

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΖ'

Τετάρτη 3 Νοεμβρίου 2021

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 1179
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 1179, 1181, 1183, 1186, 1187, 1189, 1190, 1195, 1199, 1201, 1202, 1203, 1205, 1206, 1207, 1208, 1209, 1214, 1223, 1224, 1226, 1231, 1232

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
Προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων:
 - i. με θέμα: «Είκοσι χιλιάδες κρούσματα κορωνοϊού στα σχολεία σε ενάμιση μήνα λειτουργίας. Να σπάσουν τώρα τα πολυπληθή τμήματα», σελ. 1179
 - ii. με θέμα: «Συγχωνεύσεις στα σχολεία Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης του Δυτικού Τομέα Αθήνας», σελ. 1182
 - iii. με θέμα: «Τεράστια αδικία εις βάρος των μαθητών του Δημοτικού Σχολείου της Αμμουλιανής της Χαλκιδικής», σελ. 1184

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», σελ. 1187 - 1232

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΒΔΕΛΑΣ Α.,	σελ. 1223-1232
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν.,	σελ. 1199-1209
ΜΠΟΥΡΑΣ Α.,	σελ. 1179-1199
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ.,	σελ. 1209-1223

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΒΔΕΛΑΣ Α.,	σελ. 1223, 1224, 1226, 1231, 1232
ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ Φ.,	σελ. 1204, 1232
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ.,	σελ. 1202, 1208, 1232
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ Β.,	σελ. 1226
ΓΚΟΚΑΣ Χ.,	σελ. 1232
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ.,	σελ. 1208
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν.,	σελ. 1190, 1201, 1202, 1203, 1204, 1205, 1206, 1207, 1208
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ.,	σελ. 1201, 1206
ΚΕΛΛΑΣ Χ.,	σελ. 1204, 1232
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι.,	σελ. 1208
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ.,	σελ. 1203
ΜΠΟΥΡΑΣ Α.,	σελ. 1179, 1181, 1183, 1186, 1187, 1189, 1190, 1195, 1199
ΠΑΠΠΑΣ Ι.,	σελ. 1190, 1201
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ.,	σελ. 1209, 1214

ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ Λ., σελ. 1204

Β. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΔΕΛΗΣ Ι.,	σελ. 1182, 1183
ΜΑΚΡΗ Ζ.,	σελ. 1180, 1181, 1183, 1184, 1185
ΜΠΟΥΜΠΑΣ Κ.,	σελ. 1184, 1185
ΦΙΛΗΣ Ν.,	σελ. 1179, 1181

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

ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ Α.,	σελ. 1209
ΒΑΓΕΝΑ Α.,	σελ. 1213
ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.,	σελ. 1231, 1232
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β.,	σελ. 1203, 1215
ΒΟΡΙΔΗΣ Μ.,	σελ. 1219
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ.,	σελ. 1189, 1190, 1202, 1203, 1204, 1205

ΓΚΟΚΑΣ Χ.,	σελ. 1191
ΔΟΥΝΙΑ Π.,	σελ. 1212
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ.,	σελ. 1207, 1208
ΖΑΧΑΡΑΚΗ Σ.,	σελ. 1208
ΚΑΒΒΑΔΑΣ Α.,	σελ. 1221
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν.,	σελ. 1228

ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ.,
σελ. 1189, 1190, 1199, 1201, 1202

ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ.,	σελ. 1201, 1204, 1222
ΚΕΛΛΑΣ Χ.,	σελ. 1187, 1201
ΚΕΡΑΜΕΩΣ Ν.,	σελ. 1214
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι.,	σελ. 1206, 1208
ΚΟΥΒΕΛΑΣ Δ.,	σελ. 1227, 1228
ΚΟΥΜΟΥΤΣΑΚΟΣ Γ.,	σελ. 1208
ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ Ι.,	σελ. 1212
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ.,	σελ. 1197
ΜΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ Ξ.,	σελ. 1214
ΜΠΟΥΜΠΑΣ Κ.,	σελ. 1224, 1226
ΞΑΝΘΟΣ Α.,	σελ. 1223, 1224
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ.,	σελ. 1226
ΠΑΠΠΑΣ Ν.,	σελ. 1190, 1201, 1219
ΠΛΕΥΡΗΣ Α.,	σελ. 1202, 1203, 1204, 1205
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε.,	σελ. 1217
ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ Λ.,	σελ. 1193
ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ Λ.,	σελ. 1211
ΦΩΤΙΟΥ Θ.,	σελ. 1210
ΧΗΤΑΣ Κ.,	σελ. 1195
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ.,	σελ. 1218

Δ. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν.,	σελ. 1203
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Δ.,	σελ. 1203

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΖ'

Τετάρτη 3 Νοεμβρίου 2021

Αθήνα, σήμερα στις 3 Νοεμβρίου 2021, ημέρα Τετάρτη και ώρα 9.04' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΠΟΥΡΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 2-11-2021 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα πρακτικά της ΙΖΤ' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 2 Νοεμβρίου 2021 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Αναμόρφωση και εκσυγχρονισμός του ρυθμιστικού πλαισίου οργάνωσης και λειτουργίας του υπαίθριου εμπορίου, ρυθμίσεις για την άσκηση ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων και την απλούστευση πλαισίου δραστηριοτήτων στην εκπαίδευση, βελτιώσεις στην επιμελητηριακή νομοθεσία και άλλες διατάξεις του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων».)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Με έγγραφό του ο Γενικός Γραμματέας Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων κ. Στυλιανός - Ιωάννης Κουτνατζής ενημερώνει το Σώμα, ότι στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου οι επίκαιρες ερωτήσεις που θα συζητηθούν σήμερα είναι οι εξής:

Οι υπ' αριθμόν 112/26-10-2021, 116/29-10-2021 και 124/1-11-2021 επίκαιρες ερωτήσεις, οι οποίες θα απαντηθούν από την Υφυπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Ζέττα Μακρή.

