία, που τότε καταγγείλαμε ότι δεν θα τη φέρετε εις πέρας και θα κινδυνεύουν οι Έλληνες κτηνοτρόφοι να χάσουν ενισχύσεις από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Είχατε δεσμευτεί ότι μέχρι 1-1-2019 θα είχατε κάνει τα ολοκληρωμένα σχέδια διαχείρισης των βοσκοτόπων, για να μην έχουν πρόβλημα οι Έλληνες κτηνοτρόφοι.

Ερχόμαστε σήμερα, στο 2019, και δεν έχετε κάνει τίποτα απολύτως. Ξεκινάει η νέα ΚΑΠ 2020-2027 και κινδυνεύουν να χαθούν τα ευρωπαϊκά κονδύλια. Κι έρχεστε εσείς άρον-άρον τώρα, να φέρετε μια τροπολογία να πάνε -λέει- μέχρι 31-12-2021 τα διαχειριστικά σχέδια των βοσκοτόπων. Μα, η νέα ΚΑΠ θα ξεκινήσει από το 2020. Άρα, τον πρώτο χρόνο, το 2021, που δεν θα έχουμε διαχειριστικά σχέδια βοσκοτόπων, ήδη θα χαθεί ένα σημαντικό κονδύλι από τους Έλληνες κτηνοτρόφους.

Προσέξτε τώρα. Ήδη, όταν φέρατε το 2015 τον νόμο για τα διαχειριστικά σχέδια των βοσκοτόπων, είχαμε τονίσει ότι αφαιρείτε λεφτά από τον πρώτο βαθμό της τοπικής αυτοδιοίκησης. Αντί η πολιτεία να πληρώσει αυτά τα διαχειριστικά σχέδια, πήρατε το τέλος βόσκησης των βοσκοτόπων, που πήγαινε στους δήμους, για να κάνουν στα βοσκοτόπια έργα συντήρησης, να είναι παραγωγικά, μέτρα πυροπροστασίας των βοσκοτόπων και των δασών, πήρατε τα χρήματα αυτά και είπατε ότι τα πάτε στην

περιφέρεια, για να γίνουν τα διαχειριστικά σχέδια βελτίωσης των βοσκοτόπων. Πόσα χρήματα πήρατε το διάστημα αυτό, μέχρι το 2018; Πήρατε περίπου 9 εκατομμύρια ευρώ. Κι έρχεται σήμερα ο Υπουργός και λέει «αυτά τα 9 εκατομμύρια δεν φτάνουν, να πάρουμε άλλα 10 εκατομμύρια, να τα κάνουμε συνολικά 20 εκατομμύρια, για να κάνουμε τα διαχειριστικά σχέδια».

Από την άλλη πλευρά, αυτοί που είναι καθ' ύλην αρμόδιοι και τους ενδιαφέρει τι θα γίνει με τα διαχειριστικά σχέδια, να συμμετέχουν σε αυτή τη διαδικασία, που είναι τα συλλογικά θεσμικά όργανα των κτηνοτρόφων, τους βγάζετε μέσα από την τη διαχείριση, τους παίρνετε, όμως, τα 20 εκατομμύρια, -δικά τους χρήματα, άμεσα εισπράξιμο κεφάλαιο, μέσα από τις επιδοτήσεις των κτηνοτρόφων- με διαδικασίες, που χρήζουν πολλών ερωτηματικών στο πώς θα διατεθούν αυτά τα κονδύλια.

Τα επιπλέον 10 εκατομμύρια που ζητάει ο νυν Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης, που δεν είναι εδώ, είναι εξωπραγματικό. Δεν δικαιολογείται από πουθενά να έχουμε επιπλέον 10 εκατομμύρια σε αυτά, που ήδη έχει πάρει από τους Έλληνες αγρότες.

Από την άλλη πλευρά, -γι' αυτό σας λέω ότι οι πολιτικές σηματοδοτούν έναν πολιτικό χώρο- δείξατε πόσο ενδιαφέρεστε για τον Έλληνα κτηνοτρόφο, όταν πριν από λίγο καιρό δώσατε 42 εκατομμύρια, για να τον ενισχύσετε στην κατάσταση, που βρίσκεται σήμερα. Τα 42 εκατομμύρια ευρώ σημαίνει 5 ευρώ για δύο μέρες σιτηρέσιο σε κάθε παραγωγικό ζώο.

Με το άρθρο 32, παίρνετε απευθείας χρήματα των Ελλήνων κτηνοτρόφων, τα 20 εκατομμύρια, με μια τροπολογία, που ούτε καν συζητήθηκε, σε ένα άσχετο νομοσχέδιο, χωρίς να ξέρουμε πώς θα διατεθούν και εάν θα μπορούσατε να φέρετε εις πέρας τα διαχειριστικά σχέδια των βοσκοτόπων, όταν τέσσερα χρόνια τώρα δεν κάνετε τίποτα. Απλώς παίρνετε χρήματα για κάποιους «ημετέρους».

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Έχουν γίνει κάποιες αμοιβαίες αλλαγές στον κατάλογο.

Η κ. Καρακώστα έχει τον λόγο. Στη συνέχεια ο κ. Τσιάρας, η κ. Αραμπατζή και ο κ. Κονσόλας θα μπει στη θέση του κ. Κυριαζήδη.

Ορίστε, κυρία Καρακώστα, έχετε τον λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ: Καλησπέρα σε όλες και όλους, που σήμερα παρακολουθούν τη Βουλή.

Πραγματικά, μου δημιούργησε τεράστια απορία η ένταση, με την οποία μίλησε ο κ. Καραμανλής, σχετικά με την εξέταση των επαγγελματικών διπλωμάτων άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών. Μήπως η Νέα Δημοκρατία σκοπεύει να αυξήσει το όριο της συνταξιοδότησης και πάνω από τα εβδομήντα, να το φτάσει περίπου στα ογδόντα; Αντί, δηλαδή, να φροντίζουμε πραγματικά να βγάλουμε αυτούς ανθρώπους, που κάνουν το τόσο δύσκολο επάγγελμα του οδηγού του φορτηγού, της νταλίκας, όσο το δυνατόν νωρίτερα, θεωρώντας τα βαρέα επαγγέλματα, εμείς λέμε γιατί δεν τους δίνουμε επαγγελματικό δίπλωμα πάνω από τα εβδομήντα τέσσερα.

Άλλες απορίες, που διατυπώθηκαν από προηγούμενους ομιλητές ήταν «γιατί τώρα;». Τέσσερα χρόνια -λέει- δεν μπορούσατε να το φέρετε αυτό το νομοσχέδιο; Αλήθεια, ο κόσμος δημιουργήθηκε μετά τον ΣΥΡΙΖΑ, από τη στιγμή δηλαδή, που στην Κυβέρνηση μπήκε ο ΣΥΡΙΖΑ; Πριν δεν υπήρχε κόσμος, δεν υπήρχαν κυβερνήσεις; Δεν υπήρχατε εσείς να διαμορφώσετε τέτοιου είδους νομοσχέδια; Προς τι τέτοιες απορίες;

Άλλο ένα ερώτημα ήταν: «Πότε γίνεται η συναλλαγή; Γίνεται μέσα στο αυτοκίνητο;». Όχι, βέβαια. Δεν γίνεται μέσα στο αυτοκίνητο. Είναι σαφές. Εκτός του αυτοκινήτου γίνεται η συναλλαγή. Τα πληροφοριακά συστήματα, τα οποία εσείς τα περιφρονείτε τόσο πολύ -και δεν τα περιφρονήσατε γενικώς, χωρίς λόγο, γιατί δεν σας θεωρώ ανίκανους ως κυβερνήτες τα προηγούμενα χρόνια να έχετε διαμορφώσει ένα εξαιρετικό πληροφοριακό σύστημα σε όλους τους τομείς- εμείς χρόνο με χρόνο τα διαμορφώνουμε παντού, όπως παραδείγματος χάρη το e-πολεοδομία, το e-εφορία κ.λπ. και προχωράμε βήμα-βήμα σε κάθε τομέα να βάζουμε την ηλεκτρονική διακυβέρνηση, έτσι ώστε να είναι κα-

θαρό το τοπίο, στην διαφάνεια του όποιου ζητήματος θέλουμε να προωθήσουμε.

Βεβαίως, μέσα από την ηλεκτρονική διακυβέρνηση και μέσα από την κάμερα, θα δούμε αν ο οδηγός σωστά λειτούργησε και καλώς πήρε το δίπλωμα ή κακώς λειτούργησε και κακώς πήρε το δίπλωμα. Αυτό είναι το κριτήριο της κάμερας. Δεν είναι αν θα συνδιαλλαγεί εκεί μέσα. Είναι για να δούμε αν πραγματικά σωστά έκανε τα βήματά του. Σε αυτή την κατεύθυνση -πιθανά όχι ολοκληρωμένα, αλλά δεν έχει σημασία- έχουν γίνει δέκα βήματα. Με αυτό το νομοσχέδιο, ερχόμαστε να διαμορφώσουμε, πρώτα απ' όλα, την κάμερα στο αυτοκίνητο, δεύτερον, σταθερούς εξεταστές, έτσι ώστε να μη δημιουργούνται οι απορίες. Οποιοσδήποτε μπορεί να εξετάζει έναν επαγγελματία -έτσι είπατε- νταλικέρη; Όχι βέβαια.

Ξέρετε, επίσης, ότι στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, στην οποία συμμετέχω -είμαι μέλος- πολλοί οδηγοί εξεταστές ζητήσαν να γίνουν και πανεπιστημιακού επιπέδου οι εξεταστές, να περνούν δηλαδή ΤΕΙ κ.λπ.. Ο κ. Κόνσολας, που είναι στην επιτροπή, θα τα θυμάται αυτά. Οι ίδιοι οι φορείς, που έρχονται ζητούν αναβάθμιση των εξεταστών. Άρα, είναι ένα επόμενο βήμα, στο οποίο πρέπει πραγματικά να προχωρήσουμε και να φτιάξουμε ειδικό σώμα εξεταστών, έτσι ώστε να είναι γνώστες, έμπειροι και να μπορούμε να προχωρήσουμε. Σε αυτή, λοιπόν, τη διαδικασία, φτιάχνεται ένα ειδικό σώμα. Δεσμεύονται οι εναλλαγές, με κλήρωση δηλαδή για λόγους διαφάνειας μπαίνουν εξεταζόμενος και εξεταστής μέσα στο αυτοκίνητο και πάει λέγοντας.

Όμως, εγώ θέλω πάρα πολύ να αναφερθώ και σε κάτι άλλο, επειδή πραγματικά, αυτό είναι σύνθετο πρόβλημα και ο δρόμος δεν είναι μόνο δρόμος, δεν είναι μόνο οδηγός, δεν είναι μόνο αυτοκίνητο, αλλά είναι και ολόκληρη η πόλη. Είναι η πόλη, δηλαδή, και η σηματοδότησή της. Πάει ο οδηγός στον δρόμο, τι σηματοδοτήσεις έχουμε;

Μπαίνει, λοιπόν, το δεύτερο κομμάτι αυτού του νομοσχεδίου, αυτό που λέμε σχέδιο βιωσιμότητας αστικής κινητικότητας. Αυτό είναι ένα καταπληκτικό κομμάτι για όσους μπορούν να το αναλύσουν και να το καταλάβουν. Βεβαίως, χρειαζόμαστε τη συνεργασία της τοπικής αυτοδιοίκησης και δη του πρώτου βαθμού και μεταγενέστερα του δεύτερου, διότι κάποτε, πρέπει οι δήμοι και η αυτοδιοίκηση, να πάρουν την ευθύνη πάνω τους, να σχεδιάζουν στον τόπο τους, όπου έχουν ελεύθερο χώρο, πού θα κάνουν τους ποδηλατοδρόμους τους, πού θα βάλουν τα αυτοκίνητα, πού θα βάλουν τις συγκοινωνίες, πόσο συχνές και πόσο εξυπηρετούν τον πολίτη τους οι συγκοινωνίες, δηλαδή οι μαζικοί τρόποι μεταφοράς. Είναι, επίσης, εξαιρετικά σημαντικό το να διαμορφώσουμε εξαιρετικά πεζοδρόμια. Γι' αυτό, οι πολίτες, που με ακούν σήμερα, καλό θα ήταν να ψηφίσουν δημάρχους, που θα βάλουν σε προτεραιότητα τον πεζό και όχι σε προτεραιότητα το αυτοκίνητο.

Αυτό, λοιπόν, το σχέδιο αστικής ανάπλασης, είναι από τα πλέον σημαντικά αυτού του νομοσχεδίου, κατά τη δική μου άποψη. Είναι, δηλαδή, ένα στρατηγικό σχέδιο σχεδιασμού, που βεβαίως, δεν θα γίνει αύριο το πρωί. Όμως, εάν δεν ξεκινήσει, δεν θα γίνει ποτέ. Γι' αυτό, εμείς οφείλουμε αυτήν τη στιγμή -και με αυτό το νομοσχέδιο γίνεται- να προωθήσουμε και να χρηματοδοτήσουμε, όπως προβλέπει αυτό το νομοσχέδιο, ώστε να υπάρξουν επιτροπές στην τοπική αυτοδιοίκηση -ορίζονται από τον πρώτο και δεύτερο βαθμό- που θα συγκροτήσουν ομάδες εργασίας, που θα παρακολουθούν και θα αξιολογούν τα μέτρα παρέμβασης του σχεδίου κινητικότητας, τα οποία θα χρηματοδοτούνται από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων. Είναι σημαντικό και μόνο το γεγονός ότι δίνουμε αξία σ' αυτό το κομμάτι, έτσι ώστε να έχουμε έργα υποδομών αξιόπιστα. Γιατί δεν είναι μόνο ο σχεδιασμός του έργου υποδομών. Είναι και η παραλαβή του έργου υποδομών, του δρόμου μας, του πεζοδρομίου, στοιχεία που και αυτά εμπεριέχουν, όπως καταλαβαίνετε, τη λέξη «λάδωμα».

Άρα, έχουμε πολλά θέματα να λύσουμε, προκειμένου να αντιμετωπίσουμε τα ζητήματα οδικής ασφάλειας σε όλα τα επίπεδα. Εδώ, λοιπόν, έχει πολύ μεγάλη σημασία να τονίσουμε και να δούμε προωθητικά προγράμματα, που έχουν σχέση με την ηλεκτροκίνηση, τις θαλάσσιες και τις εναέριες μεταφορές, τον

βιοκλιματικό σχεδιασμό του δημόσιου χώρου και πολλά άλλα, που θα μπορούσαμε να αναφέρουμε. Ωστόσο, πρέπει κάποια στιγμή, να διευρύνουμε το πνεύμα μας, να δούμε τι σημαίνει κάθε νομοσχέδιο. Είναι σαφές ότι αύριο το πρωί μπορεί να μην μπορεί να εφαρμοστεί, όμως προβλέπονται ειδικά σ' αυτό το νομοσχέδιο και λεπτομέρειες, μπορώ να πω, όπως ότι έχουμε έλλειψη των ειδικών χώρων εξετάσεων. Ωστόσο, θα κλείνουμε ένα κομμάτι της πόλης, εκεί που θα γίνονται εξετάσεις. Είναι πραγματοποιήσιμες, δηλαδή, λύσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Τσιάρας, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε μια νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης, η οποία προφανώς, παρά τις διαφορετικές απόψεις, θα μπορούσε να θεωρηθεί ως καλοδεχούμενη για ένα ζήτημα, για το οποίο ξέρουμε ότι όλοι, λίγο ή πολύ, έχουμε πολλά ερωτηματικά και πολλές αμφιβολίες σε σχέση με το τι έχει διαμειφθεί μέχρι τώρα.

Δεν θέλω να μείνω ακριβώς στην ουσία της συζήτησης, γιατί υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις, αν και η μόλις κατεβούσα του Βήματος κυρία συνάδελφος της συμπολίτευσης στην πραγματικότητα απέρριψε πολλές από τις αιτιάσεις του κυρίου Υπουργού, λέγοντας, αφενός μεν, ότι οι συναλλαγές δεν γίνονται εντός των αυτοκινήτων, άρα, η οποία προσπάθεια να έχουμε αυτήν την οπτική επαφή, μέσω των συστημάτων, μάλλον απορρίπτεται από την ίδια τη συμπολίτευση και αφετέρου, προτείνοντας να υπάρξει επιτέλους ένα σώμα εξεταστών με προσόντα, που νομίζω ότι θα ήταν μία από τις απαντήσεις για τα συγκεκριμένα ερωτήματα και ζητήματα.

Κυρίως, όμως, θέλω να μείνω στο γεγονός, κύριε Υπουργέ, ότι για άλλη μια φορά, σ' ένα νομοσχέδιο, το οποίο φαίνεται ότι είναι συνηθισμένο, δεν έχει δηλαδή ζητήματα, τα οποία θα μπορούσαν με τον έναν ή με τον άλλον τρόπο να δικαιολογηθούν κοινοβουλευτικές - σας έλεγα - «εκτροπές», και εδώ υπάρχουν ζητήματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε ένα νομοσχέδιο με είκοσι ένα βασικά άρθρα, περιμένουμε στα δεκατέσσερα διευκρινίσεις με υπουργικές αποφάσεις; Πώς, αλήθεια, νομοθετεί αυτή η Βουλή στον παρόντα χρόνο; Δεν αναφερόμαι στα γνωστά φαινόμενα των αδιανόητα πολλών τροπολογιών ή ζητημάτων, που πολλές φορές θέτουν εν αμφιβόλω την κοινοβουλευτική διαδικασία. Ένα νομοσχέδιο συνηθισμένο - επιτρέψτε μου τον όρο - με είκοσι ένα βασικά άρθρα χρειάζεται δεκατέσσερις εξουσιοδοτήσεις στο πρόσωπο του Υπουργού, για να υπάρξουν υπουργικές αποφάσεις, ούτως ώστε να διευκρινιστεί και τελικά, να εφαρμοστεί; Πού μπορεί κανείς να δει ότι εδώ κάνουμε σωστά την κοινοβουλευτική διαδικασία;

Δεν μπορεί κανείς, σε καμία περίπτωση, σ' έναν χρόνο που ξέρουμε, για ζητήματα που πολλές φορές πρέπει να είναι σε απόλυτη διαφάνεια και στην απόλυτη ενημέρωση των Ελλήνων πολιτών, να δίνει λευκή επιταγή σε κανέναν Υπουργό, σε σχέση με το τι θέλει να κάνει στο μέλλον.

Επιπλέον, υπάρχει έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, η οποία με σαφή τρόπο περιγράφει ότι δεν υπάρχει πρόβλεψη για το ύψος της προμήθειας του αναγκαίου οπτικοακουστικού υλικού και των πληροφοριακών συστημάτων. Ξέρει κανείς πόσο είναι αυτά; Υποτίθεται ότι μία από τις βασικές δομές του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, που φέρνουν τη συγκεκριμένη αλλαγή, που ο ίδιος ο Υπουργός επαγγέλλεται, είναι στο πώς θα εφαρμοστούν όλα αυτά τα συστήματα και πώς θα μας δώσουν μια ενημέρωση, η οποία σ' έναν πολύ μεγάλο βαθμό θα αλλάξει τον μέχρι σήμερα τρόπο εκπαίδευσης και διεξαγωγής των εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών. Αυτή τη στιγμή, κανείς δεν ξέρει πόσο θα κοστίζει. Αυτό, βεβαίως, δεν αφορά σε κανέναν, ούτε βεβαίως υπάρχει πρόβλεψη για το ετήσιο κόστος λειτουργίας του συστήματος γενικότερα.

Αφήστε που, συμβαίνει κάτι πιο ωραίο και έπρεπε να είναι εδώ ο κ. Χαρίτιος, που υποτίθεται ότι είναι μετριοπαθής και υποστηρίζει την τοπική αυτοδιοίκηση. Μετακλιέται ένα κόστος, χωρίς να υπάρχει καμία απολύτως πρόβλεψη, ουσιαστικά στις περι-

φέρειες. Μιλώ, βεβαίως, για τους ειδικούς χώρους, που πρέπει να διαμορφωθούν, τις πίστες εκπαίδευσης, όπως λέγονται, μέσα στις οποίες θα γίνεται και η εκπαίδευση, αλλά και οι εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών. Ούτε αυτό δεν πρέπει να περιλαμβάνεται, υποτίθεται, στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, που από την άλλη πλευρά πρέπει να δημιουργήσει όρους συγκεκριμένους, για να περάσει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο;

Βρισκόμαστε ξανά αντιμέτωποι με μια πραγματικότητα, που κανείς μας δεν γνωρίζει; Πολύ ωραία. Κάθε φορά, λοιπόν, σε κάθε νομοσχέδιο θα εξουσιοδοτούμε τον Υπουργό τα δεκαπέντε από τα είκοσι άρθρα του νομοσχεδίου να τα προσδιορίζει και να τα κάνει συγκεκριμένα με υπουργικές αποφάσεις. Είναι καλή κοινοβουλευτική λειτουργία; Και απευθύνομαι σε εσάς, αγαπητοί και αξιότιμοι συνάδελφοι της συμπολίτευσης: Αυτή είναι η σοβαρή κοινοβουλευτική λειτουργία;

Τα λέω όλα αυτά, διότι, πέραν του ότι ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας νομίζω ότι έθεσε όλα τα ζητήματα με πολύ συγκεκριμένο και πολύ σαφή τρόπο, δεν βλέπετε ότι με το άρθρο 17 διογκώνεται και πάλι το πελατειακό κράτος; Διπλάσιοι από είκοσι, δηλαδή σαράντα οι επιθεωρητές; Πρέπει να έχουμε επιπλέον επιθεωρητές; Οι επιθεωρητές είναι το ζήτημα; Το πρόβλημα, δηλαδή, το οποίο εντοπίζεται στη διεξαγωγή των εξετάσεων και στην όλη διαδικασία, με όλα αυτά τα φαινόμενα, τα οποία περιγράφηκαν από πολλούς συναδέλφους νωρίτερα εδώ στο Βήμα, εντοπίζεται στο ότι οι επιθεωρητές δεν είναι αρκετοί;

Επίσης, άντε να ξεπεράσω το γεγονός που αφορά πόσες πίστες θα λειτουργούν ή θα λειτουργήσουν στο μέλλον. Ή ακόμη να ξεπεράσω και τη λεγόμενη συνοδευόμενη οδήγηση, που και αυτό είναι ένα ζήτημα. Σωστά, όμως, έκανε το ερώτημα ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας: «Οι νέοι που είναι δεκαεπτά ετών, προφανώς μπορούν να ψηφίζουν, αλλά από την άλλη πλευρά, με βάση τη λογική και την ιδεολογία γενικότερα της κυβερνητικής παράταξη του ΣΥΡΙΖΑ, δεν μπορούν να οδηγούν μόνοι «ους». Όλα αυτά να τα ξεπεράσω!

Υπάρχει ένα ζήτημα, το οποίο πλέον, σας αφορά και σας φέρνει αντιμέτωπους με τον ίδιο τον εαυτό σας. Είναι η αδιανόητη υποκρισία. Βεβαίως, αναφέρομαι στο γεγονός ότι λίγες μέρες νωρίτερα, ενώ υπερψηφίσατε μέσα από ένα συγκεκριμένο άρθρο της συνταγματικής Αναθεώρησης την προστασία όλων των δημοσίων αγαθών, την ύδρευση, την ενέργεια, όλα αυτά τα οποία - υποτίθεται - ότι είναι η ιδεολογική σημαία της παράταξής του ΣΥΡΙΖΑ και του Πρωθυπουργού, έρχεστε την επόμενη μέρα, μέσα ουσιαστικά από το ΤΑΙΠΕΔ και το υπερταμείο να επισπεύσετε διαδικασίες ιδιωτικοποίησης της ΕΥΔΑΠ και της ΕΥΑΘ. Γι' αυτά, «σύντροφοι», θα πείτε τίποτα;

Ξέρετε, είναι πολύ ωραία κανείς να κοροϊδεύει τους Έλληνες πολίτες και να επαναλαμβάνει ένα ωραίο αφήγημα, νομίζοντας ότι είναι λωτοφάγοι. Από την άλλη πλευρά, υπάρχει η ίδια η πραγματικότητα. Τη μία ψηφίζουμε με ευχολόγια, τα δημόσια αγαθά να μην τα πάρει ποτέ κανείς και την άλλη, επισπεύδουμε τις διαδικασίες ιδιωτικοποίησης τους! Προφανώς, η συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία ανήκει στον κύριο Υπουργό, ο οποίος δεν είναι εδώ αυτή τη στιγμή. Φαντάζομαι, όμως, αν θα έχει εν πάση περιπτώσει την ευθεία, να πει δυο λόγια και γι' αυτό και να αιτιολογήσει το γεγονός ότι, ενώ άλλα λέει από τη μία πλευρά, άλλα ακριβώς σπεύδει και να υποστηρίξει και να ψηφίσει και να αποφασίσει από την άλλη πλευρά. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ζούμε μία πολύ νοσηρή φάση της ελληνικής πολιτικής σκηνής.

Κλείνω με αυτό, που νομίζω ότι λίγο ή πολύ, ήταν το σημείο, στο οποίο στάθηκαν όλοι οι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, ανεξαρτήτως παράταξης.

Δεν είναι δυνατόν, τα δημόσια πρόσωπα να βρίσκονται κάτω από μία τέτοια διαδικασία, όπου κάποιοι να καταγράφουν συνολικές και κάποιοι άλλοι να τις δημοσιοποιούν, με τόσο μεγάλη άνεση. Αυτή είναι μία πραγματικότητα, η οποία έρχεται από μια πολύ σκοτεινή εποχή του παρελθόντος, η οποία δυστυχώς, επαναλαμβάνεται στις μέρες της δικής σας διακυβέρνησης.

Επειδή νομίζω ότι υπάρχουν συνάδελφοι, ακόμη και στην συμπολίτευση, που μπορούν να σταθούν με αξιοπρέπεια απέναντι σε τέτοιου είδους φαινόμενα, θα πρέπει, το συντομότερο δυνα-

τόν να θωρακίσουμε τη δημοκρατία και τη δημόσια ζωή με τέτοιο τρόπο, ούτως ώστε αυτά να μην επαναλαμβάνονται και να μη γίνονται πρακτική, απλά και μόνο για να μπορεί ο λαϊκισμός να βρίσκει το εύφορο έδαφος, σε μία πολιτική πραγματικότητα, που πρέπει επειγόντως να αλλάξει.

Ευτυχώς, οι μέρες τελειώνουν. Ευτυχώς, οι εκλογές είναι κοντά. Εμείς είμαστε βέβαιοι ότι η επόμενη μέρα της Νέας Δημοκρατίας, η επόμενη μέρα του Κυριάκου Μητσοτάκη θα δώσει τη δυνατότητα στους Έλληνες πολίτες και στην ελληνική κοινωνία να δουν τις προσδοκίες τους να δικαιώνονται, να δουν μία καλύτερη ελληνική πολιτεία και κυρίως, να δουν ότι με όρους και κανόνες μιας πραγματικά δημοκρατικής πολιτείας θα μπορεί ο καθένας να βλέπει και τον ρόλο του και τη συμμετοχή του σε ένα γενικότερο πολιτικό και κοινωνικό γίγνεσθαι.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει η κ. Φωτεινή Αραμπατζή από τη Νέα Δημοκρατία.

Στη συνέχεια θα μιλήσουν οι κύριοι Κόνσολας, Αποστόλου και Στύλιος.

Κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, μετά από τέσσερα χρόνια καθυστέρησης, έχει στόχο - υποτίθεται - να αλλάξει το καθεστώς στην έκδοση διπλωμάτων οδήγησης και να πατάξει τα κυκλώματα διαφθοράς στον χώρο.

Βλέποντας, όμως, τους Υπουργούς που το εισηγούνται και την Κυβέρνηση, που το φέρνει, νομίζω ότι απρόκλητα δημιουργείται μόνο κλαυσίγελως. Μιλάει, αλήθεια, ο ΣΥΡΙΖΑ για καταπολέμηση της διαφθοράς, όταν είναι βουτηγμένος μέχρι το λαιμό στη διαφθορά και τα Υπουργικά σκάνδαλα, όταν πρώην κορυφαίοι Υπουργοί του κατηγορούν ο ένας τον άλλον για χρηματισμό και αλληλομηνύονται; Όταν νυν Υπουργός του δανείζεται 100.000 ευρώ από την «ΣΥΡΙΖΑ Bank» για να τα βγάλει πέρα, όπως λέει και απειλεί θεούς και δαίμονες, για να μην ελεγχθεί; Για την τράπεζά σας λέω, κύριε Υπουργέ, στην οποία κάνατε κουμάντο ως Πρόεδρος του ΤΣΜΕΔΕ.

Βεβαίως, μαζί με τον κ. Σπίρτζη, το νομοσχέδιο εισηγείται και ο κ. Μωραΐτης, που μέχρι πριν λίγους μήνες αποκαλούσε τον ΣΥΡΙΖΑ και τον κ. Σπίρτζη ως τους μεγαλύτερους πολιτικούς απατεώνες της Μεταπολίτευσης. Όλα αυτά, ξέρετε, θα ήταν εξόχως κωμικά, αν δεν ήταν τραγικά γελοία και επικίνδυνα για την ποιότητα της δημοκρατίας μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ανάγκη εκσυγχρονισμού της διαδικασίας απόκτησης αδειών οδήγησης οχημάτων, αλλά και της θέσπισης αδιάβλητων, διαφανών διαδικασιών αποτελεί αυτονόητη προτεραιότητα για τη Νέα Δημοκρατία, που ιστορικά, ιδεολογικά και διαχρονικά τάσσεται υπέρ αυτών των προσπαθειών. Το να επικαλείστε, όμως, τη διαφάνεια, πράττοντας το με τρόπο πρόχειρο και προβληματικό και μετακυλύοντας ουσιαστικά το όλο ζήτημα στις σχολές οδήγησης αποδεικνύει, αν μη τι άλλο, την προσχηματική αντιμετώπιση του ζητήματος.

Εκείνο, δε, που προκαλεί πραγματικά από τους δήθεν διαπύρσιος κήρυκες του κοινωνικού διαλόγου, του αφουγκρασμού της κοινωνίας, είναι ότι το νομοσχέδιό σας ουδέποτε μπήκε σε διαβούλευση με εμπλεκόμενους και ενδιαφερόμενους.

Δεν σπαταλήσετε λεπτό για να ακούσετε τους εμπλεκόμενους, προφανώς, γιατί στη δίνη της υπεροψίας σας, πέραν του ότι φοβάστε το λαό, θεωρείτε ότι κατέχετε και την απόλυτη αλήθεια. Αυτός είναι ένας αυταρχικός τρόπος σκέψης σίγουρα και προσβλητικός τρόπος δράσης. Διότι, το να θεωρείτε όλους τους εμπλεκόμενους σε μία διαδικασία, δημόσιους λειτουργούς, υπαλλήλους σχολές οδηγών, συλλήβδην διεφθαρμένους είναι πράγμα εξεργιστικό, αντί την ίδια στιγμή να ζητήσετε μία ειλικρινή «συγγνώμη», που με δική σας ευθύνη κρατούσατε επί μήνες ομήρους πολίτες, εξεταστές, σχολές οδηγών και δεν ακούστηκε μία συγγνώμη ούτε καν για τους υποψήφιους οδηγούς.

Και επειδή έχω επισκεφθεί τη Διεύθυνση Συγκοινωνιών της Περιφέρειας μου, των Σερρών, με λύπη διαπιστώνω ότι η Κυβέρνησή σας εξακολουθεί να επιδεικνύει «αλλεργία» και στο ζήτημα των ελέγχων, που έχει να κάνει με τις μεταφορές. Η Κυβέρνησή

σας από την 1^η Ιανουαρίου 2016 έχει σταματήσει τα μικτά κλιμάκια ελέγχου των Διευθύνσεων Συγκοινωνιών της χώρας μας, υπονομεύοντας, πρώτον, την ασφάλεια και τη νομιμότητα των οδικών μεταφορών, δεύτερον, τα συμφέροντα των νόμιμων επιχειρήσεων, που κόντρα στην φοροεπιδρομική και ασφαλιστική σας επιδομή, προσπαθούν να αντέξουν, να επιβιώσουν, όταν αδηλωτά και λαθραία φορτία, προϊόντα ελληνοποιήσεων, περνούν ανενόχλητα, χωρίς έλεγχο κάτω από τη μύτη σας.

Προερχόμενη από τις Σέρρες και την πύλη εισόδου του Προμαχώνα δεν μπορώ να μην καυτηριάσω αυτή την ολιγωρία, όταν μάλιστα -εάν δεν κάνω λάθος- από τον Μάρτιο του 2018, κύριε Υπουργέ, υποσχεθήκατε ότι τα εν λόγω κλιμάκια θα επαναλειτούργησουν, κλιμάκια, που -ειρήσθω εν παρόδω- δεν επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό.

Έρχομαι, τώρα, στη σκανδαλώδη τροπολογία του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης, που ενσωματώθηκε στο άρθρο 32 του νομοσχεδίου. Έχουμε σκάνδαλο και ομολογία αποτυχίας από την Κυβέρνησή σας, που δίνει ακόμη δύο χρόνια παράταση στην εκπόνηση, υποβολή και έγκριση των διαχειριστικών σχεδίων βοσκήσιμων γαιών της χώρας μας. Τουτ' έστιν, έχουμε τέσσερα χρόνια απραξίας, τέσσερα χρόνια αβελτηρίας, ανικανότητας της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ANEΛ.

Διότι δεν ξεχνούμε, κυρίες και κύριοι της συμπολίτευσης, ότι το πρώτο νομοσχέδιο της Κυβέρνησής σας, του αφορώμενου Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης ήταν το να δώσει με το ν. 4351/2015 δύο χρόνια παράταση στην εκπόνηση αυτών των διαχειριστικών σχεδίων, τα οποία έπρεπε να είναι έτοιμα από τις 31 Ιανουαρίου του 2017. Από το 2017, πήγαμε στο 2019. Από το 2019 πήγαμε στο 2021 και «βράσε ρύζι», που λέει κι ο λαός. Θα ήταν έτοιμα αυτά τα διαχειριστικά σχέδια στις 31 Ιανουαρίου 2017, εάν δεν μας ρίχνατε, βεβαίως, το 2015.

Διότι, κυρίες και κύριοι της συμπολίτευσης, ήμασταν εμείς, που με το ν. 4264/2014, κατορθώσαμε να σας παραδώσουμε μία μεγάλη εθνική επιτυχία, τον σύννομο κοινοτικά πολλαπλασιασμό των βοσκοτόπων της χώρας μας για να έχουν φθηνή και ανέξοδη βοσκή κι κτηνοτρόφοι μας που αφαϊμάσσονται, απρόσκοπτη ροή επιδοτήσεων, χωρίς πρόστιμα, νόμιμο, σύννομο με τα κοινοτικά δεδομένα και τον κανονισμό «Omniibus» των βοσκήσιμων γαιών από τα δεκαεπτά εκατομμύρια στρέμματα στα είκοσι πέντε εκατομμύρια στρέμματα.

Και γιατί είναι τόσο σημαντικές αυτές οι βοσκήσιμες γαίες; Μα, γιατί, κυρίες και κύριοι, είναι η βάση για την ενεργοποίηση των επιδοτήσεων. Και τότε το κάνετε αυτό; Βεβαίως, στις κρίσιμες διαπραγματεύσεις για τη νέα ΚΑΠ 2021-2027, που η χώρα μας είναι αντιμέτωπη, αφενός με τη μείωση του κοινοτικού προϋπολογισμού για τη γεωργία, αφετέρου με την απειλή της εξωτερικής σύγκλισης, σενάριο καταστροφικό για τη χώρα μας...

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Για την εξωτερική σύγκλιση ξιφουλκούν οι χώρες Βίσεγκραντ και οι χώρες της Βαλτικής. Υπονομεύετε έτσι τα δικαιώματα και τα εισοδήματα των κτηνοτρόφων, αφού βεβαίως πρώτα τα υπονομεύσατε με το αλαλούμ στους δασικούς χάρτες, όπου έμειναν απλήρωτοι, αυτοί των οποίων οι εκτάσεις θεωρήθηκαν δασικές.

Πρώτ' λοιπόν, τον κ. Αραχωβίτη, αν και είναι απών, που είχε το θράσος να πει στην επιτροπή ότι τα διαχειριστικά σχέδια είναι άσχετα με τις επιδοτήσεις; Με πόσα εκατομμύρια στρέμματα βοσκοτόπων προσέρχεται η χώρα μας ενόψει της κρίσιμης νέας ΚΑΠ; Απαιτώ μία απάντηση, γιατί από αυτό κρίνεται το μέλλον της ελληνικής κτηνοτροφίας.

Αλήθεια, αυτά τα 20.000.000 ευρώ, λέει, για την εκπόνηση των βοσκήσιμων γαιών, από πού και πώς προκύπτουν; Αντί, λοιπόν, να προσέρχεστε άπρακτοι, τυπικά και ουσιαστικά απόντες από τα όσα τεκνίζονται αυτή τη στιγμή στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τη νέα ΚΑΠ, ξυπνήστε, κύριε Υπουργέ Αγροτικής Ανάπτυξης, γιατί είστε και συνεχίζετε να είστε οι σφαγείς της ελληνικής γεωργίας και οι υπονομευτές του μέλλοντός της.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συ-

νάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι τρεις μαθήτρες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Γενικό Λύκειο Πόρου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Προχωρούμε με τον συνάδελφο κ. Κόνσολα Εμμανουήλ εκ Ρόδου Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας. Θα πω από τα Δωδεκάνησα ευρύτερα, για να μην έχουμε παρεξηγήσεις.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή γνωρίζω πόσο ευφυείς είστε, κάνετε αυτήν την εισαγωγή, για να δείξετε ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν έχει εφαρμογή. Δεν μπορεί να έχει εφαρμογή, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, γιατί δεν υπάρχει καμμία πρόβλεψη για τη νησιωτική Ελλάδα.

Έβλεπα τον Πρόεδρο της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, στο περιθώριο συζήτησης, τόσο στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, όσο και στην Ολομέλεια και θα ήθελα να ακούσετε την ομιλία του, κύριε Υπουργέ, και να σας καταθέσει εδώ τη μαρτυρία του, εάν αυτά που συζητάμε τόσα χρόνια στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, για τα ζητήματα που αφορούν αυτό το νομοσχέδιο, στο ελάχιστο συμπεριλαμβάνονται σε αυτό το νομοσχέδιο. Όχι, κύριε Υπουργέ, δεν συμπεριλαμβάνονται.

Και όπως είπε ο εισηγητής μας, θα μπορούσε να είναι ένα σημαντικό νομοσχέδιο αυτό, που να έχει εθνικό χαρακτήρα, να έχει εφαρμογή σε όλη την επικράτεια και με θέματα που άπτονται πραγματικά της οδικής ασφάλειας. Είναι ένα αποσπασματικό νομοσχέδιο, ένα νομοσχέδιο που δεν συνθέτει ούτε τις πτέρυγες της Βουλής, αλλά ούτε και της ίδιας της κοινωνίας, γιατί θα έπρεπε αυτό το νομοσχέδιο να αντιμετωπιστεί με ένα ορθολογικό χαρακτήρα, κάτι το οποίο δεν γίνεται. Και δεν το λέω εγώ ούτε το λέει ο κ. Καραμανλής που είχατε ένσταση για τη συμπεριφορά του. Το λένε οι εκπρόσωποι των φορέων, που συζητήσανε στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου. Υπάρχουν ζητήματα, που έχουμε φέρει στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας τόσα χρόνια, ζητήματα που απέφυγε επιδεικτικά η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών να φέρει εδώ σε συζήτηση και μάλιστα, χωρίς διαβούλευση.

Κύριε Υπουργέ, η αλήθεια είναι: Πότε ξεκίνησε η διαβούλευση γι' αυτό το νομοσχέδιο; Μήπως είναι σε άλλον τόπο και σε άλλο χρόνο οι εκπρόσωποι των φορέων, που σας κατέθεσαν την ένστασή τους εκεί ότι δεν υπήρχε χρόνος για διαβούλευση; Μήπως κάναμε λάθος όλοι εμείς, που φωνάζουμε ότι δεν υπήρχε διαβούλευση; Ξέρετε κάτι; Δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία ότι χρειάζονται δομές στα ζητήματα, που αφορούν τις άδειες οδήγησης. Κανείς δεν το αμφισβητεί εδώ. Όμως, αν θέλουμε να μιλήσουμε για τις δομές πολύ σοβαρά, θα έπρεπε το μείζον θέμα της οδικής ασφάλειας να συνδεθεί με απόλυτο τρόπο. Δεν συνδέεται, γιατί υπάρχει αποσπασματική προσέγγιση σε αυτό το νομοσχέδιο.

Κύριε Υπουργέ, είχαμε μιλήσει εδώ στην Εθνική Αντιπροσωπεία και στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, αλλά και άλλες φορές στην Επιτροπή της Παραγωγής και Εμπορίου και είχα καταθέσει μάλιστα, μια ερώτηση, σχετικά με τη μετεξέλιξη του διπλώματος οδήγησης σε δίπλωμα κινητικότητας.

Είχα καταθέσει την ερώτηση, που καταθέτω στα Πρακτικά, στις 8 Μαρτίου 2017 και δεν απάντησε το Υπουργείο, παρά το γεγονός ότι αναφέρει πως υπάρχουν άνθρωποι στο Υπουργείο, που συζητούν αυτή την πρόταση.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Εμμανουήλ Κόνσολας καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, δεν απάντησε και το Υπουργείο Παιδείας, παρά μόνο μεταθέτει αυτό το ζήτημα στις μη κυβερνητικές οργανώσεις, που εμπλέκονται και προχωρούν στην εκπαίδευση, στην κατάρτιση και στη δια βίου μάθηση στα ζητήματα, που αφορούν το δίπλωμα κινητικότητας στο σχολείο, στην κοινωνία και στα κέντρα που αφορούν την κυκλοφοριακή αγωγή.

Το σκεπτικό αυτό της πρότασης δεν μπορεί να περιορίζεται μόνο για την απόκτηση του διπλώματος οδήγησης, αλλά πρέπει να συζητήσουμε -και το ξέρει πολύ καλά ο Πρόεδρός μας- τα ζητήματα που αφορούν στις μετακινήσεις, στα επικίνδυνα φορτία, στη συγκοινωνία, στο ποδήλατο, στον ίδιο τον πεζό, στο αστικό περιβάλλον. Η πρόταση αυτή αφορά και τα παιδιά, τους μαθητές γυμνασίων και λυκείων, αλλά και σε ενήλικους. Για τα παιδιά θα υπάρχει η προκαταρκτική εκπαίδευση στην πρωτοβάθμια και στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, ενώ για τους ενήλικες το δίπλωμα κινητικότητας θα συνδέεται με εξετάσεις και θα αντιστοιχεί στην άδεια οδήγησης.

Αυτή την πρόταση που κατατέθηκε στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας την υιοθετήσετε ή την παραβλέψατε; Το δίπλωμα κινητικότητας θα πρέπει να συνδέεται με μία ολοκληρωμένη εκπαίδευση για την κινητικότητα στην πόλη, αλλά και σε εθνικά και επαρχιακά οδικά δίκτυα, για το περιβάλλον και τον άνθρωπο. Ο στόχος είναι να αλλάξουμε τις ακραίες και τις επικίνδυνες συμπεριφορές, που υπάρχουν σε όλη την επικράτεια, στην ηπειρωτική χώρα, αλλά και στα νησιά.

Θέλω να σας θυμίσω ότι, σύμφωνα με το Ινστιτούτο του Τεχνολογικού Ιδρύματος Κρήτης, τα νησιά είναι πρώτα κατά μέσο όρο σε θύματα. Το ξέρετε, κύριε Υπουργέ, το έχουμε καταθέσει κατά κόρον στην επιτροπή. Το έχετε συμπεριλάβει αυτός ως παράμετρο στο νομοσχέδιο σας; Εμείς είχαμε πει να υιοθετηθεί -αν δεν θέλατε να εφαρμοστεί σε όλη την επικράτεια- ως παράδειγμα η Ρόδος ή ένα από τα νησιά του Αιγαίου να είναι ένα πιλοτικό παράδειγμα για τη βιώσιμη κινητικότητα. Δεν το κάνατε. Και ξέρετε, δεν το κάνατε, κύριε Υπουργέ, γιατί αποσπασματικά, θέλατε να φέρετε μόνο μερικές ρυθμίσεις και να μην λύσετε συνολικά αυτό το πρόβλημα.

Επίσης, ένα άλλο σημαντικό ζήτημα είναι ότι για άλλη μία φορά, δείχνετε εξαιρετικό κυνισμό στο να αντιμετωπίσετε αποσπασματικά τα ζητήματα οδικής ασφάλειας, αφού δεν θέλετε να υιοθετήσετε το εθνικό στρατηγικό σχέδιο οδικής ασφάλειας, που έχουμε καταθέσει και έχουμε συζητήσει κατά κόρον στην επιτροπή, αλλά έχει καταθέσει και το Πολυτεχνείο του Πανεπιστημίου Αθηνών στην Βουλή. Μάλιστα, επαναλαμβάνω για άλλη μία φορά, θα ήταν εξαιρετικά χρήσιμο να συζητήσουμε τα ζητήματα αυτά του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου για την οδική ασφάλεια, με επικεφαλής τον Πρωθυπουργό ή τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας.

Η Κυβέρνηση, λοιπόν, αναπτύσσει μία νοοτροπία εντελώς ξένη με τις προθέσεις, που είχατε εκφράσει προεκλογικά, αλλά και από τις προθέσεις, που είχατε εκφράσει ως Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, που τότε με είχαν οδηγήσει στο να διαβάσω τα πεπραγμένα και βλέπω ότι άλλα λέγατε τότε, άλλα τώρα, κύριε Υπουργέ, δυστυχώς.

Μάλιστα, να σας πω ότι δεν είναι άποψη δική μου, είναι άποψη της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης, που συζητήσε εδώ στην Επιτροπή, αλλά και σε υπομνήματα που κατέθεσαν. Επιτρέψτε μου να καταθέσω άλλη μία φορά αυτό το υπόμνημα της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης με προτάσεις. Τι από αυτά έχετε υιοθετήσει, κύριε Υπουργέ; Θα ήθελα να το δω.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Εμμανουήλ Κόνσολας καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Σας εξηγήθηκαν επαρκώς οι ενστάσεις της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης. Υιοθετήσατε μερικές από αυτές ή καθόλου;

Ένα ζήτημα ασφάλειας, το οποίο θα πρέπει να εξετάσετε είναι αυτό που έχει πει και ο εισηγητής μας, αλλά και άλλοι συνάδελφοι και αφορά τη συνοδεία από τον εκπαιδευτή κατά τη διάρκεια της εξέτασης του εκπαιδευόμενου. Είναι και θέματα, που αφορούν την ασφάλεια και την οδική συμπεριφορά, που θα πρέπει ενδεχόμενα να αναχαιτιστεί την τελευταία στιγμή.

Το έχετε εξετάσει αυτό, κύριε Υπουργέ, μήπως υιοθετήσετε αυτήν την πρόταση της ομοσπονδίας;

Δεν θέλω να καταναλώνω άλλο χρόνο, κύριε Πρόεδρε. Θέλω, όμως, να καταθέσω γι' άλλη μια φορά τα ζητήματα, που αφορούν

τη θέση του νομοσχεδίου, σε σχέση με τις πίστεις που έχετε πει.

Σε ό,τι αφορά τη χωροταξία, σε ό,τι αφορά την κατασκευή, σε ό,τι αφορά τον νησιωτικό χώρο, έχετε αντιμετωπίσει προοπτικά αυτήν την πρόκληση; Πού υπάρχει πίστα στο Αιγαίο; Έχετε υπολογίσει τη μετακίνηση οδηγών, εκπαιδευτών, οχημάτων από το ένα νησί στο άλλο και το κόστος; Υπάρχει προϋπολογισμός; Το ακούσαμε πριν και από την κ. Αραμπατζή και από τον κ. Καραμανλή σε ό,τι αφορά την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους.

Όσον αφορά τώρα τα ζητήματα, κύριε Πρόεδρε, -τελειώνω με αυτό- που είχατε δημιουργήσει με την αποχή των οδηγών. Ξέρετε πολύ καλά τι αναστάτωση δημιουργήθηκε σε όλη τη χώρα με είκοσι χιλιάδες υποψηφίους να περιμένουν. Ενώ, φαινομενικά, λύθηκε το θέμα προς στιγμήν για το επίδομα, ξαφνικά διαπιστώνουμε ότι απέχουν οι εξεταστές που εντάσσονται στο Μητρώο Στελεχών, που αφορούν κυρίως τους υπαλλήλους των περιφερειών. Γι' αυτό έχετε μια απάντηση;

Αρα, κύριε Υπουργέ, εγώ θέλω να σας καλέσω για άλλη μια φορά, πέρα από το γεγονός ότι υπάρχουν δεκάδες διυπουργικές αποφάσεις για να εφαρμοστεί αυτός ο νόμος, ακούστε και τους οργανισμούς που σας έχουν καταθέσει προτάσεις, αλλά και την Πανελλήνια Ομοσπονδία, αλλά κυρίως την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας, η οποία από την πρώτη στιγμή εκφράζει τις ενστάσεις της και γι' αυτό δεν μπορούμε να μας βρουν θετικούς απέναντι σε καμμία πρόκληση του νομοσχεδίου.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Συνεχίζουμε με τον συνάδελφο από τον ΣΥΡΙΖΑ κ. Ευάγγελο Αποστόλου. Μένει ο κ. Στύλιος, η κ. Τριανταφύλλου, ο κ. Κυριαζίδης και κλείνουμε με τον κ. Ουρσουζίδη.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, ειπώθηκαν πολλά, ειδικά για μια τροπολογία που αφορά τις βοσκήσιμες γαίες και εκ των πραγμάτων θα σταθώ για λίγο στο περιεχόμενο του νομοσχεδίου. Έτσι κι αλλιώς, από την εντύπωση που έχω αποκομίσει, σχεδόν όλοι συμφωνούν στην αναγκαιότητα να αναβαθμιστεί και να βελτιωθεί το σύστημα των διαδικασιών συμπεριφοράς των υποψηφίων και ανάδειξης των προσόντων τους. Γίνονται οι απαραίτητες παρεμβάσεις και πιστεύω ότι ένα πρόβλημα που χρόνια ταλάνιζε την ελληνική κοινωνία θα βρει την οριστική και τη σωστή του λύση.

Θα σταθώ, όμως, ιδιαίτερα, όπως είπα, στα εξής, γιατί ειπώθηκαν πολλά και πρέπει να απαντηθούν, μια και για ένα μεγάλο μέρος της διαδικασίας αυτής που αφορά γενικά τα θέματα βόσκησης και διαχείρισης κτηνοτροφίας είχα τη σχετική ευθύνη.

Ξεκαθαρίζω, πρώτα-πρώτα, ένα πράγμα, ότι ακόμη, δυστυχώς, δεν έχουν αντιληφθεί πολλοί συνάδελφοί τους όρους «βοσκήσιμες γαίες» και «βοσκότοποι». Βοσκήσιμες γαίες λέγονται αυτές οι εκτάσεις που στη χώρα μας βόσκονται. Αυτές οι εκτάσεις, λοιπόν, που βόσκονται δεν θεωρούνται όλες από πλευράς Ευρωπαϊκής Επιτροπής επιλέξιμες. Θεωρούνται ένα μέρος αυτών και αυτές που θεωρούνται επιλέξιμες, για να συνδεθούν με δικαίωμα, ονομάζονται βοσκότοποι. Είναι πολύ απλά τα πράγματα.

Με τον ν. 4351/2015, λοιπόν, για τις βοσκήσιμες γαίες -που εγώ τον θεωρώ εμβληματικό για την κτηνοτροφία- μπήκε για πρώτη φορά στο νομικό οπλοστάσιο της χώρας μας ο Εθνικός Χάρτης Βοσκήσιμων Γαίων και καθιερώθηκε ως υποχρέωση της πολιτείας η σύνταξη των διαχειριστικών σχεδίων βόσκησης αυτών των εκτάσεων. Αυτό έγινε για πρώτη φορά.

Δύο ήταν οι στόχοι της συγκεκριμένης ρύθμισης: Ο πρώτος ήταν να ορθολογικοποιήσουμε τις επιλέξιμες για βόσκηση εκτάσεις, για να κατοχυρώσουμε μέσα από την προσθήκη και άλλων εκτάσεων τα δικαιώματα σε ενισχύσεις των κτηνοτρόφων, αλλά και για να αποφυγούμε τα εκατοντάδες εκατομμύρια προστίμων, που μετά από κάθε έλεγχο μας επέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ξεχνούν οι συνάδελφοι των προηγούμενων κυβερνήσεων ότι κάθε χρόνο είχαμε γύρω στα 150, 180, 200 εκατομμύρια πρόστιμα γι' αυτό το μεγάλο ζήτημα.

Ο δεύτερος λόγος ήταν να καταγράψουμε και να αξιοποιήσουμε σωστά για την κτηνοτροφία μας περίπου εξήντα εκατομ-

μύρια στρέμματα δασικών εκτάσεων στη χώρα μας που σήμερα βόσκονται.

Τον πρώτο, λοιπόν, στόχο που σας είπα, τον υπηρετήσαμε άμεσα με τη χαρτογράφηση μέσω των προσωρινών -το επαναλαμβάνω, καθώς το αγνοείτε εσκεμμένα- διαχειριστικών σχεδίων των βοσκήσιμων γαίων. Με τη χαρτογράφηση αυτή -ήταν απαραίτητη η χαρτογράφηση- και με την αιτιολόγηση που κάναμε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ζητήσαμε και πήραμε τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για ένταξη της επιλεξιμότητας αυτών των εκτάσεων που είπατε προηγουμένως με πώδη, αλλά και ξυλώδη βλάστηση. Αυτό, όμως, χρειαζόταν μια διαδικασία χρόνων, διότι έπρεπε να έχουμε καταγεγραμμένες αυτές τις εκτάσεις, για να μπορέσουμε να ζητήσουμε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία όντως στο τέλος του 2017, μέσα από την πρόταση «Omnibus» που έφερε για τη μερική αναθεώρηση της ΚΑΠ αποδέχθηκε το αίτημά μας. Περιμένουμε, λοιπόν, αυτό να οριστικοποιηθεί μέχρι τις αρχές του καλοκαιριού. Αυτός είναι ο προγραμματισμός της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Οπότε από την επόμενη προγραμματική περίοδο, όπως όντως ήταν ο στόχος μας, έχουμε πάνω από 8 εκατομμύρια στρέμματα αυτών των εκτάσεων να εντάσσονται στις επιλεξιμότητες, για να λύσουμε μια και καλή τα προβλήματα αυτά.

Το δεύτερο που υπηρετήσαμε με τη δημιουργία για πρώτη φορά στη χώρα μας μιας Εθνικής Γεωγραφικής Βάσης Δεδομένων Βοσκήσιμων Γαίων είναι αυτό που αυτήν την ώρα ετοιμαζόμαστε να κάνουμε και είναι τα διαχειριστικά σχέδια βοσκήσιμων γαίων. Είναι μια βάση που θέλουμε να φτιάξουμε, η οποία θα επικαιροποιείται και θα αποτελεί τη δεξαμενή τροφοδότησης της κτηνοτροφίας με βλάστηση, με ζωοτροφές τέτοιες που ουσιαστικά όχι μόνο θα μειώνουν σημαντικά το κόστος των ζωοτροφών που ξεπερνάει το 75%, αλλά θα υπηρετούν και στο διηνεκές την ποιοτική υπόθεση της ζωικής παραγωγής της χώρας μας, που είναι το κύριο και το καλύτερο εργαλείο που έχουμε για να μπορέσουμε στη διεθνή αγορά, ιδιαίτερα την κτηνοτροφία, να τη στηρίξουμε. Η αξιοποίηση, λοιπόν, όλων αυτών των βοσκήσιμων εκτάσεων περνάει μέσα από αυτά τα διαχειριστικά σχέδια που συζητάμε αυτήν την ώρα.

Το κόστος αυτών των μελετών σχετίζεται με τα δεδομένα που υπάρχουν τόσο από τη σύνταξη των προσωρινών σχεδίων -το επαναλαμβάνω- όσο και από αυτά που διαθέτει η πολιτεία σήμερα, όπως είναι η καταγραφή των τύπων οικοτόπων στις περιοχές «NATURA», η χαρτογράφηση και η οριοθέτηση αυτών των περιοχών, οι δασικοί χάρτες, οι γεωλογικοί χάρτες, τα διαχειριστικά σχέδια των νερών, οι χάρτες κινδύνου πλημμύρας και το βασικό, βεβαίως, υπόβαθρο του ΟΠΕΚΕΠΕ. Γι' αυτό, πιστεύω ότι πρέπει να δούμε πρώτα όλα αυτά τα στοιχεία που διαθέτουμε και μετά να δούμε ποια είναι αυτά τα στοιχεία που λείπουν, για να ολοκληρωθεί το διαχειριστικό σχέδιο βόσκησης μιας περιοχής και τότε να βγει το κόστος. Εκτιμώ ότι μέσα από μια τέτοια προσέγγιση το κόστος θα είναι πολύ μικρότερο από τα 20 εκατομμύρια που αναφέρονται στην αιτιολογική έκθεση της τροπολογίας. Υπάρχουν ήδη τα 5,5 εκατομμύρια από τέλη βόσκησης προηγούμενων χρόνων που εισπράχθηκαν για ανταποδοτικά έργα από τις περιφέρειες. Δεν χρησιμοποιήθηκαν. Μπορεί το Υπουργείο να συνεννοηθεί να καλύψουν το κόστος με αυτό το ποσό που επαρκεί για την κάλυψη των εργασιών που απαιτούν τα διαχειριστικά σχέδια, όπως και ο ένας χρόνος για την εκπόνηση των διαχειριστικών σχεδίων είναι αρκετός.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Τα 3,2 εκατομμύρια που εισπράχθηκαν από τις ενισχύσεις των κτηνοτρόφων τη φετινή χρονιά να χρησιμοποιηθούν για συγκεκριμένα έργα που θα προβλεφθούν στα διαχειριστικά σχέδια μετά την ολοκλήρωσή τους και ιδιαίτερα της βελτίωσης των βοσκοτόπων μέσα από την αειφορική διαχείριση. Δεν χρειάζονται, για να προκληρυχθούν τα σχέδια, τα 10 εκατομμύρια επιπλέον που αναφέρονται στην αιτιολογική έκθεση.

