(Σημείωση: Ο παρακάτω πίνακας περιεχομένων δεν αποτελεί το τελικό κείμενο, διότι εκκρεμούν ορθογραφικές και συντακτικές διορθώσεις)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΙΖ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Π΄

Τετάρτη 20 Φεβρουαρίου 2019

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.
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.
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.
4. Ανακοινώνεται υπόμνημα του Βουλευτή κ. Γ. Κυρίτση, σχετικά με την αίτηση άρσης ασυλίας του, σελ.
5. Ονομαστική ψηφοφορία επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας, σελ.
6. Επιστολικές ψήφοι επί της ονομαστικής ψηφοφορίας, σελ.
7. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ
Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 21 Φεβρουαρίου 2019, σελ.

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.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ.
ΚΟΥΡΑΚΗΣ Α. , σελ.
ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ Δ. , σελ.
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ Α. , σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ.
ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ Α. , σελ.
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ.
ΚΟΥΡΑΚΗΣ Α. , σελ.
ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ Δ. , σελ.
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. , σελ.
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ.
ΤΣΙΑΡΑΣ Κ. , σελ.
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ Α. , σελ.

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:
ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ Ι. , σελ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ Ε. , σελ.
ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ Φ. , σελ.
ΓΡΕΓΟΣ Α. , σελ.
ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ Ε. , σελ.
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. , σελ.
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ.
ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ Α. , σελ.
ΚΑΤΣΗΣ Μ. , σελ.
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ.
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ.
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ.
ΚΟΝΣΟΛΑΣ Ε. , σελ.
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. , σελ.
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Γ. , σελ.
ΛΙΒΑΝΙΟΥ Ζ. , σελ.
ΜΑΝΙΑΤΗΣ Ι. , σελ.
ΞΥΔΑΚΗΣ Ν. , σελ.
ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ Γ. , σελ.
ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ Θ. , σελ.
ΡΗΓΑΣ Π. , σελ.
ΣΑΡΙΔΗΣ Ι. , σελ.
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ Ι. , σελ.
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ.
ΣΤΕΡΓΙΟΥ Κ. , σελ.
ΣΤΥΛΙΟΣ Γ. , σελ.
ΤΖΕΛΕΠΗΣ Μ. , σελ.
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ Μ. , σελ.
ΤΣΙΑΡΑΣ Κ. , σελ.
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ.

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: «Ι) Κύρωση του Πρωτοκόλλου υπ' αριθμόν 16 στη Σύμβαση για την Προάσπιση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών, ΙΙ) Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2016/343 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Μαρτίου 2016, ΙΙΙ) 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, ΙV) 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 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 361/18-2-2019 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Θεσπρωτίας 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 παράγραφοι 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, Μυκήνες, 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 Νοέμβρη του 2017».

2. Η με αριθμό 2688/22-10-2018 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου της Δημοκρατικής Συμπαράταξης κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς την ΥπουργόΕργασίας, 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».

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** 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 Κρεμαστινός):** 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 αντανακλαστικά 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 νομοσχέδιου 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 επαναδιαπίστευσης και της προσωρινής ή και οριστικής απομάκρυνσης από το υπ’ όψιν έργο των παραβατών η 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 15ης Ιανουαρίου του 2013 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων, τρικύκλων και τετράκυκλων οχημάτων και ρυθμίζεται η από 1η 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 υπηρεσιών 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 καταντήσει 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.

Μιλάω 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 υπάλληλοι 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.

Κατήργησε 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 φέρνετε 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 διπλωματών 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 μετακυλίει 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 εφαρμοστικότητας.

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 μοτοσικλετών 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 οδηγών 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 πόσο 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 άλλου, τι θα συμβεί; Κανείς δεν ξέρει. Οι ταλαίπωροι που προσπαθούν να πάρουν 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 ενδιάμεσο είναι αναγκαίο να υπάρχουν κυρώσεις για επίορκους παραβάτες, κύριε Υπουργέ. Όμως, οι κυρώσεις που προβλέπονται στη διάταξη του νομοσχεδίου διέπονται από δυσαναλογία και άνιση μεταχείριση των εμπλεκομένων.

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 οδηγεί.

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 φέρνετε 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 1η 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 1η 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 Δεκέμβρη του 2017 και στο τέλος για τον Απρίλιο του 2018. Μετά δεσμευόταν ότι το νομοσχέδιο που θα έλυνε το πρόβλημα θα ερχόταν στη Βουλή τον περασμένο Νοέμβριο. Και ενώ εμείς ως Νέα Δημοκρατία μέσω του αρμόδιου τομεάρχη είχαμε καταθέσει ερωτήσεις που υπογράμμιζαν 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 ψηφίσει, κύριε Κατσανιώτη.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ:** 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, περνάνε 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 Κρεμαστινός):** 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 Κρεμαστινός):** Παρακαλώ, κύριε Κατσανιώτη, σεβαστείτε τον χρόνο.

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

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

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

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ:** Αυτή δεν είναι κοινοβουλευτική διαδικασία!