Θα ξεκινήσουμε με την πρώτη με αριθμό 116/29-10-2021 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Α' Αθηνών του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Νικόλαου Φίλη προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Είκοσι χιλιάδες κρούσματα κορωνοϊού στα σχολεία σε ενάμιση μήνα λειτουργίας. Να σπάσουν τώρα τα πολυπληθή τμήματα».

Ορίστε, κύριε Φίλη, έχετε τον λόγο για την πρωτολογία σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΙΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, βρίσκομαι στη δυσάρεστη θέση να απευθύνω σε εσάς την επίκαιρη ερώτηση σήμερα ενώ έξω δημιουργείται ένα κλίμα πάρα πολύ νοσηρό, λόγω όχι μόνο της πανδημίας, αλλά και του τρόπου με τον οποίο η Κυβέρνηση δεν αντιμετωπίζει την πανδημία και αφήνει να εξελίσσεται μία πρωτοφανής υγειονομική κρίση.

Ακούσαμε χθες τα νέα μέτρα. Δυστυχώς είναι απαισιόδοξη η κατάσταση. Σήμερα μην απαντάτε σε μένα, ας μην μιλήσουμε ως πολιτικοί, απαντήστε στους πολίτες. Γονείς από το 9^ο Γυμνάσιο Αχαρνών έχουν στείλει επιστολή σε σας, στο Υπουργείο Παι-

δείας, στον κύριο Γενικό Γραμματέα και δεν έχουν λάβει καμία απάντηση. Γράφουν: «Ανακοινώθηκαν έξι χιλιάδες επτακόσια κρούσματα και μόλις χθες το τμήμα της κόρης μας έφτασε τους είκοσι επτά μαθητές, μετά από συγχώνευση πέντε τμημάτων σε τέσσερα και τα κενά υπάρχουν ακόμα». Αυτά συμβαίνουν στο σχολείο 9ο Γυμνάσιο Αχαρνών. Απαντήστε τους.

Είναι μια κραυγή απόγνωσης και έρχεται από όλη την Ελλάδα. Προχωρήσατε σε συντμήσεις τμημάτων -εσείς το αναγνωρίσατε εδώ πέρα- και είπατε ότι ένα μικρό μέρος των τμημάτων μόνο έχει πάνω από είκοσι πέντε παιδιά. Αυτό το μικρό μέρος ισοδυναμεί με διακόσιους χιλιάδες μαθητές και μαθήτριες, με τα ποσοστά που αναφέρατε εσείς. Γιατί το κάνατε αυτό; Γιατί στοιβάζονται σε αίθουσες των εικοσιπέντε και πάνω, κατά παράβαση των οδηγιών του ΕΟΔΥ, που ζητάει να υπάρχει μικρότερος αριθμός στα τμήματα; Γιατί στοιβάζονται τα παιδιά, αντί να προσλάβετε το αναγκαίο εκπαιδευτικό προσωπικό;

Λυπούμαι αλλά αυτό δεν δείχνει ούτε ενσυναίσθηση ούτε βεβαίως μια πολιτική της Κυβέρνησης για την αντιμετώπιση της πανδημίας και των προβλημάτων.

Κυρία Υπουργέ, πείτε μας ποιος είναι ο αριθμός των παιδιών που είναι κρούσματα COVID από την αρχή της χρονιάς μέχρι τώρα. Δεν τα αναφέρετε. Τα κρύβετε. Γιατί; Πρέπει να γίνει μια ολόκληρη ανασκαφή για να καταλάβουμε τι συμβαίνει. Και πριν από μια βδομάδα που το ψάχναμε είχαμε είκοσι χιλιάδες κρούσματα κορωνοϊού στα σχολεία σε ενάμιση μήνα λειτουργίας. Άκουσα χθες την κυρία Λινού να λέει ότι το 30% των κρουσμάτων αφορά παιδιά και εφήβους. Πρέπει τώρα να σπάσουν τα πολυπληθή τμήματα. Τώρα. Όχι εικοσιπεντάρια και εικοσιεπτάρια τμήματα. Μπορεί να γίνει. Είναι μικρός ο αριθμός. Άλλωστε εσείς τώρα τα συγχωνεύετε και δημιουργείται μια εικόνα τόσο πολύ αρνητική.

Δεύτερο και σημαντικό θέμα είναι η ιχνηλάτηση. Πρέπει να μάθουμε ποια είναι η σχέση των κρουσμάτων στα σχολεία με τα κρούσματα στην οικογένεια. Πώς πηγαίνει από τα σχολεία στην κοινωνία και από την κοινωνία στα σχολεία ο COVID. Είναι κρίσιμο ζήτημα αυτό που αφορά τη ενδοσχολική μετάδοση αλλά και γενικότερα τη διασπορά του ιού στις οικογένειες ή την ευρύτερη κοινότητα. Και βεβαίως να μάθουμε πόσες πιθανές νοσηλείες, διασωληνώσεις ή ακόμα και θάνατοι οφείλονται σε αυτήν τη διαδικασία, τη συσχέτιση ανάμεσα στην ενδοσχολική και την υπόλοιπη νοσηρότητα στην κοινωνία.