Γι' αυτό θεωρώ περιττή την ανάμειξη του Ταμείου Γεωργίας και Κτηνοτροφίας στην εκπόνηση των διαχειριστικών σχεδίων, πόσω μάλλον όταν προβλέπεται ότι αυτό το ποσό θα συμψηφι-

στεί με τις ενισχύσεις της κτηνοτροφίας τα επόμενα χρόνια.

Γι' αυτό, λοιπόν, θεωρώ ότι το θέμα μπορεί να αντιμετωπισθεί με διάλογο με τις περιφέρειες, οι οποίες έχουν αναλάβει τη σύνταξη των συγκεκριμένων διαχειριστικών σχεδίων, αλλά και την όλη διαχείριση των βοσκήσιμων γαιών. Υπάρχουν τα χρήματα, όπως επίσης υπάρχουν και δυνατότητες μελλοντικά να χρηματοδοτηθούν οι συγκεκριμένες εργασίες μέσα από πόρους που αναφέρονται στη διαχείριση των δασικού χαρακτήρα εκτάσεων.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο συνάδελφος από τη Νέα Δημοκρατία κ. Γεώργιος Στύλιος από τον Νομό Άρτας Περιφέρειας Ηπείρου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά την τοποθέτηση του προηγούμενου ομιλητή, πρώην Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, του κ. Αποστόλου, θέλω σε χαμηλούς τόνους και χωρίς εντάσεις να θυμίσω δυο-τρία πράγματα και μετά να μιλήσω για το νομοσχέδιο.

Η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ήταν αυτή η οποία εισήγησε την αλλαγή του ορισμού για τον προσδιορισμό των βοσκοτόπων και των βοσκήσιμων γαιών και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Από το 2014 μέχρι σήμερα, εάν κάνουμε μία αφαίρεση, έχουν περάσει περίπου τεσσεράμισι με πέντε χρόνια.

Από τότε, λοιπόν, η σημερινή Κυβέρνηση όφειλε -ως είχε δεσμευτεί- να προχωρήσει στη δημιουργία των διαχειριστικών σχεδίων για τους βοσκοτόπους και τις βοσκήσιμες γαίες. Αυτό δεν έχει συμβεί. Πέρασαν τεσσεράμισι ολόκληρα χρόνια.

Σήμερα, λοιπόν, έχουμε μια τροπολογία όπου μεταφέρεται η συγκεκριμένη εργασία, η συγκεκριμένη δουλειά και ανατίθεται στις ελληνικές περιφέρειες για να διεκπεραιωθεί.

Τι αντίκτυπο έχει αυτό στην ελληνική παραγωγή και στους Έλληνες κτηνοτρόφους; Έχει μία μεγάλη καθυστέρηση στο να μπορούν να εκδοθούν και να βγουν οι ενισχύσεις με βάση τις εκτάσεις και τις πραγματικές εκτάσεις που διαθέτει καθένας.

Και τι συναντάμε και βλέπουμε, αγαπητές κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, στην ελληνική περιφέρεια; Βλέπουμε να ερημώνει η ελληνική περιφέρεια, να συρρικνώνεται η ελληνική επικράτεια, τους κτηνοτρόφους κυρίως να εγκαταλείπουν τα κοπάδια τους και τα ζώα τους, μην έχοντας άλλη διέξοδο.

Η σημερινή Κυβέρνηση επιβεβαιώνει για άλλη μια φορά τον εαυτό της, υπερβολές, μεγάλα λόγια, εξαγγελίες ότι θα ελέγξει τις εισαγωγές, ότι γίνονται αθρόες εισαγωγές, ότι θα επιβάλουν τιμολόγια για να πληρώνονται οι παραγωγοί στην ώρα τους και ότι θα χτυπήσουν τη βιομηχανία. Κλείνουν οι παραγωγοί τις εκμεταλλεύσεις τους, ζημιώνονται οι παραγωγοί, μειώνεται το ζωικό κεφάλαιο στη χώρα και η Κυβέρνηση δεν έχει καταλάβει τίποτα και συνεχίζει στον ίδιο ρυθμό.

Οι πολίτες -κατά τη δική μου γνώμη- έχουν βγάλει τα συμπεράσματα. Ο παραγωγικός κόσμος της χώρας έχει καταλάβει. Έρχονται οι εκλογές, τα αποτελέσματα θα σας τα δώσει ο παραγωγικός κόσμος το βράδυ των εκλογών. Έρχονται και οι αυτοδιοικητικές και οι περιφερειακές εκλογές. Βλέπω, λοιπόν, ότι έχετε ρίξει λευκή πετσέτα και δεν κατεβαίνετε σε πολλές από αυτές τις εκλογικές αναμετρήσεις.

Προχωράμε.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχομαι στο νομοσχέδιο με τίτλο: «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις».

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Ελληνικής Αστυνομίας, το 2017 στη χώρα μας έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα επτακόσιοι τριάντα συνάνθρωποί μας, ενώ άλλοι επτακόσιοι τραυματίστηκαν πολύ σοβαρά. Κάθε χρόνο, λοιπόν, συντελείται μία γενοκτονία στους δρόμους της πατρίδας μας. Δύο είναι οι αιτίες. Η πρώτη είναι οι υποδομές και η δεύτερη είναι η οδική συμπεριφορά, η οδική κουλτούρα και τα θέματα παιδείας που έχουν οι οδηγοί μας.

Σε αυτό το δεύτερο, στη δεύτερη αιτία, παίζει καθοριστικό ρόλο το νομοσχέδιο το οποίο συζητούμε σήμερα. Γιατί παίζει κα-

θοριστικό ρόλο; Διότι το σύστημα αξιολόγησης των υποψηφίων οδηγών αντικατοπτρίζει την παιδεία, την κουλτούρα, τη συμπεριφορά, τη νοοτροπία που έχει κάθε οδηγός.

Έρχεται, λοιπόν, το εν λόγω νομοσχέδιο και ενώ θα έπρεπε να αφορά αποκλειστικά τη δημιουργία ενός εκσυγχρονισμένου πλαισίου αξιολόγησης προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών, δεν το πράττει αυτό. Ενώ θα έπρεπε να είναι ένας στόχος πρώτης προτεραιότητας που δεν χωρά μικροπολιτικές ούτε ιδεολογικές διαφορές -γιατί αφορά την ασφάλεια των παιδιών μας, αφορά την ασφάλεια όλων μας- έχουμε πάρα πολλές επιφυλάξεις σε σχέση με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου για το αν μπορεί να οδηγήσει προς αυτή την κατεύθυνση.

Και εξηγώ πολύ συγκεκριμένα το γιατί. Για ακόμη μια φορά η Κυβέρνηση αγνόησε τους εμπλεκόμενους, τους ενδιαφερόμενους φορείς. Το νομοσχέδιο δεν βγήκε σε διαβούλευση.

Κατ' αρχάς, η ύπαρξη του ίδιου του εξεταστή στα δύο στάδια εξέτασης δεν συνάδει με αυτό το οποίο προσπαθεί να διακηρύξει η ηγεσία του Υπουργείου με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, με τη διατήρηση της διαφάνειας. Κατά τη γνώμη μου, θα έπρεπε να προβλέπεται διαφορετικός εξεταστής για την πορεία και διαφορετικός για τις ειδικές διαδικασίες.

Οι υποψήφιοι οδηγοί κατά τη διάρκεια διεξαγωγής της πρακτικής τους εξέτασης υποχρεούνται σε ειδική ασφαλιστική κάλυψη. Αυτό, όμως, από μόνο του δεν επαρκεί για να καλύψει την απουσία του εκπαιδευτή του συγκεκριμένου οδηγού κατά το στάδιο πορείας και ενέχει πολύ μεγάλους κινδύνους για τη δημιουργία ατυχημάτων.

Άλλα σοβαρά προβλήματα που υπάρχουν είναι τα εξής: Ενώ διακηρύσσει το Υπουργείο ότι είναι πολύ πετυχημένο το νομοσχέδιο, δεν μας έχει πει πώς το Υπουργείο μπορεί να διασφαλίσει την αδιάλειπτη κάλυψη του δικτύου καθ' όλη τη διάρκεια της εξέτασης, πόσω μάλλον δε στην επαρχία και ειδικά και στις νησιωτικές περιοχές -αναφέρθηκε πριν από λίγο σε αυτό ο συνάδελφος κ. Κόνσολας- διότι γνωρίζετε ότι η μετάδοση των δεδομένων γίνεται σε πραγματικό χρόνο στο κέντρο ελέγχου του Υπουργείου και δεν γίνεται καταγραφή για αυτό.

Σύμφωνα με το άρθρο 7, προβλέπεται ότι οι δοκιμασίες του δεύτερου σταδίου για την απόδειξη των δεξιοτήτων οδήγησης διενεργούνται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή πίστες εκπαιδευσης. Ρωτάμε τον αρμόδιο Υπουργό και το Υπουργείο το εξής: Γιατί δεν μας παρουσιάζει μία λίστα -διατυπώθηκε και στην επιτροπή- με τις διαθέσιμες πίστες που υπάρχουν μέχρι σήμερα; Στο νομοθέτημα δεν υπάρχει καμμία πρόβλεψη για περιπτώσεις περιφερειών που δεν διαθέτουν ειδικούς χώρους, πίστες για δοκιμασία προσόντων υποψηφίων οδηγών και σίγουρα δεν υπάρχει καμμία πρόβλεψη για χρηματοδότηση των περιφερειών για τη δημιουργία αυτών των πιστών.

Κλείνοντας, θα αναφερθώ στο άρθρο 8 στα εξής: Θα έχει, κύριε Υπουργέ, υλοποιηθεί έγκαιρα και θα είναι λειτουργικό και εύχρηστο το πληροφοριακό σύστημα για τη μετάδοση των δεδομένων; Αμφιβάλλουμε. Στον νόμο του περασμένου Μαρτίου, για παράδειγμα, για τα ταξί προβλέπονταν πληροφοριακά συστήματα για την καταγραφή των ταξί. Έχουν περάσει πάνω από δέκα μήνες και δεν έχει υλοποιηθεί τίποτα από αυτά.

Καμμία, επίσης, πρόβλεψη δεν έχει γίνει για τους υποψήφιους οδηγούς σε περίπτωση καθυστέρησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι το νομοσχέδιο είναι αποσπασματικό, δεν διασφαλίζει τον δημόσιο χαρακτήρα των εξετάσεων, δεν ελεγχθεί τα προβλήματα, αλλά δημιουργεί σύγχυση και τα ενισχύει.

Το νομοθέτημα, παρά το γεγονός ότι επικαλείται τη διαφάνεια, το πράττει με τρόπο πρόχειρο και προβληματικό, ενώ πρακτικά μετακυλίζει τις ευθύνες και τα ζητήματα στις σχολές οδήγησης.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει η συνάδελφος από τον ΣΥΡΙΖΑ κ. Μαρία Τριανταφύλλου. Ακολουθεί ο κ. Κυριαζίδης και κλείνει ο κατάλογος με τον κ. Ουρσουζίδη.

Ορίστε, κυρία Τριανταφύλλου, έχετε τον λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι πανθομολογούμενο ότι υπάρχει αδήριτη ανάγκη αλλαγής

του πλαισίου με στόχο να συμβάλλουμε στην αλλαγή της οδηγικής συμπεριφοράς και στην ενίσχυση της ασφάλειας.

Και βέβαια, πρέπει να πούμε ότι στον τομέα των μεταφορών έχουν συντελεστεί και συντελούνται καθημερινά σημαντικές εξελίξεις που οφείλονται αφ' ενός στην πρόοδο της τεχνολογίας και αφ' ετέρου σε αλλαγές της νομοθεσίας που επηρεάζουν άμεσα και τις μεταφορές.

Το θεσμικό πλαίσιο που υπήρχε έως τώρα στις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών, κατά γενική ομολογία δεν ανταποκρινόταν στις σύγχρονες απαιτήσεις εξέτασης και στα νέα δεδομένα. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι παραβάσεις και οι παραβατικές συμπεριφορές –χωρίς, βέβαια, να είναι πάντοτε αυτό ο κανόνας– καθόριζαν τον τρόπο λήψης διπλωμάτων και την οδηγική συμπεριφορά, με αποτέλεσμα η χώρα μας να υστερεί σε μεγάλο βαθμό σε αυτό που ονομάζουμε οδηγική παιδεία και σωστή συμπεριφορά στον δρόμο.

Τα αποτελέσματα αυτά, βεβαίως, ήταν τραγικά. Η χώρα μας ήταν για πολλά χρόνια πρωταθλήτρια στα τροχαία ατυχήματα, με οδηγούς που αγνοούν βασικές οδηγικές συμπεριφορές και έναν παρασιτικό μηχανισμό στη διαδικασία απόδοσης διπλωμάτων, ο οποίος είχε στηθεί με συνευθύνη όλων κυβερνήσεων.

Το Υπουργείο Υποδομών τα τελευταία χρόνια έχει καταβάλει μία προσπάθεια να αντιστρέψει αυτήν την πραγματικότητα και με μία σειρά από ρυθμίσεις προσπάθησε να μεταβάλει αυτή τη δεδομένη κατάσταση και να περάσει μία διαφορετική νοοτροπία στα ζητήματα της οδηγικής και της ασφάλειας.

Και εξηγούμε: Υπάρχουν συγκεκριμένα μέτρα με την ύλη και τα βιβλία και το ηλεκτρονικό σύστημα για την εκπαίδευση των δασκάλων σε όλες τις τάξεις του δημοτικού σχολείου, με τις αλλαγές και την αυστηροποίηση στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και τους συχνότερους ελέγχους, με την ολοκλήρωση των ελέγχων και των βάσεων δεδομένων για τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα και τα δημόσιας χρήσης που ακολουθεί, καθώς και με πολλές άλλες ρυθμίσεις, που έχουν ως στόχο να εκσυγχρονίσουν το πλαίσιο και να μετριάσουν τα φαινόμενα παραβατικότητας.

Με το νομοσχέδιο για τους υποψήφιους οδηγούς επιχειρείται να αντιμετωπιστούν και να θεραπευτούν ζητήματα που ταλάνιζαν το σύστημα χορήγησης άδειας οδηγίας εδώ και δεκαετίες.

Θέλω να επισημάνω κάποια σημεία, γιατί ενώ ακούστηκε κατά κόρον ότι δεν έγινε διάλογος και ότι εν πάση περιπτώσει αγνοήθηκαν οι ενδιαφερόμενοι φορείς, και όσον αφορά εμάς τους Βουλευτές και σίγουρα και το Υπουργείο Υποδομών υπήρχε μία μακρά διαβούλευση. Έγιναν πολλές συναντήσεις και δικές μας, όλων των Βουλευτών, φαντάζομαι, όλων των περιφερειών, με ανάλογους συλλόγους και υπάρχουν κάποια σημεία τα οποία θα πρέπει να τονίσουν.

Ένα σημείο που έχει σχέση με το κατά πόσο θα πρέπει οι δάσκαλοι οδηγίας να παρίστανται κατά την εξεταστική διαδικασία τέθηκε από τους περισσότερους σχεδόν ομιλητές. Θα ήθελα να πω ότι αυτό που θα πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας –τουλάχιστον από τη δική μου επαφή– είναι το εξής: Οι περισσότεροι, αυτό που ζητούν είναι να διασφαλιστεί ότι θα υπάρχουν κατάλληλοι εξεταστές – αξιολογητές. Αξιολογητές, δηλαδή, με κατάλληλα προσόντα, με εμπειρία, με προϋπηρεσία, που να αναλαμβάνουν αυτό το ειδικό κομμάτι της εξέτασης. Αυτό τέθηκε και, μάλιστα, με έντονο τρόπο –και καλά έκανε και τέθηκε– και σε αυτό νομίζω ότι θα πρέπει να δώσουμε όλες τις προσπάθειές μας, έτσι ώστε να διασφαλίσουμε ότι θα υπάρχουν τέτοιου είδους εξεταστές.

Υπάρχουν και κάποια άλλα σημεία που θα ήθελα να αναφέρω, τα οποία κατατέθηκαν και στην επιτροπή. Για παράδειγμα, σε σχέση με τις πύστες υπάρχουν κάποια σημεία που νομίζω ότι θα πρέπει και το Υπουργείο Υποδομών να τα κοιτάξει, αλλά και θα πρέπει να προστατεύσει κάποια σημεία. Αναφέρει, για παράδειγμα ένας συγκεκριμένος σύλλογος, ότι οι πύστες αποτελούν λύση μόνο για ειδικές δοκιμασίες, αλλά πρέπει οπωσδήποτε να έχουν δημόσιο χαρακτήρα και να υπάρχουν σε όλους τους νομούς. Μάλιστα, αυτό το «σε όλους τους νομούς» θα ήθελα και εγώ να το προσυπογράψω, όπως και το πρώτο βέβαια, γιατί ακριβώς αν δεν υπάρχει, μπορεί να δυναμιτίσει τη διενέργεια εξετά-

σεων. Αυτό, λοιπόν, είναι ένα σημείο που πρέπει να το δούμε.

Επίσης, σε άλλη τοποθέτησή τους σε σχέση με τους ελιγμούς και αυτές τις ειδικές δοκιμασίες, αναφέρουν ότι είναι κατά κάποιον τρόπο ξεπερασμένες και αναχρονιστικές, φέρνοντας ως επιχείρημα ότι ο τρόπος κατασκευής των αυτοκινήτων σήμερα –το γεγονός, δηλαδή, ότι είναι εφοδιασμένα με μία πληθώρα ηλεκτρονικών συστημάτων– βοηθά τους οδηγούς να κάνουν μία σειρά από κινήσεις, όπως να παρκάρουν μόνα τους, να διατηρούν την λωρίδα κυκλοφορίας κ.λπ..

Θέλω να πω με όλα αυτά και βεβαίως με πολλά άλλα, τα οποία κατατέθηκαν από πολλούς συναδέλφους ομιλητές, ότι υπάρχουν σημεία τα οποία πρέπει με ιδιαίτερο ενδιαφέρον να τα παρακολουθήσει το Υπουργείο Υποδομών και να δώσει συγκεκριμένες απαντήσεις.

Για μένα, πάντως, είναι μία πολύ σημαντική προσπάθεια, είναι μία θετική προσπάθεια. Είναι μία προσπάθεια, η οποία θα μεταδίδεται live και θα καταγράφεται. Βεβαίως, εδώ πρέπει να μπουν όλες τις ασφαλιστικές δικλίδες, έτσι όπως ακούστηκαν από πάρα πολλούς συναδέλφους.

Επίσης, θα πρέπει να πω ότι πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που προσπαθεί, μέσα από την αξιοποίηση των νέων τεχνολογικών δεδομένων, να απλοποιήσει και να διασφαλίσει με όρους σύγχρονους έναν εξειδικευμένο τομέα, που για πολλά χρόνια είχε πολλά προβλήματα. Θα ήθελα να σημειώσω ότι όταν μιλάμε γι' αυτό τον τομέα, θα πρέπει να είμαστε προσεκτικοί, γιατί είναι ένας τομέας που παράγει πολύ καθημερινά και πολύ πρακτικά αποτελέσματα και οι παθογένειες του είχαν αντίκτυπο σε όλη την κοινωνία.

Τέλος, απ' ό,τι βλέπω, δεν βρίσκεται δίπλα στον Υπουργό ο καινούργιος Υφυπουργός, ο συμπατριώτης μου, τον οποίο εγώ θα ήθελα να καλωσορίσω ως συνεργάτη –και όχι ως «πρόθυμο»– για να ξεπερδέψουμε με το παρελθόν, ως συνεργάτη για να μπορέσουμε να βάλουμε τις νέες, στέρεες βάσεις για μία προοδευτική διαχρονική διακυβέρνηση της χώρας. Και ξέρετε ότι προοδευτικές αλλαγές θα κριθούν στην πράξη, στην προσπάθεια και στο αποτέλεσμα, που θα καλυτερεύει και θα επαναπροσδιορίζει καθημερινά τον πολιτισμό, ακόμα και στις πιο πρακτικές του υποστάσεις.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο συνάδελφος από τη Νέα Δημοκρατία, ο κ. Δημήτριος Κυριαζίδης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο συνάδελφος κ. Μανιάτης, στην αναφορά του εκ του Βήματος αυτού, αναφέρθηκε στον κύριο Υπουργό, επισημαίνοντας ότι είναι ο μακροβιότερος Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών. Πρόσθεσε, βεβαίως, ο κύριος Υπουργός: «Ναι, αλλά μετά Λαλιώτη».

Μαθητής του δεν ήσασταν, κύριε Υπουργέ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μετά τον Κώστα Λαλιώτη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Μαθητής του ήσασταν.

Πράγματι, κύριε Υπουργέ, διακρίνεστε για το δημιουργικό σας έργο. Το είδαμε και στην περιοχή μου. Τέσσερα χρόνια έχει καταντήσει ο οδικός άξονας Δράμας – Αμφίπολης, η σύνδεση με την Εγνατία, ένα όνειρο! Και όταν το συζητούμε, αποτελεί ανέκδοτο και ντρέπομαι και ο ίδιος ειλικρινά να αναφερθώ ακριβώς σε αυτήν την απομόνωση του νομού τον οποίο υπηρετώ. Τέσσερα χρόνια! Τελευταία μας είπατε ότι θα πρέπει να δούμε αν το έργο αυτό είναι βιώσιμο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): ... (δεν ακούστηκε)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Βεβαίως. Έχω τα Πρακτικά και θα σας τα δώσω. Άλλωστε, περιμένω να έρθετε, ύστερα από μία επίκαιρη που έχω καταθέσει εδώ και αρκετό καιρό, κάποια στιγμή να μας απαντήσετε επ' αυτού.

Ύστερα από τέσσερα χρόνια, διαπιστώσατε ότι το έργο δεν προχωράει, οι μελέτες δεν ωριμάζουν, γιατί λείπει ένας τεχνικός σύμβουλος. Και υπογράψατε και μία τέτοια απόφαση: 179.000, προκειμένου να διασφαλιστεί, ύστερα από τέσσερα χρόνια, ένας τεχνικός σύμβουλος για να προχωρήσουν οι μελέτες, διότι η ανάλογη διεύθυνση έχει πολύ έργο τελευταία.

Και, βεβαίως, πληροφορούμαι και για κάποιες απαλλοτριώσεις χωρίς κρατική χρηματοδότηση, χωρίς σχεδιασμό, χωρίς προϋπολογισμό, χωρίς ύπαρξη σχετικού εθνικού ή κοινοτικού προγράμματος. Η Ευρωπαϊκή επιτροπή μου απήντησε το εξής: «Δεν έχω καμμία θέση ή πρόταση από πλευράς της Κυβέρνησης σας. Να απευθυνθείτε σε αυτήν.».

Θα παρακαλούσα, κύριε Υπουργέ, τουλάχιστον επισκευάστε αυτόν το δρόμο που καλύπτει δύο νομούς -Σερρών και Δράμας-, διότι δικό σας έργο πρέπει να είναι. Είναι θέμα διαπεριφερειακό.

Βλέπω ότι η τροπολογία από πλευράς συναδέλφου του ΣΥ-ΡΙΖΑ για το πρόβλημα που έχει προκύψει στην εθνική οδό Κρατήγους - Μυτιλήνης, γίνεται δεκτή προκειμένου να επισκευαστεί, να ενισχυθεί κ.λπ.. Δώστε, λοιπόν, τη χρηματοδότηση για να επισκευαστεί, επιτέλους, αυτό το κομμάτι. Είχαμε εκατόν σαράντα τρία τροχαία ατυχήματα, είκοσι τρία με τραυματισμούς και επτά με νεκρούς. Τουλάχιστον ας σεβαστούμε αυτό το στοιχείο που αφορά την ανθρώπινη ζωή, κύριε Υπουργέ.

Επτά μήνες, λοιπόν, προετοιμάζεται το συζητούμενο νομοσχέδιο, εβδομήντα χιλιάδες συμπολίτες μας παγιδευμένοι και όμηροι των εξετάσεων για την απόκτηση ενός διπλώματος οδήγησης. Αποτέλεσμα οι εξεταστές να διαμαρτύρονται, καθόσον σε μια κρίσιμη οικονομική κατάσταση της χώρας, πέραν των όσων αρνητικών αντιμετωπίζουν από τους υποψηφίους οδηγούς κάτω από την πίεση που είχαν καθημερινά, οδηγήσατε πολλούς στο κλείσιμο σχολών, στην αδυναμία αντιμετώπισης των προσωπικών και οικογενειακών τους αναγκών και τους υποψηφίους οδηγούς μετέωρους και αδύναμους να αντιμετωπίσουν ανάγκες που θα τους έλυνε η απόκτηση του επιθυμητού πτυχίου οδήγησης ή επέκτασης για επαγγελματικούς λόγους.

Βεβαίως, συμφωνούμε προς την ενίσχυση-διασφάλιση του στόχου και σκοπού της διαφάνειας και της αντικειμενικότητας αναφορικά με τον τρόπο διεξαγωγής των εξετάσεων και την απόκτηση της επιθυμητής άδειας ικανότητας. Δυστυχώς, όμως, με το παρόν νομοσχέδιο δεν επιτυγχάνεται το ζητούμενο. Βεβαίως, με την πάροδο του χρόνου επιβάλλονται νομοθετικές ρυθμίσεις που να εναρμονίζονται με την πραγματικότητα και να εκσυγχρονίζουν καταστάσεις.

Με το παρόν νομοσχέδιο επιτυγχάνεται κάτι τέτοιο; Όχι, βεβαίως. Η λύση του όλου ζητήματος μετακυλίζει στους φορείς που τοποθετείτε στην επιτροπή. Οι ίδιοι δε κατήγγειλαν την όλη διαδικασία που έγινε χωρίς διαβούλευση και ερήμην τους. Το όλο πρόβλημα, δηλαδή, η μη κανονικότητα στην έκδοση διαδικασίας-παρέμβαση που εστιάζετε εσείς στους εκπαιδευτές των σχολών και εξ αυτού οδηγήσατε στο να τους πετάξετε έξω από τη διαδικασία εξέτασης και στη συνέχεια, προχωράτε στην επιστράτευση του μέσου-οχήματος οδήγησης-εκπαίδευσης των οδηγών. Αυτό είναι παγκόσμια παράδοξο και πρωτότυπο.

Εσείς δε που ήσασταν κατά της όποιας, ακόμα και νομότυπης, παρακολούθησης προς διασφάλιση της ζωής και της περιουσίας των συμπολιτών μας, τώρα καλωδιώνετε απ' άκρου εις άκρον όλη τη διαδικασία εξετάσεων. Αυτό δεν συμβαίνει σε καμμία δημοκρατική χώρα. Το μόνο που ξεχάσατε είναι ένα πιστοποιητικό. Πιστεύω ότι, δυστυχώς, το ετοιμάζετε και αυτό.

Στη θέση του συνοδηγού δεν θα κάθεται ο εκπαιδευτής του υποψηφίου οδηγού, αλλά ο εκπαιδευτής άλλης σχολής. Οι υποψήφιοι οδηγοί άνω των εβδομήντα ετών, αντί για αυστηρές ιατρικές εξετάσεις μόνο, θα καλούνται πλέον να δώσουν τρεις εξετάσεις, θεωρητικές, πορεία και ειδικές δοκιμασίες, για κάθε άδεια οδήγησης που κατέχουν. Ένας οδηγός επαγγελματίας φορτηγού εβδομήντα τεσσάρων ετών θα πρέπει να περάσει εξετάσεις για την επαγγελματική άδεια οδήγησης, για το ΙΧ που έχει, προφανώς, αν έχει και δίκυκλο, εννιά εξετάσεις.

Κλείνω με την αναγκαία ύπαρξη των ειδικών χώρων, πίστες εκπαίδευσης-εξέτασης των υποψηφίων οδηγών. Αφού, βεβαίως, θα πρέπει να εκδοθεί μία από τις είκοσι επτά υπουργικές αποφάσεις που προβλέπει το σχετικό νομοσχέδιο, δεν καθορίζεται καμμία λεπτομέρεια. Δημιουργία πιστών ή διαμόρφωση των υπαρχόντων, αλλά με ποια κονδύλια;

Κύριε Υπουργέ, στη Δράμα υπάρχει πίστα, όμως οι υποψήφιοι οδηγοί οδηγούνται στις διπλανούς χώρους, στα χωράφια προ-

κειμένου να βρουν έναν τρόπο, αν θέλετε, προς ανακούφιση και άλλα ζητήματα. Δεν υπάρχει το παραμικρό και χωρίς κονδύλια δεν υπάρχει καμμία διασφάλιση και των ιδίων των υποψηφίων, αλλά και όσων, αν θέλετε, βρίσκονται στους χώρους εργασίας αυτών των χώρων. Επιτέλους, κάποια στοιχεία διασφάλισης και των ανθρώπινων καταστάσεων οφείλετε να τα διασφαλίσετε και έπρεπε να τα προβλέψετε.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, ακούστε με τώρα. Πρέπει να καταθέσετε τώρα τις νομοτεχνικές για να αρχίσουν οι υπηρεσίες να τις δουλεύουν, γιατί αλλιώς θα χρειαστεί να κάνουμε διακοπή της συνεδρίασης. Στην ομιλία σας θα βάλουμε περισσότερο χρόνο για να τις αναπτύξετε. Όμως καταθέστε τες τώρα, για να τις πάρουν οι υπηρεσίες και να αρχίσουν να τις ενσωματώνουν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, είμαι έτοιμος. Έτσι και αλλιώς, οι περισσότερες νομοτεχνικές ή αλλάζουν διάφορα άρθρα ή συμπληρώνουν, με βάση τις παρατηρήσεις που έγιναν από όλες τις πτέρυγες, γιατί σε αυτό το σχέδιο νόμου εμείς είμαστε πολύ ανοικτοί να δεχτούμε όλες τις ορθολογικές παρατηρήσεις από όλες τις πτέρυγες, πλην Νέας Δημοκρατίας, που δεν κατέθεσε συγκεκριμένες αλλαγές. Έτσι, είναι αρκετές νομοτεχνικές. Κάποιες από αυτές τις είχαμε καταθέσει και στη συνεδρίαση της επιτροπής. Τις καταθέτω.

Γίνεται αποδεκτή η βελτίωση του Βουλευτή Θεσπρωτίας κ. Κάτση -το ανέφεραν και από το ΚΙΝΑΛ και την Ένωση Κεντρώων- σχετικά με μια τεχνικοοικονομική μελέτη που πρέπει να έχουμε για την ανάλυση του κόστους λειτουργίας των σχολών εκπαίδευσης και να καθοριστεί και το ελάχιστο κόστος λειτουργίας.

Κατατίθενται και δυο υπουργικές τροπολογίες. Μία για την εφαρμογή -γιατί έχουμε περάσει σε αυτή τη φάση- του προηγούμενου νόμου μεταξύ της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, της ΥΠΑ και της ΑΠΑ. Είναι συγκεκριμένες, αν θέλετε, λεπτομέρειες που πρέπει να καθοριστούν σχετικά με το Eurocontrol και τις αποζημιώσεις που δίνονται από εκεί, όπως και μια ακόμη τροπολογία που απαλλάσσει τους επαγγελματίες εκεί που έχουμε διαφορετικά ρυμουλκούμενα ή ανανέωση αδειών οδήγησης για ιατρικούς λόγους, να ξαναπληρώνουν το παράβολο.

Υπάρχει και μια για την ανάπτυξη Α.Ε., που δίνει τη δυνατότητα χρηματοδότησης από τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών.

Γίνεται αποδεκτή, επίσης, μια βουλευτική τροπολογία, του κ. Καραναστάση, για την περιοχή του Αγίου Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, αλλά και για την εθνική οδό Κρατήγους-Μυτιλήνης, προκειμένου να προχωρήσουν τα δυο έργα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ωραία. Τις υπουργικές καταθέστε και τις νομοτεχνικές που ενδιαφέρουν και αμέσως, παρακαλώ, οι τροπολογίες να φωτοτυπηθούν και να δοθούν στους εισηγητές, γιατί τώρα, άμα αρχίσουν να φωνάζουν, δεν θα έχουν άδικο.

Καταθέστε τες, λοιπόν, γρήγορα να τελειώνουμε, μέχρι να έρθει στο Βήμα ο κ. Ουρσουζίδης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τις καταθέτω, κύριε Πρόεδρε. Είναι άλλη μια, μέχρι να ανέβει στο Βήμα ο κ. Ουρσουζίδης, που έχει να κάνει με τη συμπλήρωση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Αυτή είναι υπουργική ή βουλευτική;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Υπουργική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Από ποιον; Δική σας; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Συγγνώμη, είναι βουλευτική. Είναι του κ. Βαρδάκη. Τις καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

Στο σχέδιο νόμου

«Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις»

- 1) Επί του άρθρου 2 του σχεδίου νόμου :

Στην παρ. 5 η λέξη «δεύτερου» αντικαθίσταται από τη λέξη «πρώτου»

- 2) Επί του άρθρου 3 του σχεδίου νόμου :

Στην παρ. 1 μετά το πρώτο εδάφιο προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Το κόστος εκπαίδευσης και διεξαγωγής των αναγκαίων εξετάσεων για την απόκτηση των αδειών οδήγησης από τους υποψηφίους εξεταστές βαρύνει τον προϋπολογισμό της οικείας Περιφέρειας. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται, μετά από αίτησή τους όλες οι σχολές εκπαίδευσης οδηγών, που προσφέρονται να παρέχουν στους υποψηφίους εξεταστές δωρεάν υπηρεσίες για την εκμάθηση της χρήσης των εκπαιδευτικών οχημάτων. Οι υποψήφιοι εξεταστές επιτρέπεται να επιλέγουν για την εκμάθηση της χρήσης των εκπαιδευτικών οχημάτων άλλες από τις καθοριζόμενες με την απόφαση του προηγούμενου εδαφίου σχολές, οπότε και βαρύνονται με τη σχετική δαπάνη.»

- 3) Επί του άρθρου 4 του σχεδίου νόμου :

- Στην παρ. 10 η φράση "της Περιφερειακής Ενότητας" αντικαθίσταται από τη φράση "της οικείας περιφέρειας"

- 4) Επί του άρθρου 5 του σχεδίου νόμου :

- Στην παρ. 4 η φράση "Περιφερειακών Ενοτήτων" αντικαθίσταται από τη φράση "Περιφερειών"

- 5) Επί του άρθρου 7 του σχεδίου νόμου :

Στην παρ. 1 η λέξη «δεύτερου» αντικαθίσταται από τη φράση «πρώτου»

- 6) Επί του άρθρου 8 του σχεδίου νόμου:

- Στην περ. α' της παρ. 4 η φράση «δύο (2) εργάσιμες ημέρες» αντικαθίσταται από τη φράση «πέντε (5) εργάσιμες ημέρες».
- Στην περ. β' της παρ. 4 η φράση «δύο (2) εργάσιμων ημερών» αντικαθίσταται από τη φράση «πέντε (5) εργάσιμων ημερών».

7) Επί του άρθρου 11 του σχεδίου νόμου :

- Στην περίπτ. δ) της παρ. 1 η φράση «της παραγράφου 4» αντικαθίσταται από τη φράση «της παραγράφου 2»
- Στην περίπτ. ε) της παρ. 1 η φράση «της παραγράφου 4» αντικαθίσταται από τη φράση «της παραγράφου 2»
- Στην υποπερίπτ. ββ) της παρ. 2 η φράση «το άρθρο 4» αντικαθίσταται από τη φράση «το άρθρο 5»

8) Επί του άρθρου 10 του σχεδίου νόμου :

Στην υποπερίπτ. ββ) της περίπτ. α' της παρ. 2: στο πρώτο εδάφιο η φράση «του πρώτου» αντικαθίσταται από τη φράση «του δεύτερου» και η φράση «του δεύτερου» αντικαθίσταται από τη φράση «του πρώτου», στο δεύτερο εδάφιο η φράση «στο πρώτο» αντικαθίσταται από τη φράση «στο δεύτερο», στο τρίτο εδάφιο η φράση «του πρώτου» αντικαθίσταται από τη φράση «του δεύτερου»

9) Επί του άρθρου 14 του σχεδίου νόμου :

- Στην παρ. 2 η φράση "της περιφερειακής ενότητας" αντικαθίσταται από τη φράση "της περιφέρειας"

10) Επί του άρθρου 15 του σχεδίου νόμου :

- Στο τέλος της παρ. 1 προστίθεται περίπτ. στ' ως εξής :

«στ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να παρατείνεται η προθεσμία του πρώτου εδαφίου σε συγκεκριμένες περιφέρειες ή περιφερειακές ενότητες της χώρας, αν για αντικειμενικούς λόγους δεν κατέστη δυνατή η προσαρμογή στο νέο σύστημα διενέργειας των εξετάσεων, για το απολύτως αναγκαίο χρονικό διάστημα μέχρι την προσαρμογή στο νέο σύστημα διενέργειας εξετάσεων».

11) Επί του άρθρου 17 του σχεδίου νόμου :

- Στην παρ. 17 πριν τη λέξη «διάταγμα» τίθεται η λέξη «προεδρικό»

12) Επί του άρθρου 20 του σχεδίου νόμου :

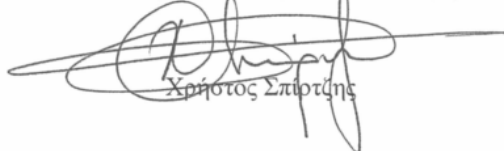
- Στην παρ. 4 η φράση "της περιφερειακής ενότητας" αντικαθίσταται από τη φράση "της Περιφέρειας"

13) Επί του άρθρου 22 του σχεδίου νόμου:

- Στην περ. ε' της παρ. 3 η φράση «της παραγράφου 13» αντικαθίσταται από τη φράση «της παρ. 12».
- Στην παρ. 4 η φράση «ορίζεται η περιοχή» αντικαθίσταται από τη φράση «ορίζεται περιοχή».

Αθήνα, 20/2/2019

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών



Χρήστος Σπλιτιάς

Επί του άρθρου 4 του σχεδίου νόμου:



Προστίθεται παρ. 11 ως εξής :

«Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά από τεχνικοοικονομική μελέτη για την ανάλυση του κόστους λειτουργίας των σχολών εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών, ανάλογα με τις κατηγορίες αδειών οδήγησης για τις οποίες παρέχεται εκπαίδευση, καθορίζεται το ελάχιστο κόστος λειτουργίας και το ελάχιστο κόστος χρέωσης του εκπαιδευόμενου και οι κυρώσεις για τις σχολές εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών, που παρέχουν υπηρεσίες σε τιμές κατώτερες του ελάχιστου κόστους χρέωσης».

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, να πω και του συ-
ναδέλφου μου, του κ. Καραγιαννίδη, να καταθέσει μια τροπολο-
γία για την επισκευή του δρόμου;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-
ρών):** Θέλετε να πούμε και για τον δρόμο; Να σας δώσω μια
απάντηση, αν επιτρέπει το Προεδρείο;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Έλεγα μήπως χρειάζεται να πω
στον συνάδελφο μου. Δεν είναι κακό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Άλλο λέει ο κ. Κυρια-
ζίδης. Ο κ. Κυριαζίδης λέει αν μπορεί στην ίδια τροπολογία να
ενσωματωθεί και αυτό. Ο Υπουργός λέει να σας δώσει μια απάν-
τηση. Η απάντηση μπορεί να δοθεί στην ομιλία του.

Εσείς ζητάτε άλλο, όμως. Να μπει και να...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Ο κ. Ουρσουζίδης καταθέτει,
όμως. Λέω μήπως είναι δυνατόν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κατάλαβα. Να ψηφι-
στεί σήμερα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Εγώ το κατάλαβα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-
ρών):** Τι να ψηφιστεί σήμερα; Ότι θα κατασκευαστεί ο δρόμος;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Βεβαίως, επισκευή ζητούμε, κύριε
Υπουργέ. Από τον κρατικό προϋπολογισμό παίρνετε χρήματα.
Γιατί δεν λαμβάνετε και εδώ να δώσετε για επισκευή;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Δώστε, όμως, μια
απάντηση, αν μπορείτε και για τον συγκεκριμένο δρόμο, τουλά-
χιστον χρονικά, τότε μπορεί να γίνει, γιατί καταλαβαίνω ότι τώρα
δεν μπορείτε να την ενσωματώσετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-
ρών):** Κύριε Πρόεδρε, ο κ. Κυριαζίδης κατά την πάγια τακτική
της Νέας Δημοκρατίας αλλοιώνει. Θα πω και στην τοποθέτησή
μου τι έχουμε ζήσει όλα αυτά τα χρόνια. Στον σχεδιασμό του
Υπουργείου Υποδομών, αλλά και της Περιφέρειας Κεντρικής Μα-
κεδονίας, αλλά και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης δεν υ-
πήρχε δέσμευση για να γίνει ο δρόμος Δράμας - Αμφίπολης πο-
τέ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Για την επισκευή, κύριε Υπουργέ,
θέλω να σας παρακαλέσω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-
ρών):** Θα με αφήσετε να απαντήσω; Δεν θέλετε να τα ακούτε;
Στον σχεδιασμό τους είχαν τον δρόμο Δράμα - Καβάλα, ο οποίος
είχε πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τώρα δεν θα το πάμε
σαν επίκαιρη επερώτηση. Για το συγκεκριμένο ερώτημα έχετε να
πείτε κάτι στον κ. Κυριαζίδη;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-
ρών):** Βεβαίως, βεβαίως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Πείτε του το σας πα-
ρακαλώ, γιατί δεν βάζω χρόνο, αλλά μιλάτε δέκα λεπτά. Να μη
μας πιάσει η νύχτα!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-
ρών):** Έχετε δίκιο. Για τις άδειες οδήγησης μιλάμε, οπότε κατα-
λαβαίνετε ότι τα έχω όλα στα μυαλά μου για όλη την Ελλάδα.

Ο δρόμος, λοιπόν, είναι από εμάς. Εμείς δεσμευτήκαμε και όχι
εσείς και βάλαμε στον σχεδιασμό τον δρόμο Αμφίπολης. Στην
Αμφίπολη βλέπατε τον τάφο του Μεγάλου Αλεξάνδρου, αν θυ-
μάμαι καλά. Έχει ωριμάσει το πρώτο μέρος. Έχουν ανατεθεί
στους συμβούλους για να ωριμάσει και το υπόλοιπο έργο και το
πρώτο τμήμα του έργου θα δρομολογηθεί...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, μιλώ για επι-
σκευή. Μιλώ για ένα μικρό ποσό για την επισκευή, για να μη σκο-
τώνονται άνθρωποι. Με καταλαβαίνετε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-
ρών):** Θα δημοπρατηθεί ως νέο έργο.

Εμείς κύριε Κυριαζίδη, κάνουμε έργα υποδομών που είναι ολο-
κληρωμένος ο σχεδιασμός τους...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Λοιπόν, ο Υπουργός
λέει «όχι» στην επισκευή. Τόση ώρα για να πούμε μία λέξη, τη
λέξη «όχι».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-
ρών):** Μα, είναι της περιφέρειας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Πείτε αυτό, ότι δηλαδή
είναι της περιφέρειας και δεν μπορείτε εσείς!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Δύο περιφερειών είναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Ουρσου-
ζίδη, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, η αλήθεια είναι ότι με
καθυστέρηση ήρθε ένα νομοσχέδιο το οποίο ήταν απαραίτητο
και αφορά στη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των
υποψηφίων οδηγών. Πρόκειται για ένα ζήτημα το οποίο νομίζω
ότι το έχουμε συζητήσει σε αρκετές συνεδριάσεις στην Επιτροπή
Οδικής Ασφάλειας.

Υπάρχει ανάγκη αλλαγής του τρόπου παρακολούθησης των
υποψηφίων οδηγών σε ό,τι αφορά τη διαδικασία; Νομίζω ότι όλοι
οι φορείς που ήρθαν στην επιτροπή μας, συμφωνούν ότι υπάρχει
θέμα και ευθέως μίλησαν για διαφθορά.

Κατά συνέπεια, όλοι συμφωνούμε στο ότι κάτι κακό συνέβαινε
στο παρελθόν και ότι υπάρχει αναγκαιότητα αυτό να αλλάξει.
Τώρα, αν το υπό ψήφιση νομοσχέδιο το πετυχαίνει στο 100% ή
όχι, αυτό είναι ένα άλλο ζήτημα. Νομίζω, όμως, ότι κινείται στη
σωστή κατεύθυνση και εάν φέρει αποτέλεσμα ή όχι, αυτό δεν
αφορά μόνο το Υπουργείο ή τους ανθρώπους που έσκυψαν
πάνω στο πρόβλημα για να μετουσιώσουν σε πράξη τις δικές μας
προτάσεις μέσα από την επιτροπή, αλλά αφορά προφανώς και
στους ανθρώπους οι οποίοι με τον έναν ή τον άλλο τρόπο εμπλέ-
κονται στο πρόβλημα.

Πρέπει, δηλαδή, να κατανοήσουμε ότι δεν μπορεί ένας νέος
άνθρωπος στην ηλικία των δεκαοκτώ ετών να έρχεται σε επαφή
με τη διαφθορά με τέτοιο προκλητικό τρόπο, θα έλεγα. Δηλαδή,
είναι σαν να του δίνει η πολιτεία ένα έγγραφο, ένα πιστοποιητικό,
το οποίο πιστοποιεί τη γνώση ότι μπορεί να οδηγήσει, δημιουργεί
την ψευδαίσθηση στον ίδιο ότι είναι ικανός, βγαίνει στους δρό-
μους, σκοτώνει ή σκοτώνεται ο ίδιος. Αυτό, δυστυχώς, ήταν ένα
ζήτημα το οποίο το λέω χοντρικά, αλλά είχε προκύψει στην επι-
τροπή. Κατά συνέπεια, σωστά παίρνει πρωτοβουλία το Υπουρ-
γείο και επιχειρεί να αλλάξει αυτήν την κατάσταση.

Σε ό,τι αφορά τους υπερήλικες που είναι πάνω από εβδομήντα
τεσσάρων ετών, στο άρθρο 11 προβλέπεται ότι αυτοί θα καλούν-
ται να πιστοποιήσουν την ικανότητά τους μέσα σε ειδικά διαμορ-
φωμένους χώρους, έτσι ώστε να μην κινδυνεύουν οι ίδιοι ούτε
να αποτελούν κίνδυνο βγαίνοντας στους δρόμους και κυρίως
στους ανθρώπους οι οποίοι θα τους συνοδεύουν για να τους
εποπτεύουν, δηλαδή τους εξεταστές.

Άρα, λοιπόν, ένα θέμα το οποίο τέθηκε στην επιτροπή, λύθηκε
μ' αυτόν τον τρόπο. Νομίζω ότι πρέπει και οι περιφέρειες και η
πολιτεία να βοηθήσουν να διαμορφωθούν αυτοί οι χώροι, διαφο-
ρετικά όντως υπάρχει πρόβλημα.

Στο άρθρο 22 γίνεται λόγος για τα σχέδια βιώσιμης αστικής
κινητικότητας, τα οποία είναι απολύτως απαραίτητα, θα έλεγα.
Όποιοι δήμαρχοι πήραν πρωτοβουλίες, βελτίωσαν πάρα πολύ
την κατάσταση στις πόλεις τους, προστατεύοντας τους πολίτες
από ατυχήματα και αναδεικνύοντας ότι η γνώση αυτή η οποία με-
ταλαμπαδεύεται από τα πολυτεχνεία της χώρας, βρίσκεται την από-
λυτη, θα έλεγα, εφαρμογή στους ανθρώπους οι οποίοι έχουν
ανοιχτά αυτιά και μυαλά και κατανοούν το πρόβλημα.

Πριν από δύο μέρες ήμουν στη Λάρισα σε μία εκδήλωση της
Πανελληνίας Ένωσης Γενικών Γραμματέων Τοπικής Αυτοδιοίκη-
σης, οι οποίοι -και τους συγχαίρω από αυτό το Βήμα- πήραν την
πρωτοβουλία να ενημερώσουν και να ενημερωθούν από τους ει-
δικούς, προκειμένου να πάρουν πρωτοβουλίες. Χαρακτηριστικά
παραδείγματα στη χώρα μας πλέον υπάρχουν. Νομίζω ότι η πε-
ρίπτωση του Ρεθύμνου είναι η πιο αντιπροσωπευτική της βελτίω-
σης των συνθηκών οδήγησης των πολιτών, όταν λαμβάνονται
μέτρα κάτω από μία συγκεκριμένη στόχευση και μελέτη. Ένα
άλλο παράδειγμα είναι η Κοζάνη στην περιοχή τη δική μας, όπως
και η ίδια η πόλη της Λάρισας.

Ένα άλλο ζήτημα ήταν οι νέοι οδηγοί από τα δεκαεπτά, όταν
θα επιχειρούν να αποκτήσουν την εμπειρία με την παρουσία συ-
νοδού. Και αυτό τέθηκε στην επιτροπή. Νομίζω ότι ήταν ενθα-
ρρυντική η άποψη των ανθρώπων ότι αυτό προετοιμάζει καλύτερα
τους οδηγούς στο να έχουν μια εμπειρία όταν θα βγουν στους

δρόμους. Μάλιστα, δεν είναι κάτι που συμβαίνει μόνο στη χώρα μας, αλλά συμβαίνει κι αλλού.

Συνήθως όταν ανεβαίνω στο Βήμα σε όλη την τετραετή θητεία μου εδώ, περιορίζομαι μόνο στο συγκεκριμένο αντικείμενο του νομοσχεδίου που συζητάμε. Σήμερα, όμως, προκλήθηκε πάρα πολύ από ανθρώπους οι οποίοι αμφισβητούν, θα έλεγα, τα αυτονόητα.

Τρεις είναι οι βασικοί άξονες τους οποίους πρέπει να υπηρετεί κανείς για να μειώσει τα θανατηφόρα και τα βαριά τροχαία σε οποιαδήποτε χώρα του κόσμου. Αυτό λέει η επιστήμη. Το πρώτο είναι οι υποδομές. Στις υποδομές, λοιπόν, νομίζω ότι το Υπουργείο παίρνει «άριστα». Έργα τα οποία λίμναζαν για πάρα πολλά χρόνια κάτω από συγκεκριμένες λογικές και πρακτικές των εργαλάβων –θα ξαναπώ, των «νταβατζήδων», εντός εισαγωγικών– ολοκληρώθηκαν το 2017. Αυτά τα χρόνια που υπήρχε αυτή η εκκρεμότητα ήταν αναγκασμένοι οι πολίτες να χρησιμοποιούν το δευτερεύον οδικό δίκτυο. Οι άνθρωποι που συμμετέχουν στην επιτροπή ξέρουν πάρα πολύ καλά ότι οι θάνατοι στους κλειστούς αυτοκινητοδρόμους είναι πολύ λιγότεροι από ό,τι στο δευτερεύον οδικό δίκτυο και από ό,τι μέσα στο αστικό περιβάλλον.

Κατά συνέπεια, η ολοκλήρωση αυτών των έργων –νομίζω πεντακοσίων χιλιομέτρων– το 2017, αντί του 2012 που είχαν όλα ημερομηνία ολοκλήρωσης, έχει δώσει και τα αντίστοιχα αποτελέσματα. Όπως δηλαδή από το 2000 μέχρι το 2010 είχαμε μια πολύ μεγάλη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων λόγω της σταδιακής ένταξης της ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού, έτσι την τελευταία τετραετία με την ένταξη αυτών των δρόμων έχουμε μια αισθητή μείωση, παρά το γεγονός ότι αυξάνεται η κυκλοφορία στους ελληνικούς δρόμους περίπου στο 27%.

Εκείνο, όμως, που δεν μπορεί να συνειδητοποιήσει ο Έλληνας φορολογούμενος πολίτης είναι το μέγεθος της ζημιάς. Δεν είναι το 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ, το οποίο πληρώσαμε επιπλέον σε τρία έργα, σύμφωνα με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου. Είναι και η απώλεια που έχεις σε ανθρώπινες ζωές από τη χρήση κατά το αντίστοιχο χρονικό διάστημα δρόμων ακατάλληλων. Άρα, λοιπόν, είναι πολύ μεγαλύτερη η ζημία από το ονομαστικό 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ, το οποίο προκύπτει από την έκθεση την οποία έχουμε στη διάθεσή μας και την οποία έχω καταθέσει σε προηγούμενη ομιλία μου. Έτσι, λοιπόν, ερμηνεύονται πολλά ζητήματα γιατί έμειναν πίσω στη χώρα και πώς χρεοκόπησε αυτή η χώρα. Αναγκαστικά θα κάνω κι ένα πολιτικό σχόλιο.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κύριε Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε. Θέλω μόνο ένα λεπτό.

Προχθές μόλις, ο κ. Τσουκάτος ομολόγησε ότι 16 δισεκατομμύρια δραχμές χρησιμοποιήθηκαν μόνο σε έναν χρόνο, εννοείται προς όφελος του ΠΑΣΟΚ και σε βάρος των άλλων κομμάτων. Δεν είναι μόνο το νούμερο. Αφ' ενός μεν δημιουργεί τρομερή εντύπωση η σιγή ιχθύος της Νέας Δημοκρατίας. Γιατί δεν βγαίνει να το καταγγείλει;

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ**)

Από την άλλη μεριά, όμως, υπάρχει και μια άλλη διάσταση. Αυτά τα χρήματα δόθηκαν όχι από κάποιους αφελείς. Είχαν ένα όφελος το οποίο το προσδοκούσαν. Η πραγματικότητα λέει ότι η πρόσβαση σε χρήματα αυτού του είδους δημιουργεί –εντός εισαγωγικών– «κέρδη» σ' αυτούς που λαδώνουν από δέκα έως εκατό φορές. Δηλαδή, αν τα 345 εκατομμύρια ευρώ αντάγονται επί δέκα ή επί εκατό –έτσι λένε οι ειδικοί– αντιλαμβάνεστε το μέγεθος της ζημιάς επί σειρά ετών που συνέβαινε στην πατρίδα μας.

Αυτά τα χρήματα, λοιπόν, έλειψαν από όλες τις δράσεις του ελληνικού δημοσίου που αφορούσαν στην προστασία των πολιτών.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Θα ήθελα να κάνω μία ανακοίνωση προς το Σώμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση

της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα εννέα μαθήτριες και μαθητές και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί από το 1^ο Γυμνάσιο Ξάνθης.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τώρα θα δώσουμε τον λόγο στον κύριο Υπουργό για είκοσι λεπτά. Ελπίζω να μην υπερβούμε τον χρόνο. Μετά θα μιλήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι που δεν έχουν μιλήσει.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, αξιότιμοι κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο σε σχέση με όσα ακούστηκαν όχι για το σχέδιο νόμου, αλλά για τα γενικότερα πολιτικά ζητήματα. Απευθύνομαι κυρίως στους συναδέλφους που ανήκουν στην από εδώ μεριά του λόφου, στον προοδευτικό, στον δημοκρατικό κόσμο της χώρας, όχι στη Νέα Δημοκρατία.

Επειδή αρκετοί από εμάς προέρχονται από το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα, άλλοι από το ΚΚΕ Εσωτερικού, άλλοι από το ΚΚΕ, εμείς έτσι όπως μεγαλώσαμε στην εφηβεία μας, στη συνέχεια στους μαζικούς χώρους, στο αμφιθέατρο, στον συνδικαλισμό, με τα στελέχη, με τους ανθρώπους που πίστευαν στην Αριστερά, με τις διάφορες εκδοχές της, είχαμε μάθει να συνεργαζόμαστε. Συνεργαζόμασταν στη γειτονιά, στους συλλόγους νέων, στα δεκαπενταμελή συμβούλια, στα αμφιθέατρα, στο Τεχνικό Επιμελητήριο, στους επιστημονικούς συλλόγους. Έτσι, μου είναι ιδιαίτερα παράξενο και περιεργο στα αυτιά μου να καταγγέλλουν ανθρώπους οι οποίοι προέρχονται από αυτόν τον χώρο που είναι κομμάτι της Αριστεράς και συνεργάζονται με τα άλλα κομμάτια της Αριστεράς –γιατί σε όλες τις κρίσιμες ιστορικές στιγμές για τη χώρα ο προοδευτικός κόσμος έκανε μέτωπο και στην κοινωνία και μέσα στο Κοινοβούλιο και πριν από τη δικτατορία και μετά τη δικτατορία– και κάποιον να κάνουν μέτωπο με τη Νέα Δημοκρατία σήμερα και μάλιστα με τις ακροδεξιές εκδοχές της. Αυτό είναι κάτι που το λαμβάνουν υπ' όψιν τους οι προοδευτικοί πολίτες και θα το αξιολογήσουν στη συνέχεια.