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Εγώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** 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 Κρεμαστινός):** Ωραία.

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** 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: Χρειαζόταν 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 επιβάλλει 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 ταυτόχρονες 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 νταλίκα 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 νταλίκα, 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 εξυπηρετηθούν 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 κάπου 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 ας 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, αντίστοιχα, 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 θερμοκήπιο 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 4ο Δημοτικό Σχολείο Ταύρου.

Η Βουλή σάς 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. Μανιάτη.

Κύριε Μανιάτη, δεν είναι «Συριζοδεξιά». Είναι «ΠασοκοΣυριζοδεξιά». Είστε όλοι ΠΑΣΟΚ. Μαζί συγκυβερνήσατε 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 δίνατε 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 εμπλεκομένων. 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 εξέταστρων 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 «πέφτουν» 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.

Βρείτε 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 αντανακλαστικών 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 ενενηντάχρονους.

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 βρήκατε 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 φυλλοροεί 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.

Ευτελίσατε και ξεφτιλίσατε, 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 «Καλπογιάννη» που είχε βουτήξει την κάλπη από εδώ 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 καμμιά 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 εδώ τις δουλειές τις παίρνουν οι λαθρομετανάστες, στους οποίους ανοίξατε 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 καμμία 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 Κρεμαστινός):** 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 7ο Γενικό Λύκειο Περιστερίου.

Η Βουλή σάς 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 αυτοκινητοβιομηχάνων.

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 -όλοι 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 εξέταστρων 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 είκοσί του χρόνια οδηγεί ήδη πενήντα τέσσερα χρόνια. Ξέχασε να οδηγεί; 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.

Tο 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 ίδιων 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 χαρατσώνουν τον κάθε επαγγελματία.

Στο άρθρο 22 θεωρούμε ότι πρέπει να ενθαρρυνθεί με πολύπλευρα μέσα η μεγαλύτερη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, των μέσων μαζικής μεταφοράς, του 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 τεσσερισήμισι ώρες ανελλιπούς δουλειάς με μισή ώρα διάλειμμα. Δηλαδή ο μηχανοδηγός, ο οποίος θα πάει από τον Αθήνα στη Θεσσαλονίκη, που είναι τεσσερισήμισι ώρες, και θα είναι μέσα μόνος του τι θα κάνει; Πότε θα κάνει τη μισή ώρα διάλειμμα; Μετά τις τεσσερισήμισι 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 στελεχώσετε όλες τις περιφέρειες με επαρκές προσωπικό, ούτως ώστε να μη μετακυλίεται 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 αντικειμένου. 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 καμμιά 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 τρεισήμισι 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 διάρκειά 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 δίκιο που έχουν και οι συνάδελφοί τους που είναι με αορίστου χρόνου σύμβαση. Γιατί για λόγους ισοτιμίας, 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 συγχώνευσης και προσάρτησης, η οποία αποτελούσε το πρώτο βήμα του σχεδιασμού για την κατάργησή του.

Στην πράξη, δηλαδή, αυτή η τροπολογία, κύριε Υπουργέ, αθωώνει 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 γαιών, 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 εμποροβιομηχάνων 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 μονοπώληση 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 εκπλειστηριασμό δικαιωμάτων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, δηλαδή από το περιβόητο 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 κατονομάζονται 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 αποδεσμεύεται 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 ξεναγήθηκαν 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 σάς 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.

Οπωσδήποτε τέτοιες συμπεριφορές δεν αφορούν το σύνολο των εμπλεκομένων. 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. Χρειάζονται εντατικά διαρκείας, μήπως και κάποτε συνειδητοποιήσουμε όλοι το μέγεθος των ευθυνών που έχουμε όταν πιάνουμε ένα τιμόνι και οδηγούμε στον δρόμο.

Παρεμπιπτόντως, 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 συνοδός 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 χθες, αλλά παραπέμπεται σε υπουργική απόφαση για τις προδιαγραφές κ.λπ..

Οι ήπιες κυρώσεις του άρθρου 9 για παραβάσεις βασικότατων 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 περίοδο δοκιμασίας και αναμονής 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 υπερήλικες, 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 αδικία -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 ιδίου 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 Κρεμαστινός):** 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 άσφαλτο. 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 τηλεφωνήματα 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 εγκαλούμαστε για την αποχή που έκαναν οι εξεταστές και η οποία δημιούργησε 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 αυτά 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 χίλιοι 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 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 διασφαλίσει τη 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 εκπαίδευση 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 υποψήφιους 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 άσφαλτο.

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. Ωστόσο 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 ειδικότητες 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, αναλάβαμε 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 Ανδριανέ, 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 σάς τις έχω αποστείλει, κύριε Υπουργέ. Αυτά σε σχέση με τις προτάσεις και τις ανησυχίες τους.