Μας λέτε ότι δεν υπάρχει μεγάλο πρόβλημα στα σχολεία διότι έκλεισαν μόνο οκτώ τμήματα σε σύνολο εβδομήντα χιλιάδων. Κοροϊδεύομαστε; Όταν έχετε βάλει τον κανόνα ότι χρειάζεται να υπάρχουν κρούσματα στο 50+1% των παιδιών σε ένα τμήμα για να κλείσουν; Και λέτε ότι κλείνουν μόνο οκτώ; Βάλτε τον κανόνα

στο 99% και δεν θα κλείσει κανένα. Έτσι θα κουβεντιάσουμε; Δεν μπορούμε να κουβεντιάσουμε με σοβαρότητα με τέτοια επιχειρήματα.

Η κοινωνία όλη αυτήν τη στιγμή είναι αντιμέτωπη με ένα τέταρτο μεγάλο κύμα πανδημίας. Τα σχολεία είναι και αυτά μέσα στο πρόβλημα. Δεν λαμβάνετε μέτρα και ούτε καν το ελάχιστο, που είναι –επαναλαμβάνω– να σπάσετε τα πολυπληθή τμήματα, αυτά που έχουν από εικοσιπέντε παιδιά και πάνω. Δεν το κάνετε. Είναι αντίθετη η πολιτική σας.

Τελιώνω, κυρία Υπουργέ, λέγοντας το εξής: Ακούω επιχειρήματα ότι ο μέσος όρος των παιδιών είναι δεκαεπτά σε κάθε τμήμα. Δηλαδή, κοροϊδεύουμε την κοινωνία. Αθροίζουμε τα τέσσερα παιδιά μιας ακριτικής περιοχής με τα είκοσι επτά, τα είκοσι οκτώ και τα είκοσι εννέα παιδιά των Αχαρνών της Αττικής και βγάζουμε μέσους όρους.

Αφήστε αυτά τα επιχειρήματα. Πραγματικά υπάρχει μία κραυγή αγωνίας. Απαντήστε στους γονείς. Έχουν στείλει επιστολή κι αυτοί και άλλοι και εσείς απαξιώνετε να δώσετε κάποια απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ορίστε, κυρία Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τη δική σας απάντηση.

ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ (Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων): Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω και εγώ με την απάντησή μου στην παρατήρηση του πρώην Υπουργού, του κ. Φίλη, ότι η Κυβέρνηση δεν παίρνει μέτρα για την αντιμετώπιση της πανδημίας.

Φαντάζομαι ότι αυτήν την άδικη αυστηρότητα που δείχνετε εδώ στη Βουλή, κύριε Φίλη, θα τη δείχνετε –και δικαιολογημένα– στις δικές σας εσωκομματικές συναντήσεις και στις δηλώσεις του Αρχηγού σας και άλλων στελεχών που πολλές φορές ήταν ξεκάθαρα κατά του εμβολιασμού, άλλες φορές ήταν αμφίσημες και αν δεν υπονόμεισαν ευθέως, σε καμία περίπτωση δεν βοήθησαν στην προσπάθεια που γίνεται να πειστεί ο κόσμος να εμβολιαστεί και να αντιμετωπιστεί η πανδημία.

Επανέρχομαι στην ερώτησή σας και θα σας πω αυτό που και την προηγούμενη φορά σε ερώτησή σας είπα, ότι δηλαδή στο σύνολο των εβδομήντα επτά χιλιάδων εκατόν ογδόντα πέντε τμημάτων γενικής παιδείας στις δημόσιες σχολικές μονάδες μόνο ποσοστό 4,53% έχουν πάνω από είκοσι πέντε μαθητές και μαθήτριες. Τα στοιχεία που καταγράφετε στην ερώτησή σας είναι αυτά τα οποία με απάντησή μου σας διευκρίνισα την προηγούμενη εβδομάδα, αν δεν κάνω λάθος ή πριν από δέκα μέρες εν πάση περιπτώσει.

Αυτό το 4,53% που εσείς το στηλιτεύετε και θεωρείτε ότι αντιπροσωπεύει διακόσιες χιλιάδες μαθητές, σας λέω ότι επί των ημερών σας ήταν διπλάσιο. Άρα ήταν τετρακόσιες χιλιάδες οι μαθητές και άγγιζε το 7% το ποσοστό των τμημάτων τα οποία είχαν περισσότερους μαθητές. Δεν θα επαναλάβω ακριβώς το 2,62% για είκοσι έξι μαθητές αν είναι πενήντα επτά για είκοσι επτά μαθητές. Αυτά είναι γνωστά, έχουν κατατεθεί, τα έχω απαντήσει και στην προηγούμενη ερώτηση που μου κάνατε.