Και καταλαβαίνω, βέβαια, και τον πανικό της Νέας Δημοκρατίας, όταν βλέπει ότι αυτό το μέτωπο των προοδευτικών δυνάμεων έχει απήχηση στην κοινωνία. Καταλαβαίνει ότι μια σταθερή δύναμη, όπως είναι ο ΣΥΡΙΖΑ, με τομές, με πραγματικές μεταρρυθμίσεις στην ελληνική κοινωνία, θα προχωρήσει και θα βρει αντίκρισμα στην πλειοψηφία των δυνάμεων του ελληνικού λαού. Πάμε τώρα στο σχέδιο νόμου.

Αξιότιμοι κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα, έπειτα από πολλές δεκαετίες, την τροποποίηση ενός αναχρονιστικού συστήματος εξετάσεων για τις άδειες οδήγησης, ένα σύστημα που κάθε πολίτης γνωρίζει τη διαβλητότητά του, γνωρίζει ότι την πρώτη φορά που οι νέοι της χώρας, κάθε νέος και κάθε νέα, έρχονται σε επαφή με τις δημόσιες υπηρεσίες σε μια δράση που περιμένουν να λαχτάρα, για να μπορούν να οδηγήσουν ένα αυτοκίνητο, να δίνεται η τακτική, η παιδεία, η «διέξοδος» όχι του να είναι καλοί οδηγοί, όχι να έχουν γνώσεις για την οδική ασφάλεια, αλλά να λαδώσουν, να δώσουν μίζα, για να αποκτήσουν την άδεια οδήγησης. Είναι η πρώτη κύρια επαφή με τις δημόσιες υπηρεσίες στις περιφέρειες και είναι γνωστές οι τραγικές συνέπειες, με απώλειες ανθρώπινων ζωών, με βαριά ατυχήματα που σηματοδοτούν όλη τη ζωή των συμπολιτών μας που έχουν τύχει να βιώσουν τέτοιες ανεπιθύμητες καταστάσεις.

Θα ήθελα, πριν τοποθετηθώ για το σχέδιο νόμου, να αναφέρω στο Σώμα το ολοκληρωμένο, το ολιστικό σχέδιο και τις θεσμικές παρεμβάσεις, τις αλλαγές που έχουν υλοποιηθεί για να προχωρήσουμε σε μια νέα εποχή και στα ζητήματα οδικής ασφάλειας, να περιορίσουμε στο μικρότερο επίπεδο τις απώλειες των ανθρώπινων ζωών, τον ανθρώπινο πόνο, από τα βαριά, σοβαρά ατυχήματα, τους τραυματισμούς και τις συνέπειες που ακολουθούν στη ζωή των συμπολιτών μας.

Σε αυτήν την κατεύθυνση προχωρήσαμε και προωθήσαμε δύο κύριες ενότητες: Η πρώτη ενότητα αφορά τις υποδομές στο εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας και στο επαρχιακό σε συνεργασία με τις περιφέρειες. Είναι ενδεικτική η κατακόρυφη μείωση των

ατυχημάτων στους δρόμους που ολοκληρώθηκαν και που έχουν παραδοθεί και είναι βαθιές οι πληγές των ατυχημάτων -τις θυμόμαστε όλοι- στα Τέμπη, στην ΠΑΘΕ, στο Αντίρριο – Γιάννενα, στην Κορίνθου – Πατρών, στην Κορίνθου - Τρίπολης και Καλαμάτας.

Η προσπάθεια βελτίωσης των υποδομών με νέα οδικά έργα συνεχίζεται, είτε με νέους αυτοκινητόδρομους είτε με έργα βελτίωσης των χαρακτηριστικών προδιαγραφών των αυτοκινητοδρόμων.

Να πούμε ότι την επόμενη εβδομάδα, απ' ό,τι γνωρίζω, έχουν σταλεί από το Υπουργείο και έρχονται οι διαγωνιστικές διαδικασίες για την ενημέρωση της αρμόδιας επιτροπής του αυτοκινητόδρομου Πάτρα – Πύργος. Σε εξέλιξη είναι οι διαγωνιστικές διαδικασίες για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης και θα ολοκληρωθούν σύντομα. Έχουν προβλεφθεί μια σειρά από έργα για το κλείσιμο του δαχτυλιδιού της Πελοποννήσου, για τον Δράμα – Αμφίπολη, για πολλά άλλα, και δράσεις οδικής ασφάλειας, μιας και έχουμε συζητήσει και με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα να τρέξει ένα πρόγραμμα 500 εκατομμυρίων σε όλη την Ελλάδα, στα επικίνδυνα σημεία που έχουν εντοπιστεί από το Υπουργείο Υποδομών, από μελέτες που έχουν γίνει και που εκκρεμούσαν μία δεκαετία και πλέον.

Η δεύτερη κατηγορία δράσεων αφορούν το πλαίσιο της οδικής ασφάλειας, της παιδείας όλων μας, της οδηγικής μας συμπεριφοράς, του πολιτισμού μας. Συγκεκριμένα τα τελευταία τέσσερα χρόνια φτιάχτηκαν βιβλία, εκπαιδευτική ύλη, ηλεκτρονικά διαδικτυακά προγράμματα, για να εισαχθούν μαθήματα σε όλες τις τάξεις του δημοτικού σχολείου. Δημιουργήθηκε ηλεκτρονική πλατφόρμα για την εκπαίδευση των δασκάλων. Αυτά τρέχουν πιλοτικά. Δεν θα γίνουν. Έγιναν.

Αλλάξαμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με μεγάλες τομές, που μετατρέπουν τον ΚΟΚ από έναν Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας εισπρακτικής κατεύθυνσης, που δεν απέδωσε όλα αυτά τα χρόνια, σε έναν κώδικα που να μας εκπαιδεύει, να δίνει σε όλους μας το σήμα σεβασμού στη ζωή και την υγεία των συμπολιτών μας. Δεν έχουμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για να τιμωρεί εισπρακτικά τον πολίτη. Τον έχουμε, για να καταλαβαίνει ο καθένας από εμάς ότι μια δράση του είναι η ζωή, η καθημερινότητα, ο πολιτισμός, η υγεία του συμπολίτη και της κοινωνίας μας.

Με το σχέδιο νόμου που συζητάμε προχωράμε στους στόχους μας, σε ένα προοδευτικό παράδειγμα ενός κράτους που εξελίσσεται και κινητοποιεί την αλλαγή των κοινωνικών προτύπων και συμπεριφορών, έναν νέο κοινωνικό κώδικα αξιών, το ανθρώπινο δυναμικό και τις δεξιότητες που πρέπει να έχει, για να αντέξει μια μεταρρύθμιση στον χρόνο, την πρόληψη, τον έλεγχο, για να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή αυτού του εγχειρήματος.

Συζητάμε σήμερα για το νέο σύστημα δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και περιλαμβάνονται σε αυτό το σχέδιο νόμου πολλές και μεγάλες τομές.

Η πρώτη είναι ότι αλλάζει το Σώμα που διενεργεί τις εξετάσεις. Σήμερα δεν έχουμε ειδικούς εξεταστές. Οι περιφέρειες βάζουν έναν υπάλληλο από όλες τις υπηρεσίες που υπάρχουν. Δεν έχουμε ένα Σώμα που είναι εκπαιδευμένο, είναι καταρτισμένο, έχει τις άδειες οδήγησης. Σήμερα ένας εξεταστής για έναν επαγγελματία οδηγό σε λεωφορείο, σε βαρύ όχημα, σε φορτηγό, σε νταλικά δεν έχει ο ίδιος την άδεια οδήγησης και είναι περήφανη η Νέα Δημοκρατία γι' αυτό. Λέει «πάτε να αλλάξετε αυτό το φοβερό σύστημα».

Η δεύτερη τομή είναι η πραγματοποίηση των ειδικών δοκιμασιών χωρίς την παρουσία του εξεταστή μέσα στο εκπαιδευτικό όχημα. Είναι προφανές το γιατί. Ρώτησε εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας αν η συναλλαγή γίνεται μέσα στο όχημα. Θα μας πουν οι ειδικοί πού γίνεται η συναλλαγή και όσοι έχουν υπηρετήσει αυτό το σύστημα και όσοι υπερασπίζονται ακόμη και σήμερα αυτό το σύστημα, όταν κάθε πολίτης ξέρει τι ακριβώς γίνεται.

Το τρίτο είναι η καινοτομία της διαδικασίας διενέργειας των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης χωρίς την παρουσία των εκπαιδευτών και στα επαγγελματικά οχήματα.

Το τέταρτο είναι η καθιέρωση υποχρεωτικής ασφαλιστικής κά-

λυψης έναντι του κυρίου και κατόχου του οχήματος. Λένε ότι οι ασφάλειες δεν θα δώσουν, γιατί δεν έχουν τέτοιο ασφαλιστικό προϊόν. Γιατί; Οι εξεταστές θα έχουν τα ίδια προσόντα που έχουν και οι δάσκαλοι οδήγησης, οι εκπαιδευτές. Γιατί δεν θα δώσουν; Δεν το καταλαβαίνει, δεν το αντιλαμβάνεται κανείς. Σήμερα γιατί δίνουν;

Η πέμπτη τομή είναι η δυνατότητα διενέργειας των ειδικών δοκιμασιών κάνοντας χρήση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης καταγραφής των δεδομένων και των διαδικασιών και αυτόματη εξαγωγή των αποτελεσμάτων.

Η έκτη τομή είναι η διαμόρφωση συστήματος εποπτείας και ελέγχου των εκπαιδευτών που διενεργούν τις θεωρητικές εξετάσεις. Ακούσατε τι γινόταν στον Πειραιά, πόσες άδειες οδήγησης είχαν δοθεί χωρίς να έχουν δώσει εξετάσεις θεωρητικές. Είναι προς τιμήν της περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειάρχη που οι υπηρεσίες της αποκάλυψαν αυτό το κύκλωμα.

Η έβδομη τομή είναι η δυνατότητα για ανάληψη ενεργειών διόρθωσης και βελτίωσης του εξεταστικού έργου, της επανεκπαίδευσης αυτών των ανθρώπων του Σώματος, της επαναδιαπίστευσης, της προσωρινής ή οριστικής απομάκρυνσης αν διαπιστώσουμε άλλες διαδικασίες, που ζούμε σήμερα.

Η όγδοη τομή είναι η συνεχής αξιολόγηση των εκπαιδευτών και των εξεταστών.

Η ένατη τομή είναι η δημιουργία ειδικών διαμορφωμένων χώρων ή πιστών για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών. Μας λένε «πού θα βρουν τα λεφτά και τους χώρους οι περιφέρειες;». Να σας πω εγώ πρόχειρα σε όλη την Ελλάδα. Τρία στρατόπεδα έχουν δοθεί στη Θεσσαλονίκη. Από ένα σε κάθε μεγάλο αστικό κέντρο. Και στην Αθήνα. Πού θα βρεθούν τα χρήματα για να γίνουν αυτά τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, που θα γίνουν εκεί οι εξετάσεις; Θα βρεθούν από το παράβολο που προβλέπεται μέσα στο σχέδιο νόμου. Το ένα τρίτο του παραβόλου πηγαίνει στις περιφέρειες για δράσεις οδικής ασφάλειας και για πίστες. Προβλέπεται και στον προηγούμενο νόμο, κύριε Κατωπότη, θα σας το αναφέρω μετά, το έχω σημειώσει. Είναι καθαρό ότι αυτοί οι χώροι είναι με ευθύνη των περιφερειών και λειτουργούν με ευθύνη των περιφερειών. Είναι δημόσιες.

Η δέκατη τομή είναι η δημιουργία ενιαίου πληροφοριακού συστήματος. Γίνεται κριτική. Λέτε «πότε θα κάνετε τα ηλεκτρονικά συστήματα, είναι ανεφάρμοστος ο νόμος». Τα ίδια μας έλεγαν και για τα άλλα σχέδια νόμου και για τα άλλα ηλεκτρονικά συστήματα και στα δημόσια έργα. Λειτουργούν όλα. Μας ρώτησαν και γι' αυτά που προβλέπονται στο ν.4530. Ήδη η πρώτη ηλεκτρονική πλατφόρμα έχει παραδοθεί στο Υπουργείο και τις επόμενες μέρες θα μπει σε λειτουργία. Εα φτάσουμε, όμως, στη Νέα Δημοκρατία και σε αυτά που λέει.

Η ενδέκατη τομή είναι η διαμόρφωση μηχανισμού επιβολής κυρώσεων.

Η δωδέκατη τομή είναι η θέσπιση δυνατότητας σε υποψήφιους οδηγούς στην ηλικία των δεκαεπτά ετών να οδηγούν οχήματα με συνοδό.

Η δέκατη τρίτη τομή είναι η απαλοιφή της εξαίρεσης καταβολής παραβόλου σε περίπτωση έκδοσης αντιγράφου άδειας οδήγησης.

Η δέκατη τέταρτη τομή έχει να κάνει με την αναμόρφωση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου του Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Η δέκατη πέμπτη τομή -είναι μεγάλη τομή- είναι η θεσμοθέτηση διαδικασιών ανάπτυξης, έγκρισης, υλοποίησης και παρακολούθησης των σημείων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, που επιτέλους θα ξέρουμε μέσα στα αστικά κέντρα πώς συνδυάζονται όλες οι μεταφορές, για να ξέρουν και οι πολίτες.

Η δέκατη έκτη τομή, που είχε μνημονεύσει και το ΚΚΕ, είναι για το ανώτατο όριο στον ημερήσιο χρόνο μηχανοδότησης. Θέλω να κάνω μια διευκρίνιση εδώ. Δεν λέει η διάταξη ότι μπορούν να κάνουν διάλειμμα μετά τη μείωση των ωρών που προβλέπουμε. Είναι και μέσα στον κανονισμό των μηχανοδηγών αυτό. Αυτό που λέει είναι ότι κάνουν υποχρεωτικά μισή ώρα διάλειμμα, μέσα στο μέγιστο χρόνο που μπορούν οι άνθρωποι αυτοί να δουλεύουν, για να έχουμε κι εκεί ασφάλεια στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Πιστεύω ότι είναι κοινός τόπος όλων των πολιτών, όλης της κοινωνίας, εκτός Νέας Δημοκρατίας, και γι' αυτό και κόμματα της Αντιπολίτευσης, που διαφωνούν πιθανά με την γενικότερη, αν θέλετε φιλοσοφία, ή με την πολιτική της Κυβέρνησης, σε αυτό το σχέδιο νόμου ψηφίζουν «παρών» -και δεν μιλάω μόνο για το ΚΚΕ, μιλάω και για την Ένωση Κεντρώων- ή ψηφίζουν επί της αρχής, όπως το ΚΙΝΑΛ.

Μόνο η Νέα Δημοκρατία δεν καταλαβαίνει την αναγκαιότητα να αλλάξουμε το σύστημα εξετάσεων για τις άδειες οδήγησης και το χαρακτηρίζει και αποσπασματικό. Να θυμίσω, λοιπόν. Κάθε Υπουργός της Νέας Δημοκρατίας, -και όχι μόνο- σε κάθε προεκλογική περίοδο, σε κάθε παραλαβή που έκανε στο Υπουργείο, εξήγγειλε εδώ και τριάντα χρόνια την αλλαγή του συστήματος εξετάσεων.

Κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, δεν το τολμήσατε. Δεν τολμήσατε να τα βάλετε με τους μηχανισμούς τους παλαιοκομματισμού σας. Δεν τολμήσατε και δεν θα τολμήσετε ποτέ, πρώτον, γιατί δεν θα σας δοθεί η ευκαιρία, αλλά και γιατί είστε εσείς που οικοδομήσατε -και γενικότερα στη χώρα και κυρίως στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών- μηχανισμούς δούναι και λαβείν για την πολιτική αναπαραγωγή σας, ιδιαίτερα στις νομαρχίες και στις περιφέρειες στη συνέχεια. Τι να θυμηθεί κανείς; Να θυμηθεί τον ΟΑΣΘ, τα πλαστά εισιτήρια, τα ΚΤΕΟ, τις νέες νεοφιλελεύθερες καινοτομίες σας, τα αστικά ΚΤΕΛ που ήσασταν έτοιμοι να εξοντώσετε, τα ταξί που ήσασταν έτοιμοι να εξοντώσετε; Τι να πρωτοθυμηθούμε;

Δεν φοβόμαστε εμείς να κάνουμε τομές. Δεν φοβόμαστε να τα βάλουμε με συμφέροντα. Δεν φοβόμαστε να τα βάλουμε με τον λαϊκισμό σας και τον παλαιοκομματισμό σας. Εμείς θα προχωρήσουμε τομές και μεταρρυθμίσεις.

Και θα πάω να απαντήσω σε ένα-ένα τα σημεία της κριτικής της Νέας Δημοκρατίας. Μίλησε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας για προβληματικές ρυθμίσεις. Καλά, αυτό μας το λένε σε κάθε σχέδιο νόμου. Διαψεύδονται από τη ζωή. «Αν δεχτεί κάποιος ότι υπάρχει διαφθορά». Έτσι είπε ο κ. Κατσανιώτης. Γιατί δεν το ξέρει κανείς ότι υπάρχει διαφθορά σε αυτόν τον χώρο. Αφού δεν το δέχεστε, κύριε Κατσανιώτη, να σας διαβάσω το ενημερωτικό σημείωμα της Διεύθυνσης Εσωτερικών Υποθέσεων της Ελληνικής Αστυνομίας. Κάθεται πίσω σας κι ένας Βουλευτής που έχει υπηρετήσει την Ελληνική Αστυνομία.

Παράβαση καθήκοντος και δωροληψία υπαλλήλων. Έχουν να κάνουν με την Περιφερειακή Ενότητα Κέρκυρας, σχετικά με τις πρακτικές και θεωρητικές εξετάσεις υποψηφίων οδηγών όλων των κατηγοριών. Εδώ δεν έδιναν θεωρητικές εξετάσεις, τους περνούσαν έτσι. Λέει αναλυτικά ότι υπήρχαν πάρα πολλοί υποψήφιοι αλλοδαποί, ορισμένοι εκ των οποίων αγνοούσαν πλήρως να γράφουν και να διαβάζουν ελληνικά. Κατέθεσαν ότι είχαν δώσει στο παρελθόν σε υπαλλήλους της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας Κέρκυρας, μέσω σχολών οδηγών Κέρκυρας στις οποίες είχαν απευθυνθεί, ένα ποσό που κυμαινόταν από 400 έως 1.300 ευρώ. Και λέει αναλυτικά τον τρόπο που κάποιος που δεν ήξερε καν να μιλάει ή να γράφει ελληνικά, περνούσε τις εξετάσεις. Τρομερό. Δεν υπάρχει τίποτα! Λέει από κάτω ποιοι το έχουν παραδεχτεί, ποιοι έχουν ομολογήσει. Σε λίγο στην Κέρκυρα δεν θα μπορεί να βγει άδεια οδήγησης, επειδή είναι περιορισμένο, κατά τη γνώμη σας το φαινόμενο.

Στη συνέχεια έχει μια άλλη υπόθεση. Εξάρθρωση εγκληματικής οργάνωσης και τριών συμμοριών που δραστηριοποιούνταν στην έκδοση αδειών οδήγησης κ.λπ.. Λέει τα ονόματα, τα πάντα, τι γινόταν εδώ. Εδώ ήταν από ξένους. Εδώ είχαμε είχαμε γίνει πλυντήριο αδειών οδήγησης σαν χώρα δηλαδή. Κι έχει μέσα και τους εξεταστές και τις σχολές οδηγών, τους πάντες. Μόνο εσείς δεν το ξέρατε. Όλη η Ευρώπη το ξέρει, εκτός από εσάς.

Και λέει σε ποιες περιφερειακές ενότητες έγινε έρευνα. Για να καταλάβουμε τι γινόταν, εκτός από τη Νέα Δημοκρατία που κλείνει τα μάτια. Στην Αταλάντη, στη Λαμία, στην Κόρινθο, στα Τρίκαλα είχαμε πλαστογραφία πιστοποιητικών, ενεργητική και παθητική δωροδοκία, ψευδή βεβαίωση, νόθευση εγγράφου, κατά συναυτουργία και κατά συρροή. Στη Σκάλα Λακωνίας. Κι εγώ δεν ξέρω τι έχει. Έχει τα πάντα, τη μισή Ελλάδα.

Αυτή είναι μια υπόθεση που είδε η Ελληνική Αστυνομία. Δεν το καταθέτω. Θα το δώσω σε εσάς, αν θέλετε, εκτός αν υπάρχει, κυρία Πρόεδρε, κάποιος τρόπος να μην φαίνονται τα ονόματα, γιατί η υπόθεση είναι στον εισαγγελέα και την ερευνά. Οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, όμως, να έρθουν να το δουν.

Το δεύτερο που είπε η Νέα Δημοκρατία, αφού δεν δέχεται ότι υπάρχει πρόβλημα, είναι το θεάρεστο έργο της Νέας Δημοκρατίας. Μας αναφέρατε και τον κ. Παπαδόπουλο. Μάλιστα. Μεγαλουργήσατε τότε. Καταργήσατε με υπουργική απόφαση το ηλεκτρονικό σύστημα που ήλεγχε τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ και στο τελευταίο σχέδιο νόμου, πριν τη διάλυση της Βουλής, μία ημέρα πριν τη διάλυση της Βουλής, είχατε καμμία εβδομηνταριά ειδικές διατάξεις, τροπολογίες, για να εξυπηρετήσετε τέτοια συμφέροντα.

Ποιες είναι, λοιπόν, οι αλλαγές που κάνατε πριν τέσσερα χρόνια; Σε τέσσερα χρόνια αναπτύχθηκαν όλα αυτά στις μεταφορές, στην οδική ασφάλεια; Εφαρμόζεται. Πού εφαρμόζεται; Μας ρώτησε ο κ. Καραμανλής: «Ποιες είναι οι πρακτικές; Αυτά είναι δικά σας δημιουργήματα, του Σπίρτζη».

Κατ' αρχάς, να πούμε ότι δεν είναι κακό να έχουμε και σαν χώρα την πρωτοπορία, γιατί τον νόμο που ψηφίσαμε για τα ταξί τώρα τον ψηφίζουν σε όλη την Ευρώπη. Όμως, τα συγκεκριμένα που προβλέπουμε, για τη συνοδευόμενη οδήγηση που μας κάνατε και ερώτηση «πού αλλού προβλέπεται στην Ευρώπη;», θα σας πω ότι προβλέπεται στην Αγγλία από δεκαπέντε ετών και εννιά μηνών, στη Γαλλία από δεκαέξι ετών και σκέφτονται για δεκαπέντε ετών, στη Γερμανία από δεκαεπτά ετών, στο Βέλγιο από δεκαεπτά ετών, στη Νορβηγία από δεκαέξι ετών, στη Σουηδία από δεκαέξι ετών.

Η Νέα Δημοκρατία, όμως, λέει: Πώς γίνεται να ψηφίζεις στα δεκαοκτώ και να οδηγείς στα δεκαεπτά με συνοδό; Στη σκέψη της συντηρητικής αντίληψης είναι άμεσα συνδεδεμένο το πότε ψηφίζεις με το πότε μαθαίνεις να οδηγείς.

Ας δούμε, όμως, τι συμβαίνει στην πραγματικότητα. Το είδαμε και στη Μεσοσημία. Οι νέοι άνθρωποι παίρνουν το αυτοκίνητο, κρυφά πολλές φορές από τους γονείς τους και σκοτώνονται στον δρόμο. Αυτό συμβαίνει. Ή θα δώσουμε, λοιπόν, μια διέξοδο, που θα τους εκπαιδεύουμε και θα βγαίνουν στον δρόμο με ασφάλεια ή θα αναπαράγουμε αυτό που θέλει η Δημοκρατία, να κλείνουμε τα μάτια σε όλα.

Επόμενο. «Είναι ανεφάρμοστος ο νόμος». Εντάξει, θα το κάνουμε το ηλεκτρονικό σύστημα μέχρι τον Οκτώβριο που θα γίνουν εκλογές.

«Σπεκουλάρουν» για τους άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών. Το ψηφίσαμε πριν, στον ν.4530, δεν είναι θέμα του σημερινού σχεδίου νόμου, αλλά να σας κάνω μια ερώτηση: Και εκεί κλείνετε τα μάτια; Και εκεί δεν βλέπετε ότι δεν μπορεί να γίνεται για ανθρώπους, οι οποίοι έχουν βαριές παθήσεις, με δυο πιστοποιητικά γιατρών που τα προσκομίζουν οι σχολές οδηγών στις υπηρεσίες; Δεν βλέπετε ότι υπάρχει πρόβλημα και έχουμε ατυχήματα; Ρωτήστε στην Τροχαία για τα ποσοστά των υπερήλικων συμπολιτών μας. Δεν πρέπει να προβλέψουμε κάτι; Έχει δίκιο το ΚΚΕ, που λέει ότι έπρεπε να περνούσαν από δημόσια νοσοκομεία και από ειδικούς νευρολόγους κ.λπ.. Έχετε δίκιο. Εγώ θέλω να είμαι ειλικρινής, δεν έχουμε αυτήν τη δυνατότητα όλο αυτόν τον όγκο των υποψηφίων να τον περνάμε μέσα από τα δημόσια νοσοκομεία. Έγινε μέσα από πιστοποιητικά ιδιωτών γιατρών και εκφυλίστηκε στη σημερινή διαδικασία. Εγώ θέλω να είμαι ειλικρινής. Μακάρι να μπορούσαμε να κάνουμε αυτό που λέτε.

Άλλο που μας λένε. Είχαμε ομήρους τους εξεταστές, γιατί δεν τους πληρώναμε. Είναι η τρίτη φορά που δίνεται αυτή η διέξοδος στις πληρωμές τους.

Τι άλλο μας είπαν; Είπε ο κ. Καραμανλής για έναν οδηγό λεωφορείου ή φορτηγού ότι τον υποχρεώναμε, εάν είναι πάνω από εβδομήντα τεσσάρων ετών, να δώσει εννιά φορές εξέταση.

Να σας θυμίσω ότι στον ν.4530 στα λεωφορεία έχουμε πάει την ηλικία στα εξήντα και αρχίζουμε πριν από τα εξήντα τις ειδικές εξετάσεις σ' αυτούς τους επαγγελματίες οδηγούς. Όμως, αυτό είναι το μοντέλο που θέλει η Νέα Δημοκρατία. Το ζήσαμε και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στη Σύνοδο Υπουργών, από τους ακραία νεοφιλελεύθερους, να έχουμε εργαζόμενους επαγγελμα-

τίες οδηγούς άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών πάνω στη νταλικά. Αυτό είναι το κοινωνικό όραμα που έχουν, να πεθαίνουν εκεί πέρα, να σκοτώνουν και μερικούς ακόμα. Ο λαϊκισμός τους κρίνεται από τους Έλληνες.

Θέλω να απαντήσω σε μερικά ακόμη, γιατί μας είπαν ότι δεν κάναμε διαβούλευση.

Πάμε να τα δούμε. Στις 30 Απριλίου του 2018 δόθηκε στον Σύλλογο των Υπαλλήλων του Υπουργείου, στην Ομοσπονδία Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδος, στην Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Υποψήφιων Οδηγών Ελλάδος, στην Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης, στο Σωματείο Επαγγελματιών Εκπαιδευτών Οδηγών Αυτοκινήτων Δυτικής Αττικής, στον Πανελλήνιο Σύλλογο Εκπαιδευτών Οδήγησης Κυκλοφοριακής Αγωγής, στην Ένωση Περιφερειών και στους Περιφερειάρχες, στον ΕΣΟΑ. Στις 11 Μαΐου κάναμε την πρώτη συνάντηση με αυτούς που λένε ότι δεν διαβουλευτήκαμε. Δεν λένε, όμως, ότι ο Πρόεδρος τους είναι υποψήφιος με τον περιφερειάρχη της Νέας Δημοκρατίας, για να δούμε και τις προεκτάσεις της στάσης της Νέας Δημοκρατίας ακόμη και σε τέτοια θέματα οδικής ασφάλειας.

Μας λένε ότι είναι ανεφάρμοστο για τους υπαλλήλους των περιφερειών. Σήμερα ασχολούνται στις εξετάσεις για τις άδειες οδήγησης χίλιοι τριακόσιοι πενήντα υπάλληλοι των περιφερειών, που από τις 12:00' φεύγουν από τα γραφεία τους. Δεν είναι υπάλληλοι των διευθύνσεων Μεταφορών. Δεν είναι, είναι γενικά υπάλληλοι των περιφερειών. Δεν έχουν τις άδειες οδήγησης που προβλέπουμε στον νομό τουλάχιστον αυτών που εξετάζουν. Διαλύονται οι υπηρεσίες. Τι θα έχουμε τώρα; Τριακόσιους πενήντα αποκλειστικής απασχόλησης. Ποιο είναι το όφελος; Απαντήστε μας.

Μας λένε ότι αυξάνουμε τα εξέταστρα. Δεν αυξάνουμε τα εξέταστρα. Θεσπίζουμε 15 ευρώ, που το ένα τρίτο αποδίδεται στην περιφέρεια. Και όλα αυτά και του Υπουργείου, αυτά που πάνε στο Υπουργείο Οικονομικών, διατίθενται αποκλειστικά για τις εξετάσεις και για δράσεις οδικής ασφάλειας.

Επίσης, για τις πίστες και για τις δράσεις οδικής ασφάλειας, κύριε Κατσώτη, αναφέρθηκε στον ν.4530. Δεν έχω το σημείωμα μαζί μου, θα σας το δώσω τώρα που θα κάτσω στο έδρανο.

Ολοκληρώνοντας, στο ειδικό θέμα που συζητάμε για τις άδειες οδήγησης θέλω να πω ότι εμείς θα συνεχίσουμε να χτυπάμε τα κυκλώματα παλαιοκομματισμού που έχετε χτίσει για δεκαετίες. Θα συνεχίσουμε να φέρνουμε τομές, πραγματικές τομές που τις θέλει η ελληνική κοινωνία. Δεν θέλει η ελληνική κοινωνία να «λαδώνει», για να πάρει το παιδί δίπλωμα. Κανείς δεν το θέλει, θέλει να είναι σωστός οδηγός, να έχει παιδεία οδικής ασφάλειας.

Κλείνοντας πάλι με το γενικότερο πολιτικό, ό,τι και να κάνετε,

κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, -ανοίγω έτσι και κλείνω έτσι την τοποθέτησή μου- η μεγάλη προοδευτική παράταξη ξανά, για μία ακόμη φορά, θα νικήσει και τον παλαιοκομματισμό σας και τους συνεργάτες σας και τις ακροδεξιές εκδοχές του νεοφιλελευθερισμού σας. Δεν θα τα καταφέρετε, θα είσαστε μόνιμα στα έδρανα της Αντιπολίτευσης.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Σας ευχαριστούμε.

Θα δώσω τον λόγο στον κ. Φάμελλο, για να καταθέσει μια νομοτεχνική βελτίωση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Μα, είναι δυνατόν! Τώρα μίλησε ο Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Παίρνει τον λόγο για μια νομοτεχνική βελτίωση.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Στην επιτροπή που είχα καταθέσει τις προτάσεις του Υπουργείου μας, με το σχετικό άρθρο που έχει ενσωματωθεί στο σχέδιο νόμου, σας είχα ενημερώσει ότι την ημέρα της Ολομέλειας θα σας προτείνουμε και την τελική ημερομηνία για την ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου των φορέων διαχείρισης απορριμμάτων, ώστε να προλάβουν όλοι οι φορείς σε όλη την Ελλάδα να διατυπώσουν τις προτάσεις τους και να αποφασίσουν για τη μορφή των φορέων διαχείρισης των αποβλήτων.

Αυτό προφανώς το φέρνω τώρα, γιατί μόλις ολοκληρώθηκε το Υπουργικό Συμβούλιο και γι' αυτό δεν ήμουν νωρίτερα εδώ. Η ημερομηνία υπήρχε, αλλά έπρεπε να την παρουσιάσω σε εσάς.

Συνεπώς, λοιπόν, απλώς τροποποιείται η ημερομηνία 15 Φεβρουαρίου, που είχαμε στην πρόταση του σχεδίου νόμου, και γίνεται 8 Μαρτίου. Όπως καταλαβαίνετε, δεν θα προλάβει να βγει το ΦΕΚ, για να ενημερωθούν και να υποβάλουν την τελική πρόταση. Μόνο αυτό είναι, γιατί μέχρι τις 15 Φεβρουαρίου δεν θα προλάβαιναν. Σας είχα ενημερώσει στην επιτροπή γι' αυτό το ζήτημα. Νομίζω ότι βοηθά όλη την αυτοδιοίκηση, σε όλη την Ελλάδα, για να ολοκληρώσει τους φορείς διαχείρισης απορριμμάτων, μιας και το ζήτημα της ανακύκλωσης δεν μπορεί να περιμένει, θέλει ισχυρούς φορείς και αυτό το προετοιμάζουμε και το εξασφαλίζουμε και από τη νομοθεσία του Υπουργείου μας.

Αυτό μόνο είναι, απλή αλλαγή ημερομηνίας. Την καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός κ. Σωκράτης Φάμελλος καταθέτει την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

Νομοτεχνική βελτίωση

Στο σχέδιο νόμου

«Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις»



Στην παρ. 5 του άρθρου 35 του σχεδίου νόμου η φράση «έως την 15.2.2019», αντικαθίσταται από την φράση «έως την 8.3.2019».

Αθήνα 20-2-2019

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ



ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Τώρα θα δώσουμε τον λόγο στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους. Κύριε Κεφαλογιάννη, έχετε τον λόγο για δώδεκα λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Δεν μπορώ παρά να ξεκινήσω από την παρέμβαση του κυρίου Υπουργού, όσα ανέφερε προηγουμένως.

Κύριε Υπουργέ, αυτό είναι εμπαιγμός. Είναι άλλο να το φέρετε την ίδια μέρα, όπως ενημερώσατε την επιτροπή και άλλο να το φέρετε κυριολεκτικά στο παρά ένα, δηλαδή λίγο πριν ολοκληρωθεί η διαδικασία. Λίγο πριν ξεκινήσουμε την ψηφοφορία επί του νομοσχεδίου, το οποίο, επίσης, περιέχει μία πρακτική κακής νομοθέτησης -στην οποία θα αναφερθώ στη συνέχεια- και μία σωρεία τροπολογιών που επίσης ήρθαν την τελευταία στιγμή, έρχεστε πάλι, κυριολεκτικά, στο παρά ένα να νομοθετήσετε διά της τροπολογίας.

Και να μην, όντως, το είχατε αναφέρει στην επιτροπή, αλλά καταλαβαίνετε ότι θα μπορούσατε κάλλιστα να το είχατε φέρει από την αρχή της διαδικασίας, να είμαστε ενήμεροι, να μπορούμε και εμείς να τοποθετηθούμε επί του συγκεκριμένου.

Καταλαβαίνετε ότι όταν το φέρνεται τώρα, κυριολεκτικά μερικά δευτερόλεπτα προτού ανέβει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης στο Βήμα, δεν έχει τη δυνατότητα να να σας απαντήσει επί της ουσίας. Και έχουμε πει κατ' επανάληψη σε αυτή την Αίθουσα ότι δυστυχώς είστε η Κυβέρνηση, η οποία έχει το ρεκόρ κακής νομοθέτησης, αν δει κανείς και τον αριθμό των τροπολογιών, τις οποίες φέρνεται εκπρόθεσμα και σε άσχετα νομοσχέδια και βεβαίως, αν δει κανείς το γεγονός ότι όλη αυτή η νομοθέτηση, στην ουσία, είναι μία πατέντα, την οποία φέρνεται εσείς, ενώ όταν ήσασταν Αντιπολίτευση είχατε πει ότι η χώρα καταρτίζεται.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε και εμένα να κάνω μερικές παρατηρήσεις, γιατί άκουσα τον κύριο Υπουργό προηγουμένως να αναφέρεται στα της επικαιρότητας.

Δυστυχώς, τις τελευταίες εβδομάδες ζούμε μία εικόνα παρακμής και εντός Κοινοβουλίου και εκτός Κοινοβουλίου. Τα του Κοινοβουλίου είχαμε τη δυνατότητα να τα συζητήσουμε τις προηγούμενες εβδομάδες. Δεν θα αναφερθώ ούτε στα φαινόμενα «γκαζδάς» ούτε σε κάποια άλλα γεγονότα, που δυστυχώς μας πήγαν πάρα πολύ πίσω.

Βλέπω, όμως, τις τελευταίες ημέρες αυτή την παρακμή να διαχέεται συνολικά σε επίπεδο Κυβέρνησης. Για παράδειγμα, δύο κορυφαίοι πρώην Υπουργοί -και όχι τυχαίοι Υπουργοί- ο κ. Κοτζιάς και ο κ. Καμμένος, ο Υπουργός Εξωτερικών και ο Υπουργός Άμυνας, στην ουσία αλληλοϋβρίζονται και αλληλοεκβιάζονται, ο μόνος έχοντας κάποια γραπτά μηνύματα, τα οποία λένε ότι ο Υπουργός Εξωτερικών τόπε δωροδοκήθηκε με περίπου 50 εκατομμύρια από ξένους, προκειμένου να περάσει τη συμφωνία και ο δε να τον μηνύει ότι είναι συκοφάντης.

Βεβαίως, όλα αυτά δεν θα ήταν άξια αναφοράς στην περίπτωση που έμεναν εντός της χώρας. Δυστυχώς, η φθορά της Κυβέρνησης προκαλεί και φθορά της εικόνας της χώρας στο εξωτερικό. Αν δει κανείς τις αναφορές των μεγαλύτερων μέσων ενημέρωσης στο εξωτερικό, θα δει πολύ απλά ότι ο πρώην Υπουργός Εξωτερικών και ο πρώην Υπουργός Άμυνας της Ελλάδας -δεν ενδιαφέρουν αν είναι ΣΥΡΙΖΑ ή Ανεξάρτητοι Έλληνες- στην ουσία κάνουν τα πάντα, προκειμένου η εικόνα της χώρας στο εξωτερικό να πηγαίνει όλο και χειρότερα.

Και σαν να μην έφταναν όλα αυτά, είχαμε και προχθές το περιστατικό με τον Αναπληρωτή Υπουργό Υγείας, τον κ. Πολάκη, ο οποίος βλέπουμε να έχει μία εικόνα -να μου επιτραπεί ο όρος- νταϊ, να έχει μία συνομιλία με μία αρχή της χώρας, όπως είναι ο κεντρικός τραπεζίτης, όπου έλεγε «αν δεν μου κάνει αυτό, θα έρθω την επόμενη μέρα στην ουσία να σου επιβάλλω κάποια πράγματα με κάποιον τρόπο, θα έλεγα, όχι και τόσο νόμιμο». Από τη άλλη ακούμε ότι ενδεχομένως υπήρχαν παράνομες ηχογραφήσεις και ίδιος μετά το αρνείται.

Αν κανείς συγκεντρώσει όλα αυτά σαν συνολική εικόνα, θα δει ότι δυστυχώς η φθορά και η πτώση της Κυβέρνησης -γιατί μην ξεχνάτε ότι βρισκόμαστε πλέον σε έναν άτυπο προεκλογικό αγώνα- δυστυχώς συμπαρασύρει συνολικά την εικόνα της χώρας στο εξωτερικό και στο εσωτερικό.

Βεβαίως, από όλη αυτή την εικόνα παρακμής και σήψης, η οποία επικρατεί δυστυχώς εντός και εκτός Κοινοβουλίου τις τελευταίες εβδομάδες, οι μόνοι οι οποίοι βγαίνουν κερδισμένοι είναι αυτοί οι οποίοι εχθρεύονται τον Κοινοβουλευτισμό και τη δημοκρατία. Αυτό το έχω πει κατ' επανάληψη. Δυστυχώς, ο ΣΥΡΙΖΑ ως Κυβέρνηση, αλλά και η Συμπολίτευση συνολικά και οι Βουλευτές της έχουν τεράστια ευθύνη.

Τουλάχιστον, περιμένω από μερικούς από αυτούς να ορθώσουν ανάστημα και να εναντιωθούν σε αυτές τις πρακτικές. Διότι είμαι βέβαιος ότι και εντός ΣΥΡΙΖΑ υπάρχουν φωνές, οι οποίες δεν νομίζω ότι συμφωνούν με το ήθος και το ύψος των Υπουργών, τους οποίους βλέπουμε τις τελευταίες ημέρες και σε καμμία περίπτωση δεν συμφωνούν ακόμα και με την ουσία των πραγμάτων και των υποθέσεων, τις οποίες ανέφερα.

Άκουσα τον κύριο Υπουργό προηγουμένως να μιλάει για δήθεν προοδευτικό μέτωπο. Έχετε ξεχάσει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Συμπολίτευσης, ότι δυστυχώς από όταν βγήκατε στην εξουσία, από όταν ο ΣΥΡΙΖΑ ψηφίστηκε ως Κυβέρνηση το 2015, τα τελευταία τέσσερα χρόνια, κάνετε τα πάντα για να αποδείξετε ότι είστε πιο παλιό και από το παλιό.

Εφαρμόζετε τις ίδιες πρακτικές του παρελθόντος και χειρότερες, με το ίδιο προσωπικό -γιατί, ξέρετε, ο καθένας έχει μία προσωπική διαδρομή σε αυτή την Αίθουσα και δεν πρέπει να την ξεχνάμε- και δυστυχώς εφαρμόζετε τις ίδιες πρακτικές που όντως μας οδήγησαν στη χρεοκοπία. Ξαφνικά, το να θυμάται ο ΣΥΡΙΖΑ το προοδευτικό μέτωπο, ενώ είναι πιο συντηρητικό κόμμα και από τη συντήρηση, νομίζω αυτό είναι κάτι που μας ξεπερνά.

Ακούστηκε από τον κύριο Υπουργό πάλι η γνωστή, φοβερή -αν θέλετε- επιχειρηματολογία ότι η Νέα Δημοκρατία είναι νεοφιλελεύθερο κόμμα και Ακροδεξιά ταυτόχρονα.. Νομίζω ότι αυτό ξεπερνά τα όρια της ειρωνείας.

Θυμίζω για άλλη μία φορά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε αυτήν την Αίθουσα ποιοι συνέπλευσαν με την Ακροδεξιά το 2015, προκειμένου να μην ψηφιστεί Πρόεδρος της Δημοκρατίας. Ο ΣΥΡΙΖΑ, βεβαίως. Θυμίζω ποιοι συνέπλευσαν με την Ακροδεξιά το 2015 στο «όχι» του δημοψηφίσματος. Ο ΣΥΡΙΖΑ. Ποιοι συνέπλευσαν με την Ακροδεξιά, όταν ο κ. Καμμένος, τότε Υπουργός Άμυνας -αν θέλετε- εκτός Κανονισμού στην ουσία προσκάλεσε την Επιτροπή Εξωτερικών και Άμυνας και συνεδρίασε στη νήσο Ρω; Οι μόνοι οποίοι παρευρέθηκαν εκεί ήταν οι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, οι Βουλευτές της Χρυσής Αυγής και οι Βουλευτές των Ανεξαρτήτων Ελλήνων.

Επίσης, να θυμίσω ποιοι ψήφισαν πρόσφατα την κ. Θάνου ως Πρόεδρο της Αρχής Ανταγωνισμού, για ευνόητους λόγους. Για ποιο λόγο, τώρα, γίνεται αυτή η σύμπλευση; Νομίζω είναι πολύ εύκολο να τον αντιληφθεί κανείς. Όμως το να μιλάτε για Ακροδεξιά εντός Νέας Δημοκρατίας, αυτό πάει πάνω και πέρα από τη λογική.

Έρχομαι στα του νομοσχεδίου. Ξεκινάω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αυτό, το οποίος σας ανέφερε και ο Βουλευτής Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Καραμανλής προηγουμένως. Πιάστηκε όντως ψευδόμενος ο κύριος Υπουργός, λέγοντας ότι η Νέα Δημοκρατία είχε ψηφίσει το άρθρο 65 του ν.4530. Κατατέθηκε στα Πρακτικά η αντίστοιχη στάση που είχε η Νέα Δημοκρατία στο νομοσχέδιο. Νομίζω ότι περί αυτού δεν χωράει άλλη αμφιβολία.

Όσον αφορά το νομοσχέδιο, το πρώτο μέλημα, το οποίο θα έπρεπε να υπάρχει είναι πράγματι να ξαναλειτουργήσει εύρυθμα η κοινωνία στο πεδίο της χορήγησης των αδειών οδήγησης, όπου εδώ και πάρα πολύ καιρό έχει δημιουργηθεί, με ευθύνη της Κυβέρνησης, ένα εκρηκτικό μείγμα που οδηγεί σε έναν κοινωνικό αυτοματισμό.

Βεβαίως, αυτός ο κοινωνικός αυτοματισμός έχει οδηγήσει στο να μην λαμβάνουν οι υπάλληλοι, οι εξεταστές των περιφερειών, τις αποδοχές για δεδουλευμένες υπηρεσίες. Όσο και να μην αρέσει στον κύριο Υπουργό, αυτή είναι η πραγματικότητα. Οι επαγγελματίες οδηγοί δεν μπορούν να ανανεώσουν ή να επεκτείνουν την κατηγορία άδειας οδήγησης και ως εκ τούτου, να εργαστούν. Βεβαίως, οι εκπαιδευτές έχουν περιέλθει σε ένα οικονομικό αδιέξοδο, χωρίς έσοδα και ταυτόχρονα να καλούνται να είναι συνεπείς με τις φορολογικές και άλλες υποχρεώσεις τους.

Όλα αυτά, βεβαίως, οδηγούν στο γεγονός οι απλοί πολίτες, υποψήφιοι οδηγοί, να στερούνται του δικαιώματος να κινούνται με ιδιωτικό όχημα.

Όλες αυτές οι δυσλειτουργίες, που σας περιέγραψα θα πρέπει να αποκατασταθούν άμεσα. Με αυτήν την αναγκαιότητα και υπό αυτό το πρίσμα κρίνουμε και το παρόν νομοσχέδιο.

Κανείς, κύριε Υπουργέ –δεν είναι αυτή τη στιγμή στην Αίθουσα, αλλά θα ήταν καλό να του μεταφερθεί– δεν είπε ότι η Νέα Δημοκρατία θεωρεί ότι η υπάρχουσα κατάσταση είναι καλή. Ίσα-ίσα, ήμασταν οι πρώτοι που την κατακρίναμε. Είμαστε οι πρώτοι που είπαμε ότι πρέπει να βελτιωθούν κάποια πράγματα. Για άλλη μία φορά, όμως, δυστυχώς ο κ. Σπίρτζης πιάστηκε ψευδόμενος.

Τον προκαλώ να ανατρέξει και στα Πρακτικά να δει ότι κανείς από τη Νέα Δημοκρατία δεν είπε ότι η παρούσα κατάσταση είναι σωστή. Βεβαίως, και η παρούσα κατάσταση πρέπει να αλλάξει, αλλά με έναν εύρυθμο τρόπο, με έναν πρακτικό τρόπο, ώστε όλες αυτές οι κατηγορίες που σας περιέγραψα προηγουμένως να μπορούν να κάνουν σωστά τη δουλειά τους.

Βεβαίως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν χρειάζεται να είναι κάποιος νομικός για να αντιληφθεί ότι το συγκεκριμένο νομοθέτημα αποτελείται στο σύνολό του στην ουσία από είκοσι πέντε άρθρα, αλλά ταυτόχρονα, προβλέπει και την έκδοση είκοσι επτά διαφορετικών νομοθετικών πράξεων δευτερογενούς δικαίου. Αν μετρήσει κανείς, θα δει ότι υπάρχουν είκοσι επτά προβλέψεις, όσον αφορά τα προεδρικά διατάγματα, υπουργικές αποφάσεις, κοινές υπουργικές αποφάσεις.

Σε καμία περίπτωση, φυσικά, δεν μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι αποτελεί ένα παράδειγμα καλής νομοθέτησης. Σε κάθε περίπτωση, ένα νομοσχέδιο το οποίο μαζί με τις ενσωματώσεις δεκαπέντε τροπολογιών αριθμεί τριάντα οκτώ άρθρα καταλαβαίνετε ότι είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο κατά το ήμισυ αναφέρεται στο συγκεκριμένο ζήτημα και κατά το άλλο ήμισυ είναι μία κοπτοραπτική άσχετων τροπολογιών, που άρον-άρον τις βάλαμε σε ένα κοινό νομοθέτημα.

Βεβαίως, εδώ δεν έχει νομοθετηθεί αυτομάτως η επίλυση του προβλήματος. Επισήμανε και ο κ. Κατσανιώτης, ο εισηγητής μας, αναλυτικά που χωλαίνει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Φοβόμαστε ότι αν συνδυάσει κανείς όπως σας είπα και την πληθώρα των δευτερογενών νομοθετημάτων ή πράξεων, οι οποίες απαιτούνται, καταλαβαίνει ότι στην ουσία αυτό το νομοσχέδιο είναι ανεφάρμοστο.

Θα σταθώ δι' ολίγον και στις τροπολογίες, ξεκινώντας με την με γενικό αριθμό 1949 και ειδικό αριθμό 50 του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης, η οποία ενσωματώνεται στο άρθρο 32.

Με αυτήν την τροπολογία δίνεται η δυνατότητα για ακόμα δύο χρόνια παράτασης για την εκπόνηση, υποβολή και έγκριση διαχειριστικών σχεδίων βοσκήσιμων γαιών. Και βεβαίως εδώ δεν πρέπει να ξεχνά κανείς, γιατί δεν νομοθετούμε σε κάποιο κενό, ότι το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης ήδη από το 2015 είχε δώσει δίχρονη παράταση.

Από το 2015, βέβαια, κύριε Υπουργέ, πήγαμε στο 2017, πάμε στο 2019 και τώρα πάμε στο 2021. Αυτή είναι η πρακτική της Κυβέρνησης. Το 2015 εσείς οι ίδιοι λέγατε για διετή παράταση και τώρα έχουν περάσει σχεδόν έξι χρόνια, τέσσερα που ήδη έχουν περάσει και άλλα δύο που δίνετε παράταση. Επί αυτής της ανικανότητάς σας κρίνεστε και όχι επί κάποιου θεωρητικού σχεδίου.

Νομίζω ότι δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία ότι αυτό αποτελεί ντροπή για τον τρόπο που νομοθετεί η Κυβέρνηση, γιατί με αυτό τον τρόπο παράλληλα ναρκοθετείτε και τα οριστικά δικαιώματα των Ελλήνων κτηνοτρόφων για την επομένη ΚΑΠ του 2021-2027.

Το κάνετε, λοιπόν, σε μία χρονική συγκυρία, που βρισκόμαστε αυτή τη στιγμή στην τελική ευθεία των διαπραγματεύσεων, που οι συζητήσεις αυτές βρίσκουν τη χώρα μας αντιμέτωπη αφ' ενός με τη μείωση του επικείμενου κοινοτικού προϋπολογισμού και αφ' ετέρου με τις γνωστές πιέσεις που κατά καιρούς υπάρχουν για απόλυτη εξίσωση των στρεμματικών ενισχύσεων, τη λεγόμενη και εξωτερική σύγκλιση, η οποία συνιστά ευθεία απειλή για τα συμφέροντα των παραγωγών της χώρας.

Πρέπει, λοιπόν, να μας απαντήσει ο αρμόδιος Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης πόσα εκατομμύρια επιλέξιμους βοσκότοπους προσέρχεται η χώρα μας με την νέα ΚΑΠ.

Να θυμίσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι το 2014 η Κυβέρνηση τότε της Νέας Δημοκρατίας με τον ν.4264/2014 πέτυχε μια τεράστια εθνική διαπραγματευτική επιτυχία, που μέσω αυτού του νόμου και της διαπραγμάτευσης που είχε προηγηθεί, είχε πολλαπλασιαστεί το σύνολο των επιλέξιμων εκτάσεων της χώρας μας, κάτι το οποίο βοήθησε στην απρόσκοπτη ροή των επιδοτήσεων για τα επόμενα χρόνια. Μέχρι και σήμερα οι επιδοτήσεις τις οποίες λαμβάνουν οι αγρότες και κτηνοτρόφοι της χώρας μας είναι επιτυχία της τότε συγκυβέρνησης.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε, σε ένα λεπτό.

Βεβαίως, μετά από αυτή την τεράστια επιτυχία φτάνουμε σε ένα σημείο που παράταση στην παράταση, αυτή τη στιγμή ενώ είναι ανοιχτές οι διαπραγματεύσεις, στην ουσία δεν δίνεται καμία απάντηση σε αυτό το μεγάλο φλέγον ζήτημα.

Έρχομαι στην τοπολογία με γενικό αριθμό 1945 και ειδικό 46, η οποία ενσωματώθηκε στα άρθρα 25 και 26 του Υπουργείου Παιδείας. Θέλω να κάνω ένα σχόλιο για το ζήτημα της αγωγής στις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού με πανελλήνιες την περίοδο 2020 και 2021.

Αυτό πρακτικά, κύριοι Υπουργοί, συνεπάγεται ότι καταργείται το ποσοστό 25% για την εισαγωγή στις ΑΕΝ με το κριτήριο υπολογισμού μορίων θαλάσσιας προϋπηρεσίας. Μάλιστα, μου δίνεται η ευκαιρία να πω εδώ πέρα ότι η απόφαση αυτή του Υπουργείου αδικεί κατάφωρα υποψήφιους σπουδαστές που προέρχονται από τα ναυτικά λύκεια κι έχουν ήδη επιλέξει το ναυτικό επάγγελμα και έχουν ήδη δοκιμαστεί στις δύσκολες συνθήκες της θαλάσσιας υπηρεσίας και ταυτόχρονα απαξιώνει τον θεσμό των ναυτικών λύκείων, ο οποίος σε συνδυασμό με την πλεύσιμη υπηρεσία εξασφάλιζε σε πολλούς νέους της πατρίδας μας μία βιώσιμη επαγγελματική διεξοδό.

Όσον αφορά την τροπολογία με γενικό αριθμό 1948 και ειδικό 49 θα ψηφίσουμε «παρών», διότι διαφωνούμε στην παράγραφο 1, ενώ συμφωνούμε στις παραγράφους 2 και 3. Αν έχετε σκοπό να την σπάσετε, τότε αναλόγως θα είναι και η δική μας η τοποθέτηση, δηλαδή θετικά όσον αφορά τις παραγράφους 2 και 3 και αρνητικά όσον αφορά την παράγραφο 1.

Στην τροπολογία με γενικό αριθμό 1946 και ειδικό 47 είμαστε θετικοί όσον αφορά το οργανόγραμμα του Γενικού Νοσοκομείου Πατρών «Άγιος Ανδρέας», δηλαδή το άρθρο 27 του νομοθετήματος. Μάλιστα για το συγκεκριμένο ζήτημα και ο παριστάμενος κ. Κατσανιώτης και πολλοί άλλοι συνάδελφοι έχουν κατά καιρούς ερωτήσει τον Υπουργό πάρα πολλές φορές, χωρίς βέβαια να λάβουν κάποια συγκεκριμένη απάντηση.

Στο άρθρο 28, το οποίο έχει ενσωματωθεί στο νομοσχέδιο, η Νέα Δημοκρατία θα είναι αρνητική.

Για την τροπολογία με γενικό αριθμό 1952 και ειδικό 52, η οποία ενσωματώθηκε στο άρθρο 35, εμείς θα είμαστε αρνητικοί. Και η άποψή μας είναι ότι αποδεικνύεται ότι ο ν.4555/2018 ήταν και ατελής και ανεφάρμοστος και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι φέρντε τη συγκεκριμένη τροπολογία προκειμένου να προχωρήσει η εφαρμογή του συγκεκριμένου νόμου.

Η θέση μας είναι ξεκάθαρη. Αυτό που χρειάζεται είναι η επανεξέταση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των ΦΟΣΔΑ και όχι οι εμβολωματικούς τύπου τροπολογίες και ρυθμίσεις τις οποίες φέρντε κατά καιρούς, προκειμένου να γίνει εφαρμόσιμος ο συγκεκριμένος νόμος. Πρέπει κάποια στιγμή ακόμα και αυτό το πολύ σοβαρό θέμα που αφορά το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας, τους δήμους της χώρας, να αντιμετωπιστεί συνολικά και όχι με αυτόν τον τρόπο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα οκτώ μαθητρίες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 1^ο Γυμνάσιο Ξάνθης (δευτερο τμήμα).

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Δεν υπάρχει μεγάλη συμμετοχή Βουλευτών αλλά σας ενημερώνω ότι αυτές οι διαδικασίες γίνονται δι' εκπροσώπων των κομμάτων.

Κύριε Ξυδάκη, έχετε τον λόγο για δώδεκα λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Άκουσα με προσοχή τους συναδέλφους από την Αντιπολίτευση, τόσο τη μείζονα όσο και την ελάσσονα, και θα ήθελα να επιχειρήσω μερικές παρατηρήσεις ούτε καν απαντήσεις στα σχόλια, στις παρατηρήσεις τους, στις παρεμβάσεις τους που αφορούν το γενικότερο πολιτικό κλίμα, διότι έχουμε μία τάση να κάνουμε κατάχρηση χαρακτηρισμών και εύκολα να μιλάμε για παρακμή για θέματα και για ζητήματα.

Με αφορμή το λεγόμενο δάνειο Παύλου Πολάκη και τον πολιτικό διάλογο εντέλει, που διημέφθη μεταξύ του Υπουργού και του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, αυτό που μπορούμε να πούμε είναι ότι ο διάλογος αυτός -αν περιέχει κάτι αξιοπoiνο θα το κρίνουν οι δικαστικές αρχές- περιέχει μία πολιτική ουσία, περιέχει πολιτικά γεγονότα, αυτά που έχουν σφραγίσει τα τελευταία πολλά χρόνια και αυτά που σφραγίζουν τις σκέψεις των Ελλήνων πολιτών στα χρόνια της χρεοκοπίας και πριν από αυτήν.