Πριν, όμως, αναφερθώ σε αυτά τα προβλήματα τα οποία επισήμανε 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 πώς θα έλυνε 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, όλον 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 χρειαζόντουσαν 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 πίστες 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 βαρύτατες 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 ασυλιών, γι’ αυτό θα σας διηγηθώ μία ωραία συριζαίικη 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 πρώην 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 παρανόμως 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 συριζαίικη 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 έβγαινε 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 συριζαίικη 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; Φέρνετε 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)

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ ΛΟΓΩ ΑΛΛΑΓΗΣ ΘΕΜΑΤΟΣ)

 **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** 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 Ραδιοφωνικού 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:

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

(Να μπουν οι σελίδες 100-101)

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** 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 καταλαμβάνει 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:

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

(ΝΑ ΜΠΟΥΝ ΟΙ ΣΕΛΙΔΕΣ 104 - 116)

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

**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 διεξαχθείσης 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:

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 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: NAI:157, OXI: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 | ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ | Ν.Δ. | ΗΜΑΘΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΒΕΤΤΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ | ΝΑΙ |
| ΒΙΤΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΒΛΑΣΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Ν.Δ. | ΑΡΚΑΔΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΒΟΥΤΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΒΡΑΝΤΖΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ | ΝΑΙ |
| ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΓΕΝΝΙΑ ΓΕΩΡΓΙΑ | ΣΥΡΙΖΑ | Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ ΟΛΓΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΡΤΗΣ | ΝΑΙ |
| ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Ν.Δ. | ΚΙΛΚΙΣ | ΝΑΙ |
| ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ-ΣΑΛΤΑΡΗ ΕΥΣΤΑΘΙΑ(ΕΦΗ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΛΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΔΕΔΕΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΤΤΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΔΕΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Κ.Κ.Ε | Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΔΗΜΑΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ) | Ν.Δ. | ΕΒΡΟΥ | ΝΑΙ |
| ΔΟΥΖΙΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΔΡΙΤΣΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΔΡΙΤΣΕΛΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΤΡΙΚΑΛΩΝ | ΝΑΙ |
| ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΑΒΑΛΑΣ | ΝΑΙ |
| ΖΕΪΜΠΕΚ ΧΟΥΣΕΪΝ | ΣΥΡΙΖΑ | ΞΑΝΘΗΣ | ΝΑΙ |
| ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | ΝΑΙ |
| ΘΕΛΕΡΙΤΗ ΜΑΡΙΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΘΕΟΠΕΦΤΑΤΟΥ ΑΦΡΟΔΙΤΗ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΘΕΟΦΥΛΑΚΤΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΟΖΑΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΘΗΒΑΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΒΟΙΩΤΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΘΡΑΨΑΝΙΩΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ | 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 |
| ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | ΝΑΙ |
| ΜΟΡΦΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΑΒΑΛΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΟΥΜΟΥΛΙΔΗΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΟΖΑΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΡΟΔΟΠΗΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΛΑΟΥΡΑΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ(ΜΑΚΗΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΛΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΛΑΦΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΛΛΗΣ ΣΥΜΕΩΝ(ΜΑΚΗΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΛΤΑΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΤΤΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΛΩΜΕΝΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΧΑΝΙΩΝ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΞΕΒΑΝΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΛΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΓΙΑΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΓΡΕΒΕΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΝΤΖΙΜΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΟΖΑΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΞΥΔΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΜΑΘΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΠΑΛΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΛΕΣΒΟΥ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΤΡΙΚΑΛΩΝ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΛΑΡΙΣΗΣ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΡΚΑΔΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΑΒΑΛΑΣ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΠΑΥΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΕΡΚΥΡΑΣ | ΝΑΙ |
| ΠΡΑΤΣΟΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΥΒΟΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΡΙΖΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΒΡΟΥ | ΝΑΙ |
| ΡΙΖΟΥΛΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΧΑΪΑΣ | ΝΑΙ |
| ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ | ΝΑΙ |
| ΣΕΒΑΣΤΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΣΑΜΟΥ | ΝΑΙ |
| ΣΕΛΤΣΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΦΛΩΡΙΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΣΗΦΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΠΕΛΛΗΣ | ΝΑΙ |
| ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΤΡΙΚΑΛΩΝ | ΝΑΙ |
| ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΔΗ.ΣΥ | Α' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΣΚΟΥΡΟΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ) | 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 | ΝΑΙ |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ | ΔΗ.ΣΥ | ΣΕΡΡΩΝ | ΝΑΙ |
| 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 | ΝΑΙ |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ | ΑΝΕΞ. | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΨΥΧΟΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ | 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 μόνας 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 ... (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: NAI:136, OXI:19, ΠΡΝ:2) |   |   |   |
| 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 | ΟΧΙ |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΥΒΟΙΑΣ | ΟΧΙ |
| 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 | ΟΧΙ |