Συνεχίζοντας, θα εξειδικεύσω τις απαντήσεις για τις οποίες έχει αρμοδιότητα το Υπουργείο μας γιατί για πολλές, κύριε Φίλη, καλό θα ήταν να απαντήσει το Υπουργείο Υγείας. Θα αδικήσω με την απάντησή μου τις προσπάθειες του Υπουργείου Υγείας, το οποίο μπορεί και με περισσότερες λεπτομέρειες να σας δώσει απαντήσεις στα θέματα αυτά.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα λίγο την ανοχή σας γιατί πρέπει τα στοιχεία να τα αναφέρω λεπτομερώς στον συνάδελφο.

Σύμφωνα με την έγγραφη ενημέρωση και με τα στοιχεία που έχει το Υπουργείο μας από τον ΕΟΔΥ, από την 1η Σεπτεμβρίου μέχρι και χθες 2 Νοεμβρίου, έχουν καταγραφεί τριάντα επτά χιλιάδες επτακόσια εβδομήντα οκτώ κρούσματα σε ηλικίες τεσσάρων έως δεκαοκτώ ετών. Από την επιδημιολογική διερεύνηση που έχει κάνει ο ΕΟΔΥ προκύπτει ότι μόνον έξι χιλιάδες εννιάκοσια είκοσι τέσσερα κρούσματα, δηλαδή ποσοστό 18,3% των κρουσμάτων συνδέεται με τις εκπαιδευτικές δραστηριότητες. Στο σύνολο του μαθητικού πληθυσμού της χώρας, αυτά τα έξι χιλιάδες εννιάκοσια είκοσι τέσσερα κρούσματα είναι ποσοστό μόλις 0,48%.

Είναι αριθμοί που μπορεί να τους απαξιώσετε, μπορεί να σας ενοχλούν, αλλά εγώ σας τους καταγράφω όπως ακριβώς έχουμε ενημέρωση στο Υπουργείο μας από τον ΕΟΔΥ.

Αντιλαμβάνομαστε, λοιπόν, από αυτά ότι υπάρχει μικρός αριθμός κρουσμάτων στα σχολεία σε σχέση με τον γενικό πληθυσμό και αυτό γιατί σε συνεργασία με τους ειδικούς, εφαρμόζουμε το υγειονομικό πρωτόκολλο που καθορίζει τους τρόπους πρόληψης της διασποράς του ιού στα σχολεία μέσω των αυτοδιαγνωστικών ελέγχων δύο φορές την εβδομάδα για τους μαθητές και δύο διαγνωστικών ελέγχων για τους εκπαιδευτικούς μας.

Όμως και όλα τα υπόλοιπα μέτρα που προβλέπονται αναλυτικά και ενδεικτικά είναι η χρήση μάσκας, η τήρηση του καθαρισμού των αιθουσών, ο τρόπος μεταφοράς μαθητών και μαθητριών, οι αποστάσεις. Ειδικά δε, για τη στενή επαφή με κρούσμα προβλέπεται η δωρεάν χρήση τεστ επτά φορές την εβδομάδα, είτε είναι εργαστηριακό, είτε αυτοδιαγνωστικό.

Η Κυβέρνησή μας, κύριε Φίλη, επενδύει μεγάλα ποσά στην πρόληψη της διασποράς του ιού μέσω των δωρεάν τεστ στα σχολεία. Απόδειξη της μειωμένης διασποράς είναι ότι αυτήν τη στιγμή έχουμε μονοψήφιο αριθμό τμημάτων σε αναστολή, μόλις 0, 2% σε σχέση με τα ογδόντα χιλιάδες και πλέον σχολικά τμήματα. Γίνονται εκατομμύρια δωρεάν τεστ στα παιδιά. Τον μήνα Αύγουστο τα τεστ ανέρχονταν σε εκατό χιλιάδες καθημερινά και τώρα ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες παιδιά τεσσάρων έως δεκαοκτώ ετών κάνουν αυτοδιαγνωστικά τεστ δύο φορές την εβδομάδα –δηλαδή, περίπου δύο εκατομμύρια, γιατί υπάρχουν και εμβολιασμένα παιδιά– και γίνονται επιπλέον τεστ σε όσους θα έρθουν σε επαφή με διαπιστωμένο κρούσμα.

Ένδειξη ευθύνης, όμως, των εκπαιδευτικών μας και της φροντίδας τους για την ατομική και τη δημόσια υγεία είναι και τα υψηλά ποσοστά εμβολιασμού τους. Οι εκπαιδευτικοί της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης μέχρι και τις 31 Οκτωβρίου 2021 έχουν επιτύχει ποσοστό εμβολιασμού της τάξης του 83,9% και οι εκπαιδευτικοί της δευτεροβάθμιας ποσοστό της τάξης του 88,34%. Σε αυτούς δεν περιλαμβάνονται οι νοσήσαντες.

Επίσης είναι σημαντική και η προσπάθεια που γίνεται για την επίτευξη ανοσίας από τον εμβολιασμό και στους μαθητές. Στην ηλικιακή ομάδα δώδεκα έως δεκατεσσάρων με μία τουλάχιστον δόση ή με προγραμματισμένο ραντεβού πρώτης δόσης είναι εβδομήντα έξι χιλιάδες διακόσιοι δεκαέξι, δηλαδή ποσοστό 22,98%. Στην ηλικιακή ομάδα δεκαπέντε έως δεκαεπτά ετών το ποσοστό ανέρχεται σε εκατόν είκοσι τέσσερις χιλιάδες επτακόσιους ενενήντα οκτώ πολίτες, δηλαδή 37,84% –σχεδόν 38%– και στην ηλικιακή ομάδα δεκαοκτώ έως είκοσι τεσσάρων ετών το ποσοστό είναι τετρακόσιες εβδομήντα εννέα χιλιάδες εννιάκοσιοι δεκαπέντε πολίτες, δηλαδή 61,57%.