Βλέπω, λοιπόν, ότι πολύ εύκολα ξεπερνάμε ή καταπίνουμε την κάμηλο του τεράστιου σκανδάλου «SIEMENS», καταπίνουμε την μακροήμευση του κ. Χριστοφοράκου στο Μόναχο, που είναι προστατευμένος ως Γερμανός πολίτης, τις ωραίες διακοπές που κάνει με τα λάφυρά του ο κ. Καραβέλας στο Μοντεβιδέο ή στο Μπουένος Άιρες, μας αφήνει παγερά αδιάφορους η καταγγελία Τσουκάτου, διότι λέει είναι κατηγορούμενος και ένοχος ένοχον ου ποιεί, αλλά ο κόσμος δεν σκέφτεται πολιτικά με όρους δικονομίας, σκέφτεται με όρους μιας τραγικής αλήθειας.

Ο Τσουκάτος έχει κανιβαλιστεί, έχει πεταχτεί σαν στυμμένη λεμονόκουπα στον σκουπιδοτενεκέ, μιλάει για μία ροή πολλών εκατομμυρίων ευρώ ή δισεκατομμυρίων δραχμών μέσα από το πολιτικό σύστημα και αυτά τα ακούει ο κόσμος, αυτά τα ακούνε οι συμπολίτες μας και με αυτά διαμορφώνουν πολιτική συμπεριφορά, όχι μόνο κρίνοντας τα κόμματα του δημοκρατικού τόξου, αλλά κρίνοντας εν συνόλω την ελληνική πολιτεία, την ελληνική δημοκρατική πολιτεία, την ελληνική δημοκρατία. Αυτά, όμως, είναι η κάμηλος την οποία καταπίνουμε.

Αυτό που μπορούμε να διυλίσουμε και το κάνουμε με πολύ δραματικούς τρόπους, είναι αν έχει ηθικό δικαίωμα ένας Έλληνας πενήντα ετών με επαγγελματική διαδρομή και τώρα με πολιτική ιδιότητα, να πάρει ένα δάνειο. Αυτό το παράδειγμα να δώσουμε στους Έλληνες πολίτες, να καταπιούμε όλους τους δομικούς πολιτικούς και παραγωγικούς λόγους, που οδήγησαν την Ελλάδα στην υπερχρέωση, στο ναυάγιο της χρεοκοπίας και στη μεγάλη ιστορική περιπέτεια που ακόμη ζούμε, να μην μιλήσουμε για την επιχείρηση της διάσωσης και της ανάταξης που διεξάγεται στη χώρα και οι καρποί αυτής της ανάταξης δεν αφορούν το κομματικό όφελος του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά αφορούν τις ζωές δέκα εκατομμυρίων Ελλήνων, όλων των Ελλήνων πολιτών και να μείνουμε στη μεμψιμοιρία.

Πρέπει να καταπιούμε, επίσης, τις μεθοδεύσεις αυτών των «δολοφονιών χαρακτήρων». Χρειάζεται να θυμηθούμε ποιος είχε αναλάβει τη δεκαετία του 1990 να «δολοφονήσει» τον Κώστα Λαλιώτη; Ο Ψωμιάδης και η εφημερίδα «ΟΝΟΜΑ». Να θυμηθούμε ποια εφημερίδα ανεμίχθη -το λέω κομψά- πίσω από την απόπειρα αυτοκτονίας του Χρήστου Ζαχόπουλου; Είναι ίδια εφημερίδα που τότε «δολοφονεί» έναν-έναν τους χαρακτήρες διαφόρων κορυφαίων στελεχών του ΣΥΡΙΖΑ.

Όλες οι μεθοδεύσεις, όλα τα στυλ, όλες οι ιστορίες υπάρχουν στο πολύ κοντινό παρελθόν και όσοι εξ ημών έχουν μεγαλύτερο πολιτικό και δημόσιο βίο από τη βραχύτητα της μιας βουλευτικής θητείας, είναι υποχρεωμένοι να θυμούνται και είναι υποχρεωμένοι να συνομιλούν με τους εντολοδότες πολίτες που μας φέρνουν εδώ.

Είπε ο κ. Κεφαλογιάννης με έναν κομψό τρόπο -δεν ξέρω αν το έχει ερευνήσει, το άκουσα και από άλλον συνάδελφο σε αυτόν το δημόσιο χώρο που λέγεται τηλεοπτικό πάνελ- ότι η κυρία Θάνου εξελέγη Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού με τις

ψήφους της Χρυσής Αυγής. Ουδέν ψευδέστερον. Αποκρύπτετε την αλήθεια. Η μερική αλήθεια είναι ψεύδος, είναι κατασκευη ψευδούς ειδήσεως.

Η κ. Θάνου δεν είχε ανάγκη τις ψήφους της Χρυσής Αυγής για να εκλεγεί. Είχε εκλεγεί και χωρίς αυτές τις ψήφους. Αν εσείς θέλετε να αλλάξουμε τον Κανονισμό της Βουλής, να αλλάξουμε τους νόμους και να ακυρώνονται αυθωρεί και αυτομάτως οι ψήφοι των νεοναζί, μαζί σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Για σύμπλευση είπα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Δεν υπάρχει σύμπλευση. Αυτό είναι συκοφαντικό πλέον. Δεν είναι παραχάραξη και απόκρυψη. Δεν υπάρχει καμμία σύμπλευση.

Η Αριστερά ιστορικά, δομικά και κάθε μέρα δίνει τους αγώνες εναντίον της ακροδεξιάς λαίλαπας, εναντίον του σκότους που πρεσβεύουν οι νεοναζί και ο κάθε ακραίος εθνικιστής, ψεύτης και ρατσιστής, αντιάνθρωπος και μισάνθρωπος. Είμαστε στην πρώτη γραμμή του αγώνα ιστορικά και σήμερα, το 2019. Ας τα αφήσετε, λοιπόν, αυτά, διότι η μερίκευση, η απόκρυψη και η κατασκευη συνιστά βαρύ ψεύδος και συκοφαντία.

Όμως, ας φύγουμε από τη μεμψιμοιρία της Αντιπολιτεύσεως. Μπορεί εν πολλοίς να είναι και ο ρόλος της, αντί να κριτικάρει, να μεμψιμοιρεί. Αυτά είναι τα όριά της. Αυτές είναι οι δυνατότητές της.

Εγώ θα ήθελα να απευθυνθώ στους Βουλευτές, που μπορούν να ακούσουν μερικά πράγματα και στους Έλληνες πολίτες που μας ακούν. Ποια είναι η ημερήσια διάταξη της Ελλάδας τον Φεβρουάριο του 2019; Μας βρίσκει με τρίτη χρονιά, σύμφωνα με τα στοιχεία της «ΕΡΓΑΝΗΣ», να εισάγονται κάθε χρόνο εκατόν δέκα με εκατόν τριάντα χιλιάδες εργαζόμενοι στην εργασία από τον εφιάλτη της ανεργίας -για θέσεις πλήρους απασχόλησης μιλώ- με διασφαλισμένα τα ωράρια, με συλλογικές συμβάσεις, οι οποίες επανήλθαν.

Τα οικονομικά φύλλα και τα οικονομικά sites, που με τεχνοκρατικό και ουδέτερο τρόπο, όσο είναι δυνατόν, παρουσιάζουν τους δείκτες, διαπιστώνουν βελτίωση των δεικτών και της βιομηχανίας και τη ζήτηση στη λιανική και των εξαγωγών.

Στα δε μεγάλα κοινωνικά πεδία, τα οποία αφορούν τους συμπολίτες μας, ουδείς μπορεί να αμφισβητήσει ότι έχουν εισαχθεί στην κοινωνική ασφάλιση ενάμιση περίπου εκατομμύριο ανασφάλιστοι, οι οποίοι μπορούν να απολαύσουν μιας στοιχειώδους φροντίδας και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, ότι στο προνοιακό σύστημα έγιναν μεγάλα βήματα, τουλάχιστον δίνοντας την αίσθηση ότι ακόμη και στη διανομή αυτού του πτωχού κορβανά του ελληνικού κράτους υπάρχει δικαιοσύνη, υπάρχει ένα αίσθημα ισοπολιτείας, υπάρχει μια μέριμνα για τον αδύνατο.

Στους μικρομεσαίους γίνονται βήματα. Δημιουργήθηκαν νέα χρηματοδοτικά εργαλεία με αυτά τα πενήνρα μέσα, που έχει η πτωχευμένη δημοσιονομικά χώρα και η ελεγχόμενη δημοσιονομικά χώρα, νέα χρηματοδοτικά εργαλεία, διευκόλυνση με τις εκατόν είκοσι δόσεις που έρχονται για την αντιμετώπιση των ασφαλιστικών εισφορών, των χρεών προς τα ασφαλιστικά ταμεία.

Όσον αφορά τη θέσπιση ενός κράτους σύγχρονου, από τις υποδομές μέχρι το περιβάλλον, μέχρι τους δασικούς χάρτες, μέχρι τις χωροθετήσεις βιομηχανικών και βιοτεχνικών πάρκων γίνεται μια πολύ μεγάλη δουλειά, εν πολλοίς αφανής, διότι και για υποκειμενικές αδυναμίες δεν επικοινωνείται διαρκώς, αλλά και διότι η ατζέντα και τα δελτία ειδήσεων κυριαρχούνται από την τρομολαγνεία, τα δυσάρεστα και τη διασπορά πανικού, συγχύσεων, κινδύνων.

Και έτσι διαμορφώνεται μια ψευδέστατη εικόνα, η οποία ανατρέπεται όταν ο Έλληνας πολίτης νιώσει τις βελτιώσεις στη ζωή του, τις βελτιώσεις στην καθημερινότητα, τις ανακουφίσεις έστω. Νιώθει, επίσης, ότι υπάρχει μια κυβέρνηση που -θέλετε με λάθη να το αναγνωρίσω, με ολιγωρία να το αναγνωρίσω, αλλά με στέρεη βούληση και σταθερή γραμμή- παλεύει για την ισοπολιτεία, για την κοινωνική δικαιοσύνη και με διαρκή μέριμνα για τον αδύναμο, με διαρκή μέριμνα για τον άνθρωπο του μόχθου, της εργασίας και της παραγωγής, με διαρκή μέριμνα για τη στερέωση και την εμπέδωση των δημοκρατικών θεσμών.

Προχθές είχαμε ένα καλό νέο για τους ανθρώπους που ζουν δίπλα μας, στο διπλανό σπίτι, να δούμε ξανά πώς θα επαναφέ-

ρουμε τις συντάξεις χηρείας. Ουδείς το συζητά. Όλοι ασχολούνται με το αν υπήρξε μαγνητόφωνο ή αν ο τάδε είναι μάγκας ή αν ο τάδε μίλησε άσχημα.

Δεν είναι αυτή η Ελλάδα που μας αξίζει. Δεν είναι αυτή η δημόσια συζήτηση που μας αξίζει. Δεν είναι το ξεκατίνασμα στο facebook που μας αξίζει. Μας αξίζουν άλλα πράγματα πιο σοβαρά, πιο θεσμικά, πιο αισιόδοξα, πιο διδακτικά και παιδαγωγικά για τους πολίτες που μας παρακολουθούν.

Θα τελειώσω με μια επίθεση και μια ευχή για τα χρόνια που θα έλθουν. Το έργο που ξεκίνησε η Κυβέρνηση της Αριστεράς, που έβαλε το σώμα της ανάχωμα για τη δημοκρατία, για τη στερέωση των θεσμών και για τη διάσωση της κοινωνίας, να προχωρήσει, όχι μόνο γιατί είναι η μόνη ζωντανή δύναμη με λαϊκότητα, με αποτελεσματικότητα, με αίσθηση των μοντέρνων καιρών για την ανάπτυξη της οικονομίας, για τη νέα αισιόδοξία στην κοινωνία, αλλά και για την ανακαίνιση των θεσμών, επίσης.

Μας λένε διαρκώς –και με αυτό κλείνω– ιδίως κάποιοι άνθρωποι, οι οποίοι ουδέποτε συμπάθησαν την Αριστερά, αλλά δεν κατάλαβαν τι λέει, ότι θα πρέπει να είμαστε στη γωνία, ήσυχα παιδιά και να τιμούμε μόνο ένα ένδοξο παρελθόν.

Όχι! Ο ελληνικός λαός έχει αποφασίσει εδώ και αρκετά χρόνια, τουλάχιστον από το 2012, να βάλε την Αριστερά στο επίκεντρο, να της δώσει εντολή να οδηγήσει τη χώρα από τη βαθιά πολιτική και πολιτιστική και κοινωνική κρίση, στην οποία εισήλθε η Ελλάδα και να της ξαναδίνει εντολή διαδοχικά από το 2012, δύο φορές το 2015 και ξανά –ελπίζω– το 2019 ώστε να βγούμε σε μια νέα ιστορική εποχή, σε μια δεύτερη Μεταπολίτευση, σε μια ανανέωση της τρίτης Ελληνικής Δημοκρατίας. Όλη η Μεταπολίτευση σφραγίζεται από την προοδευτική πλειοψηφία και αυτή η εποχή πάλι τις ίδιες απαιτήσεις έχει και πολύ περισσότερες.

Η Ακροδεξιά επελαύνει στην Ευρώπη. Οι άνθρωποι είναι απογοητευμένοι. Εύκολα γυρνάνε το κεφάλι τους να ακούσουν αυτούς που ζωγραφίζουν υπαρκτούς και ανύπαρκτους εχθρούς, αυτούς που ζωγραφίζουν ως εχθρό την ενωμένη Ευρώπη, αυτούς που ονοματίζουν ως εχθρό τον Εβραίο, τον αλλόχρωμο, τον Σόρος, τα παραμύθια.

Η Αριστερά είναι εδώ για να βαδίσει τον δρόμο του ορθολογισμού, της προκοπής και της κοινωνικής δικαιοσύνης.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ο κ. Κεγκερόγλου, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Δημοκρατικής Συμπαρατάξης, έχει τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Διαδέχομαι στο Βήμα έναν χορηγό επιχειρημάτων στη Δεξιά. Και εξηγούμαι.

Μόλις πριν λίγα δευτερόλεπτα είπε ο κ. Ξυδάκης ότι η Μεταπολίτευση είναι σφραγισμένη από την προοδευτική πλειοψηφία, εννοεί σε πολιτικό επίπεδο και αυτό σε συνδυασμό με τη φράση του Αλέξη Τσίπρα, από τότε που ανέλαβε την εξουσία, ότι η Μεταπολίτευση κατέστρεψε την Ελλάδα, δίνουν το ακλόνητο επιχείρημα στη Δεξιά ότι η προοδευτική πλειοψηφία της Μεταπολίτευσης κατέστρεψε την Ελλάδα.

Δεν ντρέπεστε; Είπατε χοντρά ψέματα εδώ, πιο χοντρά και από εμένα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Σε εμένα απευθύνεστε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Σ' εσάς. Δεν το ακούσατε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Να ντρέπεστε για τον τρόπο που μιλάτε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Να ντρέπεσαι, κύριε, χορηγέ της Δεξιάς. Και θα κάθεσαι να ακούς για να μην ενοχλείς τον Υπουργό, που πρέπει να ακούσει αυτά που θα πω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Η ένταση δεν βοηθάει. Τα επιχειρήματα βοηθάνε. Μιλήστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Δεν έχει επιχειρήματα ο κ. Κεγκερόγλου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Είναι πολύ σωστή η παρατήρηση προς τον κ. Ξυδάκη, που παρενοχλεί τον Υπουργό, ο οποίος δέχεται την παρενόχληση. Όμως δεν με αφορά, γιατί μπορεί και να τα βάζει από το ένα αυτό και να τα βγάζει από το άλλο.

Τα ψέματα, λοιπόν, του κ. Ξυδάκη και σε σχέση με την ανεργία,

όταν ο ίδιος ο ΟΑΕΔ δημοσιοποίησε ότι η καταγεγραμμένη ανεργία ήταν ένα εκατομμύριο εκατόν εξήντα χιλιάδες τον Ιανουάριο, όταν η «ΕΡΓΑΝΗ» δείχνει μείωση των εισοδημάτων των εργαζομένων στον ιδιωτικό τομέα, όταν η μία θέση γίνεται δύο για δήθεν μείωση της ανεργίας, όλα αυτά τα λογιστικά, δεν ξεγελούν τον κόσμο. Αυτά είναι στην εικονική πραγματικότητα τη δικιά σας. Ο λαός βιώνει άλλα. Οι επιχειρηματίες βιώνουν την υπερφορολόγηση. Οι άνεργοι βιώνουν κλειστές πόρτες και στον δημόσιο και στον ιδιωτικό τομέα.

Οι μειωμένες συντάξεις, που εκδίδονται με τον νόμο Κατρούγκαλου από τον Μάιο του 2016 και μετά δεν είναι του κακού παρελθόντος, των κακών κομμάτων, του παλαιού πολιτικού συστήματος. Του νόμου Κατρούγκαλου και του ΣΥΡΙΖΑ επίτευγμα είναι, όπως και ο νόμος της αδικίας, ο ανάλγητος νόμος για τις χήρες και τους χήρους, ο ανάλγητος νόμος για τα ΑΜΕΑ. Εδώ, λοιπόν, θα πρέπει να μιλήσουμε για την πραγματικότητα.

Και βέβαια, αυτό που είπα ξεκινώντας για τον «χορηγό της Δεξιάς» ισχύει πράγματι, όταν τούτη την ώρα ο κ. Τσίπρας μιλώντας δήθεν με βάση το παλιό, το οποίο πρέπει να αλλάξει και να έρθει κάτι καινούργιο, έχει μαζέψει από Δεξιά και Αριστερά ό,τι παλιότερο υπάρχει και ό,τι σηματοδοτεί, πραγματικά, νόθες καταστάσεις στον τόπο.

Αναφέρομαι και εξηγούμαι. Πήρε όλους τους Βουλευτές των ΑΝΕΛ, αυτούς τους οποίους αν ρωτήσεις όλη την κοινωνία, πού τοποθετούνται; Στη λαϊκή δεξιά; Άκρα Δεξιά λένε, αφού συναγωνίζονται στις ψήφους με τη Χρυσή Αυγή. Άκρα Δεξιά λένε. Και την έχετε βάλει μέσα σας, στην καρδιά σας. Ποια είναι η λαϊκή δεξιά; Η Παπακώστα; Ο εκφραστής του 2004-2009, της καταστροφής, του εκτροχιασμού της χώρας; Και δεν ντρέπεστε να κάθεστε δίπλα στα καθίσματα; Δεν ντρέπεστε;

Είναι, λοιπόν, ένα προοδευτικό μέτωπο, το οποίο θα αξιοποιήσει ό,τι θετικό πέτυχε η Ελλάδα, κυρίως από τις πολιτικές του ΠΑΣΟΚ και του Ανδρέα Παπανδρέου και θα αλλάξει τα κακώς κείμενα ή είναι μία ομάδα, ένα μόρφωμα που θέλει μόνο να πετύχει ως στόχο τη νομή της εξουσίας; Αποδεικνύεται ότι είναι το δεύτερο. Διότι ακόμα και στα εθνικά θέματα με πολύ βολικότητα και δουλκότητα υπέγραψε τα πάντα μόνο και μόνο για να μην ενοχλήσει.

Φανταστείτε το βραβείο εκείνο που πήρε χθες στο Μόναχο, στη Βαυαρία, να το έπαιρνε ο Σαμαράς, ο Βενιζέλος, ο Παπανδρέου. Μέχρι και Πινοςέτ τον έχετε πει τον Παπανδρέου. Τουλάχιστον δεν βάζετε, κύριε Σπίρτζη, τον Τσίπρα να πει ότι έκανε βλακεία που τον είπε Πινοςέτ; Δεν τον βάζετε να το πει; Ή το πιστεύετε; Και αν το πιστεύετε αυτό ακόμα, πώς έχετε τον Υφυπουργό του Πινοςέτ;

Είχε πει και την κυβέρνηση Παπαδήμου κουρέλι. «Είναι κουρέλι», λέει, «η κυβέρνηση του Παπαδήμου». Και έχει τον Υφυπουργό του Παπαδήμου. Κομμάτι από το κουρέλι δηλαδή. Δεν πρέπει να τον βάλετε να πει ενίοτε ότι, καλά, είπαμε και μία κουρέλι παραπάνω που δεν ίσχυε; Δεν είπε μία, έχει πει πάρα πολλά, αλλά τουλάχιστον αυτό.

Έχετε τεράστια ευθύνη εσείς, κύριε Σπίρτζη, διότι δίνετε άλλοι σε αυτήν την Κυβέρνηση. Βέβαια, δεν θα ασχοληθώ με ανθρωπους οι οποίοι, κατά την άποψή μου, από συναλλαγή επέλξαν να πάνε. Γιατί σε εσάς έχω κάνει πολιτική κριτική και θεωρώ ότι είχατε εκφράσει την πολιτική σου διαφωνία, άσχετα αν δεν συμφωνώ μαζί σου, και έκανες την επιλογή σου. Οι άλλοι όχι μόνο δεν είχαν εκφράσει διαφωνία, αλλά ήταν και στην πρώτη γραμμή της καταγγελίας του Τσίπρα. Αυτοί δεν το δικαιούνται. Να τους το μεταβιβάσετε, γιατί εγώ μίλησα και ήθελα να επικοινωνώ μαζί τους μέχρι τη Δευτέρα το απόγευμα, ελπίζοντας ότι δεν θα γίνουν όργανα ενός συστήματος –όχι όργανα του κ. Τσίπρα, αλλά ενός γενικότερου συστήματος– το οποίο θέλει να διαλύσει την πολιτική και τα κόμματα, όχι για να ενισχυθεί ο κ. Τσίπρας. Προσωρινό είναι αυτό, δίμηνο, τρίμηνο, οκτάμηνο αν θέλετε μέχρι τον Οκτώβρη. Θέλει να διαλύσει τα πολιτικά κόμματα και να υπάρχει Βουλή μόνο. Το είχε εξαγγείλει ο κ. Κοτζιάς. Ο κ. Κοτζιάς τι είχε πει; Μα, υπάρχει η Βουλή. Δεν χρειάζεται να υπάρχουν πλειοψηφίες, μειοψηφίες, κόμματα. Υπάρχει η Βουλή. Θα το φέρουμε στη Βουλή και όποιοι Βουλευτές θέλουν, ψηφίζουν. Πάπαλα τα κόμματα. Είναι η νέα κατάσταση την οποία προ-

ωθούν τα ισχυρά οικονομικά συμφέροντα σε όλη την Ευρώπη και εδώ. Είναι όργανο προς το παρόν ο κ. Τσίπρας και το υλοποιεί.

Πριν έρθω στα θέματα, να πω ότι αυτό που είπα προηγουμένως είναι ο κανόνας. Η Κυβέρνηση αυτή κάθε μέρα φτωχοποιεί τους μικρομεσαίους και τους λέει, δεν πειράζει, ελάτε, και εγώ θα σαςβάλω στην παγίδα φτώχειας, στο επίδομα φτώχειας. Αυτή είναι η πολιτική, η μεγάλη πολιτική, η μεγαλεπίβολη πολιτική, που δεν έχει καμμία σχέση με την προοδευτικότητα. Είναι ένα βαθιά συντηρητικό σύστημα, το οποίο θέλει να εκμεταλλευτεί πολιτικά αδύναμους ανθρώπους.

Επειδή αυτό είναι ο κανόνας, υπάρχει πού και πού κανένα καλό νέο, το οποίο επιβεβαιώνει τον κανόνα. Και το καλό νέο, κύριε Υπουργέ, είναι ότι αύριο θα μεταβείτε στο Ηράκλειο -το καλό νέο επιβεβαιώνει τον κανόνα για τα κακά υπόλοιπα νέα- για την υπογραφή της σύμβασης που αφορά το νέο διεθνές αεροδρόμιο της Κρήτης στο Καστέλι, που έχω την τιμή να είμαι από τον συγκεκριμένο δήμο. Είναι ένα έργο που οραματίστηκε το ΠΑΣΟΚ, πέρασε από χίλια κύματα, γιατί δεν ξεκίνησε να σχεδιαστεί με ένα ομαλό τρόπο, διότι είχε δρομολογηθεί άλλη λύση. Ωρίμασε. Είχε και την κακοτυχία να πέσει μέσα στην περίοδο της κρίσης. Να το λάβουμε αυτό υπ' όψιν μας. Με τον έναν ή τον άλλο τρόπο μετά τις απανωτές προσκλήσεις βελτιώθηκαν οι όροι. Έγινε και η διαφοροποίηση στο τεχνικό αντικείμενο. Και είμαστε στην θετική κατάληξη να υπογραφεί η σύμβαση.

Θέλω να επισημάνω ότι δεν γνωρίζω τη σύμβαση, το περιεχόμενο της. Επισημαίνω το γεγονός ότι δεν γνωρίζω τη σύμβαση. Όμως, θα πρέπει αυτή να κριθεί με βάση ένα βασικό κριτήριο, αν διασφαλίζει τα συμφέροντα του δημοσίου, την ωφέλεια της τοπικής κοινωνίας και τη δυνατότητα των ανθρώπων στην περιοχή να εργαστούν, να βρουν δουλειά. Νομίζω ότι αυτά θα πρέπει να περιλαμβάνονται.

Κατά το προηγούμενο διάστημα συζητήσαμε για το διεθνές αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και είχε αυτή τη θετική προοπτική. Δυστυχώς, δεν αξιοποιήθηκε μέχρι τέλους. Υπήρχε όμως η αρχή. Ελπίζω να τη δώ και στη σύμβαση για το νέο διεθνές αεροδρόμιο Κρήτης.

Δύο θέματα υπάρχουν ακόμα: Τα περιβαλλοντικά και οι ζημιές που γίνονται σε συγκεκριμένους οικισμούς που είναι γύρω από το αεροδρόμιο και πρέπει να αντιμετωπιστούν και βεβαίως οι δικαίες αποζημιώσεις για τους ανθρώπους.

Αναφέροντας, λοιπόν, αυτό το θετικό, να μπω στο θέμα και να πω ότι πραγματικά το Υπουργείο ακολούθησε μια πολιτική ακανόνιστη για το ζήτημα το οποίο συζητάμε, τη δοκιμασία και τις εξετάσεις για τους υποψήφιους οδηγούς. Από το 2015 ψηφίστηκε ένας νόμος, που ουσιαστικά απαγόρευε τη διενέργεια εξετάσεων εκτός ωραρίου. Με όλα όσα ακολούθησαν απαξιώθηκε η δημόσια διαδικασία αξιολόγησης των εξετάσεων. Υπονομεύθηκε η επαγγελματική δραστηριότητα των σχολών οδηγών και ταλαιπωρήθηκαν οι πολίτες, οι οποίοι συνεχίζουν να ταλαιπωρούνται, είτε είναι άνεργοι που θέλουν να βρουν δουλειά, είτε είναι εργαζόμενοι που θέλουν να βελτιώσουν και να ανανεώσουν το δίπλωμά τους, είτε ιδιώτες που θέλουν να αποκτήσουν την άδεια οδήγησης.

Η Δημοκρατική Συμπαράταξη διαπίστωσε έγκαιρα αυτή την αδράνεια και προέβη σε συγκεκριμένες προτάσεις. Έδωσε λύσεις τόσο για την ενίσχυση της διαφάνειας όσο και για την αντιμετώπιση του προβλήματος διεξαγωγής των εξετάσεων. Κατάθεσαμε τροπολογίες, αλλά δεν έγιναν δεκτές. Παρήλθαν άπρακτες όλες οι παρατάσεις που δόθηκαν με διάφορους νόμους και διάφορες τροπολογίες. Και θεωρώ ότι αυτό δεν είναι μία απλή σύμπτωση. Πλέον, όταν λέτε για το παρελθόν -και έχει αξία να πούμε για το παρελθόν για να το διορθώσουμε- παρελθόν είναι και τα τέσσερα χρόνια τα δικά σας. Αυτό είναι κάτι το οποίο πρέπει να δείτε.

Έχουμε, λοιπόν, μια διαπιστωμένη μεθόδευση, η οποία οδηγεί σε μια κατάσταση που πρέπει να αντιμετωπιστεί άμεσα. Όμως, με το νομοσχέδιο το οποίο έχετε φέρει, δεν βλέπω να είναι άμεσης εφαρμογής ή να μπορεί να εφαρμοστεί. Ήδη ταλαιπωρείται πάρα πολύς κόσμος.

Κάνετε επίκληση παράτυπων, παράνομο-διαδικασιών. Αυτό θα έπρεπε να σας έχει σε εγρήγορση. Αυτό θα έπρεπε να σαςβάλει

τα δύο πόδια σε ένα παπούτσι και να φέρετε το νομοσχέδιο ωριότερα. Αντ' αυτού, κάνατε τέσσερα χρόνια.

Θα πρέπει να πω ότι το συζητούμενο νομοσχέδιο έχει ζητήματα τα οποία πρέπει να συζητήσουμε. Θα επικεντρωθώ στην καταγραφή των διαδικασιών για την ενίσχυση της διαφάνειας, στη δημιουργία του εποπτικού μηχανισμού, στη συνέχιση διενέργειας εξετάσεων από τους υπαλλήλους των περιφερειών, στα δικαιώματα των πολιτών, των εκπαιδευτικών και των υπαλλήλων.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Λίγο χρόνο ακόμη, κυρία Πρόεδρε.

Η καταγραφή όλων των διαδικασιών εξετάσεων και δοκιμασιών των υποψηφίων οδηγών μπορεί, εφόσον γίνει σωστά, να ενισχύσει τη διαφάνεια, αλλά και να διασφαλίσει τα δικαιώματα του εξεταζόμενου, του εξεταστή και του εκπαιδευτή. Για αυτό είπαμε ότι συμφωνούμε με την αρχή του νομοσχεδίου που περιλαμβάνει θέματα, που πρέπει και μπορούν να υλοποιηθούν, για να έχουμε περισσότερη διαφάνεια, για να ενισχύσουμε τις καθαρές διαδικασίες. Εξάλλου, υπήρχαν επεξεργασίες από τις υπηρεσίες του Υπουργείου πολλά χρόνια που πέρασαν από χίλια κύματα. Ορισμένες εφαρμόστηκαν, άλλες δεν εφαρμόστηκαν. Τώρα βλέπουμε πάλι να χάνεται άλλη μια ευκαιρία.

Η αδιέξοδη και συνεχής μετάδοση σε πραγματικό χρόνο της δοκιμασίας -η καταγραφή, που λέμε- πρέπει να γίνει, αλλά έχει προβλήματα. Θα σας αναλύω με δυο λόγια γιατί δεν μπορεί να εφαρμοστεί έτσι, κατά την άποψή μας, και πρέπει οπωσδήποτε να υπάρξει αλλαγή και να εφαρμοστεί μέσω USB. Το κέντρο ελέγχου αυτό ποιο είναι; Είναι άγνωστο. Θα παρακολουθεί εκατό και περισσότερες διαδικασίες, που θα γίνονται ταυτόχρονα; Μήπως υπάρχει κάποια μεθόδευση εδώ κάποιων -δεν λέω του Υπουργού- για να δώσει το έργο; Γιατί είναι γνωστός θιασώτης του δημοσίου. Δίνει πότε-πότε μεταφορές με τα ιδιωτικά λεωφορεία, τα ΚΤΕΛ κ.λπ., αλλά αυτά είναι που επιβεβαιώνουν τον κανόνα ότι είναι θιασώτης του δημοσίου. Μήπως θέλετε να βάλετε ιδιώτες ελεγκτές, εσείς οι υποτιθέμενοι υπέρμαχοι; Όχι.

Η πρότασή μας, λοιπόν, για την άμεση εφαρμογή είναι το USB, που σας είπα και νομίζω ότι η άμεση αποστολή του στο κέντρο ελέγχου θα μας διασφαλίσει αυτό που θέλουμε, δηλαδή να υπάρχει καταγεγραμμένη διαδικασία, ούτως ώστε να διασφαλίζονται τα συμφέροντα για οποιαδήποτε ένσταση ή οτιδήποτε άλλο γίνει.

Ακούστε ένα πρόβλημα. Αν για οποιοδήποτε λόγο διακοπεί η σύνδεση αυτοκινήτου-server του Υπουργείου -και υπάρχουν πολλές αιτίες που μπορεί αυτό να γίνει-, ο υποψήφιος τιμωρείται με ακύρωση της εξέτασης, ανεξαρτήτως του αποτελέσματος -αν έχει περάσει, δηλαδή, τιμωρείται-, χωρίς να έχει καμμία ευθύνη για την τεχνική βλάβη και ο εκπαιδευτής τιμωρείται με άρση άδειας από δύο έως έξι χρόνια. Αυτό είναι πιασμένο, θα απαξιώσει, δηλαδή, τη διαδικασία. Μου θυμίζει μια διαφήμιση που τώρα τελευταία έχει και στην τηλεόραση και στο ραδιόφωνο. Υπάλληλος εστιατορίου ρωτάει τι θα πάρουν οι πελάτες. Λένε οι πελάτες: «Θα πάρουμε ένα κρασί από την Κρήτη». Λέει ο υπάλληλος: «Σας προτείνω ένα κρασί από τη Νεμέα». Απορούν οι πελάτες και τους εξηγεί: «Γιατί θα χρειαστεί να πάτε μέχρι τη Νεμέα για να αποκτήσετε το password». Αυτό μου θυμίζει. Απέχουν πάρα πολύ αυτά που λέτε από την πραγματική ζωή.

Υποστηρίζετε, λοιπόν, ότι η τοποθέτηση της κάμερας στις εξετάσεις γίνεται για την πάταξη της διαφθοράς. Ερώτηση πρώτη: Στην εξέταση θεωρητικών μαθημάτων, γιατί δεν υπάρχει κάμερα καταγραφής;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Υπάρχει.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Δεν υπάρχει στα θεωρητικά. Γίνεται ηλεκτρονικά, αλλά δεν υπάρχει.

Ερώτηση δεύτερη: Γιατί δεν βάζετε κάμερες στις εξετάσεις των εβδομηντατετράχρονων και άνω και τους αφήνετε στο έλεος της διαφθοράς, σύμφωνα με τη δικιά σας άποψη; Γιατί;

Ερώτηση τρίτη: Ας πάρουμε ένα παράδειγμα. Για οποιονδήποτε λόγο κρίσιμης κατάστασης κατά την εξέταση στον δρόμο, ο εξεταστής κρίνει ότι για λόγους ασφαλείας πρέπει να πατήσει τα πεντάλ και να κοπεί ο υποψήφιος. Ο υποψήφιος, ο οποίος

γνωρίζει ότι καταγράφεται, γυρίζει προς την κάμερα και λέει: «Με κόβεις, γιατί δεν σου έδωσα τα 100 ευρώ που μου ζητήσες;». Λοιπόν, κύριοι, πρέπει να αλλάξετε τρία-τέσσερα πράγματα για να μην πισωγυρίσει το σύστημα.

Καταγγείτε τους γιατρούς και μεταφέρατε την αρμοδιότητα άλλου. Ακούστε τα στοιχεία: Από το 2014 έως το 2016 πέρασαν από τη δευτεροβάθμια επιτροπή στην Κρήτη χίλιοι εβδομήντα τρεις και κόπηκαν διακόσιοι τέσσερις, ποσοστό που είναι 20% περίπου. Από τον Νοέμβριο του 2016 μέχρι σήμερα, ξέρετε πόσοι έχουν κοπεί με το νέο σύστημα που έχετε βάλει; Μόνο τέσσερις στα δύομισι χρόνια. Τι σημαίνει αυτό; Ότι το δεύτερο σύστημα μπάζει περισσότερο. Τι θα μπορούσατε να κάνετε; Να επαναφέρετε τις δευτεροβάθμιες επιτροπές και αντί να βάλετε ιδιώτες γιατρούς, βάλετε γιατρούς από τα νοσοκομεία. Όλους. Και τώρα είναι από τα νοσοκομεία, αλλά όχι όλοι. Αυτή την απλή αλλαγή κάντε, για να ικανοποιήσετε τα αιτήματα, που κάνατε τον γαλαντόμο προηγουμένως προς το ΚΚΕ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κλείστε, παρακαλώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Τώρα οι εξεταστές -πέρα από τα θέματα που είχαν μέχρι τώρα τα οικονομικά και τα άλλα- έχουν ζητήματα και κάνουν αγώνα για την ασφάλειά τους. Δεν μπορούν να μπαίνουν σε ένα αυτοκίνητο που δεν έχει διαπιστωθεί η ικανότητα του άλλου και να είναι στο έλεος του εβδομηντατετράχρονου ή του ογδοντάχρονου ή του οποιουδήποτε. Είναι σοβαρά ζητήματα αυτά. Οι εκπαιδευτές δεν μπορούν να απαξιώνονται από το εκπαιδευτικό εργαλείο που είναι το αυτοκίνητό τους.

Το νομοσχέδιο δεν μπορεί να εφαρμοστεί και σας διαβάζω διάλογο μετά από διαμαρτυρίες: «Δεν έχουμε λεφτά ούτε για εισιτήρια ούτε για τίποτα». Ακούστε τώρα, κύριε Σπίρτζη, έχει ενδιάφρων. Λέει ο κ. Βαρδάκης, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ: «Έχετε δίκιο. Δεν μπορώ να ζητήσω συγγνώμη εκ μέρους του Υπουργού». «Έχουμε φτάσει στα όρια μας» λένε «δεν έχουμε να πληρώσουμε τα νοίκια μας» κ.λπ..

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ποιοι τα λένε αυτά;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Οι εξεταστές και οι εκπαιδευτές. Και λέει ο κ. Βαρδάκης: «Ντρέπομαι γι' αυτό που γίνεται. Την ευθύνη έχει ο κ. Σπίρτζης και εμείς ως Κυβέρνηση. Το νομοσχέδιο, όπως το έχω διαβάσει, δεν μπορεί να εφαρμοστεί ούτε σε ένα ούτε σε δύο χρόνια. Αυτά είπε ο κ. Βαρδάκης. Καταθέτω αυτόν τον διάλογο για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Κεγκερόγλου καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέν διάλογο, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικής της Βουλής)

Ο κ. Βαρδάκης, λοιπόν, στον δημόσιο λόγο του και όταν συναντήθηκε με τους ανθρώπους κάτω, αυτή την τιμή περιποίησε για το νομοσχέδιό σας. Δεν αντέδρασε σήμερα, βέβαια, γιατί είδα μια τροπολογία που του κάνατε δεκτή, με πολλές, πολλές προσλήψεις. Δεν την μελέτησα να δω αν πρέπει να γίνει ή όχι. Ίσως την έχει μελετήσει ο εισηγητής. Θα τη δω. Είδα, όμως, πως υπογράφει ο Βαρδάκης για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, ο οποίος είναι Βουλευτής Ηρακλείου! Τι γίνεται εδώ; Τι κάνετε; Μπουγάδες; Αλχημείες; Τι είναι αυτά τα πράγματα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κύριε Κεγκερόγλου, σας παρακαλώ έχετε υπερβεί κατά πολύ τον χρόνο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ για την ανοχή. Εξάλλου δεν πήρα καθόλου χρόνο για οτιδήποτε άλλο. Δεν αξιοποίησα τη δυνατότητα.

Να πω ξανά ότι εμείς είμαστε υπέρ της αρχής της διαφάνειας, υπέρ του να τοποθετηθούν ό,τι μέσα μπορούν για να υπάρχει αξιοπιστία σ' αυτήν την κατεύθυνση. Όταν λέγατε είπα ότι τέσσερα χρόνια αδιαφορήσατε και είναι ύποπτο. Οι εξεταστές αναρωτιούνται εάν ισχύει αυτό το οποίο φημολογείται ότι είπατε σε συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα, ότι εκτός από τους ιδιώτες ελεγκτές στο κέντρο ελέγχου, θα δώσετε το εξεταστικό έργο με μπλοκάκι σε ιδιώτες, αν δεν προστρέξουν υπάλληλοι από τις περιφέρειες, να πάνε σε υποχρεωτικό έργο, σε αποκλειστικό έργο του εξεταστή. Αυτό ήταν δικαίωμα και εσείς το κάνετε υποχρέωση.

Δεν μπορεί, κατά την άποψή μου, να λέτε «μόνο πρωί εξετάσεις». Πρέπει να γίνονται και το απόγευμα για τους εργαζόμενους κυρίως του ιδιωτικού τομέα, οι οποίοι δεν δικαιούνται άδεια από τη δουλειά τους για να πάνε να δώσουν εξετάσεις και θα χάσουν το μεροκάματό τους. Φέρτε μια τροπολογία -τώρα, προλαβαίνουμε- σ' αυτό το νομοσχέδιο οι υπάλληλοι και από τον ιδιωτικό τομέα να δικαιούνται δύο μέρες άδεια για την έκδοση ή ανανέωση διπλώματος, χωρίς να τους κόβεται το μεροκάματο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κύριε Κεγκερόγλου, κλείστε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Οι εξετάσεις πρέπει να γίνονται το απόγευμα και οι θεωρητικές και οι άλλες, μία φορά, ας πούμε, τον μήνα, για να εξυπηρετούνται οι εργαζόμενοι που δουλεύουν το πρωί.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κι εγώ ευχαριστώ.

Ο κ. Κατώτης έχει τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε..

Εδώ ακούστηκε από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ ο απολογισμός του κυβερνητικού έργου και βέβαια, τον χαρακτήρισε θετικό και μάλιστα αναφέρθηκε σε κάποιους δείκτες της οικονομίας, της ανεργίας κ.λπ. Κανείς δεν μπορεί να αρνηθεί αυτήν την προθυμία που επέδειξε ο ΣΥΡΙΖΑ όλο το προηγούμενο διάστημα να υλοποιήσει τις αξιώσεις των επιχειρηματικών ομίλων, τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και συνολικά του μεγάλου κεφαλαίου. Φαίνεται ότι το πρόσημο είναι θετικό και βεβαίως είναι για αυτούς, είναι για τους επιχειρηματικούς ομίλους.

Η διατήρηση και η επέκταση των μνημονιακών αντιλαϊκών νόμων, η εξυπηρέτηση του αμερικανονατοϊκών σχεδιασμών στην περιοχή, η εγκατάσταση του αστικού πολιτικού συστήματος είναι αυτό που υπηρετήθηκε από τους προηγούμενους, είναι αυτό που υπηρετείται σήμερα από εσάς, αλλά και αυτό που θα υπηρετηθεί από τους επόμενους που θα έρθουν μετά τις εκλογές.

Πρέπει να πούμε ότι δεν μπορείτε να πείσετε κανέναν μ' όλον αυτόν τον απολογισμό που κάνατε, ότι δήθεν η θέση των εργαζομένων έχει αλλάξει και έχει βελτιωθεί. Η θέση των εργαζομένων και των λαϊκών στρωμάτων έχει γίνει χειρότερη. Αυτή είναι μία πραγματικότητα που τη ζει ο λαός μας και δεν μπορείτε να του πείτε ότι το μαύρο είναι άσπρο.

Ένα θέμα είναι αυτό, δηλαδή η ανεργία. Με μία ώρα δουλειάς που έχει σήμερα ο εργαζόμενος, θεωρείται εργαζόμενος και όχι άνεργος. Αυτή είναι μια πραγματικότητα, που την ξέρουν πάρα πολύ καλά αυτοί οι χιλιάδες εργαζόμενοι, που δουλεύουν με ωρομίσθιο, που δουλεύουν με μερική απασχόληση, που δουλεύουν με τέτοιες ελαστικές μορφές που δεν τους επιτρέπουν να καλύπτουν ούτε τις βασικές ανάγκες για τη διαβίωσή τους.

Αυτό που υλοποιείται συνολικά όλα αυτά τα χρόνια και ιδιαίτερα με την εφαρμογή όλων των μνημονίων -και του τρίτου-, είναι τα ελάχιστα. Ελάχιστη αμοιβή, ελάχιστο εισόδημα, ελάχιστα ασφαλιστικά δικαιώματα, ελάχιστες παροχές παιδείας και υγείας. Σ' αυτά τα ελάχιστα θέλετε να διατηρήσετε τον κόσμο και τον λαό. Άρα, λοιπόν, δεν μπορείτε να επαίρεστε γι' αυτήν την πολιτική των ελαχίστων, γι' αυτήν την πολιτική που κρατάει τον κόσμο πολύ χαμηλά, που του λέτε ότι πρέπει ο πήχης να είναι εκεί και όχι να ανεβαίνει, να ανεβαίνουν οι απαιτήσεις τους γι' αυτό που δικαιούνται, για τη ζωή που πρέπει να ζήσουν.

Αυτά νομοθετήσατε όλο το προηγούμενο διάστημα και αυτά θέλετε να τα συνταγματοποιήσετε. Αυτή είναι η πρόταση που κάνατε για την αναθεώρηση του Συντάγματος. Η κατάργηση λοιπόν, των δικαιωμάτων που έγιναν μέσα από πολύ σκληρούς αγώνες με αίμα, είναι και δικό σας έργο. Να θυμηθούμε το θέμα της απεργίας; Τα νέα εμπόδια που βάζετε γι' αυτό; Να θυμηθούμε την πρόσφατη κατάργηση συλλογικής διαπραγματεύσεως για το κατώτερο μισθό; Να θυμηθούμε τον νόμο Κατρούγκαλου, που ισοπέδωσε συντάξεις και ασφαλιστικά δικαιώματα εργαζομένων και συνταξιούχων; Τι να πρωτοθυμηθούμε; Άρα, λοιπόν, δεν μπορεί εδώ να επαίρεστε γι' αυτό το έργο, που λέτε ότι έκανε

η Κυβέρνησή σας.

Σχετικά με το σχέδιο νόμου, ο εισηγητής μας τεκμηρίωσε τη θέση μας. Οι ισχυρισμοί μας ότι δεν μπορεί να σπάσει το σύστημα, στηρίζονται αφ' ενός μεν στη συνολική λειτουργία αυτού του κοινωνικοοικονομικού συστήματος και αφ' ετέρου στο σύστημα χορήγησης αδειών, που παρά τις όποιες βελτιώσεις, η στήριξη στο ιδιωτικοποιημένο σύστημα αποτελεί -όπως είπε και στην πρώτη του ομιλία ο εισηγητής μας- την αντικειμενική βάση της αδιαφάνειας, της διαφθοράς, αυτής της σήψης που κυριαρχεί σ' αυτόν τον μηχανισμό.

Τη θέση μας ότι το σύστημα αυτό πρέπει να είναι αποκλειστικά δημόσιο, ώστε να εξασφαλίσει όλες εκείνες τις προϋποθέσεις για αδιάβλητες διαδικασίες, για ασφαλή οδήγηση παραπέρα, έτσι ώστε να μειωθούν τα τροχαία - δυστυχήματα και ατυχήματα- την έχετε απορρίψει. Με αυτές τις ρυθμίσεις δεν θα αντιμετωπίσει τη διαφθορά. Απορρίψατε τη θέση μας και η ρύθμιση αυτή που φέρνεται είναι προς την ίδια κατεύθυνση της διαιώνισης αυτού του προβλήματος.

Είναι γνωστό ότι στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας έχουν γίνει πάμπολλες συζητήσεις για τις αιτίες των τροχαίων δυστυχημάτων και ατυχημάτων. Τα στοιχεία για τους θανάτους και τους τραυματίες είναι ο αδιάψευστος μάρτυρας του προβλήματος, που όντως χρήζει μέτρο. Η κυκλοφοριακή αγωγή για την οδική ασφάλεια είναι όρος, προϋπόθεση ώστε η οδική συμπεριφορά να αλλάξει και να συμβάλει στο μέρος που της αναλογεί στην οδική ασφάλεια. Η ένταξη της κυκλοφοριακής αγωγής στο εκπαιδευτικό σύστημα μπορεί να προετοιμάσει υποψήφιους οδηγούς με βελτιωμένη οδική συμπεριφορά και να μειώνει τα ατυχήματα, να αυξήσει την οδική ασφάλεια. Έστω και αυτό το σύστημα εξέτασης υποψηφίων οδηγών, με το οποίο εκφράζουμε την αντίθεσή μας, λέμε ότι δεν μπορεί να λύσει το θέμα.

Επιμένουμε, λοιπόν, σ' αυτό το σύστημα που εμείς προτείνουμε, δηλαδή στο δημόσιο σύστημα για την χορήγηση αδειών οδήγησης. Οι αιτίες των ατυχημάτων, βέβαια, είναι κι άλλες. Είναι ιδιαίτερα τα θέματα που αφορούν στο οδικό δίκτυο, το οποίο αν και έχει βελτίωση, έχει και σημαντικά προβλήματα κακοτεχνιών, έλλειψη επισκευών με συνέπειες στην οδική ασφάλεια και με τα πολλά ατυχήματα που βλέπουμε καθημερινά. Άλλη αιτία, η οποία δεν αναδεικνύεται από κανέναν άλλον, εκτός από το ΚΚΕ, είναι η κατάσταση που αντιμετωπίζουν οι επαγγελματίες οδηγοί, με τη μεγάλη εντατικοποίηση της δουλειάς τους και τις ατελείωτες ώρες οδήγησης.

Αυτά είναι ζητήματα που δεν αγγίζονται ούτε με τον κώδικα, όταν συζητιόταν αυτό το νομοσχέδιο ή η τροποποίησή του, αλλά ούτε και σήμερα. Θεωρούμε, λοιπόν, προφανή την αναγκαιότητα των αλλαγών στο σύστημα, ώστε να εξασφαλιστεί η διαφάνεια, η ορθή εκτέλεση του εξεταστικού έργου και η συμβολή του στην οδική ασφάλεια. Οι υπηρεσίες, όμως, είναι υποστελεχωμένες και αυτό ενισχύει την αδιαφάνεια. Αυτό δεν αντιμετωπίζεται.

Είναι γνωστό ότι οι περιφέρειες έχουν μειωμένο προσωπικό κατά 50%. Λένε 40% βέβαια, αλλά είναι σε αυτό το πλαίσιο. Εσείς λέτε ότι με το που φεύγουν οι εξεταστές από τις υπηρεσίες τους, με το που αδειάζει η υπηρεσία τους, μένει πίσω έτσι κι αλλιώς ένα πολύ μεγάλο έργο, που πρέπει να προσφέρουν στους πολίτες. Όμως εσείς δεν το αντιμετωπίζετε αυτό, δεν στελεχώνετε τις υπηρεσίες αυτές που είναι στον μηχανισμό οδήγησης με το αντίστοιχο προσωπικό, με τα ανάλογα προσόντα, έτσι ώστε πράγματι να αντιμετωπιστεί έστω και σε αυτό το σύστημα, αυτό που λέμε, η διαφάνεια.

Το Υπουργείο Μεταφορών, όπως είπαμε και στην επιτροπή, έδειξε μία ακατανόητη στάση την προηγούμενη περίοδο. Προκάλεσε την αποχή των εξεταστών, άφησε απλήρωτους τους εξεταστές για αρκετό χρονικό διάστημα, με αποτέλεσμα αυτό να έχει σοβαρές επιπτώσεις στους εκπαιδευτές, στις σχολές οδηγών, στους απασχολούμενους. Προτείναμε στις επιτροπές να πάρουμε μέτρα για παράταση όλων αυτών των υποχρεώσεων που έχουν στα ασφαλιστικά ταμεία, το ΦΠΑ, κ.λπ., να διευκολυνθούν όλοι αυτοί οι αυτοαπασχολούμενοι. Θα μπορούσε το Υπουργείο Μεταφορών, σε συνεννόηση με το Υπουργείο Οικονομικών, να κάνει αποδεκτά τα αιτήματα των αυτοαπασχολούμενων, των σχολών οδηγών και να μπορούν να διευκολυνθούν. Διότι, είναι γνω-

στό ότι ήταν πολύμηνη η αποχή και δεν υπήρχαν έσοδα σ' όλη αυτήν τη διάρκεια που οι εκπαιδευτές ήταν εκτός της απασχόλησής τους.

Το σχέδιο νόμου, με τα άρθρα 4 και 10 υποχρεώνει τα εκπαιδευτικά οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών να διαθέτουν υποχρεωτικά διαδικοτυακή σύνδεση με το κέντρο ελέγχου του Υπουργείου και μέσα στα οχήματα να τοποθετείται κάμερα με μικρόφωνο. Όμως, τα έξοδα αυτά θα τα καλύψουν οι ίδιοι οι εκπαιδευτές. Δεν καλύπτεται από το Υπουργείο. Δεν υπάρχει, δηλαδή, ρύθμιση όπου να επιχορηγείται η σχολή οδηγών, για να μπορεί να μετατρέψει τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιεί, να κάνει τη διασύνδεση και να βάλει και τις κάμερες. Είναι μεγάλο το κόστος και βεβαίως, η Κυβέρνηση το φορτώνει και αυτό στους επαγγελματίες των σχολών οδηγών.

Πρέπει να πούμε ότι για την ανανέωση της άδειας οδήγησης των εβδομηνταετήρων, είπαμε πολλά. Ο κύριος Υπουργός λέει ότι δεν είναι έτοιμο το δημόσιο σύστημα να μπορεί να σηκώνει ένα τέτοιο βάρος πολλών εβδομηνταετήρων, για τους οποίους απαιτείται η ανανέωση του διπλώματός τους. Συμφωνούμε βέβαια ότι δεν μπορεί να υπάρχει επαγγελματίας εβδομηνταετήρων ετών. Συμφωνούμε ότι οι επαγγελματίες αυτοί θα πρέπει να έχουν όριο ηλικίας πολύ μικρότερο από αυτό που έχουν όλοι οι υπόλοιποι, γιατί δεν μπορεί κάποιος να έχει τα ίδια ανακλαστικά και να οδηγεί τόσες ώρες.

Άρα, λοιπόν, αυτό που ήταν παλιότερα βαρέα στα 58 οι οδηγοί, εμείς λέμε ότι πρέπει να επανέλθει, αλλά εν πάση περιπτώσει πιστεύουμε ότι δεν μπορεί να υπάρχει επαγγελματίας 74 ετών. Όμως, έχει ΙΧ. Δεν έχει ξεχάσει να οδηγεί, όπως είπαμε.

Θεωρούμε ότι αυτές τις προτάσεις -που αναφέρθηκαν απ' όλους, κύριε Υπουργέ-, πρέπει να τις δείτε. Δεν μπορεί να ταλαιπωρείται αυτόν τον κόσμο. Η επανεξέταση σε μια τέτοια ηλικία, σ' όλο αυτό το πλαίσιο είναι μια πολύ δύσκολη υπόθεση γι' αυτούς που είναι σ' αυτό το όριο ηλικίας. Είναι δύσκολη, πολύ πιο δύσκολη απ' αυτό που λέμε να πάνε στα νοσοκομεία, να βρουν τα πιστοποιητικά εκείνα που να πιστοποιούν ότι είναι ικανοί, ότι έχουν τα αντανακλαστικά, ότι δεν έχουν αλτσχάιμερ, ότι δεν έχουν άλλα προβλήματα και άρα μπορούν να συνεχίσουν να οδηγούν. Αλλιώς, λέμε ότι τους βάζετε σε μια περιπέτεια και να ξέρετε ότι εναντίον σας θα στραφούν όλες αυτές οι ηλικίες γι' αυτήν τη ρύθμιση που περνάτε σήμερα.

Εμείς επιμένουμε ότι αυτό μπορείτε να το βγάλετε σήμερα από το άρθρο και να το επαναφέρετε μ' αυτήν τη ρύθμιση που λέμε, διασφαλίζοντας ότι πέρα από τα δημόσια νοσοκομεία θα μπορούν και οι άλλες δομές -ΤΟΜΥ, ΠΕΔΥ κ.λπ.- να δίνουν πιστοποιητικά αντίστοιχα ή οι γιατροί με τις αντίστοιχες ειδικότητες.

Πριν αναφερθώ στις τροπολογίες που έχουν κατατεθεί, κύριε Υπουργέ, θα πω ότι στο άρθρο 2 οι υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών μετατρέπονται σε αξιολογητές. Αυτό είναι καθαρό μέσα στο σχέδιο νόμου. Τους εξεταστές τους πάτε σε άλλες περιφέρειες. Δημιουργείτε σώμα με τριακόσιους πενήντα και οι υπόλοιποι πάνε σε άλλες περιφέρειες για άλλα καθήκοντα.

Όμως, μ' αυτό το σώμα που αναφέραμε και προηγουμένως θα δημιουργηθούν σοβαρά προβλήματα. Είναι στις περιφέρειες. Θα παρέχουν το έργο τους αποκλειστικά στο ωράριό τους και αυτοί. Θα φεύγουν από τις υπηρεσίες στις δώδεκα η ώρα, όπως είπατε, ή και το πρωί για να προσφέρουν τις υπηρεσίες της εξέτασης. Σ' αυτό δεν θα υπάρχει πρόβλημα με τις υπηρεσίες;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι. Μόνο αυτό θα κάνουν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Εντάξει. Πάντως υπάρχουν άλλες απόψεις και της ομοσπονδίας των υπαλλήλων ότι δεν αντιμετωπίζεται το πρόβλημα και ότι απαιτείται σήμερα να προσληφθούν και άλλοι εργαζόμενοι, γιατί έχουν πολλές ελλείψεις και σ' αυτόν τον τομέα.