| 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 | ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ | Ν.Δ. | ΗΜΑΘΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΒΕΤΤΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ | ΝΑΙ |
| ΒΙΤΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΒΛΑΣΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Ν.Δ. | ΑΡΚΑΔΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΒΟΥΤΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΒΡΑΝΤΖΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ | ΝΑΙ |
| ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΓΕΝΝΙΑ ΓΕΩΡΓΙΑ | ΣΥΡΙΖΑ | Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ ΟΛΓΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΡΤΗΣ | ΝΑΙ |
| ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Ν.Δ. | ΚΙΛΚΙΣ | ΝΑΙ |
| ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ-ΣΑΛΤΑΡΗ ΕΥΣΤΑΘΙΑ(ΕΦΗ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΛΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΔΕΔΕΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΤΤΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΔΕΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Κ.Κ.Ε | Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΔΗΜΑΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | - |
| ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ) | Ν.Δ. | ΕΒΡΟΥ | ΝΑΙ |
| ΔΟΥΖΙΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΔΡΙΤΣΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΔΡΙΤΣΕΛΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΤΡΙΚΑΛΩΝ | ΝΑΙ |
| ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΑΒΑΛΑΣ | ΝΑΙ |
| ΖΕΪΜΠΕΚ ΧΟΥΣΕΪΝ | ΣΥΡΙΖΑ | ΞΑΝΘΗΣ | ΝΑΙ |
| ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | ΝΑΙ |
| ΘΕΛΕΡΙΤΗ ΜΑΡΙΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΘΕΟΠΕΦΤΑΤΟΥ ΑΦΡΟΔΙΤΗ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΘΕΟΦΥΛΑΚΤΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΟΖΑΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΘΗΒΑΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΒΟΙΩΤΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΘΡΑΨΑΝΙΩΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ | 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 | ΠΡΝ |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | ΠΡΝ |
| 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 | ΟΧΙ |
| ΚΑΣΤΟΡΗΣ ΑΣΤΕΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΠΙΕΡΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΤΣΑΒΡΙΑ-ΣΙΩΡΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΥΣΟΥΛΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ | ΟΧΙ |
| ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | Ν.Δ. | ΑΧΑΪΑΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Ν.Δ. | Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΤΣΗΣ ΜΑΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΑΝΕΞ. | ΑΤΤΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| 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 | ΟΧΙ |
| 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 | ΟΧΙ |
| ΛΟΒΕΡΔΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | ΔΗ.ΣΥ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΛΥΚΟΥΔΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ | ΑΝΕΞ. | Α' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΔΗ.ΣΥ | ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ | ΟΧΙ |
| 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 |
| ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | ΝΑΙ |
| ΜΟΡΦΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΑΒΑΛΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΟΥΜΟΥΛΙΔΗΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΟΖΑΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΡΟΔΟΠΗΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΛΑΟΥΡΑΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ(ΜΑΚΗΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΛΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΛΑΦΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΛΛΗΣ ΣΥΜΕΩΝ(ΜΑΚΗΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΛΤΑΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΤΤΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΛΩΜΕΝΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΧΑΝΙΩΝ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΞΕΒΑΝΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΛΕΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΜΠΓΙΑΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΓΡΕΒΕΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΝΤΖΙΜΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΟΖΑΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΞΥΔΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΜΑΘΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΠΑΛΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΛΕΣΒΟΥ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΤΡΙΚΑΛΩΝ | ΟΧΙ |
| ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΛΑΡΙΣΗΣ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΡΚΑΔΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΑΒΑΛΑΣ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΠΑΥΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΕΡΚΥΡΑΣ | ΝΑΙ |
| ΠΡΑΤΣΟΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΥΒΟΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΡΙΖΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΒΡΟΥ | ΝΑΙ |
| ΡΙΖΟΥΛΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΧΑΪΑΣ | ΟΧΙ |
| ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ | ΝΑΙ |
| ΣΕΒΑΣΤΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΣΑΜΟΥ | ΟΧΙ |
| ΣΕΛΤΣΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΦΛΩΡΙΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΣΗΦΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΠΕΛΛΗΣ | ΝΑΙ |
| ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΤΡΙΚΑΛΩΝ | ΝΑΙ |
| ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΔΗ.ΣΥ | Α' ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | Β' ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΣΚΟΥΡΟΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ) | 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 |
| **OXI** | 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 μόνας 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 |
| **OXI** | 19 |
| **ΠΡΝ** | 2 |
| **ΣΥΝ** | **157** |

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

**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 ανάλγητο 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 φωταγώγηση 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 καθάρματα 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 ευσυνείδητα 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 συνάδελφος 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 απέναντι το 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 πολύς 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 καμμία. 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 μπουν 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 από 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 μπουν στη διαδικασία να ανανεώσουν ξανά την άδεια και να φέρουν πίσω την πελατεία -θα πρέπει και αυτά να τα λάβουμε υπ’ όψιν μας- γιατί καμμιά 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 αδείας. 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 κατάργηση 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 εστία διαφθοράς στην Ελλάδα.