Διεθνώς παρατηρείται και η τάση για αυξημένο διαγνωστικό έλεγχο και θα σας αναφέρω ξανά –το έχω κάνει στον κοινοβουλευτικό έλεγχο που ασκείτε– την ανάλυση του καθηγητή Μαγιορκίνη, σύμφωνα με την οποία όλα τα στατιστικά μοντέλα δείχνουν ότι πιο αποτελεσματικές πολιτικές ελέγχου της μετάδοσης στις σχολικές αίθουσες είναι ο συχνός διαγνωστικός έλεγχος, η χρήση της μάσκας και ο έλεγχος για συμπτώματα, ενώ λιγότερο αποδοτική είναι η μείωση της πυκνότητας μαθητών και μαθητριών. Μαθηματικά μοντέλα του πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης στα οποία κάνει αναφορά και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, υπολόγισαν ότι για να επιτευχθεί 40% μείωση της μετάδοσης στις σχολικές αίθουσες μέσω μείωσης της πυκνότητας, θα πρέπει οι μαθητές και οι μαθήτριες να χωριστούν σε τρία τμήματα και να πηγαίνουν εκ περιτροπής κάθε τρεις ημέρες στο σχολείο, δηλαδή να εναλλάσσονται ανά τριήμερο. Αντίθετα, μέσω του καθολικού testing μία φορά την εβδομάδα –εμείς έχουμε δύο– επιτυγχάνεται 70% μείωση της μετάδοσης.

Από τα παραπάνω στοιχεία, λοιπόν, κύριε συνάδελφε, προκύπτει ευχερώς ότι ο επαναλαμβανόμενος αυτοδιαγνωστικός και διαγνωστικός έλεγχος και η πιστή τήρηση των υγειονομικών πρωτοκόλλων συντελούν στην πρόληψη της διασποράς του ιού και κατ' επέκταση στη διά ζώσης εκπαιδευτική λειτουργία των σχολείων μας, για την οποία συμφωνούμε όλοι ότι είναι η επιθυμητή.

Επίσης, από τη Δευτέρα 1η Νοεμβρίου τέθηκε σε λειτουργία

η πλατφόρμα edupass.gov.gr για τις δημόσιες σχολικές μονάδες, έτσι ώστε ο διευθυντής ή η διευθύντρια κάθε σχολικής μονάδας να μπορεί ανά πάσα στιγμή να επιβεβαιώνει ότι βρίσκονται σε αυτό μόνο πρόσωπα που πληρούν τις προϋποθέσεις της φυσικής παρουσίας στη διά ζώσης εκπαιδευτική διαδικασία.

Σε ό,τι αφορά τα άλλα θέματα, σας είπα και στην αρχή –θα το αναπτύξω και περισσότερο– ότι αρμοδιότητα έχει ο ΕΟΔΥ και το Υπουργείο Υγείας. Εκεί πρέπει να απευθύνετε την ερώτησή σας αρμοδίως. Θα σας ενημερώσουν επαρκέστερα για τον τρόπο, τα μέσα και τις μεθόδους που χρησιμοποιούν για τον σκοπό αυτό.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστώ κι εγώ.

Πιστεύω ότι οι δευτερολογίες τόσο του κ. Φίλη, όσο και της κυρίας Υπουργού, να είναι συντομότερες, γιατί και οι δύο διπλασιάσατε τους χρόνους.

Ορίστε, κύριε Φίλη, έχετε τον λόγο για τη δική σας δευτερολογία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΙΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το θέμα είναι πολύ σοβαρό και ζητώ και εγώ μία μικρή, ελάχιστη ανοχή. Ευχαριστώ πολύ.

Κυρία Υπουργέ, περίμενα να απαντήσετε στους γονείς. Το αποφύγατε. Το λέω ξανά: Το αποφύγατε. Οι γονείς μιλούν με βάση την εμπειρία από τα σχολεία των παιδιών τους. Είναι εκατοντάδες αυτοί οι γονείς σε όλη την Ελλάδα. Μιλάτε με ποσοστά για να κρύψετε το πρόβλημα των αριθμών. Το 4,53% των τμημάτων από είκοσι πέντε και άνω σημαίνει εκατό χιλιάδες παιδιά και άλλοι τόσοι με τα είκοσι πέντε τμήματα σημαίνει διακόσιες χιλιάδες παιδιά. Διακόσιες χιλιάδες παιδιά στοιβάζονται σαν σαρδέλες σε αίθουσες που έχουν είκοσι πέντε και τριάντα τετραγωνικά.