Επίσης, με το άρθρο 5 καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις μετάδοσης, καταγραφής, οι τεχνικές προδιαγραφές των οπτικοακουστικών μέσων. Είναι γνωστό αυτό. Τώρα πήραμε ένα email από την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Το πήρατε κι εσείς, φαντάζομαι. Είναι ένα υπόμνημά τους που λένε ότι διαφωνούν μ' αυτό το άρθρο και λένε ότι δεν μπορεί να ισχύσει, για παράδειγμα, το οπτικοακουστικό υλικό στη θεωρητική εξέ-

ταση. Υπάρχουν άλλοι τρόποι. Αυτό λέει η Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Έχει και μια σειρά από άλλες επιφυλάξεις για άλλες παραγράφους του άρθρου 8 και του άρθρου 5 και όσων βέβαια αναφέρονται στα οπτικοακουστικά μέσα, τα οποία βάζετε σε λειτουργία.

Περνάω τώρα στις τροπολογίες. Για την τροπολογία με τα σχέδια βόσκησης είτε ο εισηγητής μας ότι διαφωνούμε ριζικά. Αυτό χαρατσώνει ακόμα περισσότερο τους κτηνοτρόφους και πιστεύουμε ότι η Κυβέρνηση κακώς το φέρνει, ιδιαίτερα σ' αυτήν την περίοδο που έτσι κι αλλιώς οι κτηνοτρόφοι έχουν υποστεί μεγάλες συνέπειες και από την ΚΑΠ, όπως ειπώθηκε, αλλά και από την ασύδοτη δράση των εμποροβιομηχανών που είχε ως αποτέλεσμα η τιμή του πρόβειου γάλακτος να πέσει κάτω από τα ογδόντα λεπτά, ίσως και στα εβδομήντα. Άρα, λοιπόν, το ότι καλούνται τώρα να έχουν και το τέλος χρήσης των βοσκοτόπων είναι ένα ακόμη χαράτσι που δεν μπορούν να το σηκώσουν.

Όσον αφορά στην τροπολογία για τους ΦΟΔΣΑ, έχουμε διαφωνήσει ριζικά και με το σχέδιο νόμου. Διαφωνούμε και με την τροπολογία που έρχεται τέλος πάντων να εξειδικεύσει ορισμένες πλευρές του.

Για την τροπολογία που αφορά την Αρχή Πολιτικής Προστασίας για θέματα οικονομικής διαχείρισης, όπως αναφέρετε, ψηφίζουμε «όχι», γιατί εκτός των άλλων ζητημάτων, κύριε Υπουργέ, έρχεται αυτό το θέμα του επαγγελματικού ταμείου που εμείς διαφωνούμε ριζικά. Είναι ένα κεφαλαιοποιητικό σύστημα. Είναι κάτι που δεν ωφελεί τους εργαζόμενους. Βέβαια, είναι μια πολιτική της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ να ενισχύει τα επαγγελματικά ταμεία. Αυτό κάνατε και στο φάρμακο, με αποτέλεσμα οι φαρμακοϋπάλληλοι να δουν τις συντάξεις αποδοχές ή το εφάπαξ κατά 50% με 60% κάτω και αυτό γίνεται βέβαια και με το επαγγελματικό ταμείο που μπαίνει σήμερα μπροστά η πλειοψηφία της ΓΣΕΕ ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ολοκληρώστε, κύριε Κατώτη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Τελειώνω μ' αυτό, κυρία Πρόεδρε.

Η πλειοψηφία της ΓΣΕΕ μπαίνει μπροστά να κάνει εθνικό επαγγελματικό ταμείο, έτσι ώστε ο εργαζόμενος να πληρώνει και να μην ξέρει ποτέ τι θα πάρει πίσω και βέβαια όλο αυτό το σύστημα να ενισχύει την ιδιωτική ασφάλιση και να καταργούνται κοινωνικά ασφαλιστικά δικαιώματα. Διαφωνούμε, λοιπόν, μ' αυτήν την τροπολογία.

Διαφωνούμε και με την τελευταία τροπολογία, τη 1967/55, που έχει ένα θέμα για την ανάπτυξη που λέτε, τη χρηματοδότηση. Εμείς διαφωνούμε μ' αυτό.

Το άλλο για τα ρυμουλκά κ.λπ. είναι ένα θέμα που προφανώς δεν το ξέραμε –το λέμε καθαρά- ωστόσο έρχεται τώρα, την τελευταία στιγμή και δεν μπορούμε να έχουμε μια ενημέρωση. Τι θέμα έρχεται να λύσει αυτό; Κατ' αρχάς, υπήρχε και μια δυσκολία από εσάς να δείτε τι είναι αυτό. Φαντάζομαι ότι το έφεραν στις Υπηρεσίες. Είναι κάποιο αίτημα, αλλά τι έρχεται να αντιμετωπίσει, να έρχεται να λύσει; Δεν είδαμε επιχειρήματα από εσάς για την αναγκαιότητα τού να ψηφίσουμε αυτό το πρώτο μέρος.

Μετά απ' όλα αυτά επιμένουμε στη θέση μας για «παρών» στο σχέδιο νόμου και μετά ο εισηγητής μας θα αναφερθεί στα άρθρα ένα προς ένα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα μία μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Γενικό Λύκειο Κρεμαστής.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κύριε Σαχινίδη, τι θέλετε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Θα ήθελα τον λόγο για δύο λεπτά για να ρωτήσω κάτι τον κύριο Υπουργό μετά την τοποθέτησή του και για την τελευταία τροπολογία που κατατέθηκε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Αφού μιλήσει ο Υπουργός;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Μίλησε προηγουμένως επί είκοσι λεπτά, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Έχει και άλλον χρόνο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Να τον ρωτήσω για να μας απαντήσει όταν μιλήσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ορίστε, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Σχετικά με την τροπολογία 1969/57 που μόλις μας κατατέθηκε, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να πω ότι έχει πέντε άρθρα, εκ των οποίων τουλάχιστον τα τέσσερα, απ' ό,τι πρόλαβα να δω, θα έπρεπε να μπορέσουμε να τα συζητήσουμε και με τους φορείς, ούτως ώστε να έχουμε μια αντίληψη. Ειδικά το τρίτο άρθρο, με το οποίο παρέχεται η δυνατότητα στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης για το συγκοινωνιακό έργο, αυτό το περιμέναμε κάποια στιγμή να έλθει, αλλά όχι μ' αυτόν τον τρόπο.

Σχετικά με την τοποθέτηση που κάνατε, έχω να σας κάνω δύο ερωτήσεις. Η μία αφορά στο κομμάτι που αναφερθήκατε και είπατε ότι θα υπάρξει μια χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα ύψους 500.000.000 σχετικά με δρόμους που έχει επισημανθεί ότι χρειάζονται παρεμβάσεις. Αυτό αφορά και στον περιφερειακό δρόμο της Θεσσαλονίκης που υπάρχει πληθώρα κακοτεχνιών, που υπάρχουν ανάποδες κλίσεις -εάν δεν το γνωρίζετε- και κάθε φορά που βρέχει είναι δεδομένο ότι θα υπάρξει καραμπίλα; Απλά να μας γνωστοποιήσετε αν αφορά και αυτό το κομμάτι της Θεσσαλονίκης.

Επίσης, σε κάτι άλλο περιμένω να μου απαντήσετε, κύριε Υπουργέ, και νομίζω ότι κάνατε κάποιο λάθος. Θέλοντας να αναδείξετε ένα σκάνδαλο –και πολύ σωστά κάνατε- επί των ημερών της Νέας Δημοκρατίας, αναφερθήκατε στο σκάνδαλο –πολύ ορθώς-, αλλά ξεχάσατε ότι μόλις χθες ψηφίστηκε το τεκμήριο της αθωότητας. Ήταν πολύ σωστή η τοποθέτησή σας που δεν αναφερθήκατε σε ονόματα, όμως ήταν λάθος σας που δώσατε τη δυνατότητα στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους των κομμάτων να έχουν πρόσβαση και να δουν μια δικογραφία η οποία, όπως μας είπατε, είναι σε εξέλιξη και είναι στην εισαγγελία. Πιστεύω ότι ήταν λάθος αυτό.

Σας ευχαριστώ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κύριε Καραναστάση, τι θέλετε; Πριν κλείσει ο Υπουργός θέλετε να ρωτήσετε κάτι κι εσείς;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα να κάνω μια αναφορά στην τροπολογία την οποία έχω καταθέσει, για να μπορέσω να την τεκμηριώσω, όσον αφορά στην παράταση προθεσμίας για τις εργασίες συντήρησης στη νέα εθνική οδό Λαμίας-Αθηνών-Θεσσαλονίκης στην περιοχή του Αγίου Κωνσταντίνου και στην περιοχή της εθνικής οδού στη Μυτιλήνη μέχρι το αεροδρόμιο.

Είναι γνωστός ο παραλογισμός ο οποίος υπάρχει. Έργα τα οποία έχουν εκτελεστεί και από το 1960 λειτουργούν ως εθνικοί οδοί, όταν χρειάζεται να γίνουν κάποιες συντηρήσεις, δεν είναι δυνατόν να συντηρηθούν λόγω προβλημάτων που προέρχονται από τον ορισμό και τη χάραξη του αιγιαλού και της παραλίας. Δεν μπορούν να συντηρηθούν και ας είναι πάρα πολύ σημαντικοί και εθνικής σημασίας.

Κάτω από αυτό το σκεπτικό, λοιπόν, η πρόταση την οποία κάνουμε είναι -για να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε προβλήματα συντηρήσεων και ασφάλειας για τους οδηγούς στις περιοχές αυτές και μόνο- για αυτά τα δύο έργα τα οποία είναι εθνικοί δρόμοι να θεσπιστεί η δυνατότητα για τη νομιμοποίηση αυτών των έργων μέχρι τις 31-12-2019.

Ήθελα με την ευκαιρία, επειδή ακούστηκε πάρα πολύ το θέμα που έχει σχέση με τις άδειες οδήγησης για τους ανθρώπους πάνω από 74 ετών, θεωρώ ότι η διαδικασία η οποία τηρείται, δημιουργεί -όπως και να το κάνουμε- κάποια προβλήματα. Θεωρώ,

κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να βρούμε μια λύση, έναν τρόπο –αναφέρθηκαν πάρα πολλοί συνάδελφοι, εισηγητές, Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι– έτσι ώστε να μπορούν να έχουν τη δυνατότητα να περάσουν από ιατρικές εξετάσεις, φυσικά από δομές οι οποίες έχουν σχέση με το δημόσιο είτε είναι τα δημόσια νοσοκομεία είτε είναι TOMY ή στιδήποτε άλλο.

Η εκτίμησή μου, λοιπόν, είναι –αν είναι δυνατόν και σήμερα– ότι σε συνεργασία με το Υπουργείο Υγείας πρέπει να βρεθεί μια φόρμουλα έτσι ώστε να μην δημιουργείται η εντύπωση ότι αφήνουμε έναν πληθυσμό, όπου πραγματικά υπάρχουν θέματα. Ξέρουμε ότι είναι διάτρητο όλο αυτό το σύστημα. Πρέπει, λοιπόν, να βρούμε μια λύση η οποία θα μπορέσει να θεραπεύσει το πρόβλημα αυτό.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κύριε Μανιάτη, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Θα ήθελα να κάνω τις εξής παρατηρήσεις, κυρία Πρόεδρε. Σε σχέση με το κύριο σώμα του νομοσχεδίου που συζητούμε –το ανέφερα και στην επιτροπή– πάρα πολλές φορές– μου φαίνεται απολύτως παράλογος ο τρόπος με τον οποίον θα γίνει η εξέταση των «άνω των 74 χρόνων». Ο κ. Καραναστάσης από το ΣΥΡΙΖΑ το περιέγραψε με έναν σωστό τρόπο. Αποτελεί παραλογισμό αυτό που γίνεται.

Κατ' αρχάς, είναι αδιανόητο να έχει καταργηθεί η δευτεροβάθμια ιατρική επιτροπή. Με βάση τις δικές μου πληροφορίες στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, όταν υπήρχε η δευτεροβάθμια ιατρική επιτροπή, κοβόταν περίπου το 30% και τώρα κόβεται το 0%. Κατά συνέπεια, για λόγους ασφαλείας του ίδιου του πολίτη, της οικογένειάς του, αλλά και των ανθρώπων που έρχονται από απέναντι σε αυτοκίνητο για να μην κινδυνεύσει η ζωή τους, έχουμε χρέος να διασφαλίσουμε κυρίως ότι οι άνθρωποι αυτοί βλέπουν, δεν έχουν προβλήματα υγείας –για παράδειγμα, να χάσουν την αίσθηση του χώρου– και μπορούν πραγματικά τα αντανakλαστικά τους να λειτουργήσουν έτσι όπως απαιτούν οι συνθήκες. Πρέπει, λοιπόν, να το δείτε με πολύ καθαρό και σαφή τρόπο.

Έχω τη γνωστή απορία, κύριε Υπουργέ, των τροπολογιών που είναι τροπολογίες «μαϊμού». Είναι τροπολογίες που τις δίνετε εσείς να τις υπογράψει Βουλευτής και να τις κάνουν εκ των υστέρων αποδεκτές, προφανώς για να αποφύγετε την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους και το πόσο θα κοστίσει στο ελληνικό δημόσιο.

Έχουμε αυτήν την τροπολογία για τις προσλήψεις στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Προφανώς, όλοι συμφωνούμε ότι τα μέσα μαζικής μεταφοράς χρειάζονται προσλήψεις. Χρειάζονται προσλήψεις και σε επίπεδο οδηγών και σε επίπεδο μηχανοδηγών και σε επίπεδο τεχνικών.

Το ερώτημα είναι το εξής: Γιατί δεν φέρνεται μια κανονική διάταξη νόμου που να μας λέτε κατ' αρχάς πόσους θα προσλάβετε; Εδώ δεν μας λέτε πόσους θα προσλάβετε, ώστε να ξέρι και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους να πει στη Βουλή των Ελλήνων ότι αυτό που ζητά ο Υπουργός Μεταφορών είναι «τόσες» προσλήψεις, «τόσων» ανθρώπων, που θα κοστίσουν στον Έλληνα φορολογούμενο «τόσο».

Ξαφνικά, λοιπόν, έχουμε μια τροπολογία που την κάνετε αποδεκτή –επαναλαμβάνω, μια τροπολογία που την έχετε γράψει εσείς στο Υπουργείο– χωρίς να ξέρουμε ούτε ποιες ειδικότητες θα προσλάβουμε ούτε πόσο προσωπικό ούτε πώς και ποιες είναι οι ανάγκες του κάθε φορέα. Αυτό, κύριε Υπουργέ, πρέπει ή να σταματήσει τώρα ή να μας δώσετε εξηγήσεις για το τι ακριβώς συμβαίνει.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει επανειλημμένα το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Η τρίτη παρατήρηση –αφορά σ' όλη την Ελλάδα– είναι η περίπτωση τροπολογία του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων για τα διαχειριστικά σχέδια στα βοσκοτόπια. Επειδή εσείς στο τέλος κάνετε αποδεκτές τις τροπολογίες, παρά το γεγονός της απουσίας του Υπουργού Γεωργίας, εγώ θα πω τις ακόλουθες σκέψεις:

Εδώ πρόκειται για ένα σκάνδαλο. Το 2014 η τότε κυβέρνηση είχε αποφασίσει με ποιον τρόπο θα είχαν ολοκληρωθεί, σε σύν-

τομο χρονικό διάστημα, τα διαχειριστικά σχέδια βοσκοτόπων που αφορούν τους χιλιάδες κτηνοτρόφους της χώρας. Στη συνέχεια έρχεται η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και αφαιρεί την εξισωτική αποζημίωση από εκατοντάδες χωριά της ελληνικής περιφέρειας. Μόνο στην Αργολίδα, σε δεκαεπτά χωριά, κόβονται 1,5 εκατομμύρια ευρώ κάθε χρόνο από τους κτηνοτρόφους και τους αγρότες. Τώρα έρχεται το τρίτο που μας το φέρνεται για την κτηνοτροφία.

Οφείλατε ως Κυβέρνηση να έχετε τελειώσει τα διαχειριστικά σχέδια 31-12-2017. Παίρνετε την πρώτη παράταση –δύο χρόνια– έως τις 31-12-2019 και έρχεται τώρα ο Υπουργός και μας ζητά άλλα δύο χρόνια παράταση, έως το 2021.

Σας ερωτώ, λοιπόν: Σ' αυτά τα τέσσερα χρόνια που κυβερνάτε, τι ακριβώς κάνατε για να προστατεύσετε τους Έλληνες κτηνοτρόφους, ώστε να έχουν έτοιμα τα διαχειριστικά σχέδια; Γιατί από αυτά ζουν, από τα βοσκοτόπια ζουν οι χιλιάδες κτηνοτρόφοι. Δεν κάνατε απολύτως τίποτε. Κάνετε, όμως, κάτι πονηρό. Τους πετάξατε έξω από την πρόβλεψη που είχαμε εμείς το 2014, δηλαδή οι κτηνοτρόφοι να συμμετέχουν στις αποφάσεις που τους αφορούν.

Και τώρα που βρισκόμαστε, κυρία Πρόεδρε; Έρχεται ο Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και μας λέει: «Στο χέρι θέλω 20.000.000 ευρώ». Για να κάνει τι Υπουργέ μου, τον ρωτάμε. «Να φτιάξω διαχειριστικά σχέδια». Μα, πώς το ξέρεις ότι χρειάζονται 20.000.000 ευρώ, όταν όλοι οι επιστήμονες λένε ότι θα κοστίσουν 10.000.000 ευρώ και κάτω και όταν όλοι όσοι γνωρίζουν ξέρουν τι σημαίνουν βάσεις δεδομένων, που τις έχει στη διάθεσή του το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και τις άλλες μισές της έχει επίσης έτοιμες το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας; Γιατί δεν συνδέετε αυτές τις βάσεις δεδομένων ώστε να αποτελέσουν το 80% του περιεχομένου των μελετών που με 20.000.000 ευρώ θα αναθέσετε σε ιδιώτες; Σιγνή ιχθύος. Απορία ψάλτου βηξ.

Το χειρότερο από όλα, αυτά τα 20.000.000 ευρώ που εσείς θα συνυπογράψετε, κύριε Υπουργέ, θα αφαιρεθούν από τις τσέπες των Ελλήνων κτηνοτρόφων. Δεν είναι λεφτά που θα έρθουν από κάποιο «λεφτόδεντρο». Θα αφαιρεθούν από τα χρήματα των Ελλήνων κτηνοτρόφων που τα έπαιρναν ως αποζημίωση.

Αντί, λοιπόν, να κάνετε τη δουλειά σας σωστά, αντί –δευτερον– αφού αποδείχτηκε η ανικανότητα των Υπουργών Αγροτικής Ανάπτυξης της Κυβέρνησής σας να βρείτε λεφτά από το Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης, βρίσκετε την εύκολη λύση: ένα ακόμη χαράτσι σε βάρος της φθίνουσας κτηνοτροφίας. Είναι δυνατόν με τέτοιου είδους πολιτικές να υπάρξει μέλλον γι' αυτόν τον τομέα της εθνικής οικονομίας, που μπορεί πραγματικά να δώσει συγκριτικής ποιότητας και ποσότητας προϊόντα, ώστε να μείνουν οι άνθρωποι στο χωριό τους; Είναι προφανές ότι πρόκειται για μια σκανδαλώδη διάταξη, την οποία εμείς θα καταψηφίσουμε.

Τέλος, κυρία Πρόεδρε, θέλω να δω πώς τελικά θα διαμορφωθεί το νομοσχέδιο για το οποίο καταθέσαμε συγκεκριμένες ενστάσεις και πώς θα μας πείσετε, κύριε Υπουργέ, ότι αυτό το οποίο έχουμε μπροστά μας συνιστά έστω και ένα από τα εκατό θετικά βήματα στα οποία πρέπει να βαδίσει η χώρα, προκειμένου να επιτύχουμε τον τελικό στόχο, που τελικός στόχος είναι η μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων και των χιλιάδων συνανθρώπων μας που σκοτώνονται κάθε χρόνο στους δρόμους.

Και αυτό που έχουμε στα χέρια μας, αυτό που έχουμε στα μάτια μας, αυτό που μας ζητάτε να σας εγκρίνουμε δεν μας πείθει ότι θα βαδίσουμε σε αυτή την κατεύθυνση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ο κ. Κατσανιώτης έχει τον λόγο.

Εγώ βάζω δύο λεπτά, εσείς μιλάτε περισσότερο, ενώ έχετε εξαντλήσει τον χρόνο. Έχετε μιλήσει δεκαεννέα λεπτά.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Είχαμε και άλλα επτάμισι λεπτά, κυρία Πρόεδρε. Αυτό είχε συμφωνηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Έχετε τον λόγο, για να τελειώσουμε, επιτέλους.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, είπα από την αρχή ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι πρόχειρο και ανεφάρμοστο. Συνεχίζω και απαντώ στον κύριο Υπουργό, πέρα από το ότι δεν υπάρχει από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους η έκθεση με το κόστος για τις πίστες, τους εξεταστές, τίποτα, δεν ζητήθηκε, δεν πήγε το νομοσχέδιο –όπως λέει η επιτροπή για τα προσωπικά

δεδομένα- δεν εστάλη ούτε καν στην επιτροπή για τα προσωπικά δεδομένα. Δεν πήγε ποτέ. Μόνη της συνεδρίασε η επιτροπή προχθές και είπε ότι υπάρχουν μία σειρά από προβλήματα.

Όμως, όταν θέλεις να κάνεις ένα νομοθέτημα το οποίο πραγματικά θα έρθει να λύσει ένα πρόβλημα, το κάνεις προετοιμασμένα, το κάνεις με συνέπεια, το κάνεις με προεργασία. Αυτό το νομοσχέδιο δεν είχε καμμία προεργασία, είπα και πριν, είχε συγκεκριμένο στόχο να καλύψει τσάτρα πάτρα προβλήματα.

Είπε εδώ ο συνάδελφός του ΣΥΡΙΖΑ ότι δεν γίνεται η συναλλαγή μέσα στο αυτοκίνητο. Όλοι το λέμε αυτό. Άρα, γιατί ο εξεταστής να είναι έξω; Γιατί έτσι θέλουμε. Σχετικά με τις σχολές οδηγών, έρχεστε και τις κατηγορείτε συλλήβδην και λέτε ότι όλοι αυτοί είναι διεφθαρμένοι ή συμμετέχουν.

Συνεχίζω, δεν μας λέτε πού θα βρείτε τα χρήματα για τιςπίστες. Λέτε για παράβολα που θα εισπραχθούν, για να τα κάνουν οι περιφέρειες. Σχετικά με τους εξεταστές, θέλετε να κάνετε ένα σώμα εξεταστών. Είναι πάρα πολύ σημαντικό. Όμως, δεν μας λέτε πού θα βρείτε τον κόσμο και πού θα βρείτε τα χρήματα και δεν λέτε, επίσης, ότι όλα αυτά τα σχεδιάζετε χωρίς να παίρνετε υπ' όψιν σας αυτό που σας λέει η ένωση περιφερειών, ότι δεν έχουν υπαλλήλους. Κάνουν τέσσερις μήνες να πάρουν τα διπλώματα, θα κάνουν έξι και οκτώ. Δεν έχουν υπαλλήλους, θέλετε να κάνετε σύστημα εξεταστών, θέλετε να τους εκπαιδεύσετε. Όλα αυτά τα θέλετε, αλλά δεν μας λέτε πώς θα λυθεί το πρόβλημα των εξετάσεων τώρα.

Κυρίες και κύριοι, σχετικά με αυτό που ζήσαμε σήμερα, θα μου επιτρέψετε να πω δυο-τρία πράγματα γι' αυτά που ακούστηκαν, ξεκινώντας από τον κύριο Υπουργό και τελειώνοντας σε ένα-δύο ομιλητές. Είπε ο κύριος Υπουργός ότι εγώ είπα ότι δεν ξέρουμε αν υπάρχει διαφορά σε αυτό το σύστημα. Τα Πρακτικά λένε ότι είπα: «Ας ξεκαθαρίσουμε κάτι, ούτε εγώ ούτε κανένας άλλος στη Νέα Δημοκρατία θα υποστηρίξουμε πως το σύστημα είναι αδιάφθορο και αδιάβλητο, ούτε πως δεν χρειάζεται εκλογές». Δεν το δίνω στα Πρακτικά, γιατί είναι γραμμένο.

Άρα, κ. Σπίρτζης ως άξιος «υπουργός αλήθειας» του Όργουελ έρχεται και διαστρεβλώνει για άλλη μία φορά αυτά που λέγονται. Και τι είπε εδώ; Ήρθε και μας είπε ότι υπάρχουν υποθέσεις τον εισαγγελέα που ελέγχονται, μας απαρίθμησε περιοχές και μας είπε, επίσης, ότι το μεγαλύτερο κομμάτι που ελέγχεται είναι οι θεωρητικές εξετάσεις.

Ρωτώ τον Υπουργό να μου πει: Τι αλλάζει στις θεωρητικές εξετάσεις; Άλλαξε κάτι και δεν το είδαμε; Δεν άλλαξε τίποτα, το μόνο που άλλαξε είναι ο ομογύλακτος Υπουργός του κ. Σπίρτζη τότε, ο κ. Ρέππας, να καταργήσει αυτό που είχε εφαρμόσει ο Ευριπίδης Στυλιανίδης. Αυτό άλλαξε.

Και ας συνεχίσουμε σε αυτό που μας έλεγε, πάντα από τα Πρακτικά, ο κ. Σπίρτζης. Ο κ. Σπίρτζης μας έλεγε ότι υπάρχουν μερικά θέματα που δημιουργούν στρεβλές εντυπώσεις στους πολίτες. Μπήκε θέμα αν οι άδειες οδήγησης, για όσους είναι άνω των 75, θα έχουν ασφαλιστική κάλυψη. Λέει ότι θα έχουν.

Εγώ προσωπικά καταλαβαίνω την ευαισθησία σας για όσους είναι άνω των 75 ετών να οδηγούν στο εξωτερικό, όχι προφανώς από τη στιγμή που έχει παράταση. Από τη στιγμή που κάποιος έχει παράταση, μπορεί να πάει στο εξωτερικό σε ευρωπαϊκή χώρα όπως και παντού. Για να είναι έξω από την Ευρώπη, πρέπει να έχει διεθνές δίπλωμα οδήγησης. Τα χαρτιά που συμπληρώνουν, όσοι παίρνουν παράταση, λένε ρητά ότι η παρούσα χορηγείται για άδεια οδήγησης οχήματος μόνο εντός της ελληνικής επικράτειας. Το χαρτί το λέει.

Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ανδρέας Κατσανιώτης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ο κ. Σπίρτζης στην επιτροπή μάς έλεγε: «Θα αναφερθώ, όμως, στον Μάρτιο, στον ν.4550. Ψηφίσατε αυτή τη διάταξη. Είναι τραγικό αυτό.»

Κύριε Σπίρτζη, αποδείχθηκε ότι δεν ψηφίσαμε αυτή τη διάταξη. Άρα, αυτό που θα πρέπει να κάνουμε από εδώ και πέρα για να συνεννοηθούμε, είναι να κάνετε τον Υπουργό Μεταφορών και όχι τον «υπουργό αλήθειας».

Τελειώνοντας θα ήθελα να πω το εξής: Άκουσα συνάδελφο του ΣΥΡΙΖΑ, τον κ. Ουρσουζίδη, να λέει για τον κ. Τσουκάτο και να δείχνει εμάς. Άκουσα μετά τον κ. Ξυδάκη να μιλάει για τον πολιτικό διάλογο που είχε κ. Πολάκης με τον κ. Στουρνάρα -θεωρούμε πολιτικό διάλογο το «πάμε έξω να τα βρούμε»!- να λέει: «Βλέπετε το δάνειο του κ. Πολάκη και δεν βλέπετε τη «SIEMENS» και άρα τον κ. Τσουκάτο;» Και βλέπω στα έδρανα ανθρώπους που προέρχονταν απ' αυτόν τον χώρο.

Δεν πρέπει να μπορούμε σ' αυτήν τη διαδικασία, κύριοι, και εγώ δεν είμαι από αυτούς που θα λέει ότι το παρελθόν σας ήταν σε αυτούς που κυβέρνησαν είκοσι πέντε χρόνια...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κύριε Κατσανιώτη, ολοκληρώστε.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Ένα λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Μιλάμε για ένα νομοσχέδιο το οποίο αφορά πολύ κόσμο. Σας το λέω και πάλι και σας το λέω για τελευταία φορά, οι άνθρωποι πάνω από τα 75 χρειάζονται μόνο διακρίβωση ότι έχουν τη δυνατότητα να μπορούν να οδηγούν και όχι εξετάσεις, όχι με το δικό τους όχημα, όχι χωρίς να μπορεί κάποιος να παρακολουθήσει αν αυτές οι εξετάσεις είναι διαβλητές. Το σύστημα μπάζει από τα θεωρητικά. Άνθρωποι, που στην ουσία δεν πιστοποιείται το ποιος είναι ποιος, περνούν τα σήματα και δεν κάνουν τίποτα για αυτό.

Υπάρχει το πλαίσιο για να μπορέσουμε να πιέσουμε και να προσαρμόσουμε να εξαλείψουμε τη διαφθορά. Χρησιμοποιήστε το, αντί να αναστατώνετε τα πάντα χωρίς λόγο. Φτιάχνετε ένα ακόμα πληροφοριακό σύστημα που σίγουρα δεν θα είναι έτοιμο μέχρι τον Οκτώβριο που θα φύγετε από την Κυβέρνηση, όπως λέτε εσείς. Όσο πιο γρήγορα φύγετε, τόσο το καλύτερο, λέω εγώ. Όμως, μην ταλαιπωρούμε τον κόσμο.

Καταφέρατε, κύριε Υπουργέ, ένα νομοσχέδιο που θα έπρεπε να έχει τη συνεννόηση με όλους τους εμπλεκόμενους, τη συνεννόηση μεταξύ μας, για να έχει διάρκεια στο βάθος του χρόνου, να το βάλετε στη διαδικασία της πολιτικής αντιπαράθεσης.

Δεν ταιριάζει σε κανέναν αυτή η κοκορομαχία που εσείς έχετε επιβάλει να γίνεται, είτε εσκεμμένα χρησιμοποιώντας ψέματα είτε μιλώντας για σαράντα χρόνια, αντί να μιλάμε για το χθες και το προχθές και τα τελευταία τρία χρόνια που είστε εσείς. Τα τελευταία σαράντα χρόνια ας μετρήσει ο καθένας από εμάς τι μερίδιο είχε. Ας τελειώνει αυτό το παραμύθι. Ή θα μιλάμε για το αύριο ή θα γίνεται το βασικό όχημα της οπισθοδρόμησης ψάχνοντας επιχειρήματα στο παρελθόν για να πείτε ότι είστε καλύτεροι από το χειρότερο που ζήσαμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Εντάξει, κύριε Κατσανιώτη. Ευχαριστούμε.

Ο κ. Στεργίου έχει τον λόγο για δύο λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΡΓΙΟΥ: Κύριε Υπουργέ, αφού τελειώσατε την ομιλία σας και πριν ξεκινήσουμε τη διαδικασία ψηφοφορίας, μας φέρατε μία τροπολογία με αριθμό 1969/57, η οποία περιέχει πέντε άρθρα. Είναι αδιανόητο αυτήν τη στιγμή να κάτσουμε να δούμε και να μελετήσουμε αυτή την τροπολογία για να πάρουμε θέση.

Υπό αυτήν την έννοια, λοιπόν, καταψήφισουμε αυτήν την τροπολογία γιατί δεν έχουμε όχι τον απαιτούμενο χρόνο, αλλά είναι και κάπως προκλητικό να καταθέτουμε αυτή την τροπολογία με πέντε άρθρα στο «παρά πέντε» της ψηφοφορίας.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Τι θέλετε, κύριε Ουρσουζίδη; Προσωπικό; Επειδή μνημόνευσε το όνομά σας;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Μισό λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Αναφέρθηκα στον κ. Τσουκάτο, προκειμένου να πω ότι με εκπλήσσει –πέρα από όσα ανέφερε ο κ. Τσουκάτος που εξέπληξαν όλη την κοινωνία- η δική σας σιγή ιχθύος, από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας. Γι' αυτό αναφέρθηκα, για κανέναν άλλον λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κύριε

Καρανασάση, εσείς ζηλέψατε που μίλησαν τόση ώρα και θέλετε λίγο χρόνο ή θέλετε κάτι συγκεκριμένο; Αν επιθυμείτε, πείτε μας.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα μπορούσα να έχω το λόγο για ένα λεπτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Θέλετε να μιλήσετε για κάποιο συγκεκριμένο ζήτημα;

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ευχαριστώ.

Κυρία Πρόεδρε, νομίζω ότι μετά την τοποθέτηση από τον συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας οφείλω να απαντήσω σε δύο θέματα, τα οποία αναδείχτηκαν. Και πιστεύω ότι η Νέα Δημοκρατία, πραγματικά, όλες αυτές τις μέρες το μόνο που κατάφερε ήταν να προσπαθεί να καταγγείλει την Κυβέρνηση για ένα νομοσχέδιο το οποίο έρχεται να αλλάξει θέματα, τα οποία ταλαιπωρούν την κοινωνία, τον κόσμο εδώ πάρα πολλά χρόνια. Πραγματικά, αυτό που με εξέπληξε είναι ότι δεν υπάρχει ούτε μία πρόταση ουσιαστική όσον αφορά το νομοσχέδιο αυτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ας είναι και δευτερεύουσα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Πιστεύω, λοιπόν, ότι θα έπρεπε να πάμε και σε μία άλλη παράμετρο, γιατί νομίζω ότι η πρότασή μας είναι πάρα πολύ ουσιαστική. Και αυτό που πρέπει να υπάρξει είναι να μην υπάρχουν παρανοήσεις όσον αφορά τη στοχοποίηση κάποιων συγκεκριμένων επαγγελματικών ομάδων κατά τη διάρκεια αυτής της συζήτησης.

Εμείς πιστεύουμε, λοιπόν, ότι είναι ξεκάθαρο ότι ένα τέτοιο καθεστώς, ένα σύστημα έκδοσης των αδειών και της ανανέωσης το οποίο έφτασε στο τέλος του, έχει παρακάσει και πραγματικά τα αποτελέσματα τα οποία δίνει αυτή τη στιγμή είναι αντίθετα από αυτά που επιθυμούμε. Επειδή ανθεί και η διαπλοκή και η διαφθορά, νομίζω ότι αυτό το νομοσχέδιο έρχεται να αντιμετωπίσει προβλήματα που δεν κατάφερε καμμία άλλη Κυβέρνηση τα προηγούμενα χρόνια να φέρει σε συζήτηση.

Θα αναφερθώ τώρα στο θέμα της διάταξης για τη μη παρουσία του εκπαιδευτή στο όχημα. Νομίζω ότι κατά τη διάρκεια της εξέτασης, που δεν συσχετίζεται με το ενδεχόμενο της ύποπτης συναλλαγής ή οτιδήποτε άλλο, αυτό που θέλω να πω έχει να κάνει αποκλειστικά με τη δημιουργία συνθηκών οδήγησης όμοιες με αυτές που θα βιώνει ο νέος οδηγός μετά την απόκτηση της άδειας οδήγησης.

Για εμάς είναι ξεκάθαρο ότι θα πρέπει να μπορεί ένας οδηγός να οδηγήσει μόνος του πριν ξεκινήσει εξέταση. Και αυτό για ποιο λόγο; Γιατί εάν δεν είναι έτοιμος τώρα αμέσως ή αμέσως μετά, πιστεύω ότι οι συνέπειες θα ήταν πάρα πολύ τραγικές. Για το λόγο αυτό, λοιπόν, πιστεύω ότι η Κυβέρνηση στην προσπάθειά της να μπορέσει να περάσει και το αίσθημα της οδικής ασφάλειας, ξεκίνησε από φέτος πιλοτικά, σε κάποια σχολεία δημοτικά, γυμνάσια και λύκεια, την εισαγωγή του μαθήματος της οδικής ασφάλειας, ώστε να έχουμε εκείνα τα επιθυμητά αποτελέσματα, διότι όπως ξέρετε η οδική ασφάλεια είναι ένα θέμα, μία διαδικασία, η οποία χτίζεται χρόνο με τον χρόνο.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι η προσπάθεια αυτή, την οποία κάνει η Κυβέρνηση αυτή τη στιγμή να μπορέσει να ψηφίσει ένα νομοσχέδιο -και νομίζω ότι θα περάσει- είναι μία προσπάθεια η οποία δημιουργεί τις προϋποθέσεις εκείνες, ώστε ο στόχος μας να είναι να έχουμε μηδενικά τροχαία ατυχήματα στη χώρα μας και φυσικά να χτυπήσουμε τη διαφθορά και τη διαπλοκή.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Τον λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης για πέντε λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα κατ' αρχάς να ξεκαθαρίσω μερικά πράγματα, που προφανώς εκ παραδρομής δεν είχαν κατατεθεί μαζί, αλλά είναι κάποιες διατάξεις μέσα στην τροπολογία που είναι πολύ -αν θέλετε- θετικές.

Και μία που ρωτήσατε και εσείς, είναι για μικρούς δήμους, όπως είναι ο δήμος Πόρου, υπάρχουν και σε άλλες περιοχές. Αν δεν είναι χαρακτηρισμένο ως αστική περιοχή, δεν μπορεί να έχει δημοτική συγκοινωνία. Είναι οι πινακίδες, που είναι η σήμανση, όπου μπορούν τα ηλεκτροκίνητα οχήματα να φορτίζονται. Είναι τέτοιες διατάξεις. Δεν νομίζω ότι θα υπάρχει κάποιο πολιτικό πρόβλημα με αυτά τα άρθρα που περιλαμβάνονται.

Και ακούγοντας τους εκπροσώπους της Αντιπολίτευσης, για να δείξουμε κιόλας ότι δεν έχουμε κανέναν απολύτως δογματισμό όταν προτείνονται θετικά ζητήματα, θέλω να πω στον κ. Μανιάτη ότι καταθέτω και μία νομοτεχνική βελτίωση σε σχέση με την τροπολογία που είπατε.

Δεν περιλαμβάνουμε, διαγράφουμε τη φράση «του ομίλου ΟΑΣΑ, ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ» που είπε ότι δεν είναι καταγεγραμμένο, ότι δεν έχουμε στοιχεία από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, ότι είναι κόλπο. Δεν υπάρχει τέτοιο θέμα. Μένει μόνο για τον ΟΑΣΘ και τον ΟΣΕ, για τους μηχανοδηγούς, που είναι και πολύ έντονο το πρόβλημα.

Και όταν, εκτός από την ΟΣΥ, και η ΣΤΑΣΥ και ο ΟΑΣΑ ολοκληρώσουν τη μελέτη που έχουμε ζητήσει, θα φέρουμε μία αντίστοιχη τροπολογία για να περιληφθούν οι κρίσιμες ειδικότητες για τον ΟΑΣΑ. Δεν υπάρχει πάντως θέμα. Αυτή είναι η νομοτεχνική βελτίωση. Την καταθέτω για τα Πρακτικά.

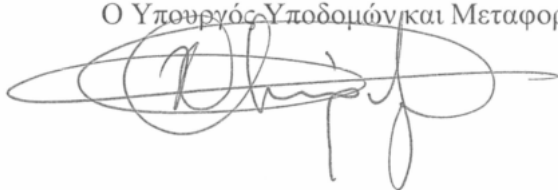
(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ

Στην τροπολογία με γενικό αριθμό 1968.....και ειδικό αριθμό
.....56.....διαγράφεται η φράση «του ομίλου Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.
(Ο.Α.Σ.Α Α.Ε., Ο.Σ.Υ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.)»

Αθήνα, 20/2/2019

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών



ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Οι επτά μήνες που ήταν δοκιμαστικά γιατί γίνονται δύο χρόνια;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Γιατί δεν θα υπάρχει κανένας επαγγελματίας οδηγός λεωφορείου που να έρθει για επτά μήνες. Κανένας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Είναι δοκιμαστικό αυτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αυτό ακριβώς. Κάποιοι μήνες χρειάζονται μόνο για τη δοκιμαστική, αν θέλετε, λειτουργία σ' αυτούς τους οργανισμούς. Τότε δεν φτάνει το επτάμηνο και το οκτάμηνο. Με ΑΣΕΠ είναι. Ορίζονται όλες οι διαδικασίες και με διαφάνεια.

Σε αυτό που είπε επίσης και ο κ. Μανιάτης και ο κ. Κατωτής από το ΚΚΕ για τις δευτεροβάθμιες επιτροπές, επειδή σήμερα δεν συζητάμε το θέμα των εξετάσεων των άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών, συζητάμε τη μεταβατική διάταξη για τις εξετάσεις τους, εγώ δεσμεύομαι ότι θα συνεργαστώ με το Υπουργείο Υγείας, για να επανέλθουν οι δευτεροβάθμιες επιτροπές και με τον τρόπο που προτείνετε και αν είναι να το μεταβάλλουμε.

Οι δευτεροβάθμιες επιτροπές δεν καταργήθηκαν από εμάς. Το ξέρετε όλοι. Και γνωρίζετε πολύ καλά και τις δυσκολίες που υπάρχουν. Οπότε σε αυτό δώστε μας λίγο χρόνο να έχουμε μία διαβούλευση, να δούμε πώς θα ολοκληρωθεί η συζήτηση και οι απαιτήσεις που έχουμε από τα δημόσια νοσοκομεία και από τις άλλες δομές δημόσιας υγείας.

Όμως, το πρόβλημα είναι υπαρκτό. Ακόμη και εδώ, στο πλαίσιο του Κοινοβουλίου, Βουλευτές από όλες τις πτέρυγες έχουν ζητήσει αρκετές φορές -αν και δεν είναι υπεύθυνο το Υπουργείο Μεταφορών- να μην ανανεωθεί η άδεια οδήγησης των γονιών τους. Το ξέρετε όλοι.

Πρέπει, λοιπόν, αυτήν τη στρέβλωση με κάποια πρόβλεψη να την αντιμετωπίσουμε. Και καλό θα είναι και οι ιατρικοί σύλλογοι, κάποια στιγμή να αντιμετωπίσουν μία τέτοιου είδους -αν θέλετε- λειτουργία των μελών τους.

Τώρα, η ομοσπονδία υπαλλήλων που ζήτησε να γίνουν προσλήψεις από αντίστοιχες ειδικότητες στις περιφέρειες, δίνει και την απάντηση. Δεν είναι δυνατόν άνθρωποι, που δεν έχουν καμία απολύτως σχέση οι ειδικότητες τους με το αντικείμενο της οδικής ασφάλειας, των εξετάσεων, αυτή τη στιγμή να είναι εξεταστές και να είναι ένα πάρεργο.

Εδώ προφανώς και υπάρχει πρόβλεψη να γίνονται εξετάσεις το απόγευμα, απλά οι άνθρωποι που θα μετέχουν σε αυτές, θα είναι με την υπερωριακή απασχόληση που προβλέπεται να αμείβονται. Δεν είναι το πρόβλημα, του μέτρου και του σώματος, οικονομικό. Προβλέπουμε χρήματα για το υπάρχον σώμα εξεταστών, να τους αξιοποιήσουν και οι περιφέρειες και το Υπουργείο για θέματα εκπαίδευσης, για θέματα ενημέρωσης στην οδική ασφάλεια, μαθητών, συλλόγων, κοινωνικών φορέων. Αυτός είναι ο στόχος. Όμως, δεν μπορούμε να συνεχίσουμε να έχουμε αυτή τη λειτουργία στις υπηρεσίες των περιφερειών.

Η παρατήρηση που κάνετε για την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων, όλες οι παρατηρήσεις έχουν περιληφθεί μέσα στο σχέδιο νόμου, με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις που κατατέθηκαν. Άρα, δεν υπάρχει τέτοιο θέμα.

Θέλω να δώσω και μία απάντηση στο φίλο μου, τον Βασίλη τον Κεγκέρογλου.

Η χώρα έχει αλλάξει, έχουν ολοκληρωθεί τα μνημόνια. Στην Ευρώπη, η ακροδεξιά και ο ακραίος νεοφιλελευθερισμός, λόγω της κρίσης, έχει αρχίσει και ανεβαίνει, όπως και οι φασιστικές δυνάμεις. Είναι προφανής η αναγκαιότητα και να υπάρχει προοδευτικό μέτωπο, αλλά και να βγάλουμε μερικά κρίσιμα συμπεράσματα από τα χρόνια της κρίσης.

Γι' αυτά που είπε ο Βασίλης Κεγκέρογλου θέλω να πω κάτι. Υπήρχε -εάν θυμάται- ένας εκλεγμένος Πρωθυπουργός, που οδηγήθηκε ή κάποιοι τον οδήγησαν σε παραίτηση. Και ποτέ δεν είναι αργά. Ας ψηφίσει το ΚΙΝΑΛ τη συνταγματική πρόταση στην αναθεώρηση, ώστε ο Πρωθυπουργός να είναι υποχρεωτικά εκλεγμένος και μέλος του Κοινοβουλίου. Γιατί μας το λέει; Ας ψηφίσει. Ποτέ δεν είναι αργά.

Ούτε ο ΣΥΡΙΖΑ ούτε κανείς από εμάς θέλει να εισφέρει -το ανάποδο θα έλεγα- στη διάλυση των κομμάτων. Αυτός που εισφέρει στη διάλυση των κομμάτων είναι αυτός που ακόμη και

σήμερα συνεχίζει ένα χορό με τη Νέα Δημοκρατία και την Ακροδεξιά. Ας πάρει όποιος θέλει από τον προοδευτικό χώρο τις ευθύνες του να τον συνεχίσει.

Η πρόσκληση, λοιπόν, για συνεργασία των προοδευτικών δυνάμεων, για προγραμματική σύγκληση, για μέτωπο ενάντια στον νεοφιλελευθερισμό -που βλέπετε ότι ούτε στις άδειες οδήγησης δεν μπορούν να κάνουν μια πρόταση, έστω για τα μάτια του κόσμου, για να έχουν άλλοθι- είναι ανοιχτή. Ελάτε στον διάλογο για να δούμε ποια είναι τα σημεία συγκλίσεων.

Το προηγούμενο διάστημα μας κάνατε κριτική, γιατί συνεργαζόμαστε με τους ΑΝΕΛ. Σήμερα δεν έχετε κάποιο άλλοθι, κύριε Μανιάτη. Έχει αλλάξει η σελίδα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Τους έχετε ξανά χωρίς τον Πρόεδρό τους.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Και εμείς στον διάλογο, κύριε Υπουργέ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Για τον κ. Μανιάτη λέω.

Η σχέση σας είναι προνομιακή που έχετε με τη Νέα Δημοκρατία και οι σύνδεσμοι που είχατε και έχετε με τη Νέα Δημοκρατία. Από Γενικοί Γραμματείς της Κυβέρνησης μέχρι και Υπουργοί προέρχονται από τον χώρο σας.

Είναι ανοιχτή, λοιπόν, η πρόσκληση για όλες τις δημοκρατικές και προοδευτικές δυνάμεις, να συγκλίνουμε για να γίνει ένα μέτωπο ενάντια στον νεοφιλελευθερισμό, την ακροδεξιά και γι' αυτά που πρέπει από κοινού να παλέψουμε σε όλη την Ευρώπη.

Θα ήταν καλό δηλαδή -θα το πω με δύο λόγια- να ακολουθήσετε το παράδειγμα του Ευρωπαϊκού Σοσιαλιστικού και Δημοκρατικού Κόμματος που αναζητεί συγκλίσεις με την Αριστερά σε ευρωπαϊκό επίπεδο και να μην ταμπουρώνετε πίσω από, αν θέλετε, δήθεν δοξασίες, που έχετε αναπτύξει τα τελευταία χρόνια. Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ευχαριστούμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΡΓΙΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Τώρα; Μετά τον Υπουργό; Τι θέλετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΡΓΙΟΥ: Για την τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΡΓΙΟΥ: Θέλω να πω για την τροπολογία, κύριε Υπουργέ, που μόλις καταθέσατε και είχαμε τη διευκρίνιση από εσάς.

Δεν αμφισβητούμε ότι πιθανόν να υπάρχουν και θετικές διατάξεις και θετικά πράγματα μέσα στην τροπολογία που καταθέσατε τελευταία στιγμή. Επιμένουμε, όμως, και μιλάμε για το απαράδεκτο γεγονός, με την πολιτική έννοια, του να την καταθέσετε τελευταία στιγμή. Εμείς από την ψηφοφορία για την τροπολογία αυτή θα απέχουμε και γιατί δεν την έχουμε μελετήσει και γιατί υπάρχουν και κάποια ζητήματα.

Λέτε για παράδειγμα για τη Σχολή Επαγγελματικής Κατάρτισης. Ποιος θα την κάνει αυτή τη σχολή; Λέτε για εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν τους όρους κ.λπ.. Δεν την έχουμε μελετήσει, οπότε θα απέχουμε από την ψηφοφορία. Πιθανόν, όμως -το λέμε και πάλι- η συγκεκριμένη τροπολογία να έχει και θετικές διατάξεις.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ να ζητήσω συγγνώμη απ' εσάς, που εκ παραδρομής κατατέθηκε τελευταία στιγμή. Ήταν στο κυρίως πακέτο, αλλά παρέπεσε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΡΓΙΟΥ: Καταλαβαίνετε, όμως, και τη θέση μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υπο-

ψήφων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις».

Εισερχόμεστε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά. Επισημαίνουμε ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, τριάντα επτά άρθρα, έξι τροπολογίες, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Το πώς θα ψηφίσετε, θα σας το πει ο κ. Κουράκης, ο οποίος έρχεται στην Έδρα και παραλαμβάνει τη σκυτάλη!

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ**)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάθε φορά στην οθόνη εμφανίζονται ως τέσσερα άρθρα –όπως γνωρίζετε– προς ψήφιση. Για να ψηφίσετε και τα υπόλοιπα, θα πρέπει να κυλήσετε την οθόνη αφής. Στο πάνω δεξιά μέρος της οθόνης εμφανίζεται κάθε φορά ο αριθμός των άρθρων που απομένουν για ψήφιση. Και βεβαίως, θα πρέπει να βεβαιωθείτε ότι έχετε ψηφίσει όλα τα άρθρα, τις τροπολογίες, καθώς και το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο του νομοσχεδίου. Αφού καταχωρηθεί η ψήφος σας, έχετε τη δυνατότητα να την ελέγξετε ή και να την αναθεωρήσετε έως τη λήξη της ψηφοφορίας.

Για οποιαδήποτε απορία απευθυνθείτε στο Προεδρείο, προκειμένου να σας συνδράμουν οι αρμόδιοι υπάλληλοι.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Εφ' όσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα δύο μαθήτριες και μαθητές και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί από το Γενικό Λύκειο Κρεμαστής (δεύτερο τμήμα).

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, έχουν ως εξής:

Επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 1 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Όχι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 2 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Ναι.

Άρθρο 3 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Όχι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 4 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Όχι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 5 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Ναι.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 6 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Ναι.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 7 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Όχι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 8 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Όχι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Ναι.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 9 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Όχι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Ναι.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 10 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Όχι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 11 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 12 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Όχι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 13 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Όχι.

Ένωση Κεντρώων: Όχι.
 Άρθρο 34 ως έχει κατά πλειοψηφία.
 ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.
 Νέα Δημοκρατία: Όχι.
 ΔΗΣΥ: Παρών.
 Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.
 ΚΚΕ: Όχι.
 Ένωση Κεντρώων: Όχι.
 Άρθρο 35 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.
 ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.
 Νέα Δημοκρατία: Όχι.
 ΔΗΣΥ: Ναι.
 Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.
 ΚΚΕ: Όχι.
 Ένωση Κεντρώων: Ναι.
 Άρθρο 36 ως έχει κατά πλειοψηφία.
 ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.
 Νέα Δημοκρατία: Όχι.
 ΔΗΣΥ: Ναι.
 Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.
 ΚΚΕ: Όχι.
 Ένωση Κεντρώων: Ναι.
 Άρθρο 37 ως έχει κατά πλειοψηφία.
 ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.
 Νέα Δημοκρατία: Όχι.
 ΔΗΣΥ: Ναι.
 Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.
 ΚΚΕ: Παρών.
 Ένωση Κεντρώων: Ναι.
 Υπουργική τροπολογία 1943/45 ως έχει κατά πλειοψηφία.
 ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.
 Νέα Δημοκρατία: Όχι.
 ΔΗΣΥ: Ναι.
 Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.
 ΚΚΕ: Ναι.
 Ένωση Κεντρώων: Ναι.
 Υπουργική τροπολογία 1966/54 ως έχει κατά πλειοψηφία.
 ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.
 Νέα Δημοκρατία: Όχι.
 ΔΗΣΥ: Ναι.
 Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.
 ΚΚΕ: Όχι.
 Ένωση Κεντρώων: Παρών.
 Υπουργική τροπολογία 1967/55 ως έχει κατά πλειοψηφία.
 ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.
 ΔΗΣΥ: Παρών.
 Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.
 ΚΚΕ: Όχι.
 Ένωση Κεντρώων: Παρών.
 Υπουργική τροπολογία 1969/57 ως έχει κατά πλειοψηφία.
 ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.
 Νέα Δημοκρατία: Όχι.
 ΔΗΣΥ: Παρών.
 Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.
 ΚΚΕ: Αποχή.
 Ένωση Κεντρώων: Όχι.
 Βουλευτική τροπολογία 1964/53 ως έχει κατά πλειοψηφία.
 ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.
 Νέα Δημοκρατία: Όχι.
 ΔΗΣΥ: Ναι.
 Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.
 ΚΚΕ: Ναι.
 Ένωση Κεντρώων: Ναι.
 Βουλευτική τροπολογία 1968/56 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.
 ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.
 Νέα Δημοκρατία: Όχι.
 ΔΗΣΥ: Ναι.
 Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.
 ΚΚΕ: Παρών.
 Ένωση Κεντρώων: Παρών.
 Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει κατά πλειοψηφία.
 ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.
 Νέα Δημοκρατία: Όχι.
 ΔΗΣΥ: Ναι.
 Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.
 ΚΚΕ: Παρών.
 Ένωση Κεντρώων: Παρών.
 Επί του συνόλου κατά πλειοψηφία.
 ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.
 Νέα Δημοκρατία: Όχι.
 ΔΗΣΥ: Ναι.
 Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.
 ΚΚΕ: Παρών.
 Ένωση Κεντρώων: Παρών.
 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις

Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Άρθρο 2 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ

Άρθρο 3 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Άρθρο 4 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Άρθρο 5 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Άρθρο 6 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Άρθρο 7 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Άρθρο 8 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΟΧΙ

Άρθρο 9 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Χ.Α: ΟΧΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε: ΟΧΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

ΔΗ.ΣΥ: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Άρθρο 14 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΟΧΙ

Άρθρο 10 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Άρθρο 15 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Άρθρο 11 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Άρθρο 16 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΟΧΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΟΧΙ

Άρθρο 12 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Άρθρο 17 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

Άρθρο 13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ	Ν.Δ.: ΟΧΙ
	ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ
Άρθρο 18 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Χ.Α: ΟΧΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ	Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ
Ν.Δ.: ΟΧΙ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ
ΔΗ.ΣΥ: ΟΧΙ	
Χ.Α: ΟΧΙ	Άρθρο 23 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ	ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ	Ν.Δ.: ΟΧΙ
	ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ
Άρθρο 19 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Χ.Α: ΟΧΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ	Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ
Ν.Δ.: ΟΧΙ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ
ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ	
Χ.Α: ΟΧΙ	Άρθρο 24 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ	ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ	Ν.Δ.: ΟΧΙ
	ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ
Άρθρο 20 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Χ.Α: ΟΧΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ	Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ
Ν.Δ.: ΟΧΙ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ
ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ	
Χ.Α: ΟΧΙ	Άρθρο 25 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ	ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ	Ν.Δ.: ΝΑΙ
	ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ
Άρθρο 21 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Χ.Α: ΟΧΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ	Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ
Ν.Δ.: ΟΧΙ	ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ
ΔΗ.ΣΥ: ΠΡΝ	
Χ.Α: ΟΧΙ	Άρθρο 26 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ	ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ	Ν.Δ.: ΝΑΙ
	ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ
Άρθρο 22 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Χ.Α: ΟΧΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ	Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΠΡΝ

ΔΗ.ΣΥ: ΠΡΝ

Άρθρο 27 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Χ.Α: ΟΧΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

ΔΗ.ΣΥ: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΟΧΙ

Άρθρο 32 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΟΧΙ

Άρθρο 28 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΟΧΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΠΡΝ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΟΧΙ

Άρθρο 33 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΟΧΙ

Άρθρο 29 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΟΧΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

Άρθρο 34 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΠΡΝ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΟΧΙ

Άρθρο 30 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΟΧΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΟΧΙ

Άρθρο 35 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΟΧΙ

Άρθρο 31 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ: ΝΑΙ

Υπουργική Τροπολογία 1967/55 (ως έχει) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙ-
ΟΨΗΦΙΑ

Άρθρο 36 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΠΡΝ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΟΧΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ: ΝΑΙ

Υπουργική Τροπολογία 1969/57 (ως έχει) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙ-
ΟΨΗΦΙΑ

Άρθρο 37 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΠΡΝ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: -

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ: ΟΧΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ: ΝΑΙ

Βουλευτική Τροπολογία 1964/53 (ως έχει) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙ-
ΟΨΗΦΙΑΥπουργική Τροπολογία 1943/45 (ως έχει) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙ-
ΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ: ΝΑΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ: ΝΑΙ

Βουλευτική Τροπολογία 1968/56 (όπως τροποπ) ΚΑΤΑ
ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑΥπουργική Τροπολογία 1966/54 (ως έχει) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙ-
ΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Χ.Α: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε: ΟΧΙ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ: ΠΡΝ

ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ: ΠΡΝ

Ακροτελεύτιο άρθρο (ως έχει) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Ν.Δ.: ΟΧΙ
ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ
Χ.Α: ΟΧΙ
Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ
ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Ν.Δ.: ΟΧΙ
ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ
Χ.Α: ΟΧΙ
Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ
ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις

ΜΕΡΟΣ Α' **ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ** **ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ**

Άρθρο 1 **Σκοπός**

Σκοπός του παρόντος είναι ο καθορισμός ειδικά διαμορφωμένων χώρων για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης οχημάτων και η δημιουργία εποπτείας και αξιολόγησης των εξεταστών και των εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών και οδηγών.