Η Κυβέρνηση αποδεικνύει για ακόμα μια φορά ότι είναι μέρος αυτής της κοινωνίας, αφουγκράζεται την πραγματικότητα και τολμά 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 σύνηθες 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 μεταφοράς 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 συγκοινωνιολόγων.

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 λέει 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 εναντίον 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 διστάζετε 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 καλωδιώσουν 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 ποιον 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 οδηγήσεως 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.

Έρχεστε 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 1ο 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 χρονών 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 εβδομηντατεσσάρηδες;

**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 σταματώ 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 αποδρομή 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 απαρατήρητη- 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 «βοσκότοπος». 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 μπορέσετε να φέρετε εις πέρας τα διαχειριστικά σχέδια των βοσκοτόπων, όταν τέσσερα χρόνια τώρα δεν κάνατε 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. Κυριαζίδη.

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 καθαρό 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 ζήτησαν 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 κατελθούσα 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 όποια 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 δικαιολογήσουν 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 αναφέρομαι 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 καμμία 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 κοστίσει. 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. Χαρίτσης, που υποτίθεται ότι είναι μετριοπαθής και υποστηρίζει την τοπική αυτοδιοίκηση. Μετακυλίεται ένα κόστος, χωρίς να υπάρχει καμμία απολύτως πρόβλεψη, ουσιαστικά στις περιφέρειες. 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 περιεγράφηκαν 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 δημόσιων 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 ευθιξία, 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 συνομιλίες 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 δυνατόν 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 μετακυλίοντας 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 διαπρύσιος 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 πράγματι εξοργιστικό, 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 1η 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 αδήλωτα 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 επαναλειτουργήσουν, 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 - ΑΝΕΛ.

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 οι κτηνοτρόφοι μας που αφαιμάσσονται, απρόσκοπτη ροή επιδοτήσεων, χωρίς πρόστιμα, νόμιμο, σύννομο με τα κοινοτικά δεδομένα και τον κανονισμό «Omnibus» 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 πότε 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.

Ρωτώ, 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 τεκταίνονται 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 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, είκοσι τρεις μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Γενικό Λύκειο Πόρου.

Η Βουλή τούς 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, κάνατε 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 κάνουμε 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 ενηλίκους. 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 θέλετε 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 Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης, που συζήτησε εδώ στην Επιτροπή, αλλά και σε υπομνήματα που κατέθεσαν. Επιτρέψτε μου να καταθέσω άλλη μία φορά αυτό το υπόμνημα της Πανελλήνιας 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 Πανελλήνιας 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 πίστες 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;

Άρα, 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 δικαιώματα, 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 Γαιών 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 αποφύγουμε 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 εκατομμύρια 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 γαιών. 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 ποώδη, 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 Γαιών είναι αυτό που αυτήν την ώρα ετοιμαζόμαστε να κάνουμε και είναι τα διαχειριστικά σχέδια βοσκήσιμων γαιών. 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 προκηρυχθούν 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 συμψηφιστεί 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 εισηγήθηκε 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 βοσκότοπους 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 καθοριστικό 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 εκπαίδευσης. 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 επιλύει 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 μετακυλίει 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 οδηγητικής 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 όσων κυβέρνησαν.

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 οδήγησης και της ασφάλειας.

Και εξηγούμαι: 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 οδήγησης 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 τονιστούν.

Ένα σημείο που έχει σχέση με το κατά πόσο θα πρέπει οι δάσκαλοι οδήγησης 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 πίστες 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 πίστες 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 εξετάσεων. 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 κάποιο 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 μπούνε 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 ξεμπερδέψουμε 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 τον 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 Ευρωπαία επίτροπος 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 ΣΥΡΙΖΑ για το πρόβλημα που έχει προκύψει στην εθνική οδό Κρατήγου - 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 αντιμετώπιζαν 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 επέκταση 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 μετακυλίεται 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 διαδικασία-παρέμβαση που εστιάζετε εσείς στους εκπαιδευτές των σχολών και εξ αυτού οδηγείστε 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 προκειμένου 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 ανάπλαση 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 Κρατήγου-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:

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

(Να μπουν οι σελ. 212-216)