Σε αυτό να απαντήσετε και μην απαντάτε με το τι γινόταν επί ΣΥΡΙΖΑ, διότι ακόμα και αυτό να γινόταν που λέτε, να ήταν μεγαλύτερος ο αριθμός των παιδιών σε τάξεις με είκοσι πέντε και πάνω παιδιά. Τότε δεν θα υπήρχε πανδημία. Είστε εκτός τόπου και χρόνου. Τι συγκρίνετε; Την πανδημία και το καθεστώς έκτακτης ανάγκης που υπάρχει σε όλη την κοινωνία και σε όλο το κράτος με το τι συνέβαινε τότε; Αυτό είναι απάντηση; Όχι, αυτό είναι ομολογία ενοχής. Σημαίνει ότι έχετε ρίξει λευκή πετσέτα μπροστά στην πανδημία. Δεν παίρνετε κανένα μέτρο. Αφήνετε τα παιδιά μας στο έλεος της καλής θέλησης των γονιών και των εκπαιδευτικών.

Κυρία Υπουργέ, το πρωτόκολλο του ΕΟΔΥ είναι σαφές. Μιλάει για ανάγκη αραίωσης του αριθμού μαθητών στα τμήματα. Εσείς μεγαλώνετε τον αριθμό των παιδιών στα τμήματα μέσα στην πανδημία και δεν απαντάτε στους γονείς. Η θεωρία του κ. Μαγιορκίνη είναι ανάξια απάντησης. Δείχνει ότι ορισμένοι –το ξεχωρίζω και λέω «ορισμένοι»– οι οποίοι διαδραματίζουν επιστημονικό ρόλο μέσα στην πανδημία, διαδραματίζουν αδίστακτο κομματικό ρόλο. Γι' αυτό η πρόταση που έκανε ο κ. Τσίπρας ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να συγκροτηθεί μια επιτροπή διακομματικής συμφωνίας από επισημίστες επιβεβαιώνεται. Με «Μαγιορκίνηδες» θα δώσουμε τη μάχη εναντίον της πανδημίας; Με ψέματα και με αναξιότητα επιστημονική; Λυπούμαι. Εσείς στηρίζετε σε αυτά τα στοιχεία τα οποία δεν έχουν καμμία επιστημονική τεκμηρίωση και δεν έχετε καταλάβει ότι σήμερα έχουμε πανδημία και όχι 2019, 2018, 2020. Πανδημία έχουμε, κυρία Υπουργέ. Και μου λέτε τι γινόταν τότε που ήταν περισσότερα τα εικοσιπεντάρια;

Κοιτάξτε, εμείς ως ΣΥΡΙΖΑ δώσαμε τη μάχη εξαρχής με υπευθυνότητα για να αντιμετωπιστεί η πανδημία. Προτεινάμε διακομματική συμφωνία, ακόμα και Υπουργό Υγείας διακομματικής συνεννόησης, αυτόν που εσείς αλλάξατε, όπως και όλον τον ΕΟΔΥ μετά και το Υπουργείο Υγείας. Τόσο πολύ πετυχημένους τους θεωρήσατε! Εμείς ζητούσαμε να υπάρχει διακομματική συνεννόηση. Επίσης, ζητήσαμε μόλις προχθές να υπάρξει διακομματική συνεννόηση για την επιτροπή των εμπειρογνομόνων. Δίνουμε τη μάχη για τον εμβολιασμό παντού όπου μπορούμε, όπου μας αφήνουν βεβαίως τα «Πετσο-μένα» μέσα ενημέρωσης, αυτά που σιτίζετε εσείς. Παντού δίνουμε τη μάχη.

Είναι θέμα κοινωνικής ευθύνης να δοθεί η μάχη για τον εμβολιασμό, για τη δεύτερη δόση και για την τρίτη δόση, διότι βρισκόμαστε μπροστά σε έναν μεγάλο κίνδυνο: Όταν τελειώνει το

εξάμηνο της προστασίας από τη δεύτερη δόση και δεν γίνεται η τρίτη δόση να αυξηθεί ο αριθμός των ανεμβολιαστων - εμβολιασμένων - προσέξτε- μια νέα κατηγορία. Για το θέμα αυτό δεν ακούμε τίποτα από την Κυβέρνηση.

Ζητάμε να υπάρξει πράγματι συνεννόηση. Στοιχείο, όμως, της συνεννόησης πρώτον είναι η ενίσχυση του ΕΣΥ. Καταρρέει το ΕΣΥ. Η εικόνα του διευθυντή COVID στην κλινική στη Λάρισα χθες που κατέρρευσε μπροστά στις κάμερες είναι συμβολική. Έχω προσωπική εμπειρία πώς αισθάνονται οι γιατροί στα νοσοκομεία. Οι άνθρωποι καταρρέουν. Δύο χρόνια δίνουν μια μάχη αβοήθητοι. Δεν κάνατε την κατάλληλη στιγμή τις προσλήψεις. Έπρεπε να γίνουν εξαρχής, μόλις ξεκίνησε η πανδημία. Τώρα δυστυχώς είναι αργά να γίνουν. Έχουμε προβλήματα. Το βλέπουμε όλοι. Δεν δώσατε αυτήν τη μάχη γιατί θεωρούσατε ότι η πανδημία είναι θέμα δύο μηνών. Δεν είναι δύο μηνών. Είναι τριών χρόνων. Είναι μεγάλο θέμα.