Άρθρο 2 **Ορισμοί**

Για την εφαρμογή του παρόντος ισχύουν οι εξής ορισμοί:

1. «Φορέας εξετάσεων»: οι διευθύνσεις ή τα τμήματα μεταφορών και επικοινωνιών των περιφερειακών ενότητων της Χώρας που είναι αρμόδιες για τη διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, καθώς και των θεωρητικών εξετάσεων των υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης.

2. «Εξεταστές»: οι υπάλληλοι των διευθύνσεων και των τμημάτων περιφερειακών ενότητων της Χώρας, οι οποίοι πληρούν τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως και 4 του Παραρτήματος IV του π.δ. 51/2012 (Α' 101) και διεξάγουν ως κύριο και αποκλειστικό έργο τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, η οποία εκτελείται αποκλειστικά μέσα στο ωράριο εργασίας των δημόσιων υπηρεσιών και μέσα στο χρόνο της υπερωριακής απασχόλησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 20 του ν. 4354/2015 (Α' 176).

3. «Θεωρητική εξέταση»: η διαδικασία διαπίστωσης ότι ο υποψήφιος οδηγός ή ο οδηγός έχει την απαιτούμενη γνώση των θεμάτων που ορίζονται στο Κεφάλαιο Α' (ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ) του Παραρτήματος II του π.δ. 51/2012.

4. «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς»: η δοκιμασία αυτή διενεργείται στα εξής δύο στάδια:

α) στο πρώτο στάδιο (ειδικές δοκιμασίες) εξετάζονται με σκοπό την απόδειξή τους, οι δεξιότητες οδήγησης των υποψήφιων οδηγών ή των οδηγών,

β) στο δεύτερο στάδιο (πορεία) εξετάζονται τα προσόντα και οι δεξιότητες οδήγησης των υποψήφιων οδηγών ή των οδηγών στο δημόσιο οδικό δίκτυο της χώρας για την ολοκλήρωση της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.»

Οι δοκιμασίες και στα δύο στάδια εκτελούνται αποκλειστικά μέσα στο ωράριο εργασίας των δημόσιων υπηρεσιών και μέσα στο χρόνο της υπερωριακής απασχόλησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 20 του ν. 4354/2015.

5. «Χώροι διενέργειας ειδικών δοκιμασιών»: είναι οι ειδικά διαμορφωμένοι χώροι που διενεργούνται οι εξετάσεις του πρώτου σταδίου της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς. Χώροι διενέργειας ειδικών δοκιμασιών θεωρούνται και οι πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών, όπου υπάρχουν.

6. «Εποπτεία»: ο έλεγχος που διενεργείται στους εξεταστές, στους εκπαιδευτές και στα μέλη των επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης από το κατά το άρθρο 17 Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και

Μεταφορών, με σκοπό τη διαπίστωση παραβίασης διατάξεων που διέπουν τις θεωρητικές εξετάσεις και τις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς.

7. «Επόπτες»: οι επιθεωρητές του κατά το άρθρο 17 Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών που διενεργούν τους ελέγχους και ασκούν την εποπτεία στους εμπλεκόμενους στις διαδικασίες χορήγησης αδειών οδήγησης. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να ανατίθενται καθήκοντα εποπτή και σε αξιολογητή της παραγράφου 9, αν ο αριθμός των επιθεωρητών του Σώματος δεν επαρκεί για την αποτελεσματικότητα των ελέγχων.

8. «Αξιολόγηση των εξεταστών και των εκπαιδευτών κατά τη διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς»: οι ενέργειες, στις οποίες προβαίνει το Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Επιμόρφωσης Οδηγών της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για τη βελτίωση της αποδοτικότητας των εξεταστών, την επανεκπαίδευσή τους, την επαναδιαπίστευσή τους, ή και την απομάκρυνσή τους από τη διενέργεια των εξετάσεων.

9. «Αξιολογητές»: οι υπάλληλοι του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που αξιολογούν τους συμμετέχοντες στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς. Ο αξιολογητής δεν μπορεί να ασκεί τα καθήκοντά του για όσο χρόνο του έχουν ανατεθεί καθήκοντα εποπτή.

Άρθρο 3 **Εξεταστές**

1. Οι δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης διενεργούνται από εξεταστές, οι οποίοι είναι κάτοχοι των αντίστοιχων αδειών οδήγησης, ανήκουν οργανικά και υπηρετούν σε διευθύνσεις των περιφερειακών ενότητων της Χώρας. Το κόστος εκπαίδευσης και διεξαγωγής των αναγκαίων εξετάσεων για την απόκτηση των αδειών οδήγησης από τους υποψηφίους εξεταστές, βαρύνει τον προϋπολογισμό της οικείας Περιφέρειας. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται, μετά από αίτησή τους όλες οι σχολές εκπαίδευσης οδηγών, που προσφέρονται να παρέχουν στους υποψηφίους εξεταστές δωρεάν υπηρεσίες για την εκμάθηση της χρήσης των εκπαιδευτικών οχημάτων. Οι υποψήφιοι εξεταστές επιτρέπεται να επιλέγουν για την εκμάθηση της χρήσης των εκπαιδευτικών οχημάτων άλλες από τις καθοριζόμενες με την απόφαση του προηγούμενου εδαφίου σχολές, οπότε και βαρύνονται με τη σχετική δαπάνη. Σε περίπτωση έλλειψης εξεταστών κάποιες κατηγορίες αδειών οδήγησης, δεν διενεργούνται εξετάσεις για την κατηγορία αυτή στη συγκεκριμένη Περιφερειακή Ενότητα και οι υποψήφιοι μπορούν να επιλέξουν να εξετάζονται σε άλλη Περιφερειακή Ενότητα που διαθέτει εξεταστές της κατηγορίας αυτής.

2. α. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται, μέσα στο πρώτο δίμηνο κάθε έτους, ο αριθμός των εξεταστών, ανά κατηγορία άδειας οδήγησης και ανά Περιφερειακή Ενότητα της Χώρας σε διπλάσιο αριθμό του απαιτούμενου. Για τον καθορισμό του απαιτούμενου αριθμού των εξεταστών λαμβάνονται υπόψη:

αα) τα στοιχεία των αδειών οδήγησης που έχουν χορηγηθεί, ανά κατηγορία, το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, στοιχεία που τηρούνται στο αρχείο αδειών οδήγησης και στο Μηχανογραφικό Σύστημα Καταγραφής Αποτελεσμάτων των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς (ΜΗΣΚΑ) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,

ββ) ο ελάχιστος απαιτούμενος χρόνος διενέργειας της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς για την πορεία και τις ειδικές δοκιμασίες, ανά κατηγορία άδειας οδήγησης,

γγ) ο χρόνος ημερήσιας απασχόλησης των εξεταστών.

β. Κάθε τετράμηνο, μέσω ηλεκτρονικής κλήρωσης, ορίζονται οι μισοί εξεταστές ως τακτικοί και οι υπόλοιποι ως αναπληρωματικοί, με σκοπό τη διαρκή εναλλαγή των εξεταστών οι οποίοι συμμετέχουν στη διαδικασία της διενέργειας της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς. Οι τακτικοί εξεταστές ασκούν αποκλειστικό έργο στο αντικείμενο, και οι αναπληρωματικοί εξε-

ταστές παράλληλα με τα κύρια καθήκοντά τους ασκούν, σύμφωνα με το άρθρο 30 του Υπαλληλικού Κώδικα, ο οποίος κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3528/2007 (Α'26), το πιο πάνω έργο μόνο όταν αυτό απαιτηθεί για την αντιμετώπιση αυξημένων ή επείγουσών υπηρεσιακών αναγκών.

γ. Πριν από την εξέταση κάθε σταδίου πραγματοποιείται ηλεκτρονική κλήρωση, από την οποία προκύπτει ο εξεταστής για κάθε υποψήφιο οδηγό ή οδηγό. Αν οι εξεταζόμενοι είναι περισσότεροι από τους εξεταστές, πραγματοποιείται νέα ηλεκτρονική κλήρωση για τους υποψηφίους που δεν προέκυψε εξεταστής κατά την πρώτη ηλεκτρονική κλήρωση, μετά την εξέταση των υποψηφίων οδηγών ή οδηγών της πρώτης κλήρωσης. Η κλήρωση, από την οποία προκύπτει το ζεύγος εξεταζόμενου και εξεταστή, πραγματοποιείται ανά εξεταζόμενο ακριβώς πριν από την έναρξη της εξέτασής του και αφού έχει ολοκληρωθεί η εξέταση από την προηγούμενη κλήρωση.

3. Οι ενδιαφερομένοι, που επιθυμούν να συμμετέχουν ως εξεταστές στη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, υποβάλλουν αίτηση συμμετοχής στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη επιλέγονται σε κάθε Περιφερειακή Ενότητα, από τους αιτούντες, οι εξεταστές κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ και αν δεν υπάρχουν εξεταστές των κατηγοριών αυτών, κατηγορίας ΔΕ. Οι εξεταστές έχουν ως κύριο και αποκλειστικό έργο τη διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών. Αν δεν καλυφθεί ο απαιτούμενος αριθμός εξεταστών από τους αιτούντες, ο Περιφερειάρχης, με όμοια απόφασή του, επιλέγει εξεταστές από τους λοιπούς υπαλλήλους της Περιφερειακής Ενότητας για τη διενέργεια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς με την προϋπόθεση ότι πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις.

Εξεταστές που υπηρετούν σε Περιφερειακές Ενότητες της Χώρας, όπου ο αριθμός των υποψηφίων οδηγών ή οδηγών δεν επαρκεί για την πλήρη απασχόλησή τους στο έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, μπορεί να απασχολούνται και σε άλλο αντικείμενο διάφορο της διεξαγωγής δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

Στις νησιωτικές περιοχές των περιφερειών των οποίων οι οργανικές μονάδες δεν είναι επαρκώς στελεχωμένες, οι υπάλληλοι εξεταστές ύστερα από αιτιολογημένη απόφαση του Περιφερειάρχη μπορεί να ασκούν ως κύριο και αποκλειστικό έργο τη διενέργεια εξετάσεων δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς μία (1) ημέρα την εβδομάδα.

Άρθρο 4

Διαδικασία δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών

1. Κάθε υποψήφιος οδηγός ή οδηγός υποβάλλεται πρώτα σε θεωρητική εξέταση, εφόσον απαιτείται, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα ΙΙ του π.δ. 51/2012, καθώς και στα άρθρα 22 και 23 της 50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 3056).

2. Μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση ακολουθεί η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για την κατηγορία οδήγησης που έχει ζητήσει ο υποψήφιος οδηγός. Η δοκιμασία αυτή διενεργείται σε δύο (2) στάδια τα οποία μπορεί να διεξάγονται και την ίδια ημέρα. Στο πρώτο στάδιο, εξετάζονται οι δεξιότητες οδήγησης των υποψηφίων οδηγών ή των οδηγών και εφόσον ο εξεταζόμενος ολοκληρώσει με επιτυχία το στάδιο αυτό εξετάζεται στο δεύτερο στάδιο.

3. Σε περίπτωση αποτυχίας του εξεταζόμενου στο δεύτερο στάδιο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, στην επανεξέταση ο υποψήφιος οδηγός ή ο οδηγός επανεξετάζεται και στο πρώτο στάδιο αυτής.

4. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση και των δύο σταδίων της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, όπου απαιτείται, χορηγείται η άδεια οδήγησης για την κατηγορία την οποία έχει ζητήσει ο ενδιαφερόμενος, με την επιφύλαξη του άρθρου 6 και με την προϋπόθεση ότι απορρίπτεται οριστικά καταγγελία που έχει υποβληθεί σύμφωνα με το άρθρο 8 από τον εξεταζόμενο, μέσα σε προθεσμία πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την ημέρα

ολοκλήρωσης της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

5. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και των οδηγών μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων πραγματοποιείται και στα δύο στάδια από τον υποψήφιο, ο οποίος επιβαίνει μόνος του επί της εκπαιδευτικής μοτοσικλέτας ή του εκπαιδευτικού μοτοποδηλάτου.

6. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης διενεργείται από έναν εξεταστή.

7. Κατά τη διενέργεια δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψηφίων οδηγών και οδηγών δεν επιτρέπεται να παρίσταται μέσα στο όχημα ο εκπαιδευτής των υποψηφίων οδηγών.

8. Η διενέργεια δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψηφίων οδηγών και οδηγών γίνεται αποκλειστικά με τα οχήματα και τις μοτοσικλέτες των σχολών των εκπαιδευτών, ειδικά οι υποψήφιοι που έχουν κάνει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση στις σχολές αυτές δεν μπορούν να συμμετάσχουν στις εξετάσεις, με εξαίρεση τους οδηγούς του πρώτου και του δεύτερου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012, οι οποίοι εξετάζονται με τα δικά τους οχήματα. Για την ανανέωση της άδειας οδήγησης του πρώτου και του δεύτερου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012(Α' 101) διενεργείται μόνο η εξέταση του δεύτερου σταδίου της διενέργειας δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς.

9. Τα εκπαιδευτικά οχήματα, που χρησιμοποιούνται στις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών και των οδηγών, πέρα από τις προδιαγραφές που ορίζονται στο άρθρο 31 της Α3/οικ.50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στο Παράρτημα ΙΙ του π.δ. 51/2012, οφείλουν να πληρούν τα εξής:

α) κάθε εκπαιδευτικό όχημα που συμμετέχει στις εξετάσεις διαθέτει υποχρεωτικά διαδικτυακή σύνδεση με το Κέντρο Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως αυτό ορίζεται στον παρόντα νόμο,

β) μέσα στο όχημα τοποθετείται κάμερα με μικρόφωνο που εικονίζει ευδιάκριτα ολόκληρη την καμπίνα του οχήματος ή τις θέσεις ανάβασης των μοτοσικλετών και κατά την διάρκεια της εξέτασης είναι διασυνδεδεμένη συνεχώς με το Κέντρο Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,

γ) αναρτώνται υποχρεωτικά σε εμφανές σημείο στο εξωτερικό του αμαξώματος ενημερωτικές πινακίδες για την ενημέρωση τρίτων προσώπων ότι ο χώρος περιμετρικά του οχήματος βιντεοσκοπείται αποκλειστικά για τους σκοπούς της εξέτασης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 2016 (ΕΕ L 119).

10. Οι υποψήφιοι οδηγοί για την απόκτηση άδειας οδήγησης, κατά τη διάρκεια διεξαγωγής της πρακτικής τους εξέτασης, υποχρεούνται σε ειδική ασφαλιστική κάλυψη έναντι του κυρίου και κατόχου του οχήματος. Η ασφαλιστική δαπάνη του προηγούμενου εδαφίου περιλαμβάνει υποχρεωτικά την ασφαλιστική ευθύνη έναντι τρίτων λόγω σωματικής βλάβης, ή ζημιών σε πράγματα, περιλαμβανομένης και της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος κατά τη διεξαγωγή πρακτικής εξέτασης, η ειδική ασφαλιστική κάλυψη το πρώτου εδαφίου καλύπτει τουλάχιστον έναν (1) μήνα για την επισκευή του εκπαιδευτικού οχήματος. Η ασφάλιση καλύπτει υποχρεωτικά όλους τους χώρους διενέργειας εξέτασης υποψηφίων οδηγών δημόσιους ή ιδιωτικούς, κλειστούς ή ανοιχτούς. Οι υποψήφιοι οδηγοί προσκομίζουν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο με τις ανωτέρω ειδικές ασφαλιστικές καλύψεις πριν από την έναρξη της πρακτικής τους εξέτασης στον εκπαιδευτή, με ευθύνη του οποίου συμπληρώνεται ο φάκελος των υποψηφίων, ο οποίος τηρείται στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας στην οποία εξετάζονται οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί. Στον φάκελο του υποψηφίου δύναται να προσκομίζεται το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του εκπαιδευτικού οχήματος, εφόσον περιέχει την ειδική ασφαλιστική κάλυψη των ανωτέρω εδαφίων. Οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί υποχρεούνται να φέρουν τον κατάλληλο εξοπλισμό κατά τη διάρκεια της πρακτικής τους εκπαίδευσης και εξέτασης.

11. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά από τεχνικοοικονομική μελέτη για την ανάλυση του κόστους λειτουργίας των σχολών εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών, ανάλογα με τις κατηγορίες αδειών οδήγησης για τις οποίες παρέχεται εκπαίδευση, καθορίζεται το ελάχιστο κόστος λειτουργίας και το ελάχιστο κόστος χρέωσης του εκπαιδευόμενου και οι κυρώσεις για τις σχολές εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών, που παρέχουν υπηρεσίες σε τιμές κατώτερες του ελάχιστου κόστους χρέωσης.

Άρθρο 5

Καταγραφή εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών

1. Η θεωρητική εξέταση και η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των υποψήφιων οδηγών και οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων μεταδίδονται σε πραγματικό χρόνο και καταγράφονται με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων. Το καταγεγραμμένο υλικό προστατεύεται από οποιαδήποτε παρέμβαση, και με ευθύνη του εκπαιδευτή του υποψήφιου οδηγού και της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας περιφέρειας μεταφορώνεται, αμελλητί, σε πληροφοριακό σύστημα την ίδια ημέρα της εξέτασης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 8.

2. Το καταγεγραμμένο υλικό περιέχει οπτικοακουστικό υλικό από το:

- α) χώρο διενέργειας των θεωρητικών εξετάσεων, όπου απεικονίζονται όλοι οι συμμετέχοντες στη διαδικασία,
- β) εσωτερικό του εκπαιδευτικού οχήματος, όπου απεικονίζονται όλοι οι συμμετέχοντες στη διαδικασία,
- γ) εξωτερικό του εκπαιδευτικού οχήματος, όπου απεικονίζεται το οδικό δίκτυο στο οποίο κινείται το εκπαιδευτικό όχημα και το οποίο περιορίζεται στο απολύτως αναγκαίο για τους σκοπούς της αξιολόγησης και εποπτείας της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, λαμβάνοντας τα αναγκαία τεχνικά μέτρα για τη μη καταγραφή δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα άλλων χρηστών της οδού.

3. α) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις μετάδοσης και καταγραφής, με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων, κατά τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης και των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, οι τρόποι επεξεργασίας και αποθήκευσης των δεδομένων, η λειτουργία του φορέα επεξεργασίας τους, ο χρόνος τήρησής τους, ο οποίος δεν μπορεί να υπερβαίνει τα (10) έτη, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη χρήση των μέσων και την επεξεργασία των δεδομένων, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του ν. 2472/1997, καθώς και των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.

β) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, ρυθμίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των οπτικοακουστικών μέσων μετάδοσης και καταγραφής, οι διαδικασίες τοποθέτησης και έγκρισής τους οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας τους, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία τους.

4. Κατά τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης των υποψήφιων οδηγών και των οδηγών, οι Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της Χώρας υποχρεούνται να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την απρόσκοπτη, ομαλή και διαφανή τήρηση της διαδικασίας. Ως αναγκαία μέτρα νοούνται η δημιουργία κλωβού διακοπής ασύρματης επικοινωνίας, η απενεργοποίηση των κινητών τηλεφώνων, όλων των συσκευών επικοινωνίας και κάθε άλλου ηλεκτρονικού ή άλλου μέσου, το οποίο καθιστά διαβλητή ή εμποδίζει τη διαδικασία της θεωρητικής εξέτασης.

5. Αν δεν έχει ενεργοποιηθεί η καταγραφή υλικού με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων, η εξέταση των υποψήφιων οδηγών και των οδηγών δεν αρχίζει μέχρι την ενεργοποίησή τους.

Η διενέργεια εξέτασης χωρίς τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων είναι αυτοδικαίως και καθ' ολοκληρίαν άκυρη.

Η ελλιπής μετάδοση στοιχείων από το σύστημα οπτικοακουστικής μετάδοσης οχήματος, σε οποιοδήποτε στάδιο της θεωρητικής εξέτασης ή της εξέτασης δοκιμασιών προσόντων και

συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών συνιστά πολύ σοβαρή παράβαση.

6. Οι μετέχοντες στη διαδικασία της εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών, με οποιαδήποτε ιδιότητα, ενημερώνονται για την καταγραφή της διαδικασίας με κάθε πρόσφορο τρόπο και, πάντως, με κατάλληλη αναγραφή επί των σχετικών αιτήσεων ή/και εντύπων.

Άρθρο 6

Εποπτεία και αξιολόγηση εξεταστών και εκπαιδευτών

1. Καθιερώνεται σύστημα εποπτείας για την παρακολούθηση της εκπαίδευσης, της θεωρητικής εξέτασης και των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψήφιων οδηγών και των οδηγών, καθώς και σύστημα αξιολόγησης των εκπαιδευτών και των εξεταστών. Η εποπτεία και η αξιολόγηση των εκπαιδευτών και των εξεταστών διενεργείται μέσω του μηχανογραφικού συστήματος του άρθρου 8 και συνίσταται:

α) στη διενέργεια τακτικών και έκτακτων επιτόπιων ελέγχων και στην αξιοποίηση των αξιολογήσεων και των καταγγελιών της παραγράφου 2 του άρθρου 8, από τους επιθεωρητές-ελεγκτές του κατά το άρθρο 16 Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών,

β) στην αξιολόγηση του καταγεγραμμένου, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 5 υλικού από τους αξιολογητές του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που πληρούν τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στην υπουργική απόφαση 13948/1902/2014 (Β' 633), όπως έχει τροποποιηθεί με την υπουργική απόφαση οικ. 40250/5807/2015 (Β' 1443), και στην υπουργική απόφαση 50984/7947/2013 (Β' 3056). Η αξιολόγηση του καταγεγραμμένου υλικού των θεωρητικών εξετάσεων και των συγκεκριμένων δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς ολοκληρώνεται μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από τη διενέργειά τους, προκειμένου να οριστικοποιηθεί το αποτέλεσμα,

γ) στον καθορισμό των επιτόπιων ελέγχων, του καταγεγραμμένου υλικού που αξιολογείται και στην τελική αξιολόγηση των εμπλεκόμενων όπως προκύπτει και από το πληροφοριακό σύστημα του άρθρου 8.

2. Με την ολοκλήρωση της εποπτείας και της αξιολόγησης των εξεταστών και των εκπαιδευτών οι επόπτες ή οι αξιολογητές συντάσσουν εισηγήσεις προς την αρμόδια υπηρεσία για:

α) ανάληψη διορθωτικών ή βελτιωτικών ενεργειών για την εκτέλεση του έργου των εξεταστών, όπως η επανεκπαίδευση, η επαναδιαπίστευση, η αποχή, καθώς και η οριστική απομάκρυνσή τους,

β) ακύρωση των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς του σταδίου της πορείας που έχουν διενεργηθεί, εφόσον τεκμαίρεται η παραβίαση διατάξεων που διέπουν τις δοκιμασίες αυτές,

γ) διενέργεια επιτόπιων ελέγχων σύμφωνα με την περίπτωση α' της παραγράφου 1.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται το ελάχιστο ποσοστό των δειγματοληπτικών ελέγχων που διενεργούνται και του καταγεγραμμένου υλικού που αξιολογείται, οι όροι και οι προϋποθέσεις εκτέλεσης της εποπτείας του έργου των εξεταστών, λαμβάνοντας υπόψη το Παράρτημα IV του π.δ.51/2012, η διαδικασία αξιολόγησης, τα προσόντα των ασκούντων την εποπτεία του έργου της δοκιμασίας των προσόντων και της συμπεριφοράς, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 7

Χώροι διενέργειας δοκιμασιών

1. Οι ειδικές δοκιμασίες του πρώτου σταδίου για την απόδειξη των δεξιοτήτων οδήγησης των υποψήφιων οδηγών ή των οδηγών, διενεργούνται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή σε πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών της οικείας ή όμορης Περιφερειακής Ενότητας.

Οι ειδικές δοκιμασίες πραγματοποιούνται από τον υποψήφιο οδηγό, χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή και του εξεταστή μέσα ή επί του εκπαιδευτικού οχήματος και μπορεί να διενεργούνται με τη χρήση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης καταγραφής των δεδομένων της δοκιμασίας προσόντων και

συμπεριφοράς και αυτόματης εξαγωγής του αποτελέσματος.

Οι ειδικές δοκιμασίες περιλαμβάνουν:

α) κίνηση και ακινητοποίηση δικύκλου χωρίς λειτουργία κινήτριας για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,

β) ελικοειδή διαδρομή με μικρή ταχύτητα για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,

γ) επιτάχυνση οχήματος με αλλαγή ταχυτήτων για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,

δ) κίνηση με μικρή ταχύτητα για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,

ε) κίνηση με αποφυγή εμποδίου για τις Κατηγορίες A1, A2 και A,

στ) πέδηση έκτακτης ανάγκης για τις Κατηγορίες A1, A2 και A,

ζ) ακινητοποίηση, στάθμευση δικύκλου και ασφαλή απομάκρυνση από αυτό για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,

η) οπισθοπορεία με στροφή για τις Κατηγορίες B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE,

θ) στάθμευση δεξιά ή αριστερά για Κατηγορίες B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE,

ι) επιτόπου στροφή με κίνηση προς τα πίσω για την Κατηγορία B και B1, λαμβανομένων υπόψη και όσων ορίζονται στο Κεφάλαιο Β' του Παραρτήματος II του π.δ. 51/2012.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του πρότυπου ειδικά διαμορφωμένου χώρου όπου διενεργούνται οι ειδικές δοκιμασίες.

Άρθρο 8

Κέντρο ελέγχου και πληροφοριακό σύστημα

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνιστάται και λειτουργεί Κέντρο Ελέγχου, το οποίο μπορεί να διασυνδέεται και να διαμοιράζει οπτικοακουστικό υλικό σε κάθε Περιφερειακή Ενότητα, όταν το υλικό αφορά τη θεωρητική ή την πρακτική εξέταση που διενεργείται από την Περιφερειακή Ενότητα. Το οπτικοακουστικό υλικό φυλάσσεται υποχρεωτικά έως και για μία δεκαετία σε ηλεκτρονικό αρχείο και απαγορεύεται αυστηρά η αναπαραγωγή του ή η με οποιονδήποτε τρόπο χρήση του για λόγους που δεν αφορούν τον έλεγχο της αξιοπιστίας των εξετάσεων. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του Κέντρου Ελέγχου και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία και τη διαχείρισή του. Για τις ανάγκες του παρόντος, υπεύθυνος επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ενώ οι Περιφερειακές Ενότητες, οι Σχολές Οδηγών, τα Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο., οι εκπαιδευτές υποψήφιων οδηγών αποτελούν εκτελούντες την επεξεργασία, για λογαριασμό του υπευθύνου.

2. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αναπτύσσεται, μέσα σε δώδεκα (12) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό πληροφοριακό σύστημα παρακολούθησης, εκπαίδευσης και εξέτασης, το οποίο αποτελείται από τα εξής υποσυστήματα:

α. εκπαιδευτών, εξεταστών, σχολών οδηγών, κέντρων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών, το οποίο διαχειρίζεται το μητρώο εξεταστών και εκπαιδευτών οδηγών οχημάτων,

β. εκπαίδευσης, όπου καταγράφονται οι διαδικασίες θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των υποψήφιων οδηγών και των οδηγών,

γ. προγραμματισμού θεωρητικής εξέτασης και δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς στο οποίο καταχωρίζονται απευθείας από τις σχολές οδηγών και από τα κέντρα θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών η ημέρα και ο τόπος εξέτασης του υποψηφίου, μέσω του ενιαίου πληροφοριακού συστήματος της παρ.1 του άρθρου 73 του ν. 4413/2016 (Α'148),

δ. θεωρητικής εξέτασης, το οποίο υποστηρίζει τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης των υποψήφιων οδηγών με αυτόματες διαδικασίες. Σε αυτό υπάρχει και η δυνατότητα καταγραφής του χώρου εξέτασης και των εξεταζομένων σύμφωνα με το άρθρο 5. Το αποτέλεσμα της εξέτασης εξάγεται αυτόματα και ενημερώνεται η καρτέλα του υποψηφίου,

ε. δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, το οποίο υποστηρίζει και τα δύο στάδια της δοκιμασίας, εφόσον ολοκληρώνεται με επιτυχία η θεωρητική εξέταση. Με το υποσύστημα αυτό συμπληρώνεται η ηλεκτρονική καρτέλα του υποψηφίου με τα αποτελέσματα των εξετάσεων και καταγράφεται και διαβιβάζεται όλο το υλικό από τα οπτικοακουστικά μέσα καταγραφής της παραγράφου 2 του άρθρου 5,

στ. έκδοσης άδειας οδήγησης, το οποίο υποστηρίζει την αυτόματη αποστολή της προς εκτύπωση άδειας οδήγησης,

ζ. εποπτείας. Για την υποστήριξη των απαιτήσεων της εποπτείας δημιουργείται μηχανογραφική εφαρμογή που περιλαμβάνει:

αα. εφαρμογή ελέγχου, στην οποία καταγράφεται το ελάχιστο ποσοστό δειγματοληπτικών ελέγχων και αξιολόγησης καταγεγραμμένου υλικού. Για την επεξεργασία λαμβάνονται υπόψη τα δεδομένα από:

ααα. τις ολοκληρωμένες δοκιμασίες της εκπαίδευσης, της θεωρητικής εξέτασης και της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς,

βββ. τους δειγματοληπτικούς ελέγχους που έχουν διενεργηθεί,

γγγ. την αξιολόγηση για συγκεκριμένους εξεταστές ή εκπαιδευτές, καθώς και τις καταγγελίες που υποβάλλουν πολίτες,

δδδ. τις αξιολογήσεις που έχουν ήδη διενεργηθεί με βάση το καταγεγραμμένο υλικό,

ββ. εφαρμογή αξιολόγησης καταγεγραμμένου υλικού, με την οποία υποστηρίζεται η διαδικασία αξιολόγησης, και καθορίζεται το καταγεγραμμένο υλικό συγκεκριμένων θεωρητικών εξετάσεων και δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, οι οποίες επιλέγονται προς αξιολόγηση,

γγ. εφαρμογή στατιστικής αξιολόγησης, η οποία αξιοποιεί τα δεδομένα των εξεταστών και των εκπαιδευτών κατά την εκτέλεση των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς,

η. καταγγελιών της παραγράφου 4.

3. Στο σύστημα της παραγράφου 2 τηρείται ηλεκτρονική καρτέλα υποψηφίου οδηγού ή οδηγού, εξεταστή, εκπαιδευτή, Σχολής Οδηγών και κέντρου θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών, η οποία συγκεντρώνει, κατά περίπτωση, όλα τα αναγκαία δεδομένα, δικαιολογητικά και πιστοποιητικά.

4. Μέσω του πληροφοριακού συστήματος ο υποψήφιος οδηγός και ο οδηγός, ως εκπαιδευόμενος και εξεταζόμενος, μπορεί να προβεί σε καταγγελία σχετικά με:

α) την εκπαίδευση και τους εκπαιδευτές, τις Σχολές Οδηγών, και τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο.), έως και πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από τη λήξη της εκπαίδευσης και, σε κάθε περίπτωση, μέχρι και την προηγούμενη εργάσιμη ημέρα της εξέτασης,

β) την εξέταση, τους εκπαιδευτές και τους εξεταστές μέσα σε προθεσμία πέντε (5) εργάσιμων ημερών μετά τη λήξη της εξέτασης. Οι καταγγελίες αυτές υποβάλλονται υποχρεωτικά μέσω δικτύου και είναι προσβάσιμες μόνο από τις αρχές εποπτείας και αξιολόγησης της παραγράφου 1 του άρθρου 6. Δικαίωμα καταγγελίας έχουν όσοι συμμετέχουν στη διαδικασία εκπαίδευσης και εξέτασης, μέσα στην ίδια προθεσμία.

5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά τη διενέργεια Εκτίμησης Αντικτύπου σχετικά με την προστασία δεδομένων, καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των υποσυστημάτων του ενιαίου πληροφοριακού συστήματος, οι χρήστες, ο τρόπος πρόσβασης και τα δικαιώματα των χρηστών, η δυνατότητα διασύνδεσης και λειτουργίας με άλλα συστήματα, εφόσον υπάρχει σχετική ρητή νομοθετική πρόβλεψη και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία τους.

6. Τα δεδομένα που καταχωρίζονται στα υποσυστήματα και υπόκεινται σε επεξεργασία από αυτά, καταγράφονται στην ταυτότητα και ηλεκτρονική καρτέλα του υποψηφίου οδηγού ή του οδηγού, του εξεταστή, του εκπαιδευτή, της Σχολής Οδηγών και του κέντρου θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών.

7.α. Για την υλοποίηση του ολοκληρωμένου ενιαίου πληροφοριακού συστήματος επιτρέπεται η συλλογή, η καταχώριση, η οργάνωση, η διάρθρωση, η αποθήκευση, η προαρμογή, η μεταβολή, η ανάκτηση, η αναζήτηση δεδομένων, η χρήση, η κοινολό-

γηση με διαβίβαση, η διάδοση ή η με κάθε άλλη μορφή διάθεση, ο περιορισμός, η διαγραφή ή η καταστροφή τους, με την προϋπόθεση ότι οι ενέργειες αυτές δεν αντίκεινται στον ν. 2472/1997 και τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679.

β. Αν κατά τη διεξαγωγή της θεωρητικής εξέτασης, της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς των υποψήφιων οδηγών και των οδηγών, καθώς και της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο λειτουργίας του πληροφοριακού συστήματος της παρούσας, πραγματοποιείται επεξεργασία δεδομένων ειδικών κατηγοριών του άρθρου 9 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, διενεργείται υποχρεωτικά εκτίμηση αντικτύπου σχετικά με την προστασία δεδομένων πριν από την έναρξη της επεξεργασίας.

γ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται ο υπεύθυνος επεξεργασίας προσωπικών δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και ο σκοπός ο τρόπος επεξεργασίας και η τήρηση των δεδομένων αυτών. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζεται κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη μεθοδολογία, την οργάνωση και την εκπαίδευση του προσωπικού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τη συμμόρφωσή του με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 ως υποκειμένου επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Άρθρο 9 Κυρώσεις

1. Το κατά το άρθρο 17 Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών ενεργεί τους δειγματοληπτικούς ελέγχους και ενημερώνεται από το Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Επιμόρφωσης Οδηγών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αν δεν εφαρμόζεται ορθώς η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

2. Σε περίπτωση τέλεσης αξιόποινης πράξης κατά τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης των υποψήφιων οδηγών ή των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς από τους εμπλεκόμενους, το Σώμα συντάσσει αιτιολογημένη έκθεση, την οποία διαβιβάζει, αμελλητί και με κάθε πρόσφορο μέσο, στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας και στην αρμόδια εισαγγελική αρχή.

3. Στους υπαλλήλους, εξεταστές ή αξιολογητές, στους εκπαιδευτές και στις σχολές οδηγών, που τελούν πειθαρχικά αδικήματα κατά τη διάρκεια είτε των θεωρητικών εξετάσεων είτε των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών, εφαρμόζονται τα άρθρα:

α. 106 έως 146B του Υπαλληλικού Κώδικα, αν ο παραβάτης είναι υπάλληλος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,

β. 106 έως 146B του Υπαλληλικού Κώδικα, αν ο παραβάτης είναι υπάλληλος της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας,

γ. 14 έως 18 του π.δ. 208/2002 (Α'194), αν ο παραβάτης είναι εκπαιδευτής υποψήφιων οδηγών ή σχολή οδηγών.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, εκτός των πειθαρχικών κυρώσεων της προηγούμενης παραγράφου, καθορίζονται και κατατάσσονται οι παραβάσεις κατά τη διαδικασία εξετάσεων, και καθορίζεται η διαδικασία επιβολής των διοικητικών κυρώσεων και προστίμων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η βεβαίωση των διοικητικών προστίμων, η διαδικασία είσπραξής τους, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή της.

5. Οι παραβάσεις κατατάσσονται ανάλογα με το βαθμό σοβαρότητάς τους στις εξής κατηγορίες: (α) πολύ σοβαρή παράβαση, (β) σοβαρή παράβαση και (γ) ελαφρά παράβαση. Η σοβαρότητα μίας παράβασης καθορίζεται με βάση τα εξής κριτήρια:

α. την αλλοίωση των δεδομένων της εξέτασης και κυρίως του αποτελέσματος των εξετάσεων υποψήφιων οδηγών ή οδηγών,

β. τη δημιουργία εμποδίων σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας εξέτασης υποψήφιων οδηγών ή οδηγών,

γ. την παρέμβαση οποιασδήποτε μορφής στη διενέργεια των εξετάσεων,

δ. τη δημιουργία εμποδίων στην άσκηση της εποπτείας και του ελέγχου,

ε. την παραποίηση των παραστατικών και των εγγράφων που σχετίζονται με τις εξετάσεις,

στ. τη συμμετοχή με οποιονδήποτε τρόπο σε παθητική ή ενεργητική δωροδοκία,

ζ. κάθε άλλη παρέμβαση που δεν εμπίπτει στις ανωτέρω περιπτώσεις.

6. Ανάλογα με την κατάταξη κάθε παράβασης, επιβάλλονται οι εξής διοικητικές κυρώσεις:

α. για πολύ σοβαρή παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση ή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς από ένα (1) έως τρία (3) έτη,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: απομάκρυνση για δύο (2) έως έξι (6) έτη από το έργο της επιτήρησης,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς του από δύο (2) έως έξι (6) έτη,

δδ) στη Σχολή Οδηγών: αφαίρεση της άδειάς της από δύο (2) έως έξι (6) έτη,

εε) στον εξεταστή: απομάκρυνση από το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς από δύο (2) έως έξι (6) έτη,

στστ) στον αξιολογητή: απομάκρυνση από το έργο της αξιολόγησης από ένα (1) έως τρία (3) έτη,

β. για σοβαρή παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση ή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση από ένα (1) έως δύο (2) έτη,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς του από ένα (1) έως δύο (2) έτη,

δδ) στη Σχολή Οδηγών: αφαίρεση της άδειάς της από ένα (1) έως δύο (2) έτη,

εε) στον εξεταστή: απομάκρυνση από το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς από ένα (1) έως δύο (2) έτη,

στστ) στον αξιολογητή: απομάκρυνση από τη διαδικασία αξιολόγησης των συμμετεχόντων στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

γ. για ελαφρά παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση ή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς από τρεις (3) έως έξι (6) μήνες,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς του από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

δδ) στη Σχολή Οδηγών: αφαίρεση της άδειάς της από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

εε) στον εξεταστή: απομάκρυνση από το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

στστ) στον αξιολογητή: απομάκρυνση από τη διαδικασία αξιολόγησης των συμμετεχόντων στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς από τρεις (3) έως έξι (6) μήνες.

7. Εκτός από τις κυρώσεις της παραγράφου 6 επιβάλλονται σωρευτικά και τα εξής διοικητικά πρόστιμα:

α. για πολύ σοβαρή παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

δδ) στη Σχολή Οδηγών: από δύο χιλιάδες (2.000) έως έξι χιλιάδες (6.000) ευρώ,

εε) στον εξεταστή: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

στστ) στον αξιολογητή: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ.

β. για σοβαρή παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: από διακόσια (200) έως πεντακόσια (500) ευρώ,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

δδ) στη Σχολή Οδηγών: από δύο χιλιάδες (2.000) έως έξι χιλιάδες (6.000) ευρώ,

εε) στον εξεταστή: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

στστ) στον αξιολογητή: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ.

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: από τετρακόσια (400) έως χίλια (1.000) ευρώ,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: από τετρακόσια (400) έως χίλια (1.000) ευρώ,

δδ) στη Σχολή Οδηγών: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

εε) στον εξεταστή: από τετρακόσια (400) έως χίλια (1.000) ευρώ,

στστ) στον αξιολογητή: από διακόσια (200) έως πεντακόσια (500) ευρώ,

γ. για ελαφρά παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: από εκατό (100) έως διακόσια (200) ευρώ,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ,

δδ) στη Σχολή Οδηγών: από εξακόσια (600) έως χίλια (1.000) ευρώ,

εε) στον εξεταστή: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ,

στστ) στον αξιολογητή: από εκατό (100) έως διακόσια (200) ευρώ.

8. Σε περίπτωση που διαπράχθηκαν περισσότερα του ενός πειθαρχικά παραπτώματα, επιβάλλεται κατά συγχώνευση μία συνολική ποινή, αποτελούμενη από διοικητική κύρωση και διοικητικό πρόστιμο, κατά την επιμέτρηση της οποίας λαμβάνεται υπόψη από το Πειθαρχικό Όργανο η βαρύτητα όλων των πειθαρχικών παραπτωμάτων. Για την εκτίμηση της βαρύτητας τέλεσης όλων των πειθαρχικών παραπτωμάτων, το Πειθαρχικό Όργανο αξιολογεί τη βλάβη που προκλήθηκε στη διαδικασία των εξετάσεων, τον βαθμό δόλου ή αμέλειας του παραβάτη, καθώς και τα μέσα και τον τρόπο που συνόδευαν την τέλεση της παράβασης.

9. Σε περίπτωση υποτροπής των παραβατών οι διοικητικές κυρώσεις και τα διοικητικά πρόστιμα διαμορφώνονται ως εξής:

α. Διοικητικές κυρώσεις:

αα) οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται για τις ελαφρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι αυτές που επιβάλλονται στα πειθαρχικά παραπτώματα τα οποία κατατάσσονται στις σοβαρές παραβάσεις,

ββ) οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται για τις σοβαρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι αυτές που επιβάλλονται στα πειθαρχικά παραπτώματα τα οποία κατατάσσονται στις πολύ σοβαρές παραβάσεις,

γγ) οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται για τις πολύ σοβαρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι, κατά περίπτωση, η οριστική αφαίρεση της άδειας ή η οριστική απομάκρυνση από το έργο ή η οριστική απαγόρευση συμμετοχής στις εξετάσεις.

β. Διοικητικά πρόστιμα:

αα) τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται για τις ελαφρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι αυτά που επιβάλλονται στα πειθαρχικά παραπτώματα τα οποία κατατάσσονται στις σοβαρές παραβάσεις,

ββ) τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται για τις σοβαρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι αυτά που επιβάλλονται στα πειθαρχικά παραπτώματα τα οποία κατατάσσονται στις πολύ σοβαρές παραβάσεις,

γγ) τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται για τις πολύ σοβαρές παραβάσεις επιβαρύνονται στο τριπλάσιο.

10. Ειδικά για την περίπτωση της παραγράφου 8 του άρθρου 4, πέραν του ότι, οι υποψήφιοι που έχουν κάνει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση σε αυτές τις σχολές οδηγών, δεν μπορούν να συμμετάσχουν στις εξετάσεις, αφαιρείται η άδεια της σχολής οδηγών για έναν (1) μήνα. Σε περίπτωση υποτροπής, η άδεια αφαιρείται για πέντε (5) μήνες.

Άρθρο 10

Μεταβατικές διατάξεις

1. Τα εκπαιδευτικά οχήματα εφοδιάζονται με τον οπτικοακουστικό εξοπλισμό καταγραφής της παραγράφου 9 του άρθρου 4,

τέσσερις (4) το αργότερο μήνες από την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 3 του άρθρου 5.

2. α. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος έως και ένα (1) μήνα μετά την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 2 του άρθρου 3, η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών διενεργείται ως εξής:

αα) από έναν εξεταστή, υποχρεωτικά μέσω κλήρωσης από τους υφιστάμενους εξεταστές, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην Α3/οικ.50984/7947/22.11.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,

ββ) από έναν εκπαιδευτή και έναν εξεταστή μέσα στο εκπαιδευτικό όχημα κατά τη διενέργεια του δεύτερου σταδίου και με τον υποψήφιο οδηγό μόνο του μέσα στο εκπαιδευτικό όχημα κατά τη διενέργεια του πρώτου σταδίου χωρίς την παρουσία εκπαιδευτή ή εξεταστή. Ο εκπαιδευτής υποψήφιων οδηγών, ο οποίος παρίσταται στο εκπαιδευτικό όχημα στο δεύτερο στάδιο εξέτασης, δεν επιτρέπεται να ανήκει στη σχολή οδήγησης που παρείχε στον υποψήφιο οδηγό μαθήματα θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης. Στις νησιωτικές περιοχές, όπου λειτουργεί μόνο μία σχολή υποψήφιων οδηγών και οδηγών, ο εκπαιδευτής υποψήφιων οδηγών, ο οποίος παρίσταται στο εκπαιδευτικό όχημα κατά τη διάρκεια του δεύτερου σταδίου εξέτασης, επιτρέπεται να ανήκει στη σχολή οδήγησης που παρείχε στον υποψήφιο οδηγό μαθήματα θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης,

γγ) τα δύο (2) στάδια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιούνται την ίδια μέρα από τους ίδιους εξεταστές. Κατά τα λοιπά, η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς διενεργείται σύμφωνα με όσα ορίζονται στην Α3/οικ.50984/7947/22.11.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

β. Έναν (1) μήνα μετά την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 2 του άρθρου 3 και έως τρεις (3) μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος, το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών διενεργείται ως εξής:

αα) από έναν (1) εξεταστή με κύριο και αποκλειστικό έργο, μέσω κλήρωσης από εξεταστές που ορίζονται σύμφωνα με την απόφαση του οικείου περιφερειάρχη της παραγράφου 3 του άρθρου 3,

ββ) κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται όσα αναφέρονται στις υποπεριπτώσεις ββ' και γγ' της περίπτωσης α' της παραγράφου 2.

γ. Τρεις (3) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος έως και την εφαρμογή της εποπτείας στο μεταβατικό στάδιο, το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών διενεργείται ως εξής:

αα) η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς διενεργείται σε δύο στάδια σύμφωνα με όσα ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 4. Οι ειδικές δοκιμασίες της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς διενεργούνται μέσα σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή σε πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών, ή σε οδούς που επιλέγονται από τις οικείες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στις ανωτέρω οδούς επιβάλλονται περιορισμοί ή απαγόρευση κυκλοφορίας των υπόλοιπων οχημάτων κατά τη διάρκεια διενέργειας των ειδικών δοκιμασιών, σύμφωνα με το άρθρο 52 του ν. 2696/1999 (Α'57),

ββ) κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται όσα αναφέρονται στις υποπεριπτώσεις ββ' της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 και αα' της περίπτωσης β' της παραγράφου 2.

δ. Είκοσι (20) μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος οι ειδικές δοκιμασίες της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς διενεργούνται υποχρεωτικά μέσα σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών.

3. Οι υφιστάμενοι εξεταστές που διενεργούν εξετάσεις σύμφωνα με την παρ. 5 του Παραρτήματος IV του π.δ. 51/2012 μπορούν να διενεργούν εξετάσεις σε όλες τις κατηγορίες, μόνο αν αποκτήσουν αντίστοιχες άδειες οδήγησης μέσα σε ένα (1) έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι απαραίτητες ενέργειες εποπτείας στους εξεταστές, στους εκπαιδευτές και στα μέλη των επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης μέχρι την έναρξη λειτουργίας

του πληροφοριακού συστήματος του άρθρου 8, ο τρόπος άσκησης της εποπτείας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5. Μέχρι τη δημιουργία των ειδικά διαμορφωμένων χώρων διενέργειας των ειδικών δοκιμασιών όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης, οι ειδικές δοκιμασίες των δικύκλων συνεχίζουν να διεξάγονται στους υφιστάμενους χώρους.

6. Η διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς για ανανέωση άδειας οδήγησης των κατόχων άδειας οδήγησης του πρώτου και του δεύτερου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 7 του π.δ. 51/12 (Α' 101) πραγματοποιείται από τους υφιστάμενους εξεταστές, εφόσον η αίτησή τους υποβάλλεται μέχρι τις 31.3.2019 στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Άρθρο 11

Τροποποίηση του π.δ. 51/2012

Στο π.δ. 51/2012 επέρχονται οι εξής τροποποιήσεις:

1. Οι περιπτώσεις β', γ', δ', ε' και η' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 αντικαθίστανται ως εξής:

«β) «Μοτοποδήλατο»: είναι το ελαφρύ μηχανοκίνητο δίκυκλο όχημα κατηγορίας L1e ή το τρίκυκλο μοτοποδήλατο κατηγορίας L2e, όπως ορίζεται στις περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 και στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αριθμ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2013 (ΕΕ L 60).

γ) «Μοτοσικλέτα»: είναι η δίκυκλη μοτοσικλέτα κατηγορίας L3e ή η δίκυκλη μοτοσικλέτα με πλευρικό κάνιστρο (καλάθι) κατηγορίας L4e, όπως ορίζεται στις περιπτώσεις γ' και δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 και στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 168/2013.

δ) «Μηχανοκίνητο τρίκυκλο»: είναι το μηχανοκίνητο τρίκυκλο κατηγορίας L5e, όπως ορίζεται στην περίπτωση ε' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 και στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αριθμ. 168/2013.

ε) «Ελαφρύ τετράκυκλο»: είναι το ελαφρύ τετράκυκλο κατηγορίας L6e, όπως ορίζεται στην περίπτωση στ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 και στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 168/2013. η) «Τετράκυκλο»: είναι το (βαρύ) τετράκυκλο κατηγορίας L7e, όπως ορίζεται στην περίπτωση ζ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 και στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αριθμ. 168/2013.»

2. Η περίπτωση στ' της παραγράφου 2 του άρθρου 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«στ) «Λόγος ισχύος προς βάρος»: αναφέρεται στις μοτοσικλέτες και είναι ο λόγος, ισχύος προς βάρος, όπου:

αα) ισχύς είναι η ισχύς (σε kW) που ορίζεται με την έγκριση τύπου της μοτοσικλέτας,

ββ) βάρος είναι η αριθμητική τιμή της μάζας της μοτοσικλέτας (σε kg) σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σύμφωνα με το άρθρο 5 και το Παράρτημα Ι του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αριθμ. 168/2013.»

3. Η περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. Κατηγορία A2: μοτοσικλέτες μέγιστης ισχύος 35 kW και με λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,2 kW/kg, που δεν προέρχονται από διασκευή άλλης μοτοσικλέτας ισχύος μεγαλύτερης του διπλάσιου της ισχύος της διασκευασθείσας μοτοσικλέτας.»

4. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 7, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 60 του ν. 4568/2018 (Α' 178), η φράση «Η ανανέωση κάθε κατηγορίας άδειας οδήγησης επιτρέπεται να γίνεται οποτεδήποτε πριν την ημερομηνία λήξης της, εφόσον ο κάτοχος της άδειας:» αντικαθίσταται από την εξής φράση:

«Η ανανέωση κάθε κατηγορίας άδειας οδήγησης επιτρέπεται να γίνεται οποτεδήποτε, όχι όμως πριν από το δίμηνο το οποίο προηγείται της ημερομηνίας λήξης της, εφόσον ο κάτοχος της άδειας:»

5. Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 7 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Εναλλακτικά, για τους κατόχους άδειας οδήγησης των κατηγοριών C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE, πλην αυτών που περιγράφονται στην παράγραφο 3, οι οποίοι αιτούνται ανανέωση άδειας οδήγησης πριν τη λήξη της διοικητικής ισχύος της, ως έναρξη της διοικητικής ισχύος της νέας άδειας, δύναται να είναι οποιαδήποτε ημερομηνία επιθυμούν και δηλώνουν στην αρμόδια Υπηρεσία, μεταξύ της ημερομηνίας κατάθεσης της αίτησης ανανέωσης με τα δικαιολογητικά μέχρι την ημερομηνία λήξης της προηγούμενης άδειας.»

6. Στην παρ. 3 του άρθρου 7 προστίθεται τρίτο εδάφιο ως εξής:

«Η διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς για τους κατόχους άδειας οδήγησης του πρώτου και του δεύτερου εδαφίου διεξάγεται μέσα σε ειδικά διαμορφωμένους – χώρους ή σε πιστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών, ή σε οδούς που επιλέγονται κατάλληλα από τις οικείες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

7. Στο άρθρο 14 μετά τις λέξεις «με τη μορφή κωδικών αριθμών» προστίθενται οι λέξεις «και γραμμάτων».

Άρθρο 12

Τροποποίηση της Α3/οικ./50984/7947/22.11.2013

απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Στο άρθρο 21 της υπ' αριθμ. 50984/7947/2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προστίθεται παράγραφος 12 ως εξής:

«12. Τα μέλη των επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης είναι υπάλληλοι των υπηρεσιών της οικείας περιφερειακής ενότητας των κατηγοριών ΠΕ, ΤΕ και ΔΕ και ορίζονται με απόφαση του οικείου περιφερειάρχη. Για τον σκοπό αυτόν καταρτίζεται πίνακας ετήσιας ισχύος με τα στοιχεία των μελών των εξεταστικών επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης. Τα μέλη των εξεταστικών επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης δεν συμμετέχουν ως εξεταστές στο έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.»

Άρθρο 13

Οικονομικά θέματα αδειών οδήγησης

1. Τα εξεταστικά για τη θεωρητική εξέταση και τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, τα οποία προβλέπονται στον πίνακα 3 του Παραρτήματος VI της Α3/οικ./50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ορίζονται στο ποσό των δεκαπέντε (15) ευρώ. Το 1/3 του ποσού του προηγούμενου εδαφίου αποδίδεται στην περιφέρεια στην οποία πραγματοποιείται η θεωρητική εξέταση και η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς και διατίθεται αποκλειστικά για την κάλυψη πάσης φύσεως αναγκών που αφορούν τις εξετάσεις και τη διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, ιδίως για τους οδηγούς που έχουν συμπληρώσει το 74ο έτος της ηλικίας τους, εκτός από την καταβολή αμοιβών ή αποζημιώσεων σε εξεταστές υποψηφίων οδηγών και οδηγών, αξιολογητές και επόπτες.

2. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 6 του άρθρου 52 του ν. 4155/2013 (Α' 120) καταργείται.

Άρθρο 14

Συνοδευόμενη οδήγηση

1. Για ανήλικους υποψήφιους οδηγούς που έχουν συμπληρώσει το 17ο έτος της ηλικίας τους, καθιερώνεται ολοκληρωμένο σύστημα συνοδευόμενης οδήγησης κατηγορίας Β που περιλαμβάνει τα εξής στάδια:

α) θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση από εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, σύμφωνα με τα άρθρα 19 και 20 της Α3/οικ.50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,

β) επιτυχή θεωρητική εξέταση και επιτυχή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς,

γ) χορήγηση βεβαίωσης από την οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας του τόπου κατοικίας του ενδιαφερομένου, με την οποία βεβαιώνεται η ικανότητά του για οδήγηση με συνοδεία οδηγού, που πρέπει να πληροί τις εξής προϋποθέσεις:

αα) είναι ηλικίας τριάντα (30) τουλάχιστον ετών,

ββ) είναι κάτοχος άδειας οδήγησης επί πέντε (5) τουλάχιστον έτη,

γγ) δεν έχει καταλογιστεί εις βάρος του κανένας βαθμός ποινής στο Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών και Μοτοποδηλάτων (Σ.Ε.Σ.Ο.) για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών. Τα οχήματα, όταν χρησιμοποιούνται για συνοδευόμενη οδήγηση φέρουν ειδικό διακριτό σήμα στον οπίσθιο ανεμοθώρακα. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι προδιαγραφές του σήματος και οι διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση μη τοποθέτησής του.

2. Η άδεια οδήγησης χορηγείται με τη συμπλήρωση των δεκαοκτώ (18) ετών και εφόσον ο οδηγός δεν έχει υποπέσει σε παράβαση για την οποία καταλογίζονται βαθμοί ποινής στο Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών και Μοτοποδηλάτων (Σ.Ε.Σ.Ο.).

Ο ανήλικος υποψήφιος οδηγός, κατά τη διάρκεια της συνοδευόμενης οδήγησης, υποχρεούται σε ειδική ασφαλιστική κάλυψη, έναντι του κυρίου ή του κατόχου των οχημάτων. Η ασφαλιστική κάλυψη περιλαμβάνει την ασφαλιστική ευθύνη έναντι τρίτων, λόγω σωματικής βλάβης ή ζημιών σε πράγματα, περιλαμβανομένης και της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης. Τα ανωτέρω περιγράφονται ρητά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, που προσκομίζεται στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, πριν από τη χορήγηση της βεβαίωσης της περίπτωσής γ' της παραγράφου 1 και την έναρξη της συνοδευόμενης οδήγησης.