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, να πω και του συναδέλφου μου, του κ. Καραγιαννίδη, να καταθέσει μια τροπολογία για την επισκευή του δρόμου;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** 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. Κυριαζίδης. Ο κ. Κυριαζίδης λέει αν μπορεί στην ίδια τροπολογία να ενσωματωθεί και αυτό. Ο Υπουργός λέει να σας δώσει μια απάντηση. 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 ψηφιστεί σήμερα.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Εγώ το κατάλαβα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** 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, τουλάχιστον χρονικά, πότε μπορεί να γίνει, γιατί καταλαβαίνω ότι τώρα δεν μπορείτε να την ενσωματώσετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** 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 Μακεδονίας, αλλά και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης δεν υπήρχε δέσμευση για να γίνει ο δρόμος Δράμας - Αμφίπολης ποτέ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** 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 Μεταφορών):** Βεβαίως, βεβαίως.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έχετε δίκιο. Για τις άδειες οδήγησης μιλάμε, οπότε καταλαβαίνετε ότι τα έχω όλα στα μυαλό 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 θυμάμαι 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 επισκευή. Μιλώ για ένα μικρό ποσό για την επισκευή, για να μη σκοτώνονται άνθρωποι. Με καταλαβαίνετε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα δημοπρατηθεί ως νέο έργο.

Εμείς κύριε Κυριαζίδη, κάνουμε έργα υποδομών που είναι ολοκληρωμένος ο σχεδιασμός τους…

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μα, είναι της περιφέρειας.

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

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** Δύο περιφερειών είναι.

**ΠΡΟΕΔΡΕΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Ορίστε, κύριε Ουρσουζίδη, 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 εμπλέκονται 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 δρόμους, σκοτώνει ή σκοτώνεται ο ίδιος. Αυτό, δυστυχώς, ήταν ένα ζήτημα το οποίο το λέω χοντρικά, αλλά είχε προκύψει στην επιτροπή. Κατά συνέπεια, σωστά παίρνει πρωτοβουλία το Υπουργείο 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 καλούνται να πιστοποιήσουν την ικανότητά τους μέσα σε ειδικά διαμορφωμένους 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, διαφορετικά 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 μεταλαμπαδεύεται από τα πολυτεχνεία της χώρας, βρίσκει την απόλυτη, θα έλεγα, εφαρμογή στους ανθρώπους οι οποίοι έχουν ανοιχτά αυτιά και μυαλό και κατανοούν το πρόβλημα.

Πριν από δύο μέρες ήμουν στη Λάρισα σε μία εκδήλωση της Πανελλήνιας Ένωσης Γενικών Γραμματέων Τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι οποίοι -και τους συγχαίρω από αυτό το Βήμα- πήραν την πρωτοβουλία να ενημερώσουν και να ενημερωθούν από τους ειδικούς, προκειμένου να πάρουν πρωτοβουλίες. Χαρακτηριστικά παραδείγματα στη χώρα μας πλέον υπάρχουν. Νομίζω ότι η περίπτωση του Ρεθύμνου είναι η πιο αντιπροσωπευτική της βελτίωσης 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 συνοδού. Και αυτό τέθηκε στην επιτροπή. Νομίζω ότι ήταν ενθαρρυντική 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, προκλήθηκα 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 εργολάβων –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 επιτρέψτε. 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 ανάγονται επί δέκα ή επί εκατό –έτσι λένε οι ειδικοί- αντιλαμβάνεστε το μέγεθος της ζημίας 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 1ο 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 περίεργο 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 μέτωπα και στην κοινωνία και μέσα στο Κοινοβούλιο και πριν από τη δικτατορία και μετά τη δικτατορία- και κάποιοι 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 με 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 σημαδεύουν 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 νταλίκα 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 κάλυψης 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 γίνονται 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 Κατσώτη, 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. Θα 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 μηχανοδήγησης. 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 τολμήσετε 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 καμμιά 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 Μεσσηνία. 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 περνούν από δημόσια νοσοκομεία και από ειδικούς νευρολόγους κ.λπ.. Έχετε δίκιο. Εγώ θέλω να είμαι ειλικρινής, δεν έχουμε αυτήν τη στιγμή 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 υποχρεώνουμε, 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 έχουν εργαζόμενους επαγγελματίες οδηγούς άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών πάνω στη νταλίκα. 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 υπαλλήλων 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, αναφέρθηκα 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 ανακύκλωση 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:

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

(Να καταχωρισθεί η σελ. 246)

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

**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 φέρνετε 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 ναι μεν, 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 φέρνετε 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 φέρνετε εκπρόθεσμα και σε άσχετα νομοσχέδια και βεβαίως, αν δει κανείς το γεγονός ότι όλη αυτή η νομοθέτηση, στην ουσία, είναι μία πατέντα, την οποία φέρνετε εσείς, ενώ όταν ήσασταν Αντιπολίτευση είχατε πει ότι θα την καταργήσετε.

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 «γκαζόζας» 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 μεν έχοντας κάποια γραπτά μηνύματα, τα οποία λένε ότι ο Υπουργός Εξωτερικών τότε 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 όλααυτά, 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- νταή, να έχει μία συνομιλία με μία αρχή της χώρας, όπως είναι ο κεντρικός τραπεζίτης, όπου έλεγε «αν δεν μου κάνεις 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 ύφος 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 Προέδρο 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 καμμία 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 καμμία 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 λυκείων, ο οποίος σε συνδυασμό με την πλεύσιμη υπηρεσία εξασφάλιζε σε πολλούς νέους της πατρίδας μας μία βιώσιμη επαγγελματική διέξοδο.