Κύριε Πρόεδρε, άκουσα στοιχεία για την ιχνηλάτηση. Εντάξει, δεν ξέρω αν είναι εμπνεύσεως του κ. Μαγιορκίνη και αυτά. Πάντως ιχνηλάτηση δεν ακούμε και δεν βλέπουμε γύρω μας και αυτό επιβεβαιώνεται και από την απάντησή σας. Δεν υπάρχει σοβαρή ιχνηλάτηση. Σας ρώτησα πόσα κρούσματα ενδοσχολικής COVID συνδέονται με την κοινωνία, με τις ΜΕΘ, με τους ανθρώπους μεγάλης ηλικίας οι οποίοι αντιμετωπίζουν προβλήματα, ακόμα και τον θάνατο. Δεν μου απαντήσατε.

Κύριε Πρόεδρε, το σχολείο χρειάζεται ηρεμία. Ηρεμία σημαίνει να αφήσουμε τους εκπαιδευτικούς να κάνουν τη δουλειά τους σωστά, να τους δώσουμε όλα τα μέσα, ώστε να μπορούν να αντιμετωπίζουν καθημερινά τα προβλήματα και της πανδημίας, που σημαίνει κατ' αρχάς αραίωση του μαθητικού πληθυσμού, αλλά κυρίως να μην τους καταδιώκουμε, να μην τους εκφοβίζουμε, να μην τους στέλνουμε στα δικαστήρια. Αυτή είναι η πολιτική που ακολουθείτε εσείς, ο εκφοβισμός στα σχολεία και η πλήρης αναισθησία προς την κοινωνία.

Κοιτάξτε, μην επιχαίρετε για πολύ γι' αυτά που έχετε κάνει για το θέμα του COVID γιατί ο COVID για τον οποίο μιλάτε, μου θυμίζει τη γνωστή ρήση: Η εγχείρηση πέτυχε, αλλά ο ασθενής απέθανε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρία Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ (Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Φίλη, δεν θα σας ακολουθήσω στην οξύτητα γιατί θα μείνω σε αυτό που είπατε στην αρχή ότι είναι ένα θέμα πολύ σοβαρό και δεν πρέπει να το αντιμετωπίζουμε πολιτικά. Δεν μπορώ, όμως, να μην σας θυμίσω πως και σε αυτήν την Αίθουσα, αλλά και εκτός αυτής, ο Αρχηγός σας έκανε δήλωση για εμβόλια τα οποία δεν υπήρχαν και τα χρησιμοποιούσε ο Πρωθυπουργός, για ξεσκαρτάρισμα εμβολίων, συνάδελφός σας στην κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και των Ανεξαρτήτων Ελλήνων έκανε επίσης δηλώσεις υπονομευτικές και των εμβολίων και της διαδικασίας. Άρα νομίζω ότι καλό θα ήταν στα θέματα αυτά να υπάρχει λίγη περισσότερη σεμνότητα ή τουλάχιστον αποφυγή αυτής της άδικης και αυστηρής κριτικής.

Σε ό,τι αφορά το γράμμα των γονέων στο οποίο επανήλθατε, δεν έχει έλθει στην κατοχή μου. Ήταν στον Γενικό Γραμματέα. Ενημερώθηκα όμως από τη συνεργάτιδά μου ότι τα πέντε τμήματα έγιναν τέσσερα, γιατί δεν υπήρχε απαιτούμενος αριθμός των εκατόν εννέα μαθητών. Αυτό δεν αναιρεί την υποχρέωσή του γραμματέα να απαντήσει. Το λέω όμως σε εσάς γιατί έσβομαι τον κοινοβουλευτικό έλεγχο και οφείλω να σας απαντήσω.

Δεν θα επανέλθω σε αυτά τα οποία λέτε και σε όσα είπατε σε βάρος του κ. Μαγιορκίνη, αλλά και της επιτροπής των ειδικών. Θα σας πω μόνον ότι οι γιατροί όλοι ανεξαιρέτως οφείλουν να έχουν τον σεβασμό μας, διότι έχουν αποδείξει ότι έχουν και επιστημονική επάρκεια και ευαισθησία. Δεν τους ξεχωρίζουμε τους γιατρούς σε φιλικούς ή εχθρικούς προς κόμματα. Τους ακούμε, τους σεβόμαστε και –αν μου επιτρέπετε τη λέξη– τους υπακούμε ειδικά σε αυτήν την περίπτωση.

Σας λέω λοιπόν στη δευτερολογία μου, για να μην φάω πολύ χρόνο και ενοχλήσω και δικαιολογημένα τον Πρόεδρο, ότι δεν υπάρχει κανένας εγκληματικός συνωστισμός μαθητών στις τά-

Ξεις. Κάναμε παραπάνω διορισμούς και προσλήψεις και παρενθετικά λέω, κύριε Φίλη, ότι καμμία σχολική αίθουσα δεν προστέθηκε επί των ημερών της συγκυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - Ανεξαρτήτων Ελλήνων. Κάναμε παραπάνω διορισμούς και προσλήψεις σε εκπαιδευτικό προσωπικό για την κάλυψη των εκπαιδευτικών αναγκών. Οι πρώτες φάσεις των προσλήψεων αναπληρωτών ξεκίνησαν τον Αύγουστο, καλύφθηκαν σχεδόν όλες οι τότε ανάγκες και πρόκειται για μια δυναμική κατάσταση, όπως γνωρίζετε πάρα πολύ καλά, και προκύπτουν νέες ανάγκες όπως λόγω χάρη από τις άδειες ή από τη μη ανάληψη υπηρεσίας.