Η νόμιμη οδήγηση από ανήλικο υποψήφιο ασφαλισμένο οδηγό οχήματος δεν αποτελεί λόγο λύσης ή μερικής αναστολής ισχύος της σύμβασης ασφάλισης οχήματος, εφόσον διαθέτει το παραπάνω ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Κάθε αντίθετη διάταξη καταργείται.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται στους ανήλικους υποψήφιους οδηγούς και στους συνοδούς σε περίπτωση παράβασης διατάξεων του ν. 2696/1999 κατά τη συνοδευόμενη οδήγηση, οι όροι και οι προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 15

1. α. Καθορίζεται από την 1η Μαΐου 2018 έως τρεις (3) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, μηνιαία αποζημίωση ύψους διακοσίων σαράντα (240) ευρώ για τους υπαλλήλους της παρ. 2 του άρθρου δεύτερου του ν. 4402/2016 (Α' 121).

β. Το έργο της πρακτικής εξέτασης, καθώς και ο έλεγχος της εξέτασης υποψηφίων οδηγών πραγματοποιείται μετά τη λήξη του κανονικού ωραρίου εργασίας των υπηρεσιών και εκτός του χρόνου που καλύπτεται από υπερωριακή απασχόληση.

γ. Το οριζόμενο ποσό καταβάλλεται υπό τον όρο ότι ο αριθμός των συμμετοχών κάθε υπαλλήλου, στην πρακτική εξέταση, δεν θα είναι μικρότερος των έξι (6) μηνιαίως.

δ. Σε περίπτωση μικρότερου αριθμού συμμετοχών το παραπάνω ποσό περιορίζεται αναλόγως.

ε. Οι εξεταστές-υπάλληλοι υποχρεούνται, όταν υπάρχουν υπηρεσιακές ανάγκες, να πραγματοποιούν και περισσότερες των έξι (6) συμμετοχών. Για τις πέραν του αριθμού των έξι (6) συμμετοχών στο έργο της πρακτικής εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, δεν καταβάλλεται αποζημίωση.

στ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να παρατείνεται η προθεσμία του πρώτου εδαφίου σε συγκεκριμένες Περιφέρειες ή Περιφερειακές Ενότητες της Χώρας, αν για αντικειμενικούς λόγους δεν κατέστη δυνατή η προσαρμογή στο νέο σύστημα διενέργειας των εξετάσεων, για το απολύτως αναγκαίο χρονικό διάστημα μέχρι την προσαρμογή στο νέο σύστημα διενέργειας εξετάσεων.

2. Η διδασκαλία μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας στα σχολεία της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης της επικράτειας, σε συλλόγους γονέων και κηδεμόνων και σε άλλους κοινωνικούς φορείς, επιτρέπεται να διενεργείται και από τους υφιστάμενους εξεταστές υποψηφίων οδηγών και οδηγών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τον τρόπο και τη διαδικασία με τα οποία διεξάγεται η διδασκαλία στα σχολεία της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης της επικράτειας από τους συμμετέχοντες εξεταστές του προηγούμενου εδαφίου, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τον τρόπο και τη διαδικασία με τα οποία διεξάγεται η διδασκαλία σε συλλόγους γονέων και κηδεμόνων και σε άλλους κοινωνικούς φορείς από τους συμμετέχοντες εξεταστές του πρώτου εδαφίου, η ύλη, το πρόγραμμα και κάθε άλλο θέμα που σχετίζεται με την εκπαίδευση των υφιστάμενων εξεταστών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Οι αρμόδιες υπηρεσίες των Περιφερειών και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών υποχρεούνται να αναρτούν στην ιστοσελίδα τους πίνακες με αριθμητικά στοιχεία υποψηφίων οδηγών και ποσοτών επιτυχίας ανά σχολή και ανά κατηγορία άδειας οδήγησης, μετά την οριστικοποίηση των αποτελεσμάτων.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι γλώσσες στις οποίες μεταφράζεται και διατίθεται η ύλη της θεωρητικής εκπαίδευσης και εξέτασης, και του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

5. Κατά τη διάρκεια της πρακτικής εξέτασης επιτρέπεται η χρήση διερμηνέα σε οποιαδήποτε γλώσσα επιλέγει ο εξεταζόμενος, η δαπάνη της οποίας βαρύνει τον ίδιο.

ΜΕΡΟΣ Γ' ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16

Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 33 του ν. 4482/2017 (Α' 102) προστίθεται η φράση «και με διατήρηση τυχόν προσωπικής διαφοράς, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 4440/2016 (Α' 224). Η προσωπική διαφορά του προηγούμενου εδαφίου μειώνεται από οποιαδήποτε μελλοντική αύξηση των αποδοχών του υπαλλήλου πλην της χορήγησης επιδόματος θέσης ευθύνης και της προωθημένης εξέλιξης».

Άρθρο 17

Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

1. Ο τίτλος του άρθρου 19 του ν. 2671/1998 (Α'289) αντικαθίσταται με τον τίτλο «Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» και στην παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου η φράση «στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών συνιστάται Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών (Σ.Ε.Ε.) Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών υπαγόμενο απευθείας στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών» αντικαθίσταται με τη φράση «στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνιστάται Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών (Σ.Ε.Ε.ΜΕ.) που υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών».

2. Οι λοιπές, πλην της παραγράφου 1, παράγραφοι του άρθρου 19 του ν. 2671/1998 αντικαθίστανται ως εξής:

«2. α. Το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών έχει αρμοδιότητα να διενεργεί τακτικούς και έκτακτους ελέγχους, επιθεωρήσεις και έρευνες στις υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στους εποπτευόμενους φορείς που ασκούν αρμοδιότητες σε θέματα μεταφορών και στις υπηρεσίες των περιφερειών της Χώρας που παρέχουν υπηρεσίες ευθύνης της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, καθώς και σε οποιονδήποτε ιδιωτικό φορέα στον οποίο έχει ανατεθεί έργο που άπτεται του αντικειμένου της Γενικής

Γραμματείας Μεταφορών.

β. Το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών έχει αρμοδιότητα να ελέγχει την ορθή εφαρμογή των διατάξεων του ν. 4530/2018 (Α'59), και ειδικότερα της παραγράφου 11 του άρθρου 12, της παραγράφου 11 του άρθρου 13 και της παραγράφου 2 του άρθρου 20. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ορίζεται κλιμάκιο ελέγχου, αποτελούμενο από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο Γενικός Επιθεωρητής εκδίδει τις απαιτούμενες εντολές ελέγχου και συγκροτεί τα επιμέρους μικτά κλιμάκια ελέγχου, αποτελούμενα από έναν Επιθεωρητή – Ελεγκτή του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. και τους απαραίτητους σε κάθε περίπτωση υπαλλήλους του κλιμακίου ελέγχου του προηγούμενου εδαφίου και τους εφοδιάζει με τα σχετικά δελτία ελέγχου.

γ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του Γενικού Επιθεωρητή, ορίζονται κλιμάκια ελέγχου αποτελούμενα από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για να συνδράμουν στο ελεγκτικό έργο του Σώματος, σε περίπτωση εκτεταμένων τακτικών και εκτάκτων ελέγχων στους φορείς και τομείς αρμοδιότητας της περίπτωσης α' της ίδιας παραγράφου.»

3. Σκοπός των επιθεωρήσεων, των τακτικών και έκτακτων ελέγχων και των ερευνών που διενεργεί το Σ.Ε.Ε.ΜΕ. είναι η διασφάλιση της εύρυθμης και αποτελεσματικής λειτουργίας των υπηρεσιών της παραγράφου 2, ο εντοπισμός φαινομένων αδιαφάνειας, διαφθοράς και αναποτελεσματικότητας, η πρόληψη της διαφθοράς και η καταστολή καταστάσεων που αντίκεινται στο δημόσιο συμφέρον.

4. Το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών αποτελείται από τον Γενικό Επιθεωρητή και σαράντα (40) Επιθεωρητές – Ελεγκτές.

5. α) Ο Γενικός Επιθεωρητής είναι μόνιμος υπάλληλος ή υπάλληλος με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, κάτοχος διπλώματος οποιασδήποτε ειδικότητας των Πολυτεχνείων και των Πολυτεχνικών Σχολών Α.Ε.Ι. της ημεδαπής ή πτυχίου ισότιμου και αντίστοιχου των αντίστοιχων ειδικοτήτων σχολών της αλλοδαπής, καθώς και οποιουδήποτε πτυχίου-διπλώματος Α.Ε.Ι. της ημεδαπής ή ισότιμου της αλλοδαπής.

Ο Γενικός Επιθεωρητής διακρίνεται για την επαγγελματική του κατάρτιση, το ήθος του, την άσκηση διοικητικών καθηκόντων, την ικανότητα στη γρήγορη και διεισδυτική διάγνωση των προβλημάτων που παρουσιάζονται για το ελεγκτικό έργο, στην αντικειμενική κριτική των λύσεων που δίνονται στα προβλήματα αυτά και ιδίως στην ικανότητα και εμπειρία διενέργειας ελέγχων και επιθεωρήσεων. Ο Γενικός Επιθεωρητής απαιτείται να έχει τα προσόντα, προκειμένου να επιλεγεί Προϊστάμενος Γενικής Διεύθυνσης Δημόσιας Υπηρεσίας.

β) Οι Επιθεωρητές – Ελεγκτές του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. είναι μόνιμοι υπάλληλοι ή υπάλληλοι με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ, με βαθμό Α' ή απόφοιτοι της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (Ε.Σ.Δ.Δ.Α.) με βαθμό Α' και εξαετή τουλάχιστον ενεργό υπηρεσία μετά την αποφοίτησή τους, οι οποίοι έχουν διακριθεί για την επαγγελματική κατάρτιση, την υπηρεσιακή επίδοση και το ήθος τους.

6. α) Ο Γενικός Επιθεωρητής επιλέγεται ύστερα από ιδιαίτερη δημόσια πρόσκληση και δημοσίευση σε 2 ημερήσιες εφημερίδες και κατόπιν προηγούμενης συνέντευξης ενώπιον τριμελούς γνωμοδοτικής επιτροπής, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Ο Γενικός Επιθεωρητής του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. τοποθετείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με πενταετή θητεία και με δυνατότητα ανανέωσης με την ίδια διαδικασία. Πειθαρχικός Προϊστάμενος του Γενικού Επιθεωρητή είναι ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

β) Για την επικουρία του Γενικού Επιθεωρητή συνιστώνται τρεις (3) θέσεις Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συνεργατών. Οι ανωτέρω υπάγονται απευθείας στον Γενικό Επιθεωρητή και προορίζονται με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, η διάρκεια της οποίας δεν μπορεί να υπερβεί τη

θητεία του Γενικού Επιθεωρητή, εντός της οποίας προσλήφθηκαν. Για τη διαδικασία πλήρωσης των θέσεων, τα τυπικά προσόντα, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα, εφαρμόζονται κατ' αναλογία οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 78 του ν. 4530/2018 (Α' 59). Για τη μισθολογική κατάταξη των ανωτέρω εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 4354/2015 (Α' 176).

7. α) Η κάλυψη των θέσεων των Επιθεωρητών-Ελεγκτών γίνεται είτε με απόσπαση από τακτικούς υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και από φορείς που εποπτεύονται από τον Υπουργό Υποδομών, είτε με απόσπαση τακτικών υπαλλήλων από άλλα Υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, καθώς και από ανώνυμες εταιρείες του ν. 3429/2005 (Α'314).

β) Οι Επιθεωρητές – Ελεγκτές που προέρχονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και από φορείς που υπάγονται στην εποπτεία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, αποσπώνται στο Σώμα Επιθεωρητών –Ελεγκτών Μεταφορών με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από δημόσια ανακοίνωση – πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος προς υποβολή υποψηφιοτήτων.

γ) Οι Επιθεωρητές – Ελεγκτές που προέρχονται από άλλα Υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και εταιρείες του ν. 3429/2005 αποσπώνται στο Σώμα Επιθεωρητών –Ελεγκτών Μεταφορών με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, ύστερα από δημόσια ανακοίνωση – πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος προς υποβολή υποψηφιοτήτων. Στην περίπτωση των αποσπάσεων από Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του οικείου Ο.Τ.Α..

δ) Η απόσπαση των Επιθεωρητών-Ελεγκτών στο Σώμα Επιθεωρητών –Ελεγκτών Μεταφορών, η οποία είναι υποχρεωτική για την υπηρεσία του υπαλλήλου, διενεργείται χωρίς τη γνώμη του Υπηρεσιακού ή άλλου Συμβουλίου, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, διαρκεί τρία (3) έτη και παρατείνεται για μία ή περισσότερες τριετίες, ύστερα από αίτηση του υπαλλήλου. Για την παράταση της απόσπασης του Επιθεωρητή-Ελεγκτή κατά το προηγούμενο εδάφιο απαιτείται θετική εισήγηση του Γενικού Επιθεωρητή του Σώματος.

ε) Η απόσπαση των Επιθεωρητών – Ελεγκτών στο Σώμα Επιθεωρητών –Ελεγκτών Μεταφορών λήγει για τους υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και για τους λοιπούς υπαλλήλους με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση του Γενικού Επιθεωρητή ή ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου, εφόσον ο Γενικός Επιθεωρητής κρίνει ότι έχει ολοκληρωθεί το ελεγκτικό έργο της υπόθεσης που του έχει ανατεθεί και έχει παραδώσει την τελική έκθεσή της.

8. α) Οι Επιθεωρητές – Ελεγκτές και το υπόλοιπο προσωπικό λαμβάνουν τις τακτικές αποδοχές, τα επιδόματα, καθώς και τις λοιπές παροχές και τις πάγιες αποζημιώσεις της οργανικής τους θέσης, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις χορήγησής τους.

β) Η καταβολή των δαπανών μετακίνησης, ημερήσιας αποζημίωσης και διανυκτέρευσης εκτός έδρας του Γενικού Επιθεωρητή, των Επιθεωρητών- Ελεγκτών και των υπαλλήλων που παρέχουν γραμματειακή –διοικητική και λοιπή υποστήριξη, βαρύνει τις πιστώσεις του τακτικού προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

9. α) Για τη νομική υποστήριξη του έργου του Σώματος συνιστώνται τρεις (3) θέσεις δικηγόρων με έμμισθη εντολή.

β) Η πλήρωση των θέσεων δικηγόρων με έμμισθη εντολή γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Δικηγόρων (ν. 4194/2013, Α'208). Οι αποδοχές των δικηγόρων καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 10 του άρθρου 9 του ν. 4354/2015.

10. α) Για τη γραμματειακή – διοικητική υποστήριξη του έργου του Σώματος Επιθεωρητών- Ελεγκτών Μεταφορών συνιστώνται μία (1) θέση του κλάδου ΠΕ Πληροφορικής, τρεις (3) θέσεις του κλάδου ΤΕ Πληροφορικής, δέκα (10) θέσεις του κλάδου ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων, τρεις (3) θέσεις του κλάδου ΔΕ Προσωπικού Η/Υ και τρεις (3) θέσεις του κλάδου ΥΕ Επιμελητών.

β) Η πλήρωση των θέσεων κλάδων και κατηγοριών υπαλλήλων για τη γραμματειακή - διοικητική υποστήριξη και τη λοιπή υποστήριξη του έργου του Σώματος Επιθεωρητών - Ελεγκτών, γίνεται με απόσπαση μόνιμων ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των φορέων που εποπτεύονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και με απόσπαση υπαλλήλων από άλλα Υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και από ανώνυμες εταιρείες του ν. 3429/2005.

γ) Η απόσπαση στο Σ.Ε.Ε.ΜΕ. των υπαλλήλων κλάδων και κατηγοριών της περίπτωσης α' της παρούσας παραγράφου, οι οποίοι προέρχονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και από φορείς που υπάγονται στην εποπτεία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, διενεργείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από δημόσια ανακοίνωση - πρόσκληση ενδιαφέροντος.

δ) Η απόσπαση στο Σ.Ε.Ε.ΜΕ. των υπαλλήλων κλάδων και κατηγοριών της περίπτωσης α' της παρούσας παραγράφου, οι οποίοι προέρχονται από άλλα Υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και ανώνυμες εταιρείες του ν. 3429/2005, διενεργείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού. Στην περίπτωση των αποσπάσεων από Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του οικείου Ο.Τ.Α..

11. Το προσωπικό του Σώματος Επιθεωρητών - Ελεγκτών Μεταφορών για όσο χρόνο υπηρετεί στο Σώμα, υπάγεται στο πειθαρχικό συμβούλιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

12. α) Ο Γενικός Επιθεωρητής διοικεί το Σώμα, προϊστάται των Επιθεωρητών - Ελεγκτών, είναι πειθαρχικός προϊστάμενός τους και εκδίδει τις εντολές επιθεώρησης, ελέγχου και έρευνας. Ο Γενικός Επιθεωρητής μπορεί να αναπληρώνεται από Επιθεωρητή - Ελεγκτή που ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

β) Ο Γενικός Επιθεωρητής αξιολογεί τους Επιθεωρητές - Ελεγκτές, καθώς και το υπόλοιπο προσωπικό του Σώματος, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

13. α) Ο Γενικός Επιθεωρητής δίνει εντολή για επιθεώρηση, έλεγχο ή έρευνα στους Επιθεωρητές - Ελεγκτές αυτεπάγγελτα ή ύστερα από εντολή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Διενέργεια ελέγχου ή έρευνας μπορεί να ζητήσει και ο Γενικός Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης.

β) Ο Γενικός Επιθεωρητής κατανέμει τις εντολές σε Επιθεωρητή - Ελεγκτή ή σε κλιμάκιο Επιθεωρητών - Ελεγκτών ή σε μικτό κλιμάκιο και παρακολουθεί την έγκαιρη εκτέλεσή τους. Με την εντολή καθορίζει το χρόνο μέσα στον οποίο πρέπει να περατωθεί ο έλεγχος και η υποβολή της έκθεσης.

14. Ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. για την εκπλήρωση του έργου τους έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους συναφείς με τη φύση του ελέγχου φακέλους, συμπεριλαμβανομένων και των απορρήτων, εκτός και αν αναφέρονται σε ζητήματα τα οποία ανάγονται στην άσκηση εξωτερικής πολιτικής, την εθνική άμυνα και την κρατική ασφάλεια. Οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές υποχρεούνται να τηρούν το απόρρητο σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι ελεγχόμενες υπηρεσίες και οι ιδιώτες οφείλουν να παρέχουν όλα τα απαραίτητα για το έργο των Επιθεωρητών - Ελεγκτών στοιχεία και τις αναγκαίες πληροφορίες, να συνεργάζονται καλόπιστα κατά τη διάρκεια του ελέγχου και να τους διευκολύνουν με κάθε τρόπο.

Η άρνηση, η μη χορήγηση πληροφοριών ή στοιχείων, η απόκρυψη στοιχείων ή πληροφοριών, καθώς και η χορήγηση εν γνώσει ανακριβών ή παραποιημένων στοιχείων και γενικά η παρακώλυση και η παραπλάνηση του έργου των Επιθεωρητών - Ελεγκτών συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα για το οποίο μπορεί να επιβληθεί μια από τις ποινές που προβλέπονται στις περιπτώσεις β' έως και στ' της παρ. 1 του άρθρου 109 του Υπαλληλικού Κώδικα (ν. 3528/2007, Α'26).

15. α) Ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους είναι ειδικοί ανακριτικοί υπάλληλοι, κατά το άρθρο 34 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

β) Αν κατά τον έλεγχο διαπιστωθεί μη σύννομη συμπεριφορά λειτουργού ή υπαλλήλου ή μέλους διοίκησης ή ιδιώτη, η έκθεση του Επιθεωρητή - Ελεγκτή διαβιβάζεται στο αρμόδιο όργανο με πρόταση για άσκηση πειθαρχικού ελέγχου ή για λήψη άλλων μέτρων. Αν προκύψουν αποχρώσεις ενδείξεις ποινικού αδικήματος από λειτουργό ή υπάλληλο της ελεγχόμενης υπηρεσίας, ή από ελεγχόμενο ιδιώτη η έκθεση του Επιθεωρητή - Ελεγκτή διαβιβάζεται στην αρμόδια εισαγγελική αρχή.

γ) Μετά το τέλος της επιθεώρησης, του ελέγχου ή της έρευνας ο Επιθεωρητής - Ελεγκτής υποβάλλει στο Γενικό Επιθεωρητή τεκμηριωμένη έκθεση, στην οποία περιλαμβάνονται οι διαπιστώσεις, τα συμπεράσματα και οι προτάσεις για ενδεχόμενες βελτιώσεις ή απλουστεύσεις. Ο Γενικός Επιθεωρητής γνωστοποιεί το πόρισμά του στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και στον Γενικό Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης και ενημερώνει τις υπηρεσίες ή τους ιδιώτες στους οποίους έγινε η επιθεώρηση, ο έλεγχος ή η έρευνα και, εφόσον διαπιστώσει παράνομη συμπεριφορά λειτουργού ή υπαλλήλου ή μέλους διοίκησης ή ιδιώτη, προτείνει την άσκηση πειθαρχικής δίωξης.

δ) Οι υπηρεσίες ή οι ιδιώτες μετά την ενημέρωσή τους από τον Γενικό Επιθεωρητή, υποχρεούνται να αναφέρουν, το ταχύτερο δυνατόν, στον Γενικό Επιθεωρητή και τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών τις ενέργειες στις οποίες έχουν προβεί για την υλοποίηση των προτάσεων της έκθεσης ή και του πορίσματος.

16. α) Οι υπηρετούντες στο Σ.Ε.Ε.ΜΕ. και οι υπάλληλοι των παραγράφων 2β και 2γ που συμμετέχουν στο ελεγκτικό έργο οφείλουν να τηρούν εχεμύθεια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα ή εμπιστευτικά από τις κείμενες διατάξεις, για τα θέματα των αρμοδιοτήτων του Σώματος. Η υποχρέωση αυτή ισχύει και μετά την αποχώρησή τους από το Σ.Ε.Ε.ΜΕ..

β) Ο Γενικός Επιθεωρητής, οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές του Σώματος και οι υπάλληλοι των παραγράφων 2β και 2γ που συμμετέχουν στο ελεγκτικό έργο δεν εξετάζονται και δεν δίδονται για γνώμη που διατύπωσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Κατ' εξαίρεση, δίδονται για παραβίαση του απορρήτου των πληροφοριών και των στοιχείων που έχουν περιέλθει σε γνώση τους κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, για παράβαση του καθήκοντος εχεμύθειας, καθώς και για την εκ δόλου παράβαση του καθήκοντός τους.

γ) Αν ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές και οι υπάλληλοι των παραγράφων 2β και 2γ που συμμετέχουν στο ελεγκτικό έργο δίδονται ή ενάγονται για πράξεις στις οποίες έχουν προβεί ή για παραλείψεις κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, τους παρέχεται η δυνατότητα να παρίστανται ενώπιον των δικαστηρίων από λειτουργούς του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.), με την προϋπόθεση ότι το σχετικό αίτημα θα εγκριθεί από τον Πρόεδρο του Ν.Σ.Κ..

17. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης θεσπίζεται ο Κανονισμός Λειτουργίας του Σώματος Επιθεωρητών - Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και καθορίζεται κάθε άλλο συναφές θέμα για τη λειτουργία του.

Άρθρο 18

Δαπάνες του νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Διαχείρισης Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (Ε.Ε.Δ.Δ.Π. και Β.Ι.Ε.Δ. Α.Ε.)», οι οποίες πραγματοποιήθηκαν κατά το έτος 2017, δεν πάσχουν ακυρότητας, λόγω μη έγκρισης του Προϋπολογισμού του από το εποπτεύον Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όπως αυτός διαμορφώθηκε κατά την ολοκλήρωση των διαδικασιών του άρθρου 54 του ν. 4270/2014.

Άρθρο 19

Υπαίθριοι σταθμοί αυτοκινήτων

Η παρ. 1 του άρθρου 27 του π.δ. 455/1976 (Α' 169) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Υπαίθριος σταθμός χαρακτηρίζεται χώρος χρησιμοποιούμενος δια των στάθμευσης, ολική ή μερική διήμερευση ή διανυκτέ-

ρευση πέντε (5) αυτοκινήτων και άνω.»

Άρθρο 20

Τροποποίηση των νόμων 3897/2010 (Α'208), 4530/2018 (Α'59) και του π.δ. 595/1984 (Α'218)

1. Στην παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει, η φράση «Αίτηση υποβαλλόμενη μετά το πέρας της ανωτέρω ημερομηνίας θεωρείται εκπρόθεσμη και δεν εξετάζεται» διαγράφεται.

2. Στην παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει, μετά τη φράση «του άρθρου 4 του ν. 2801/2000, όπως ισχύει, παύει να λειτουργεί.» προστίθενται τα παρακάτω εδάφια:

«Τα ως άνω πρατήρια ή οι σταθμοί αυτοκινήτων των οποίων η άδεια λειτουργίας ανακαλείται προσωρινά, δύνανται μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2019 να αιτηθούν νέας άδειας λειτουργίας στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, εφόσον, πριν από την αίτηση λειτουργίας, υλοποιήσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ'.

Η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας για την αποσφράγιση των εγκαταστάσεων ακολουθεί τη διαδικασία της υπουργικής απόφασης 59555/2459/26.9.2000 (Β' 1261) όπως ισχύει, εφόσον εγκρίνει την αίτηση μεταβολών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 18 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) ή του β.δ. 465/1970 (Α' 150) κατά περίπτωση, όπως ισχύουν.»

3. Στην παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει, μετά τη φράση «με την προσθήκη των ανωτέρω ειδικών πρόσθετων μέτρων της παρούσας, καθώς και των μέτρων του άρθρου 4 του ν. 2801/2000, όπως ισχύει.» προστίθενται τα παρακάτω εδάφια:

«Σε περίπτωση που με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο και μέσο, η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας ενημερωθεί ότι στεγάζονται νέες χρήσεις μετά την 30ή Οκτωβρίου 2018, τουλάχιστον μίας εξ αυτών που αναφέρεται στο εδάφιο στην παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), συμπεριλαμβανομένης και τις χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, άνωθεν του επιπέδου ή των επιπέδων που καταλαμβάνει το πρατήριο υγρών καυσίμων ή ο σταθμός αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένος με αντλίες υγρών καυσίμων, η ανωτέρω Υπηρεσία ενημερώνει άμεσα και εγγράφως τον εκμεταλλευτή του ως άνω πρατηρίου υγρών καυσίμων ή σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένου με αντλίες υγρών καυσίμων, για την υποχρέωση εφαρμογής και εγκατάστασης των ειδικών μέτρων και συσκευών για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας των εγκαταστάσεων και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ'. Η μη συμμόρφωση του εκμεταλλευτή στην παραπάνω υποχρέωση του προηγούμενου εδαφίου, τιμωρείται με αφαίρεση της άδειας λειτουργίας και με σφράγιση των εγκαταστάσεων, εντός έξι (6) μηνών από την ημερομηνία της έγγραφης ενημέρωσής του.»

4. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει, προστίθενται τα παρακάτω εδάφια:

«Τα ως άνω πρατήρια ή οι σταθμοί αυτοκινήτων των οποίων η άδεια λειτουργίας ανακαλείται προσωρινά, δύνανται μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2019 να αιτηθούν νέας άδειας λειτουργίας στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, εφόσον πριν από την αίτηση λειτουργίας, υλοποιήσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ'.

Η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας για την αποσφράγιση των εγκαταστάσεων ακολουθεί τη διαδικασία της υπουργικής απόφασης 59555/2459/26.9.2000 (Β' 1261) όπως ισχύει, εφόσον εγκρίνει την αίτηση μεταβολών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 18

του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) ή του β.δ. 465/1970 (Α' 150), κατά περίπτωση, όπως ισχύουν.

Σε περίπτωση που με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο και μέσο, η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας ενημερωθεί ότι υφίσταται νέο κτίριο ή χώρος μετά τη 10η Δεκεμβρίου 2018 με χρήση μίας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παρ. 1 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 (Α' 82), με χωρητικότητα άνω των πενήντα (50) ατόμων, σε απόσταση μικρότερη των τριάντα (30) μέτρων από πρατήριο υγρών καυσίμων ή σταθμό αυτοκινήτων εξοπλισμένο με αντλίες υγρών καυσίμων, η ανωτέρω Υπηρεσία ενημερώνει άμεσα και εγγράφως τον εκμεταλλευτή του ως άνω πρατηρίου υγρών καυσίμων ή σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένου με αντλίες υγρών καυσίμων, για την υποχρέωση εφαρμογής και εγκατάστασης των ειδικών μέτρων και συσκευών, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας των εγκαταστάσεων και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ'. Η μη συμμόρφωση του εκμεταλλευτή στην παραπάνω υποχρέωση του προηγούμενου εδαφίου, τιμωρείται με αφαίρεση της άδειας λειτουργίας και με σφράγιση των εγκαταστάσεων, εντός έξι (6) μηνών από την ημερομηνία της έγγραφης ενημέρωσής του.»

5. Στο προτελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010, όπως προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 70 του ν. 4530/2018 (Α'59), η φράση «απομακρύνονται μέσα σε οκτώ (8) έτη από την έναρξη ισχύος του ν. 3897/2010.» αντικαθίσταται από την φράση «παύουν να λειτουργούν με προσωρινή ανάκληση της άδειας λειτουργίας τους».

6. Η παρ. 2 του άρθρου 70 του ν. 4530/2018 (Α'59) καταργείται.

7. Στο τέλος της παρ. 7 του άρθρου 13 του π.δ. 595/1984 (Α' 218), όπως προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 23 του ν. 4439/2016 (Α' 222), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Ομοίως, το περίβλημα του αμιγούς διανομέα υγραερίου που πληροί τις απαιτήσεις των Ευρωπαϊκών Οδηγιών αντιεκρηκτικής προστασίας και εξοπλισμού υπό πίεση και διαθέτει Πιστοποιητικό ελέγχου συμμόρφωσης, σύμφωνα με το EN 14678-1:2013, δεν αποτελεί χαρακτηριστικό στοιχείο του πρατηρίου, σύμφωνα με το εδάφιο γγ' της παραγράφου ζ' του άρθρου 1, για την τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας των άρθρων 4 και 5.»

Άρθρο 21

Τροποποίηση διατάξεων για Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα

1. Στην παρ. 7 του άρθρου 91 του ν. 4070/2012 (Α' 82) προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Τα ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση είκοσι (20) ετών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί να τροποποιείται ο χρόνος απόσυρσης από την κυκλοφορία.»

2. Στην παρ. 1 του άρθρου 103 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 4530/2018 (Α' 59), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Συνιστάται ανά διετία, μέσα στο πρώτο δίμηνο του πρώτου έτους, στην έδρα κάθε περιφέρειας ή, για τις νησιωτικές περιφέρειες του άρθρου 205 του ν. 3852/2010 (Α' 87), σε κάθε Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας περιφέρειας, πειθαρχικό συμβούλιο με διετή θητεία, το οποίο είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της τήρησης και την επιβολή κυρώσεων σχετικά με την παράβαση διατάξεων που προβλέπουν πειθαρχικά παραπτώματα των οδηγών, των ιδιοκτητών και των εκμεταλλευτών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Οι παραβάσεις εκδικάζονται από το πειθαρχικό συμβούλιο της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.»

3. Η περίπτωση α' της παρ. 2 του άρθρου 103 του ν. 4070/2012, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 4530/2018, αντικαθίσταται ως εξής:

«α. Δύο (2) εκπροσώπους της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας περιφέρειας ή δύο (2) εκπροσώπους της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας περιφέρειας για τις νησιωτικές περιφέρειες του άρθρου 205 του

ν.3852/2010 (Α' 87), με τους αναπληρωτές τους, οι οποίοι ορίζονται από τον Περιφερειάρχη.»

4. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 93 του ν. 4530/2018 (Α' 59) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Σε περίπτωση παραχώρησης της εκμετάλλευσης του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου από τον ιδιοκτήτη σε εκμεταλλευτή, που αποδεικνύεται από σχετική σύμβαση ή συμβολαιογραφική πράξη, οι προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις και πρόστιμα επιβάλλονται στον εκμεταλλευτή του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και όχι στον ιδιοκτήτη αυτού.»

Άρθρο 22

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

1. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι το στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στις περιοχές αυτές. Το ΣΒΑΚ στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, στα εγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια όλων των βαθμίδων (Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Τοπικά Χωρικά Σχέδια, ΓΠΣ/ΤΧΣ) και Πολεοδομικές Μελέτες Επέκτασης Αναθεώρησης ή Τοπικά Σχέδια Εφαρμογής (ΠΜΕΑ/ΤΣΕ), καθώς και όλες τις στρατηγικές μελέτες που συσχετίζονται με αυτά (Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Τ.Α., ΣΒΑΑ, ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, ΣΔΑΕ, Τοπικά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, ΣΔΑΕΚ, ΤοΣΔΑ, Αναπτυξιακές μελέτες) και ενσωματώνει επιμέρους τομιακές πολιτικές, αναπτύσσει και προωθεί συμμετοχικές διαδικασίες για την επιλογή των μέτρων παρέμβασης και περιλαμβάνει μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησής τους. Το ΣΒΑΚ σχεδιάζεται και καταρτίζεται με ορίζοντα δεκαετίας στο πλαίσιο σχεδιασμού και ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης, ώστε η κινητικότητα των πολιτών και οι αστικές μεταφορές να καθίστανται λειτουργικές και βιώσιμες για το σύνολο των χρηστών. Κατά την κατάρτιση του ΣΒΑΚ εξετάζονται, ιδίως, θέματα που αφορούν δημόσιες μεταφορές, μη μηχανοκίνητα μέσα (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο), συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, διαχείριση κινητικότητας και ευφυή συστήματα μεταφορών, κίνητρα και αντικίνητρα για τους πολίτες, πρόσβαση στις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, προώθηση της ηλεκτροκίνησης, βιοκλιματικό σχεδιασμό του δημόσιου χώρου, και δίδεται έμφαση στη διεύρυνση των δικτύων ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την αντίστοιχη διεύρυνση των δικτύων των ελεύθερων, κοινόχρηστων – κοινωφελών, αστικών χώρων, συνδυάζοντας την πεζή κινητικότητα με δίκτυα πράσινων υποδομών, των δικτύων νερού (ρέματα, ποτάμια, παράκτιες ζώνες) και διαδρομών και την ολοκληρωμένη διαχείριση του δημόσιου χώρου. Στο ΣΒΑΚ συνεκτιμώνται στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν, ιδίως, την ανάπτυξη των μεταφορών, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την οδική ασφάλεια και την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, τις στρατηγικές και κατευθύνσεις του ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού και αστικής αναζωογόνησης, καθώς και της συνεργατικής και κυκλικής οικονομίας για τα θέματα μεταφορών.

2. Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει:

α) τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δομικά σχέδια χωρικής οργάνωσης των ΓΠΣ ή ΤΧΣ και τα αντίστοιχα σενάρια χωρικής ανάπτυξης, καθώς και τα υπόλοιπα προαναφερόμενα στρατηγικά σχέδια της παραγράφου 1, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου,

β) τα μέτρα ή έργα ή δράσεις που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα,

όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και κοινωνιακές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης,

γ) το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και,

δ) η μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.

3. Ως «Ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ» χαρακτηρίζονται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τα ΣΒΑΚ, για τα οποία κατά την κατάρτισή τους έχουν ολοκληρωθεί τα εξής:

α) συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας της παραγράφου 6, β) ορισμός του δικτύου φορέων της παραγράφου 7, γ) υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής της παραγράφου 8, δ) δημιουργία ιστοσελίδας της περίπτωσης δ' της παραγράφου 5,

ε) υλοποίηση των σταδίων ανάπτυξης, όπως αυτά εξειδικεύονται στην απόφαση της παραγράφου 12,

στ) κατάρτιση του σχεδίου δράσης και της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων των περιπτώσεων γ' και δ' της παραγράφου 2.

4. Ως «Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ» ορίζεται περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης της παραγράφου 5. Η περιοχή παρέμβασης μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας, ιδίως όταν πρόκειται για πολεοδομικό συγκρότημα αποτελούμενο από περισσότερους του ενός Ο.Τ.Α. ή όταν υπάρχουν έντονες ανάγκες περιστατικών μετακινήσεων. Σε αυτή την περίπτωση, ο φορέας εκπόνησης υποχρεούται να απευθύνει σε όλους τους Ο.Τ.Α. α' βαθμού της περιοχής παρέμβασης πρόσκληση συμμετοχής στο δίκτυο φορέων της παραγράφου 7.

5. Φορέας εκπόνησης του ΣΒΑΚ ορίζεται ο Ο.Τ.Α. α' ή β' βαθμού που είναι αρμόδιος για την περιοχή παρέμβασης, όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 4 ή ο σύνδεσμος δύο ή περισσότερων Ο.Τ.Α. α' βαθμού που συνιστάται κατά τις κείμενες διατάξεις για την κατάρτιση ενιαίου ΣΒΑΚ στην περιοχή αρμοδιότητάς τους ή τέλος, η Περιφερειακή Ένωση Δήμων (ΠΕΔ). Έργο του φορέα εκπόνησης είναι:

α) η συγκρότηση της ομάδας εργασίας της παραγράφου 6 για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,

β) η πρόσκληση των κατά περίπτωση ενδιαφερόμενων μερών για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων της παραγράφου 7,

γ) η υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής της παραγράφου 8 και η κοινοποίησή του στις αρμόδιες υπηρεσίες, για αρχειοθέτηση και ανάρτηση στη σχετική ιστοσελίδα,

δ) η δημιουργία ιστοσελίδας αναφορικά με το ΣΒΑΚ που καταρτίζει, στην οποία αναρτάται κάθε σχετική πληροφορία, συμπεριλαμβανομένου του συμφώνου συμμετοχής, καθώς και απόψεις των πολιτών ή/και όλων των εμπλεκόμενων μερών,

ε) η κοινοποίηση του ΣΒΑΚ στις αρμόδιες υπηρεσίες της παραγράφου 9 και η έγκρισή του από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης,

στ) η υλοποίηση και η παρακολούθηση εφαρμογής των μέτρων που προτείνονται στο ΣΒΑΚ,

ζ) η αξιολόγηση των μέτρων παρέμβασης του ΣΒΑΚ και η σύνταξη της σχετικής έκθεσης προόδου με ανάρτησή της στην οικεία ιστοσελίδα,

η) η επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης, όποτε κρίνεται αναγκαίο,

θ) η αναθεώρηση του ΣΒΑΚ σύμφωνα με την παράγραφο 10,

ι) η κοινοποίηση των εκθέσεων προόδου και των επικαιροποιημένων σχεδίων δράσης της παραγράφου 2 στους φορείς του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 8,

ια) η γραμματειακή υποστήριξη της ομάδας εργασίας της παραγράφου 6,

ιβ) η ανάθεση και εκτέλεση δημόσιων συμβάσεων εκπόνησης μελετών ή παροχής υπηρεσιών για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.

6. Η ομάδα εργασίας στελεχώνεται από υπαλλήλους του αρμόδιου φορέα εκπόνησης της παραγράφου 5 και επικουρικά, από στελέχη του δικτύου φορέων της παραγράφου 7 με γνώση και εμπειρία του αντικειμένου. Η ομάδα εργασίας, εφόσον προκύψουν ιδιαίτερες ανάγκες, μπορεί να στελεχωθεί, κατά τις κείμενες διατάξεις και από εξειδικευμένα στελέχη ή και εξωτερικούς συνεργάτες. Η ομάδα εργασίας είναι αρμόδια για:

α) την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,

β) την εισήγηση πρόσκλησης υποψήφιων συμμετεχόντων του δικτύου φορέων στον φορέα εκπόνησης και τη διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς,

γ) τη συλλογή των διαθέσιμων στοιχείων που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,

δ) τη συνεργασία με τρίτα μέρη για την εκπόνηση επιμέρους μελετών του ΣΒΑΚ, όπου αυτές απαιτούνται,

ε) τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων της παραγράφου 7 για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.

7. Δίκτυο φορέων ορίζεται το συλλογικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων μερών, όπως όμοροι Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή Ο.Τ.Α. β' βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής κοινωνικού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και περιβαλλοντικοί σύλλογοι, κατά το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ. Κάθε εμπλεκόμενο μέρος συμμετέχει στις εργασίες του δικτύου φορέων με έναν εκπρόσωπο και τον αναπληρωτή του. Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και η απουσία εκπροσώπων κάτω του 50% δεν παρακωλύει τη λειτουργία του και τη λήψη αποφάσεων, εφ' όσον έχουν εγκαίρως ειδοποιηθεί για τη σύγκληση των συνεδριάσεών του.

8. Σύμφωνα συμμετοχής: καταρτίζεται για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του δικτύου φορέων και περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανά στάδιο ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Περαιτέρω, στο σύμφωνο συμμετοχής περιγράφεται η οργάνωση και η λειτουργία του δικτύου φορέων. Μετά την υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής από τους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων μερών, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία που ορίζεται από τον φορέα εκπόνησης, το Σύμφωνο Συμμετοχής δημοσιοποιείται μέσω της Διαύγειας, αναρτάται στην ιστοσελίδα του Δήμου ή της Περιφέρειας και κοινοποιείται στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς επίσης και στον οικείο Ο.Τ.Α. β' βαθμού αν ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή σύνδεσμος Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή ΠΕΔ ή, εφόσον ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. β' βαθμού, στους οικείους Ο.Τ.Α. α' βαθμού που εντάσσονται ή επηρεάζονται από το ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασής του.

9. Διαδικασία έγκρισης ΣΒΑΚ: το ΣΒΑΚ εγκρίνεται από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης. Μετά τη σύνταξη του ΣΒΑΚ και εφόσον έχουν ολοκληρωθεί οι διαβουλευτικές διαδικασίες, το ΣΒΑΚ κοινοποιείται πριν από την έγκρισή του:

α) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του ή μη ως ολοκληρωμένου σύμφωνα με την παράγραφο 3,

β) στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, για διατύπωση γνώμης,

γ) στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, σε όλους τους φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ ή και θα κληθούν μεταγενέστερα να εγκρίνουν κατά την κείμενη νομοθεσία τα μέτρα, έργα ή ρυθμίσεις που προτείνονται από το ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προθεσμίες που προβλέπονται στην απόφαση της παραγράφου 12. Σε κάθε περίπτωση, για την έγκριση του ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις και οι γνωμοδοτήσεις όλων των ανωτέρω φορέων.

10. Αναθεώρηση ΣΒΑΚ: το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται κάθε πέντε (5) έτη και πάντως όχι αργότερα από την πάροδο δεκαε-

τίας, εφόσον κρίνεται σκόπιμο από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή, εφόσον προκύψουν νέα δεδομένα και εξελίξεις, ιδίως ως προς τα θέματα της παραγράφου 2. Η διαδικασία αναθεώρησης ακολουθεί όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο για την έγκρισή του.

11. Τα προτεινόμενα μέτρα της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 και το σχέδιο δράσης της περίπτωσης γ' της ίδιας παραγράφου ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των Ο.Τ.Α.. Αν για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ που είναι ανεξάρτητα από αυτές δεν παρεμποδίζεται. Τα προτεινόμενα μέτρα ή έργα των ολοκληρωμένων ΣΒΑΚ δύνανται να χρηματοδοτούνται από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή/και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία.

12. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών, που εκδίδεται μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται το κατευθυντήριο πλαίσιο οδηγιών και εξειδικεύονται οι διαδικασίες έγκρισης, παρακολούθησης και αναθεώρησης του ΣΒΑΚ και ορίζονται οι προθεσμίες για τη γνωμοδότηση των αρμόδιων υπηρεσιών επί του ΣΒΑΚ και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

13. Κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος οι φορείς εκπόνησης της παραγράφου 5 που έχουν ήδη προκηρύξει ή αναθέσει σε τρίτους, με κάθε πρόσφορο και νόμιμο τρόπο, την εκπόνηση μελετών ή την παροχή υπηρεσιών για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, υποχρεούνται στην τήρηση, κατ' ελάχιστον, των διατάξεων της παραγράφου 9. Σε κάθε περίπτωση, για την αναθεώρηση των ΣΒΑΚ ισχύουν οι διατάξεις της παραγράφου 10.

14. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, τα μέτρα που προτείνονται σε ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη και ενσωματώνονται στα διάφορα χωρικά εργαλεία που αναπτύσσονται για την περιοχή παρέμβασής τους, στον βαθμό που συμβάλλουν στην προώθηση κοινών στόχων βιώσιμης κινητικότητας και εναρμονίζονται με το προωθούμενο πρότυπο χωρικής ανάπτυξης. Τυχόν εξειδικευμένα προγράμματα και επεμβάσεις αστικής αναζωογόνησης και ανάπλασης εξειδικεύουν και αναπτύσσουν περαιτέρω τα προτεινόμενα από τα ΣΒΑΚ μέτρα και είναι δυνατόν να προτείνουν τεκμηριωμένα τη μερική τροποποίησή τους.

Άρθρο 23

Διαγραφή ανεξόφλητων προστίμων στις αστικές συγκοινωνίες

Δεν επιτρέπεται η ταμειακή βεβαίωση και η λήψη αναγκαστικών μέτρων εκτέλεσης και είσπραξης των αντιστοιχούντων ποσών σε βάρος των κληρονόμων θανόντος προσώπου, στο οποίο έχει επιβληθεί πρόστιμο για τη μη καταβολή του νόμιμου κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες, καθώς και παύει η διαδικασία είσπραξης των ήδη βεβαιωμένων ποσών.

Άρθρο 24

Χρόνος μηχανοδήγησης

Ο μέγιστος ημερήσιος χρόνος μηχανοδήγησης σε αυτοκινητάμαξες και ηλεκτροαυτοκινητάμαξες ή σε οποιοδήποτε τροχαίο υλικό που κυκλοφορεί στην Ελληνική Σιδηροδρομική Υποδομή, εφόσον εκεί εργάζεται ένας μόνο μηχανοδηγός, δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 5½ ώρες (πέντε ώρες και τριάντα λεπτά). Στην ίδια περίπτωση, εφόσον η μηχανοδήγηση διαρκεί περισσότερο από 4½ ώρες (τέσσερις ώρες και τριάντα λεπτά), χορηγείται επίσης υποχρεωτικά διάλειμμα μισής (1/2) ώρας το οποίο περιλαμβάνεται στον ημερήσιο χρόνο εργασίας.

Άρθρο 25

1. Η παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 4452/2017 (Α'17) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. α) Στους μαθητές της Β' και Γ' τάξης των ημερήσιων Επαγ-

γελματικών Λυκείων (ΕΠΑ.Λ.), του Τομέα Ναυτιλιακών Επαγγελματιών και των ειδικοτήτων Πλοιάρχου και Μηχανικού Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.), οι οποίοι ναυτολογούνται ως προσωπικό καταστρώματος και μηχανής για την απόκτηση θαλάσσιας υπηρεσίας, χορηγείται το εγχειρίδιο κατευθυνόμενης εκπαίδευσης σε πλοίο (ΚΕΠ) του άρθρου 34 του π.δ. 141/2014 (Α' 232) και πριν την απόκτηση του τίτλου σπουδών, κατά τα διαστήματα: αα) των διακοπών των Χριστουγέννων, ββ) των διακοπών του Πάσχα και γγ) από τη λήξη των εξετάσεων του Ιουνίου του εκπαιδευτικού έτους φοίτησης της Β' τάξης μέχρι την έναρξη των μαθημάτων της Γ' τάξης του επόμενου εκπαιδευτικού έτους, εφόσον η θαλάσσια υπηρεσία που αποκτάται στο πλοίο έχει κάθε φορά ελάχιστη διάρκεια επτά (7) ημερολογιακών ημερών.

β) Στους μαθητές της Β' και Γ' τάξης των εσπερινών ΕΠΑ.Λ. τριετούς διάρκειας και της Γ' και Δ' τάξης των εσπερινών ΕΠΑ.Λ. τετραετούς διάρκειας, του Τομέα Ναυτιλιακών Επαγγελματιών και των ειδικοτήτων Πλοιάρχου και Μηχανικού (Ε.Ν.), οι οποίοι ναυτολογούνται ως προσωπικό καταστρώματος και μηχανής, για την απόκτηση θαλάσσιας υπηρεσίας, χορηγείται το εγχειρίδιο κατευθυνόμενης εκπαίδευσης σε πλοίο (ΚΕΠ) του άρθρου 34 του π.δ. 141/2014 και πριν την απόκτηση του τίτλου σπουδών, κατά τα διαστήματα: αα) των διακοπών των Χριστουγέννων, ββ) των διακοπών του Πάσχα, γγ) από τη λήξη των εξετάσεων του Ιουνίου του εκπαιδευτικού έτους φοίτησης της Β' τάξης μέχρι την έναρξη των μαθημάτων της Γ' τάξης του επόμενου εκπαιδευτικού έτους για τους μαθητές των εσπερινών ΕΠΑ.Λ. τριετούς διάρκειας ή της Γ' τάξης μέχρι την έναρξη των μαθημάτων της Δ' τάξης του επόμενου εκπαιδευτικού έτους για τους μαθητές των εσπερινών ΕΠΑ.Λ. τετραετούς διάρκειας και δδ) κατά τη διάρκεια του διδακτικού έτους, με την επιφύλαξη των διατάξεων περί επαρκούς φοίτησης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην με αριθμ. πρωτ. 10645/ΓΔ4/22.1.2018 (Β' 120) κοινή απόφαση του Υπουργού και της Υφυπουργού Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, εφόσον η θαλάσσια υπηρεσία που αποκτάται στο πλοίο έχει κάθε φορά ελάχιστη διάρκεια επτά (7) ημερολογιακών ημερών.»

2. Στο πρώτο εδάφιο της υποπερίπτωσης 3.4 της περίπτωσης 3 του άρθρου 2 της με αριθμ. 2231.2-6/41052/1.6.2018 (Β' 2047) κοινής απόφασης των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η φράση «εκπαιδευτικό έτος 2019-2020» αντικαθίσταται με τη φράση «ακαδημαϊκό έτος 2020-2021».

Άρθρο 26

Στήριξη φροντίδας τέκνων αναπληρωτών εκπαιδευτικών

1. Στην αρχή της παρ. 14 του άρθρου 30 του ν. 2083/1992 (Α' 159) τίθεται το γράμμα «α» και στο τέλος της ίδιας παραγράφου προστίθεται περίπτωση β', η οποία έχει ως εξής:

«β) αα) Εναλλακτικά, η φυσική, θετή ή ανάδοχη μητέρα αναπληρώτρια εκπαιδευτικός ή μέλος του Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού ή του Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού, εφόσον δεν κάνει χρήση του μειωμένου ωραρίου της περίπτωσης α', δικαιούται, για την ανατροφή του τέκνου της, άδεια με αποδοχές, διάρκειας έως τριών (3) μηνών και δεκαπέντε (15) ημερών, η οποία χορηγείται αποκλειστικά μετά τη λήξη της άδειας μητρότητας της παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 2874/2000 (Α' 286). Ο χρόνος λήψης της εν λόγω άδειας ανατροφής τέκνου δεν μπορεί να μετασφραγιστεί για οποιονδήποτε λόγο, η διάρκεια της δεν μπορεί να παραταθεί, λήγει δε, σε κάθε περίπτωση με τη λήξη της εργασιακής σχέσης της εκπαιδευτικού.

ββ) Τις ως άνω άδειες των περιπτώσεων α' και β' του παρόντος, δικαιούνται και η ανάδοχη και η θετή μητέρα αναπληρώτρια εκπαιδευτικός ή μέλος του Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού ή του Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού που υιοθετεί ή αναδέχεται τέκνο ηλικίας έως έξι (6) ετών, αμέσως μετά την περαίωση της διαδικασίας της υιοθεσίας.

γγ) Το χρονικό διάστημα της εν λόγω άδειας, λογίζεται ως χρόνος διδακτικής υπηρεσίας και ως χρόνος ασφάλισης στους οικείους κλάδους κύριας σύνταξης, καθώς και στους οικείους

φορείς επικουρικής ασφάλισης.

δδ) Κάθε δαπάνη για την εφαρμογή του παρόντος καλύπτεται είτε με συγχρηματοδότηση από κονδύλια του ΕΣΠΑ είτε από πόρους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων είτε από πόρους του τακτικού προϋπολογισμού του Υπουργείου Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, αναλόγως της χρηματοδότησης εκάστης θέσης.»

Άρθρο 27

Γενικό Νοσοκομείο Πατρών «Ο ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ»

Η παρ. 1 του άρθρου 1 της Γ2α/57683/12.4.2018 κοινής απόφασης της Υπουργού Διοικητικής Ανασυγκρότησης και των Αναπληρωτών Υπουργών Οικονομικών και Υγείας (Β' 1435) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Το Γενικό Νοσοκομείο Πατρών υπάγεται στις διατάξεις του ν.δ. 2592/1953 (Α' 254), σύμφωνα με το άρθρο 7 του ν. 3329/2005 (Α' 81), αποτελεί νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) με μία οργανική μονάδα (οργανική μονάδα Ο ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ), υπόκειται στον έλεγχο και την εποπτεία του Διοικητή της 6ης Υγειονομικής Περιφέρειας Πελοποννήσου, Ιονίων Νήσων, Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδος και φέρει την επωνυμία «Γενικό Νοσοκομείο Πατρών «Ο ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ»».

Άρθρο 28

Το τρίτο εδάφιο της περίπτωσης α' της παρ. 7 του άρθρου 90 του ν. 4368/2016 (Α' 21), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 49 του ν. 4508/2017 (Α' 200) και με το άρθρο τρίτο του ν. 4517/2018 (Α' 22), αντικαθίσταται ως εξής:

«Έως 31.12.2019 τα νοσοκομεία του Ε.Σ.Υ., τα στρατιωτικά νοσοκομεία, τα νοσοκομεία ειδικού καθεστώτος, τα λοιπά Ν.Π.Δ.Δ. και οι λοιπές δημόσιες δομές παροχής υπηρεσιών υγείας, καθώς και τα ιδιωτικά φαρμακεία (αποκλειστικά για την παροχή φαρμάκων προς ασφαλισμένους του Ε.Ο.Π.Υ.Υ.) εξαιρούνται της διαδικασίας εκκαθάρισης και εντάσσονται σε αυτήν από 1.1.2020».

Άρθρο 29

Τροποποίηση του άρθρου 119 του ν. 4001/2011 (Α' 179)

1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 119 του ν. 4001/2011, όπως αυτό τροποποιήθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 39 του ν. 4414/2016 (Α' 149) οι λέξεις «επτά (7) ετών» αντικαθίστανται με τις λέξεις «εννέα (9) ετών».

2. Εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) μηνός από την έναρξη ισχύος του παρόντος το προσωπικό της ΑΔΜΗΕ Α.Ε. που έχει διατεθεί στη ΔΑΠΕΕΠ Α.Ε. (πρώην ΛΑΓΗΕ) μπορεί να δηλώσει εγγράφως ότι, δεν συμφωνεί με την παράταση της διάθεσής του και να επανέλθει στην ΑΔΜΗΕ Α.Ε..

Άρθρο 30

Τροποποίηση του άρθρου 42 του ν. 4549/2018 (Α' 105)

Στην παρ. 4 του άρθρου 42 του ν. 4549/2018 η λέξη «Ιανουάριου» αντικαθίσταται με τη λέξη «Μαΐου».

Άρθρο 31

Ρυθμίσεις του Υπουργείου Υγείας

1. α) Στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου έκτου του ν. 4432/2016 (Α' 212) η ημερομηνία «31η Οκτωβρίου 2018» αντικαθίσταται με την ημερομηνία «31η Ιανουαρίου 2019».

β) Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 9 του άρθρου 66 του ν. 4316, 2014 (Α' 270) οι λέξεις «έτους 2018» αντικαθίστανται από τις λέξεις «έτους 2019».

2. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 43 του ν. 4484/2017 (Α' 110), αντικαθίσταται ως εξής:

«Από τη ρύθμιση αυτή εξαιρείται, για τα έτη 2016, 2017, 2018 και 2019, η χορηγούμενη αποζημίωση για την προμήθεια στολής στους διασώστες, πληρώματα ασθενοφόρων του ΕΚΑΒ, που προβλέπεται από την παρ. 1 του άρθρου 30 του ν. 4024/2011 (Α'

226), όπως αυτή τροποποιήθηκε και ισχύει.»

3. Τα ποσά των υπερωριών του άρθρου 12 του ν. 4316/2014 νοσηλευτικού και λοιπού προσωπικού του Γ.Ν. Νίκαιας «ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ» μηνός Δεκεμβρίου 2018, που δεν εντάχθηκαν στον αντίστοιχο προϋπολογισμό, δύναται να εγγραφούν στον προϋπολογισμό τρέχοντος έτους, καθ' υπέρβαση των εγκεκριμένων πιστώσεων του έτους 2019. Τα ποσά αυτά πληρώνονται στους δικαιούχους από τα ταμειακά διαθέσιμα του νοσοκομείου και συγκεκριμένα από τα ποσά που χορηγήθηκαν με την υπ' αριθμ. Β1.α/93627/3.12.2018 απόφαση του Υπουργού Υγείας.

Άρθρο 32

Ρυθμίσεις βοσκήσιμων γαιών

1. Ο ν. 4351/2015 (Α'164) τροποποιείται ως εξής:

α) Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 2 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Οι δαπάνες για τη δημιουργία της Εθνικής Γεωγραφικής Βάσης Δεδομένων καλύπτονται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό ή / και από προγράμματα που χρηματοδοτούνται μέσω του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ).

β) Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 4 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Μέχρι 31.12.2021 εκπονούνται, υποβάλλονται και εγκρίνονται τα διαχειριστικά σχέδια των βοσκήσιμων γαιών της Χώρας που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 3.»