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 φέρνετε 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 εμβαλωματικού τύπου τροπολογίες και ρυθμίσεις τις οποίες φέρνετε 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 μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 1ο Γυμνάσιο Ξάνθης (δεύτερο 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 διημείφθη μεταξύ του Υπουργού και του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, αυτό που μπορούμε να πούμε είναι ότι ο διάλογος αυτός -αν περιέχει κάτι αξιόποινο 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 μακροημέρευση 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 τώρα «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 κατασκευή 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 κατασκευή 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 ακούνε. 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 πενιχρά 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, συγχύσεως, 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 επαναφέρουμε 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 ξεκατίνιασμα 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 ανάταξη της οικονομίας, για τη νέα αισιοδοξία 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 βάλει 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. Κεγκέρογλου, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, 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. Κεγκέρογλου.

**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 αυτί 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 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 δουλικότητα 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 κουρελού», 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 κουβέντα παραπάνω που δεν ίσχυε; Δεν είπε μία, έχει πει πάρα πολλά, αλλά τουλάχιστον αυτό.

Έχετε τεράστια ευθύνη εσείς, κύριε Σπίρτζη, διότι δίνετε άλλοθι σε αυτήν την Κυβέρνηση. Βέβαια, δεν θα ασχοληθώ με ανθρώπους οι οποίοι, κατά την άποψή μου, από συναλλαγή επέλεξαν 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 προωθούν 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 σας βάλω 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 περιεχόμενό 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 δω 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 δίκαιες αποζημιώσεις για τους ανθρώπους.

Αναφέροντας, λοιπόν, αυτό το θετικό, να μπω στο θέμα και να πω ότι πραγματικά το Υπουργείο ακολούθησε μια πολιτική ακατανόητη 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 οδήγησης 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. Καταθέσαμε 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.

Κάνατε επίκληση παράτυπων, παράνομο-διαδικασιών. Αυτό θα έπρεπε να σας έχει σε εγρήγορση. Αυτό θα έπρεπε να σας βάλει τα δύο πόδια σε ένα παπούτσι και να φέρετε το νομοσχέδιο νωρίτερα. 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 δοκιμασίας 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 αδιάλειπτη και συνεχής μετάδοση σε πραγματικό χρόνο της δοκιμασίας -η καταγραφή, που λέμε- πρέπει να γίνει, αλλά έχει προβλήματα. Θα σας αναλύσω 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 πισωγύρισμα, 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 όποιος γνωρίζει ότι καταγράφεται, γυρίζει προς την κάμερα και λέει: «Με κόβεις, γιατί δεν σου έδωσα τα 100 ευρώ που μου ζήτησες;». Λοιπόν, κύριοι, πρέπει να αλλάξετε τρία-τέσσερα πράγματα για να μην πισωγυρίσει το σύστημα.

Καταγγείλατε 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 δυόμισι 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, βάλτε 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 ενδιαφέρον. Λέει ο κ. Βαρδάκης, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ: «Έχετε δίκιο. Δεν μπορώ να ζητήσω συγγνώμη εκ μέρους του Υπουργού». «Έχουμε φτάσει στα όριά 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 Κεγκέρογλου καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέν διάλογο, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών 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 Κεγκέρογλου, 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 λείπατε 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 Κεγκέρογλου, 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. Κατσώτης έχει τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** 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 κάνετε, 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 ελάχιστων, 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 βάζατε γι’ αυτό; Να θυμηθούμε την πρόσφατη κατάργηση συλλογικής διαπραγμάτευσης 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 απόστημα, 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 φέρνετε 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 αλλάζει 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 τροποποίηση 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 πάρετε 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 γνωστό 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 υποψήφιων οδηγών να διαθέτουν υποχρεωτικά διαδικτυακή 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 εβδομηντατετράχρονων, είπαμε πολλά. Ο κύριος Υπουργός λέει ότι δεν είναι έτοιμο το δημόσιο σύστημα να μπορεί να σηκώσει ένα τέτοιο βάρος πολλών εβδομηντατετράχρονων, για τους οποίους απαιτείται η ανανέωση του διπλώματός τους. Συμφωνούμε βέβαια ότι δεν μπορεί να υπάρχει επαγγελματίας εβδομηντατεσσάρων 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 ταλαιπωρείτε 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 εξέταση. 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 είπε 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 εμποροβιομηχάνων 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 συντάξιμες 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 Κατσώτη.

**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 ανάπλαση 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, τι 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 καραμπόλα; 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 ΤΟΜΥ ή οτιδήποτε 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 αντανακλαστικά 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 κάνετε 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 φέρνετε μια κανονική διάταξη νόμου που να μας λέτε κατ’ αρχάς πόσους θα προσλάβετε; Εδώ δεν μας λέτε πόσους θα προσλάβετε, ώστε να ξέρει 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 περίφημη 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 σύντομο 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 φέρνετε 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 πού βρισκόμαστε, κυρία Πρόεδρε; Έρχεται ο Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και μας λέει: «Στο χέρι θέλω 20.000.000 ευρώ». Για να κάνεις 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; Σιγήν 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 –δεύτερον- 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 τις πίστες. 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.

Ρωτάω 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 ομογάλακτος Υπουργός του κ. Σπίρτζη τότε, ο κ. Ρέππας, να καταργήσει αυτό που είχε εφαρμόσει ο Ευριπίδης Στυλιανίδης. Αυτό άλλαξε.

Και ας συνεχίσουμε σε αυτά 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 μπούμε 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 κάνετε τίποτα για αυτό.

Υπάρχει το πλαίσιο για να μπορέσουμε να πιέσουμε και να προσπαθήσουμε 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 γίνετε 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, καταψηφίζουμε αυτήν την τροπολογία γιατί δεν έχουμε όχι τον απαιτούμενο χρόνο, αλλά είναι και κάπως προκλητικό να καταθέτετε 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 Καραναστάση, 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 παρακμάσει 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 οποίαν 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 o Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

(Να μπει η σελ.316)

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ:** Οι επτά μήνες που ήταν δοκιμαστικά γιατί γίνονται δύο χρόνια;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Γιατί δεν θα υπάρχεικανένας 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. Κατσώτης 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 προτείνατε 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 καμμία 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 σύγκλιση, 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 συνεργαζόμασταν 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 ταμπουρώνεστε 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 υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις».

Εισερχόμαστε 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.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Όχι.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 14 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Ναι.

Ένωση Κεντρώων: Όχι.

Άρθρο 15 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 16 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Όχι.

Ένωση Κεντρώων: Όχι.

Άρθρο 17 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 18 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Όχι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 19 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Ναι.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 20 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Ναι.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 21 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Παρών.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 22 όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Ναι.

Άρθρο 23 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Ναι.

Ένωση Κεντρώων: Ναι.

Άρθρο 24 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Ναι.

Ένωση Κεντρώων: Ναι.

Άρθρο 25 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Ναι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Ναι.

Ένωση Κεντρώων: Ναι.

Άρθρο 26 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Ναι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Ναι.

Ένωση Κεντρώων: Ναι.

Άρθρο 27 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Ναι.

ΔΗΣΥ: Όχι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Όχι.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 28 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Παρών.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Όχι.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 29 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Παρών.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 30 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Όχι.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 31 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Παρών.

ΔΗΣΥ: Παρών.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Ναι.

Ένωση Κεντρώων: Παρών.

Άρθρο 32 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Όχι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: Όχι.

Ένωση Κεντρώων: Όχι.

Άρθρο 33 ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΣΥΡΙΖΑ: Ναι.

Νέα Δημοκρατία: Όχι.

ΔΗΣΥ: Ναι.

Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή: Όχι.

ΚΚΕ: 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:

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

|  |
| --- |
| 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.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: OXI |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 2 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 3 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: OXI |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 4 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: OXI |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 5 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 6 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 7 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: OXI |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 8 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: OXI |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 9 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: OXI |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 10 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: OXI |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 11 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 12 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: OXI |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: OXI |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: OXI |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 14 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: OXI |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 15 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 16 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: OXI |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: OXI |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 17 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 18 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: OXI |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 19 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 20 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 21 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΠΡΝ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 22 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 23 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 24 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 25 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 26 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 27 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: OXI |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: OXI |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 28 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΠΡΝ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: OXI |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 29 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 30 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: OXI |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 31 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: ΠΡΝ |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΠΡΝ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 32 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: OXI |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: OXI |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: OXI |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 33 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: OXI |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: OXI |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 34 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΠΡΝ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: OXI |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: OXI |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 35 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: OXI |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 36 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: OXI |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ |
|  |
|  |
|  |
| Άρθρο 37 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ |
|  |
|  |
|  |
| Υπουργική Τροπολογία 1943/45 (ως έχει) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ |
|  |
|  |
|  |
| Υπουργική Τροπολογία 1966/54 (ως έχει) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: OXI |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Υπουργική Τροπολογία 1967/55 (ως έχει) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΠΡΝ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: OXI |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Υπουργική Τροπολογία 1969/57 (ως έχει) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΠΡΝ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: - |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: OXI |
|  |
|  |
|  |
| Βουλευτική Τροπολογία 1964/53 (ως έχει) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΝΑΙ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΝΑΙ |
|  |
|  |
|  |
| Βουλευτική Τροπολογία 1968/56 (όπως τροποπ) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Ακροτελεύτιο άρθρο (ως έχει) ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |
| Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
|  |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
|  |
| Ν.Δ.: OXI |
|  |
| ΔΗ.ΣΥ: ΝΑΙ |
|  |
| Χ.Α: OXI |
|  |
| Κ.Κ.Ε: ΠΡΝ |
|  |
| ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ: ΠΡΝ |
|  |
|  |
|  |

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

**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:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου σελ.355α)

**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**