γ) Στο τέλος του άρθρου 5 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Το ποσό που απαιτείται από τις Περιφέρειες της Χώρας για την εκπόνηση των διαχειριστικών σχεδίων βόσκησης του άρθρου 3 του ν. 4351/2015, πέραν του ποσού που έχει ήδη εισπραχθεί για τον σκοπό αυτόν μέχρι την έναρξη ισχύος της παρούσας διάταξης από τις Περιφέρειες, βαρύνει τον προϋπολογισμό του Ταμείου Γεωργίας και Κτηνοτροφίας. Τα ποσά που εισπράττονται από τα τέλη χρήσης βοσκοτόπων για τα έτη 2019, 2020 και 2021, μέσω του συστήματος καταβολής των άμεσων ενισχύσεων (ΟΣΔΕ) του ΟΠΕΚΕΠΕ, συγκεντρώνονται με ευθύνη του τραπεζικού ιδρύματος που έχει συμβληθεί με τον ΟΠΕΚΕΠΕ και αποδίδονται στο Ταμείο Γεωργίας και Κτηνοτροφίας, μέχρι τη συμπλήρωση του συνολικού ποσού που επιβαρύνθηκε ο προϋπολογισμός του, σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο.»

Άρθρο 33

Ρυθμίσεις γεωργικών κατασκευών

1. Η παρ. 1 του άρθρου 62 του ν. 4235/2014 (Α'32) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Με απόφαση του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων καθορίζονται οι τύποι των θερμοκηπίων και διχτυοκηπίων για την καλλιέργεια κηπευτικών, ανθέων, καλλωπιστικών, αρωματικών-φαρμακευτικών φυτών, τροπικών φυτών, σποροφύτων, δενδρωδών και άλλων καλλιεργειών που ενδείκνυνται για τις ανωτέρω κατασκευές, θαλάμων για την καλλιέργεια μανιταριών και σποροφύτων, καθώς και θερμοκηπιακών κατασκευών για υδρόβιους οργανισμούς, οι τεχνικές προδιαγραφές κατασκευής τους, όπως διαστάσεις, μορφή, υλικά κάλυψης, σκελετός, εξοπλισμός, συνοδά έργα, προσανατολισμός, εγκατάσταση και θεμελίωση αυτών, οι δικαιούχοι, τα δικαιολογητικά, η διαδικασία και οι αρμόδιες αρχές έγκρισης και ελέγχων των ανωτέρω κατασκευών, η τήρηση μητρώου, κυρώσεις για παράβαση των ρυθμίσεων αυτών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

2. Το άρθρο 2 του π.δ. 24/31.5.1985 (Δ' 270) τροποποιείται ως εξής:

α) Ο τίτλος του άρθρου 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«Γεωργοκτηνοτροφικά, γεωργοπτηνοτροφικά κτίρια, κτίρια υδατοκαλλιεργειών, στέγαστρα σφαγής, γεωργικές αποθήκες, δεξαμενές, θερμοκήπια και λοιπές γεωργικές κατασκευές.»

β) Οι παράγραφοι 2α και 2β αντικαθίστανται ως εξής:

«2α. Εγκαταστάσεις ξηραντηρίων καπνών Βιρτζίνια, θερμοκηπίων και διχτυοκηπίων για την καλλιέργεια ανθέων, καλλωπιστικών και κηπευτικών προϊόντων, αρωματικών - φαρμακευτικών φυτών, τροπικών φυτών, σποροφύτων, δενδρωδών και άλλων

καλλιεργειών που ενδείκνυνται για τις ανωτέρω κατασκευές, θαλάμων για την καλλιέργεια μανιταριών και σποροφύτων, θερμοκηπιακών κατασκευών για υδρόβιους οργανισμούς, καθώς και εγκαταστάσεις για την εκτροφή σαλιγκαριών, σύμφωνα με τις εγκεκριμένες μελέτες - εγκεκριμένους τύπους του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, κατασκευάζονται χωρίς άδεια και περιορισμό ως προς το ποσοστό κάλυψης του γηπέδου, το μέγιστο ύψος και τον αριθμό των κατασκευών.

2β. Οι αποστάσεις των κατασκευών της παραγράφου 2α από τα όρια του γηπέδου ορίζονται σε 2,50 μέτρα.»

γ) Η παράγραφος 6 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Επιτρέπεται η εγκατάσταση ξηραντηρίων καπνών Βιρτζίνια, θερμοκηπίων και διχτυοκηπίων για την καλλιέργεια ανθέων, καλλωπιστικών και κηπευτικών προϊόντων, αρωματικών - φαρμακευτικών φυτών, τροπικών φυτών, σποροφύτων, δενδρωδών και άλλων καλλιεργειών που ενδείκνυνται για τις ανωτέρω κατασκευές, θαλάμων για την καλλιέργεια μανιταριών και σποροφύτων, θερμοκηπιακών κατασκευών για υδρόβιους οργανισμούς, καθώς και η εγκατάσταση εκτροφείων σαλιγκαριών και η καλλιέργεια αυτών στις περιοχές που καθορίζονται από ειδικές διατάξεις ή Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) ή γενικά πολεοδομικά σχέδια ως γεωργικές ή αγροτικές γαίες ή περιοχές αποκλειστικά γεωργικής καλλιέργειας, καθώς και σε όλες τις περιοχές στις οποίες επιτρέπεται η χρήση και η κατασκευή θερμοκηπίων, διχτυοκηπίων, θαλάμων για την καλλιέργεια μανιταριών και σποροφύτων και θερμοκηπιακών κατασκευών για υδρόβιους οργανισμούς.»

Άρθρο 34

1. Η παρ. 3 του άρθρου 69 του ν. 4307/2014 (Α'246) αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η διαδικασία και το λειτουργήμα του ειδικού διαχειριστή παύουν εντός δεκαοκτώ (18) μηνών από τη δημοσίευση της απόφασης του άρθρου 70, με δυνατότητα παράτασης έξι (6) επιπλέον μηνών από το δικαστήριο του άρθρου 70, ανεξαρτήτως της αντικατάστασης του ειδικού διαχειριστή κατά το επόμενο εδάφιο, εκτός εάν άλλως προβλέπεται στο παρόν. Αν συντρέχει σπουδαίος λόγος ή ο ειδικός διαχειριστής παραιτηθεί, μπορεί να αντικατασταθεί με απόφαση του δικαστηρίου του άρθρου 70, μετά από αίτηση όποιου έχει έννομο συμφέρον, που δικάζεται με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων. Η αμοιβή του ειδικού διαχειριστή συμφωνείται μεταξύ αυτού και των αιτούντων πιστώσεων και καταβάλλεται από αυτούς, εφαρμοζομένου του προνομίου του άρθρου 154 περίπτωση α' του Πτωχευτικού Κώδικα.»

2. Στο άρθρο 72 του ν. 4307/2014 προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Ο ειδικός διαχειριστής μπορεί να ανταλλάσσει ακίνητα της επιχείρησης με ακίνητα τρίτων ίσης αξίας. Η αξία των ανταλλασσόμενων ακινήτων προσδιορίζεται με έκθεση εκτίμησης δύο (2) πιστοποιημένων εκτιμητών εγγεγραμμένων στον Μητρώο του Υπουργείου Οικονομικών.»

3. Στην παρ. 5 του άρθρου 75 του ν. 4307/2014 προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής:

«Επίσης, η υπό ειδική διαχείριση επιχείρηση απαλλάσσεται από την υποχρέωση να προσκομίσει αποδεικτικό ενημερότητας της φορολογικής διοίκησης και ασφαλιστική ενημερότητα για τη σύναψη της σύμβασης μεταβίβασης, για τη λήψη δανείων, πιστοδοτήσεων και χρηματοδοτήσεων οποιασδήποτε μορφής, καθώς και για κάθε άλλη συναλλαγή με το Δημόσιο, καθ' όλη τη διάρκεια της ειδικής διαχείρισης.»

4. Οι παράγραφοι 1, 2 και 3 εφαρμόζονται και σε επιχειρήσεις που έχουν υπαχθεί σε καθεστώς ειδικής διαχείρισης πριν από τη δημοσίευση του παρόντος.

Άρθρο 35

Τροποποίηση των ρυθμίσεων για τους Φορείς Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων

1. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 226 του ν. 4555/2018 (Α'133) μετά τις λέξεις «Οι υφιστάμενοι σύνδεσμοι»

προστίθεται η λέξη «, Ν.Π.Δ.Δ.». Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τις 19.7.2018.

2. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 231 του ν. 4555/2018 η φράση «σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου» αντικαθίσταται με τη φράση «, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου».

3. Το άρθρο 240 του ν. 4555/2018 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 240

Εποπτεία επί των αποφάσεων των ΦΟΔΣΑ

Για τις αποφάσεις του δεύτερου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 225 του ν. 3852/2010 (Α'87), οι οποίες λαμβάνονται από τα μονομελή και συλλογικά όργανα διοίκησης των ΦΟΔΣΑ, ανεξαρτήτως νομικής μορφής, ασκείται υποχρεωτικός έλεγχος νομιμότητας του άρθρου 225 του ν. 3852/2010, με εξαίρεση όσες αποφάσεις ελέγχονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 (Α'144) και του ν. 4548/2018 (Α'104). Από τον αυτεπάγγελτο έλεγχο νομιμότητας του άρθρου 226 του ν. 3852/2010 εξαιρούνται όσες αποφάσεις ελέγχονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 και του ν. 4548/2018.»

4. Στο άρθρο 245 του ν. 4555/2018 επέρχονται οι εξής τροποποιήσεις:

α) Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 η φράση «τα καταστατικά τους,» αντικαθίσταται με τη φράση «οι συστατικές τους πράξεις,».

β) Στο πρώτο εδάφιο της περίπτωσης γ' της παραγράφου 2 η φράση «του άρθρου 1» αντικαθίσταται με τη φράση «του άρθρου 225».

γ) Στο δέκατο τέταρτο εδάφιο της παραγράφου 2 μετά τη φράση «Αν ο ΦΟΔΣΑ στον οποίο συγχωνεύονται οι φορείς» η φράση «της περίπτωσης δ',» αντικαθίσταται με τη φράση «της παραγράφου 4,».

δ) Στο πρώτο εδάφιο της περίπτωσης β' της παραγράφου 3 η φράση «του άρθρου 1» αντικαθίσταται με τη φράση «του άρθρου 225».

ε) Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 4 η φράση «του άρθρου 210» αντικαθίσταται με τη φράση «του άρθρου 225».

5. Στην περίπτωση β' της παραγράφου 8 του άρθρου 245 η φράση «εντός δύο (2) μηνών» αντικαθίσταται από τη φράση «έως την 8.3.2019». Η ισχύς της παρούσας παραγράφου αρχίζει από 19.1.2019.

6. α) Στο άρθρο 246 του ν. 4555/2018 προστίθεται παράγραφος 4, ως εξής:

«4. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Μέρους, όπου γίνεται αναφορά στον πληθυσμό, νοείται ο μόνιμος πληθυσμός, όπως εμφανίζεται στους επίσημους πίνακες των αποτελεσμάτων της τελευταίας απογραφής του πληθυσμού που έχουν δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»

β) Η ισχύς της παρούσας παραγράφου αρχίζει από 19.7.2018.

Άρθρο 36

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3889/2010 (Α'182)

1. Στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3889/2010 προστίθεται περίπτωση η' ως εξής:

«η) Τα ποσά των εσόδων από τον εκπαισθησιασμό δικαιωμάτων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τα οποία διατίθενται στο Πράσινο Ταμείο, σύμφωνα με την παράγραφο Α.2. του άρθρου 25 του ν. 3468/2006 (Α'129).»

2. Στο τέλος της παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 3889/2010 (Α'182) προστίθεται νέο εδάφιο ως εξής:

«Από τα συνολικά διαθέσιμα του Πράσινου Ταμείου διατίθενται χωρίς τον περιορισμό του ποσοστού του 2,5% του πρώτου εδαφίου:

α) τα ποσά που απαιτούνται για την καταβολή κάθε είδους φόρου για έσοδά του που προέρχονται από τόκους καταθέσεων και ομολογιακά δάνεια ή έντοκα γραμμάτια του Ελληνικού Δημοσίου,

β) τα ποσά που απαιτούνται για την επιστροφή αχρεωστήτως καταβληθέντων ποσών στους δικαιούχους, σύμφωνα με τη δια-

δικασία του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 3 του άρθρου 7 ή κάθε άλλη προβλεπόμενη από ειδικές διατάξεις διαδικασία, γ) οι πόροι που λαμβάνει στο πλαίσιο προγραμμάτων του Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή άλλων ευρωπαϊκών ή διεθνών προγραμμάτων,

δ) τα ποσά των ιδιωτικών χορηγιών ή δωρεών και

ε) τα έσοδα της περίπτωσης η' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.»

3. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζονται και για τη διάθεση ποσών από το Πράσινο Ταμείο σε εκτέλεση του προϋπολογισμού του τρέχοντος έτους 2019.

Άρθρο 37

Διευθέτηση πληρωμής εκκρεμών υποχρεώσεων του Πράσινου Ταμείου

Οι δαπάνες που αφορούν τις εκκρεμείς υποχρεώσεις του Πράσινου Ταμείου προς τους Φορείς Είσπραξης και την Ανώνυμη Εταιρεία Διατραπεζικά Συστήματα Α.Ε. (ΔΙΑΣ Α.Ε.) σχετικά με τις παρασχεθείσες υπηρεσίες είσπραξης του ενιαίου ειδικού προστίμιου και παραβόλου του ν. 4178/2013 (Α' 174) από τους Φορείς Είσπραξης μέσω των υπηρεσιών της εταιρείας Διατραπεζικά Συστήματα Α.Ε. (ΔΙΑΣ Α.Ε.) για το έτος 2014 θεωρούνται σύννομες και εκκαθαρίζονται, χωρίς να προκύπτει πρόσθετη επιβάρυνση σε βάρος του προϋπολογισμού του Πράσινου Ταμείου για το έτος 2019 και εντός των ορίων του Κ.Α.Ε. 0431.

Άρθρο 38

Επικουρικό προσωπικό για την κάλυψη των αναγκών παροχής υγείας στις Ένοπλες Δυνάμεις

1. Το επικουρικό προσωπικό που υπηρετεί στα Στρατιωτικά Νοσοκομεία κατά τις 31.12.2018 συνεχίζει να απασχολείται μέχρι την ολοκλήρωση της πρόσληψης επικουρικού προσωπικού, σύμφωνα με το άρθρο τρίτο του ν. 4211/2013 (Α'256), και σε κάθε περίπτωση όχι πέραν από τις 31.5.2019. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει αναδρομικά από την 1η.1.2019.

2. Η παροχή υπηρεσιών, σύμφωνα με την παράγραφο 1, δεν εμπίπτει στους περιορισμούς των άρθρων 5 και 6 του π.δ. 164/2004 (Α'134) και δεν μεταβάλλει τον χαρακτήρα της σχέσης εργασίας δυνάμει της οποίας προσλήφθηκαν οι απασχολούμενοι στις θέσεις αυτές.

Άρθρο 39

Τροποποίηση του άρθρου 66 του ν. 4427/2016 (Α'188)

Οι διατάξεις του άρθρου 66 του ν. 4427/2016 (Α'188) αριθμούνται ως παράγραφος 1 και προστίθενται σε αυτό παράγραφοι 2, 3, 4, 5 και 6 ως εξής:

«2. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών κατόπιν πρότασης του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) ή του εκτελούντος χρέη Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας ρυθμίζονται τα θέματα που άπτονται της διαχείρισης κάθε είδους εσόδου της Α.Π.Α. και ιδίως των εσόδων που προέρχονται από τα Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων και από τα Τέλη Χρήσης Αεροδρομίων, καθώς και του επιμερισμού των εσόδων μεταξύ των φορέων Α.Π.Α. και Υ.Π.Α..

3. Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας είναι ο αρμόδιος φορέας για τη διαχείριση ειδικών λογαριασμών που συνιστώνται στην Τράπεζα της Ελλάδος για τη συγκέντρωση και παρακολούθηση των εσόδων από διαφορετικές πηγές της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών κατόπιν πρότασης του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας ή του εκτελούντος χρέη Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας ορίζεται ο αριθμός των διακριτών ειδικών λογαριασμών στην Τράπεζα της Ελλάδος, η πηγή εσόδων κάθε λογαριασμού και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τα ανωτέρω.

4. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών κατόπιν πρότασης του Διοικητή της Αρχής Πολιτι-

κής Αεροπορίας ή του εκτελούντος χρέη Διοικητή της Α.Π.Α. ρυθμίζονται τα θέματα διαχείρισης των εσόδων της Α.Π.Α., της κίνησης των ειδικών λογαριασμών της Α.Π.Α., καθώς και κάθε θέμα σχετικό με τη διάθεση, τη χρήση, τη διαχείριση, την κατανομή και την απόδοση των παραπάνω εσόδων για την κάλυψη δαπανών αποζημίωσης προσωπικού, επένδυσης, λειτουργίας και κάθε είδους προμηθειών της Α.Π.Α..

5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κατόπιν πρότασης του Διοικητή της Α.Π.Α. κατανέμονται και αποδίδονται από την Υ.Π.Α. προς χρήση της Α.Π.Α. κατάλληλοι και επαρκείς χώροι για την εξυπηρέτηση των αναγκών λειτουργίας της Α.Π.Α.: αα) εντός των Αερολιμένων που διαχειρίζεται η Υ.Π.Α. χωρίς την καταβολή μισθώματος για την Α.Π.Α., ββ) εκ των μισθωμένων για χρήση της Υ.Π.Α. χώρων στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» με ανάλογο επιμερισμό του μισθώματος και γγ) εκ των μισθωμένων από το Ελληνικό Δημόσιο για την εξυπηρέτηση των αναγκών λειτουργίας της Υ.Π.Α. εγκαταστάσεων, με ανάλογο επιμερισμό του μισθώματος.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν πρότασης του Διοικητή της Υ.Π.Α., ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την εκπαίδευση των υπαλλήλων του κλάδου Πληροφοριών Πτήσεων των κατηγοριών ΠΕ, ΤΕ και ΔΕ.»

Άρθρο 40
Τροποποίηση των άρθρων 34 και 34α
του ν. 2682/1999 (Α'16)

1. Το τρίτο και τέταρτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α'16), όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή της με την παρ. 1 του άρθρου 35 του ν. 2912/2001 (Α'94) και την τροποποίησης της από την παρ. 3 του άρθρου 79 του ν. 4590/2019 (Α'17), αντικαθίστανται ως εξής:

«Από τα ποσά που πιστώνονται στον ειδικό λογαριασμό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, οκτώ (8) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής χρησιμοποιούνται ως εξής: Ένα (1) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την κάλυψη της δαπάνης που απαιτείται για την κάλυψη του πτυχίου ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας έναντι οριστικής απώλειας ειδικότητας για λόγους υγείας, θανάτου κατά την άσκηση των υπηρεσιακών καθηκόντων ή αντικειμενικής αδυναμίας άσκησης καθηκόντων και τα υπόλοιπα επτά (7) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής για τους σκοπούς της επόμενης παραγράφου.»

2. Στην περίπτωση β' της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999, όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή της από την παρ. 4 του άρθρου 90 του ν. 4530/2018 (Α'59), η φράση «έως ποσοστό 17%» αντικαθίσταται από τη φράση «έως ποσοστό 19%».

3. Στην περίπτωση γ' της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 η φράση «να καταβληθεί έως 6%» αντικαθίσταται από την φράση «να καταβληθεί έως 5%».

4. Στην παρ. 4 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999, όπως ισχύει, μετά την τροποποίησή της από την παρ. 5 του άρθρου 90 του ν. 4530/2018, η φράση «διατηρείται το 8% των μηνιαίων αποδόσεων» αντικαθίσταται από τη φράση «διατηρείται το 7% των μηνιαίων αποδόσεων».

5. Στο τέλος του άρθρου 34 του ν. 2682/1999, όπως ισχύει, προστίθενται παράγραφοι 9, 10 και 11 ως εξής:

«9. Από τα αποδιδόμενα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια των Πτήσεων (EUROCONTROL) ποσά που πιστώνονται στον ειδικό λογαριασμό της Υ.Π.Α., πενήντα λεπτά του ευρώ (0,50 ευρώ) ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής διατίθενται αποκλειστικά για την αποζημίωση των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας με σκοπό την ενίσχυση του συστήματος και την αντιμετώπιση της έντονης εποχικότητας στην εναέρια κυκλοφορία. Το ποσό αυτό καταβάλλεται μηνιαία στο σύνολο των υπηρετούντων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε ίσα μερίσματα.

10. Από τα αποδιδόμενα κάθε μήνα στον ειδικό λογαριασμό της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας ποσά, ως τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια στην αεροναυτιλία (EUROCONTROL), τέσσερα (4) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής διατίθενται αποκλει-

στικά για την αποζημίωση του προσωπικού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας για τη συμβολή του στη διαμόρφωση της βάσης του εθνικού κόστους για τον υπολογισμό των τελών διαδρομής και τερματικής περιοχής. Η αποζημίωση του προσωπικού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας υπολογίζεται και καταβάλλεται μηνιαία ως αποζημίωση ετοιμότητας και διαθεσιμότητας, ως κίνητρο για τη διατήρηση του μεγίστου βαθμού ασφάλειας, καθώς και για την επίτευξη υψηλού επιπέδου εποπτείας και πιστοποίησης των φορέων παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΑΤΜ), επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης στην αεροναυτιλία (CNS), αεροναυτιλιακών πληροφοριών (AIS), μετεωρολογίας (MET), διαχείρισης αεροδρομίων, καθώς και για τον έλεγχο των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λειτουργία των φορέων της Πολιτικής Αεροπορίας.

Η κατανομή του ποσού που προκύπτει από το γινόμενο των τεσσάρων (4) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής στους εργαζόμενους της Α.Π.Α. γίνεται ως εξής:

α. το ογδόντα τοις εκατό (80%) του ποσού που προκύπτει από το γινόμενο των τεσσάρων (4) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής αποδίδεται μηνιαίως στους υπαλλήλους της Α.Π.Α.. Από το ποσό αυτό καταβάλλεται σε κάθε υπάλληλο το προκύπτον από το κλάσμα των κατεληγμένων οργανικών θέσεων προς το σύνολο των οργανικών θέσεων σε ίσα μερίσματα ως αποζημίωση ετοιμότητας και διαθεσιμότητας, καθώς και υποστήριξης της 24ωρης λειτουργίας της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας,

β. το επτά τοις εκατό (7%) του ποσού που προκύπτει από το γινόμενο των τεσσάρων (4) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής αποδίδεται μηνιαίως στους υπαλλήλους της Α.Π.Α. που εντάσσονται σε καθεστώς υπερωριακής απασχόλησης, ως αποζημίωση. Από το ποσό αυτό καταβάλλεται το προκύπτον από το κλάσμα του συνόλου των κατεληγμένων οργανικών θέσεων προς το σύνολο των οργανικών θέσεων σε ίσα μερίσματα. Έως 30 Ιουνίου εκάστου έτους, οι υπάλληλοι της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας δηλώνουν εγγράφως τη συμμετοχή τους στο ανωτέρω περιγραφόμενο καθεστώς υπερωριακής απασχόλησης για το έτος που ακολουθεί. Στο τέλος κάθε μήνα από κάθε οργανική μονάδα επιπέδου Διεύθυνσης εκπονείται πρόγραμμα εργασίας πέραν του τακτικού, για τον αμέσως επόμενο μήνα σύμφωνα με τις τρέχουσες και επιτακτικές ανάγκες. Στο εν λόγω πρόγραμμα αναφέρεται το ανώτατο όριο των επιπλέον ωρών εργασίας του προσωπικού. Το πρόγραμμα εγκρίνεται από τον Διοικητή της Α.Π.Α. κατόπιν εισήγησης των αντίστοιχων οργανικών μονάδων. Σε έκτακτες καταστάσεις (διεθνείς, εθνικές ή υπηρεσιακές), με απόφαση του Διοικητή Α.Π.Α., είναι δυνατόν, να εντάσσεται στο πρόγραμμα το σύνολο του προσωπικού κάθε οργανικής μονάδας. Οι υπάλληλοι που εντάσσονται σε αυτό το καθεστώς παρέχουν εργασία πέραν του υποχρεωτικού ωραρίου εργασίας και εντός του καθορισθέντος ορίου ωρών, χωρίς περαιτέρω αμοιβή, όποτε αυτό ζητηθεί από τον Προϊστάμενο της Οργανικής Μονάδας, στην οποία ανήκουν. Σε περίπτωση αδυναμίας ή άρνησης ενταγμένου στο πρόγραμμα υπαλλήλου να ανταποκριθεί στο αίτημα Προϊσταμένου να παρέχει εργασία, αυτό δηλώνεται εγγράφως στη Διεύθυνση Διοικητικού στο τέλος κάθε μήνα από τον Προϊστάμενο της Οργανικής Μονάδας και αντίστοιχα δεν καταβάλλεται στον υπάλληλο η αμοιβή για τον μήνα που δεν ανταποκρίθηκε. Τα ανωτέρω έχουν εφαρμογή στο σύνολο των Οργανικών Μονάδων της Α.Π.Α. ανεξάρτητα από το ωράριο λειτουργίας αυτών (24ωρη ή μη) συμπεριλαμβανομένων των Αερολιμένων και των ενεργοποιήσεων αυτών πέραν του δημοσιευμένου ωραρίου λειτουργίας,

γ. το επτά τοις εκατό (7%) του ποσού που προκύπτει από το γινόμενο των τεσσάρων (4) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής καταβάλλεται ως αποζημίωση στους υπαλλήλους της Α.Π.Α. που μετέχουν στο ετήσιο πρόγραμμα εικοσιτετράωρης κατά φυλακές εργασία για την εποπτεία των αεροδρομίων. Από το ποσό αυτό καταβάλλεται το προκύπτον από το κλάσμα του συνόλου των κατεληγμένων οργανικών θέσεων της Α.Π.Α. προς το σύνολο των οργανικών θέσεων της Α.Π.Α. σε ίσα μερίσματα. Οι Προϊστάμενοι των Διευθύνσεων της Α.Π.Α. υποβάλλουν σχετική εισήγηση, περιγράφοντας τις πραγματικές υπηρεσιακές ανάγκες, στη Διεύθυνση Διοικητικού. Το πρόγραμμα εικοσιτετρά-

ωρης κατά φυλακές εργασίας για την εποπτεία των αεροδρομίων εκπονείται ετησίως από τη Διεύθυνση Διοικητικού, λαμβάνοντας υπόψη τις εισηγήσεις των αρμόδιων Διευθύνσεων και εγκρίνεται από τον Διοικητή της Α.Π.Α.. Οι υπάλληλοι που λαμβάνουν την αποζημίωση της εικοσιτετράωρης εποπτείας των αεροδρομίων συνεχίζουν να λαμβάνουν την προβλεπόμενη από τον νόμο προσαύξηση αποζημίωσης για την εντός του ωραρίου τους νυχτερινή απασχόληση, τις Κυριακές και τις εξαιρετικές ημέρες. Δεν καταβάλλεται στο προσωπικό της Α.Π.Α. αποζημίωση για τις ενεργοποιήσεις των Αερολιμένων πέραν του δημοσιευμένου ωραρίου λειτουργίας τους.

δ. το πέντε τοις εκατό (5%) του ποσού που προκύπτει από το γινόμενο των τεσσάρων (4) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής καταβάλλεται μηνιαία στους υπαλλήλους της Α.Π.Α. που εντάσσονται στο Σώμα Εποπτών της Α.Π.Α., ανεξαρτήτως της κατηγορίας Επιθεωρητών που ανήκουν. Από το ποσό αυτό καταβάλλεται το προκύπτει από το κλάσμα του συνόλου των κατελιγμένων οργανικών θέσεων προς το σύνολο των οργανικών θέσεων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας σε ίσα μερίσματα και υπό τον αυστηρό όρο της πραγματικής άσκησης του έργου τους. Η πραγματική άσκηση του έργου τους βεβαιώνεται από τον Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και συνοδεύεται από έκθεση πεπραγμένων του Σώματος Εποπτών. Η άσκηση του έργου των Εποπτών γίνεται παράλληλα και επιπλέον του έργου και των καθηκόντων που τους ανατίθενται από την Οργανική Μονάδα της Α.Π.Α., στην οποία τοποθετούνται, και σε καμία περίπτωση δεν απαλλάσσονται από αυτά.

ε. το ένα τοις εκατό (1%) του ποσού που προκύπτει από το γινόμενο των τεσσάρων (4) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής αποδίδεται σε ίσα μερίσματα στους υπαλλήλους της Α.Π.Α. που τοποθετούνται και υπηρετούν σε Αερολιμένα, πλην του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» και του Αερολιμένα Θεσσαλονίκης. Από το ποσό αυτό καταβάλλεται το προκύπτει από το κλάσμα του συνόλου των κατελιγμένων οργανικών θέσεων προς το σύνολο των οργανικών θέσεων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας σε ίσα μερίσματα.

στ. τυχόν αδιάθετα ποσά εκ των ανωτέρω παραμένουν στον ειδικό λογαριασμό της Α.Π.Α. και διατίθενται με απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α. για την εξυπηρέτηση κάθε είδους επενδυτικών, εκπαιδευτικών και λειτουργικών αναγκών της Α.Π.Α., καθώς και για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων και την πραγματοποίηση κάθε είδους προμηθειών για τις ανάγκες της Α.Π.Α..

11. Από 1.1.2020 ποσό που αντιστοιχεί στη διαφορά σε ευρώ της κατ' έτος ισχύουσας τιμής μονάδας (National Unit Rate) από την ισχύουσα κατά το έτος 2018 τιμή μονάδας, ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής (service unit), αποδίδεται μηνιαία κατά το εξήντα τοις εκατό (60%) και έως έξι (6) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής, ισομερώς καταναμεμένο, για τις ανάγκες χρηματοδότησης, αφενός του Ταμείου Επαγγελματικής Ασφάλισης των Ελεγκτών Εναέριων Κυκλοφορίας Υ.Π.Α. (ΤΕΑ - ΕΕΚΕ) και αφετέρου του Ταμείου Επαγγελματικής Ασφάλισης υπαλλήλων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Τα ανωτέρω ποσά, εντός τριών (3) εργάσιμων ημερών από την πίστωσή τους στους ειδικούς λογαριασμούς που διαχειρίζεται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και προβλέπονται στο άρθρο 65 του ν. 4427/2016 όπως ισχύει, θα μεταφέρονται στους τραπεζικούς λογαριασμούς του Ταμείου Επαγγελματικής Ασφάλισης του κλάδου Ελεγκτών Εναέριων Κυκλοφορίας της Υ.Π.Α. (ΤΕΑ - ΕΕΚΕ) και του Ταμείου Επαγγελματικής Ασφάλισης υπαλλήλων, Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας».

6. Στην παρ. 1 του άρθρου 34α του ν. 2682/1999 προστίθεται περίπτωση γ' ως εξής:

«γ) Επιπλέον των ανωτέρω ποσών, ποσό που αντιστοιχεί σε πενήντα λεπτά του ευρώ (0,50 ευρώ) ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής διατίθενται αποκλειστικά στους υπαλλήλους του Κλάδου Ελεγκτών Εναέριων Κυκλοφορίας. Το ποσό αυτό καταβάλλεται μηνιαία στους υπηρετούντες του κλάδου υπαλλήλους σε ίσα μερίσματα.»

7. Έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου ορίζεται η ημερομηνία έκδοσης της απόφασης κατανομής του προσωπικού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας

και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, όπως αυτή προβλέπεται στην υποπερίπτωση γγ' της περίπτωσης β' της παρ. 1 του άρθρου 76 του ν. 4427/2016.

Άρθρο 41

Τροποποίηση των άρθρων 71 και 76 του ν. 4427/2016 (Α' 188) και του άρθρου 43 του π.δ. 84/2018 (Α' 156)

1. Στην παρ. 3 του άρθρου 71 του ν. 4427/2016 (Α' 188), όπως ισχύει μετά την αναρίθμησή της από παράγραφο 4 σε παρ. 3 με το άρθρο 115 του ν. 4472/2017 (Α' 74) και την αντικατάστασή της με την περίπτωση δ' της παρ. 2 του άρθρου 90 του ν. 4530/2018 (Α' 59), η φράση «από τη δημοσίευση του προεδρικού διατάγματος που προβλέπεται στο άρθρο 66 του παρόντος» αντικαθίσταται από τη φράση «από την έκδοση της υπουργικής απόφασης της υποπερίπτωσης γγ' της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του άρθρου 76 του παρόντος».

2. Μετά την παρ. 3 του άρθρου 71 του ν. 4427/2016, όπως αυτή αναριθμήθηκε και αντικαταστάθηκε με την περίπτωση δ' της παρ. 2 του άρθρου 90 του ν. 4530/2018, προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Υπάλληλοι της Υ.Π.Α. δύνανται να μετατάσσονται με τον βαθμό και το μισθολογικό κλιμάκιο που κατέχουν σε φορείς της παρ. 1, του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143) με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του αρμοδίου προς διορισμό οργάνου του φορέα υποδοχής, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής και ειδικής διάταξης, και χωρίς τη γνώμη των οικείων υπηρεσιακών συμβουλίων. Η ρύθμιση του προηγούμενου εδαφίου ισχύει για τους υπαλλήλους που θα υποβάλουν αίτηση εντός αποκλειστικής προθεσμίας έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου. Οι μετατάξεις διενεργούνται σε κλάδο/κατηγορία, σύμφωνα με τα τυπικά προσόντα των υπαλλήλων, σε κενές οργανικές θέσεις ή σε προσωποπαγείς που συστήνονται με την απόφαση μετάταξης και καταργούνται με τον οποιονδήποτε τρόπο αποχώρησης αυτών. Η πράξη μετάταξης δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»

3. Στην υποπερίπτωση δδ' της περίπτωσης β' της παρ. 1 του άρθρου 76 του ν. 4427/2016, όπως προστέθηκε με την παρ. 3 του άρθρου 117 του ν. 4472/2017, η φράση «Με την πάροδο έξι (6) μηνών από την εφαρμογή της ως άνω υπουργικής απόφασης και πάντως όχι αργότερα από τις 30.9.2018» αντικαθίσταται από τη φράση «Από την έκδοση της ως άνω υπουργικής απόφασης και για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών.»

4. Στην παρ. 3 του άρθρου 43 του προεδρικού διαταγματος 84/2018 (Α' 156) η φράση «της παρ. δ' του άρθρου 34 και της παρ. γγ' του άρθρου 34α του ν. 2682/1999 (Α' 16), όπως ισχύει» αντικαθίσταται από τη φράση «της παρ. 10 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16) όπως ισχύει».

Άρθρο 42

Μετά την παρ. 3 του άρθρου 2 του ν.δ. 49/1968 (Α' 294), όπως κωδικοποιήθηκε με το β.δ. 281/1973 (Α' 84), προστίθεται παράγραφος 3Α ως εξής:

«3Α. Επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία περισσοτέρων του ενός ρυμουλκούμενων για κάθε ρυμουλκό Ι.Χ.. Στην έννοια των ρυμουλκούμενων περιλαμβάνονται και τα ημιρυμουλκούμενα. Οι όροι με τους οποίους τίθενται σε κυκλοφορία τα ρυμουλκά Ι.Χ. καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για τη θέση σε κυκλοφορία κάθε ρυμουλκούμενου πέραν του πρώτου, με το οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία και το ρυμουλκό, καταβάλλεται εφάπαξ εισφορά υπέρ του Δημοσίου 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμα. Το ύψος της εισφοράς μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 43

Στο τέλος του άρθρου 52 του ν. 4155/2013 (Α' 120) προστίθεται νέα παράγραφος 9 ως εξής:

«9. Σε περίπτωση ανανέωσης άδειας οδήγησης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 51 /2012 (Α'101), με χρονικό περιορισμό για ιατρικούς λόγους πριν από τη συμπλήρωση της ηλικίας των εξήντα πέντε (65) ετών, δεν καταβάλλονται τα παράβολα των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου.»

Άρθρο 44

Μετά την παρ. 1 του άρθρου 4B του ν. 3446/2006 (Α'49), όπως προστέθηκε με το άρθρο 36 του ν. 4313/2014 (Α'261), προστίθεται νέα παράγραφος 1α, ως εξής:

«1α. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις για τις παραβάσεις της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας που αφορά τα στοιχεία αναγνώρισης πλαισίου και κινητήρα οχημάτων, τη γενική απογραφή, ταξινόμηση και κυκλοφορία οχημάτων, τις άδειες και πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας και τις άδειες οδήγησης, όταν αυτές οι παραβάσεις διαπράττονται με φορτηγά, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα οχήματα. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις για τις παραβάσεις των μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων στο οδικό δίκτυο της Χώρας.»

Άρθρο 45

Μετά την παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 4539/2018 (Α'89) προστίθεται παράγραφος 1α ως εξής:

«1α. Επιχορήγηση από τον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 46

1. Το άρθρο 4 του ν. 2696/1999 (Α'57) «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» τροποποιείται ως εξής:

α. Στην παράγραφο 4 μετά το εδάφιο «Π-35 Πρατήριο Καυσίμων» προστίθεται εδάφιο «Π-35α Θέση/Σημείο επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων».

β. Στην αρχή της παραγράφου 5 η φράση «Οι πρόσθετες πινακίδες (Πρ-1 μέχρι Πρ- 18β)» αντικαθίσταται με τη φράση «Οι πρόσθετες πινακίδες (Πρ-1 μέχρι Πρ- 19β)».

γ. Στο τέλος της παραγράφου 5 μετά το εδάφιο «Πρ-18β Εξαιρούνται μόνο τα ταξί», προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Πρ-19α Ηλεκτροκίνητα Οχήματα.

Στην περίπτωση που η πινακίδα χρησιμοποιείται για τη στάση/στάθμευση, αυτή ισχύει μόνο για τη διάρκεια επαναφόρτισης του οχήματος.

Πρ-19β Εξαιρούνται τα Ηλεκτροκίνητα Οχήματα.

Στην περίπτωση που η πινακίδα χρησιμοποιείται για τη στάση/στάθμευση, αυτή ισχύει μόνο για τη διάρκεια επαναφόρτισης του οχήματος.»

2. Ο Πίνακας «Σχεδίων πινακίδων σήμανσης οδών» που προβλέπεται στην παρ. 6 του άρθρου 4 του ν. 2696/1999 (Α'57) «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» και συνοδεύει αυτόν, τροποποιείται ως εξής :

α. Στο κεφάλαιο «ΙΙΙ. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΕΣ (ΙΙ)», μετά την πινακίδα (ΙΙ-35), προστίθεται η πινακίδα:



(Π-35α)

Θέση/Σημείο Επαναφόρτισης Ηλεκτροκίνητου Οχήματος

β. Στο τέλος του κεφαλαίου «ΙV. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ (Πρ)», προστίθενται οι πινακίδες ως εξής :

(Πρ-19α)

Ηλεκτροκίνητα Οχήματα



Πρ- 19β)

Εξαιρούνται τα Ηλεκτροκίνητα Οχήματα



Άρθρο 47

1. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 62 του ν. 4530/2018 (Α'59) προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την έναρξη λειτουργίας Σχολών Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ), οι υποχρεώσεις και ο έλεγχος αυτών, η διαδικασία έγκρισης προγραμμάτων κατάρτισης, η διαδικασία διενέργειας εξετάσεων και έκδοσης των πιστοποιητικών ADR οδηγών.»

Άρθρο 48

Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 83 του ν. 3463/2006 «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων» (Α'114), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Σε κάθε περίπτωση, για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου του άρθρου αυτού, δεν απαιτείται προηγουμένως η έκδοση της απόφασης της παρ. 2 του άρθρου 1 της οικ.Β.54871/4060/2003 (Β' 1364) για το χαρακτηρισμό περιοχής ως αστικής, κατά τις οριζόμενες στην ίδια παράγραφο προϋποθέσεις».

Άρθρο 49

1. Στο άρθρο 19 του ν. 4530/2018 (Α'59) προστίθενται παράγραφοι 5, 6, 7 και 8 ως εξής:

«5. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 3 όπου ο πωλητής δεν είναι κατά το ισχύον θεσμικό πλαίσιο περί της κυριότητας Ε.Δ.Χ. οχήματος, δικαιούχος κατοχής άδειας κυκλοφορίας τέτοιας κατηγορίας οχήματος τότε εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας, στην οποία αναγράφεται η παρατήρηση «όχι για κυκλοφορία αλλά μόνο για μεταβίβαση», καταχωρείται η σχετική μεταβολή στο βιβλιário μεταβολών κατοχής και κυριότητας του οχήματος και η άδεια μαζί με τις πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας κρατούνται στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας. Το πρόσωπο στο όνομα του οποίου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας «όχι για κυκλοφορία αλλά μόνο για μεταβίβαση», δικαιούται να προβεί εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) μηνός από την έκδοση της άδειας σε μεταβίβαση του Ε.Δ.Χ. οχήματος, δίχως υποχρέωση υποβολής βεβαίωσης ασφαλιστικού φορέα, σε πρόσωπο που πληροί τις προϋποθέσεις κατοχής και εκμετάλλευσης Ε.Δ.Χ. οχήματος με την υποβολή της προβλεπόμενης βεβαίωσης του οικείου ασφαλιστικού φορέα.

6. Σε περίπτωση που η μεταβίβαση της κυριότητας του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. οχήματος γίνεται σε σύζυγο ή τέκνο δεν απαιτείται ασφαλιστική ενημερότητα και τυχόν ασφαλιστικές οφειλές αναλαμβάνονται από τα πρόσωπα αυτά από την ημέρα της μεταβίβασης και μέχρι της εξοφλήσεώς τους, με σχετική σημείωση στα σχετικά βιβλία και έγγραφα.

7. Η ασφαλιστική ενημερότητα δεν είναι προϋπόθεση σε περίπτωση αντικατάστασης οχήματος.

8. Κατά την υποβολή της αίτησης συνταξιοδότησης δεν απαιτείται η κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας και της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. οχήματος και η συνέχιση της απασχόλησης δηλώνεται στην αίτηση συνταξιοδότησης. Οι ασφαλισμένοι που, κατά την έναρξη χορήγησης της σύνταξης, συνεχίζουν την απασχόλησή τους, διέπονται από τις διατάξεις περί απασχόλησης συνταξιούχων.»

Άρθρο 50

Η παράγραφος 2 του άρθρου 58 του ν. 4530/2018 (Α'59) αντικαθίσταται ως εξής:

«2.α. Πέραν των περιπτώσεων της παραγράφου 1, η επιχείρηση ή ο διαχειριστής μεταφορών μπορούν να χάσουν την αξιοπιστία τους εάν έχουν επιβληθεί σε βάρος τους, κατά την τελευταία διετία, κυρώσεις για παραβάσεις της νομοθεσίας περί εμπορευματικών ή επιβατικών μεταφορών του Παραρτήματος IV

του Κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 και του άρθρου 1 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/403.

β. Η άρση της αξιοπιστίας της επιχείρησης ή του διαχειριστή μεταφορών κηρύσσεται με απόφαση του Περιφερειάρχη της έδρας της επιχείρησης ή της κατοικίας του διαχειριστή αντίστοιχα, κατόπιν εισήγησης της αρμόδιας υπηρεσίας μεταφορών της Περιφέρειας. Η άρση της αξιοπιστίας μπορεί να διαρκεί από έναν (1) μήνα έως ένα (1) έτος. Με την ίδια απόφαση επιβάλλονται τα ακόλουθα διοικητικά μέτρα, για όσο χρόνο διαρκεί η άρση της αξιοπιστίας:

αα) Απώλεια αξιοπιστίας επιχείρησης : αναστέλλεται η ισχύς και αφαιρούνται η άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ή επιβατών, οι κοινοτικές άδειες και οι βεβαιώσεις οδηγού του κανονισμού 1072/2009 που έχουν χορηγηθεί στην επιχείρηση και οι άδειες κυκλοφορίας των φορτηγών δημοσίας χρήσης που διαθέτει η επιχείρηση.

ββ) Απώλεια αξιοπιστίας διαχειριστή μεταφορών: αναστέλλεται η ισχύς και αφαιρείται το πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας του διαχειριστή.

Η αποκατάσταση της αξιοπιστίας διαπιστώνεται με απόφαση του Περιφερειάρχη, μετά από αίτηση της επιχείρησης ή του διαχειριστή μεταφορών στην αρμόδια υπηρεσία μεταφορών της Περιφέρειας.

γ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται:

(αα) Το ανώτατο όριο παραβάσεων πέραν του οποίου η αρμόδια υπηρεσία κινεί τη διαδικασία ελέγχου των εχεγγών αξιοπιστίας,

(ββ) τις περιπτώσεις στις οποίες δεν αίρεται η αξιοπιστία της επιχείρησης ή του διαχειριστή από τον Περιφερειάρχη,

(γγ) τα μέτρα που μπορούν να οδηγήσουν σε αποκατάσταση των εχεγγών αξιοπιστίας,

(δδ) τα κριτήρια για τον καθορισμό του δείκτη επικινδυνότητας των επιχειρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 12 του Κανονισμού 1071/2009 και ο χαρακτηρισμός των επιχειρήσεων ανάλογα με τον δείκτη επικινδυνότητάς τους.»

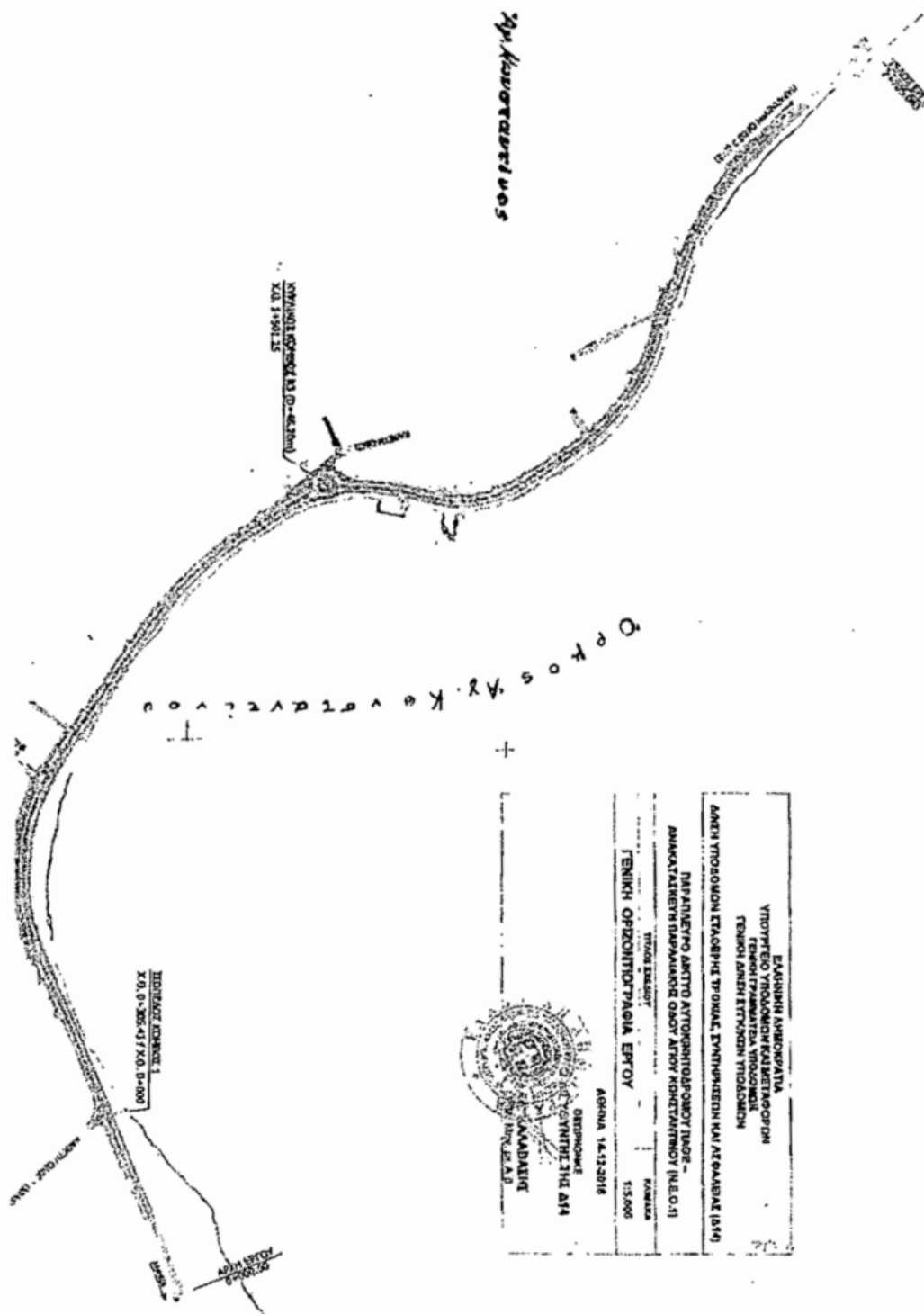
Άρθρο 51

Η αίτηση για την έκδοση της άδειας των παραγράφων 9 και 10 του άρθρου 27 του ν. 2971/2001 (Α'285) για τα έργα:

α) Της Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών - Θεσσαλονίκης εντός της περιοχής του Αγίου Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, που αποτελεί το παράπλευρο δίκτυο του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, όπως εμφανίζονται στην από 14.12.2018 «γενική οριζοντιογραφία του έργου» σε κλίμακα 1:5.000 που έχει θεωρηθεί από τον Διευθυντή της Διεύθυνσης Υποδομών Σταθερής Τροχιάς, Συντηρήσεων και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που σε σμίκρυνση δημοσιεύεται στο Παράρτημα του παρόντος και

β) της Εθνικής Οδού Κρατήγους - Μυτιλήνης, όπως εμφανίζονται στα διαγράμματα, που προσαρτώνται στην απόφαση με αριθμό 5689/1985 του Νομάρχη Λέσβου (Δ 338), στην απόφαση με αριθμό 1024286/2219/Β0010/2002 του Υφυπουργού Οικονομίας και Οικονομικών (Δ 545), στην απόφαση με αριθμό 31892/3847/2012 του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου (Δ 485), στην απόφαση με αριθμό 26143/2014 του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου (Δ 208), στην απόφαση με αριθμό 49497/2014 του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου (Δ 345) και στην απόφαση με αριθμό 63166/2014 του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου (419), που έχουν εκτελεστεί έως τη δημοσίευση του παρόντος νόμου χωρίς άδεια ή καθ' υπέρβαση αυτής από το Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α., μπορεί να υποβληθεί έως τις 31.12.2019, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2971/2001.

Παράρτημα



Άρθρο 52

1. Για τις προσλήψεις προσωπικού με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου ειδικότητας ΔΕ ή ΤΕ Οδηγών και ΔΕ ή ΤΕ Μηχανοδηγών πάσης φύσεως οχημάτων και συρμών των εταιρειών του Ο.Α.Σ.Θ. Α.Ε. της Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε., καθώς και των σιδηροδρομικών μέσων μεταφοράς του Ο.Σ.Ε. Α.Ε., ακολουθείται η διαδικασία που ορίζεται στις επόμενες παραγράφους.

2. Η προκήρυξη εκδίδεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατόπιν εισήγησης του οικείου φορέα, ύστερα από έγκριση του Ανωτάτου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού (Α.Σ.Ε.Π.), η οποία χορηγείται εντός δεκαπέντε (15) ημερών. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας θεωρείται ότι χορηγήθηκε η έγκριση. Στην προκήρυξη αναφέρονται αναλυτικά:

α) ο συνολικός αριθμός των οδηγών που θα προσληφθούν στην κατηγορία Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (ΔΕ), ανά τύπο οχημάτων λεωφορείων και κατά φορέα υποδοχής,

β) τα απαιτούμενα προσόντα και δικαιολογητικά. Σε κάθε περίπτωση απαιτείται η κατοχή άδειας οδήγησης της οικείας κατηγορίας και Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.), κατά τα οριζόμενα στις διατάξεις του π.δ. 51/2012 (Α' 101), καθώς και τα προσόντα του άρθρου 21 του π.δ. 50/2001 (Α' 39),

γ) τα κριτήρια κατάταξης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 18 του ν. 2190/1994 (Α' 28), και

δ) η προθεσμία υποβολής αιτήσεων.

Η προκήρυξη δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, του οικείου φορέα και του Α.Σ.Ε.Π.. Περιληψή της, η οποία περιλαμβάνει τον αριθμό ανά κατηγορία και ειδικότητα προσωπικού, τα απαιτούμενα προσόντα, τα όρια ηλικίας και την προθεσμία υποβολής των αιτήσεων, δημοσιεύεται σε δύο (2) τουλάχιστον εφημερίδες πανελλαδικής κυκλοφορίας.

3. Οι υποψήφιοι υποβάλλουν τις αιτήσεις τους στον οικείο φορέα, ο οποίος τις αξιολογεί και συντάσσει προσωρινούς πίνακες κατάταξης, προσληπτέων και απορριπτέων, τους οποίους δημοσιεύει στην ιστοσελίδα του και αποστέλλει στο Α.Σ.Ε.Π., μαζί με τα απαραίτητα δικαιολογητικά, για έλεγχο νομιμότητας. Κατά των προσωρινών πινάκων οι υποψήφιοι μπορούν να ασκήσουν ένσταση ενώπιον του Α.Σ.Ε.Π. μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δέκα (10) ημερών που αρχίζει από την επομένη της δημοσίευσής τους. Το Α.Σ.Ε.Π. διενεργεί τον έλεγχο νομιμότητας και τον κατ' ένσταση έλεγχο μέσα σε έναν (1) μήνα από την πάροδο της προθεσμίας υποβολής των ενστάσεων. Η απόφαση του Α.Σ.Ε.Π. κοινοποιείται στο φορέα, προκειμένου να καταρτίσει τον οριστικό πίνακα προσληπτέων.

4. Οι υποψήφιοι που περιλαμβάνονται στον οριστικό πίνακα προσληπτέων, διανύουν, πριν την κατάρτιση της σύμβασης εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου με τον οικείο φορέα, ειδική δοκιμαστική υπηρεσία διάρκειας δύο (2) ετών, για την οποία συνάπτεται σύμβαση δοκιμαστικής υπηρεσίας με αποδοχές. Κατά το διάστημα της ειδικής δοκιμαστικής υπηρεσίας, οι προσληπτέοι διαθέτουν όλα τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που προβλέπονται για το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου αντίστοιχης ειδικότητας του οικείου φορέα και παρακολουθούν ειδικά προγράμματα εκπαίδευσης στην οδική συμπεριφορά και την οδική ασφάλεια.

5. Μετά από την ολοκλήρωση της δοκιμαστικής υπηρεσίας της προηγούμενης παραγράφου, διενεργείται έλεγχος καταλληλότητας και επάρκειας του προσωπικού από πενταμελή επιτροπή, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και στην οποία μετέχουν:

α) δύο (2) μέλη του Α.Σ.Ε.Π., που υποδεικνύονται από τον Πρόεδρό του,

β) ένας (1) Νομικός Σύμβουλος ή Πάρεδρος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.), που υποδεικνύεται από τον Πρόεδρό του,

γ) ένας (1) εκπρόσωπος του οικείου φορέα υποδοχής, που υποδεικνύεται από το αρμόδιο για τον διορισμό όργανο του φορέα αυτού, και

δ) ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Της Οικείας Επιτροπής προεδρεύει το ανώτερο κατά διαβάθμιση μέλος του Α.Σ.Ε.Π. και μεταξύ πλειόνων μελών της ίδιας βαθμίδας το αρχαιότερο κατά τα οριζόμενα στον ισχύοντα Κανονισμό Λειτουργίας του Α.Σ.Ε.Π..

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται το ειδικότερο περιεχόμενο του ελέγχου καταλληλότητας και επάρκειας, ιδίως οι πειθαρχικές ποινές και λοιπές παραβάσεις, στις οποίες αν έχει υποπέσει ο προσληπτέος οδηγός κατά το διάστημα της δοκιμαστικής υπηρεσίας του, κρίνεται ότι δεν έχει ολοκληρώσει επιτυχώς τη δοκιμαστική του υπηρεσία κατά τον έλεγχο καταλληλότητας και επάρκειας.

6. Οι οδηγοί που κρίνονται επιτυχόντες της διαδικασίας ελέγχου καταλληλότητας και επάρκειας από την επιτροπή της παραγράφου 5 προσλαμβάνονται από τους οικείους φορείς με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου. Οδηγοί που δεν κρίνονται επιτυχόντες δεν καταρτίζουν με τον οικείο φορέα σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και η απασχόλησή τους στον φορέα λήγει, κατά τα οριζόμενα στη σύμβαση της δοκιμαστικής τους υπηρεσίας.

**Άρθρο 53
Έναρξη ισχύος**

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα,

2019

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

2. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

3. ΠΑΙΔΕΙΑΣ,
ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

4. ΕΡΓΑΣΙΑΣ,
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ

5. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

6. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

7. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

8. ΥΓΕΙΑΣ

9. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

10. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

11. ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

13. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

14. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

15. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

16. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ
ΑΜΥΝΑΣ

17. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

18. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΓΕΙΑΣ

19. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

21. Η ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΑΙΔΕΙΑΣ,
ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΕΥΜΑΤΩΝ

23. Η ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

20. Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

22. Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΡΓΑΣΙΑΣ,
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ

24. Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την

ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 17.40' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Πέμπτη 21 Φεβρουαρίου 2019 και ώρα 9.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. - Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις» σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που σας έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