Ενδεικτικά –γιατί και οι αριθμοί έχουν τη σημασία τους, άσχετα αν σας ενοχλούν και τους απαξιώνετε- να σας αναφέρω τα εξής: Στην αρχή του σχολικού έτους είχαμε χίλιες άδειες εκπαιδευτικών και σε ένα μήνα είχαμε πολλαπλάσιες. Είναι άδειες μητρότητας, άδειες ασθενειών, αναρρωτικές που ασφαλώς και δικαιούνται οι εκπαιδευτικοί, κάτι που οφείλουμε να θωρακίσουμε. Ωστόσο αυτό οδηγεί σε πρόσθετες ανάγκες και είμαι σίγουρη ότι και εσείς δεν εννοείτε ότι πρέπει αυτά τα δικαιώματα που έχουν κατακτήσει οι εργαζόμενοι με αγώνες να τα απαξιώσουμε ή να μειώσουμε.

Η κάλυψη των αναγκών, λοιπόν, κύριε Φίλη, αντιμετωπίζεται με πρόσληψη αναπληρωτών. Γίνεται και φέτος προσπάθεια για βελτίωση της διαχείρισης του ανθρώπινου δυναμικού, του εκπαιδευτικού προσωπικού σύμφωνα με το υφιστάμενο πλαίσιο γιατί σε κάποια σχολεία υπάρχουν περισσότεροι εκπαιδευτικοί από αυτούς που αντιστοιχούν στον αριθμό των μαθητών.

Σας το ανέφερα την προηγούμενη εβδομάδα, σας ενημέρωσα για τις δύομισι χιλιάδες προσλήψεις –έχουν ήδη αναλάβει υπηρεσία οι εκπαιδευτικοί- και εντός της επόμενης εβδομάδας –την Τρίτη το πιθανότερο- θα προσληφθούν και οι επόμενοι τρεις χιλιάδες. Αυτοί οι πεντέμισι χιλιάδες που προσλήφθηκαν ή θα προσληφθούν είναι επιπλέον των δώδεκα χιλιάδων μόνιμων εκπαιδευτικών στη γενική εκπαίδευση, των τεσσαράμισι χιλιάδων μόνιμων διορισμών στην ειδική αγωγή και εκπαίδευση για πρώτη φορά στα εκπαιδευτικά χρονικά. Συνολικά δηλαδή οι διορισμοί ξεπερνούν τους δεκαεξι χιλιάδες.

Επιπλέον, μέχρι και σήμερα για το σχολικό έτος 2021-2022 έχουν ήδη πραγματοποιηθεί τριάντα τέσσερις χιλιάδες εκατόν πενήντα προσλήψεις αναπληρωτών εκπαιδευτικών και ειδικού βοηθητικού προσωπικού στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια γενική εκπαίδευση και ειδική αγωγή πλήρους ή μειωμένου ωραρίου. Εξ αυτών οι δεκατρείς χιλιάδες επτακόσιες ογδόντα τρεις αφορούν προσλήψεις στην ειδική αγωγή και εκπαίδευση. Από αυτές, οι σχεδόν δέκα χιλιάδες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος εξειδικευμένης εκπαιδευτικής υποστήριξης για την ένταξη μαθητών με αναπηρία και ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες, πάντα στο σχολικό έτος 2021-2022.

Κάνουμε λοιπόν ό,τι απαιτείται και συνεχίζουμε να στηρίζουμε τη δια ζώσης εκπαίδευση στα σχολεία μας, στα δημοτικά, στα γυμνάσια και στα λύκεια. Όπως σας είπα δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητά μας η ιχνηλάτηση και ενημέρωση για τα κρούσματα. Είναι αρμοδιότητα του ΕΟΔΥ. Είμαι σίγουρη ότι θα απευθύνετε και εκεί σχετική ερώτηση. Εγώ δεν μπορώ να απαντήσω για το σύνολο της κυβερνητικής πολιτικής, αλλά μόνο για το Υπουργείο, γιατί θα αδικήσω τις προσπάθειες των άλλων Υπουργείων, όπως σας είπα και στην αρχή. Καθημερινά ο ΕΟΔΥ δίνει στοιχεία για τον αριθμό των κρουσμάτων για όλες τις κατηγορίες και σε αυτά προφανώς είναι και τα κρούσματα των μαθητών και μαθητριών, εφόσον η επιβεβαίωσή τους ως θετικών καταχωρίζεται και αποστέλλεται από τη δημόσια δομή στο Υπουργείο Υγείας.

Σε ό,τι αφορά και την ανάρτηση που ζητείτε στην ιστοσελίδα, δεν θα σας κρύψω, κύριε Φίλη, ότι εξεπλάγην, διότι ξέρω ότι είστε σταθερά κατά των αναρτήσεων στις ιστοσελίδες και μάλιστα στην αξιολόγηση θεωρείτε ότι κατηγοριοποιεί τα σχολεία. Τώρα θέλω να σας ενημερώσω ότι αναρτώνται τα τμήματα τα οποία είναι σε αναστολή. Όλα τα υπόλοιπα νομίζω ότι ίσως αγίζουν και ευαίσθητα προσωπικά δεδομένα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε την κυρία Υπουργό.

Συνεχίζουμε με τη δεύτερη με αριθμό 124/1-11-2021 επίκαιρη

ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Δελή προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Συγχωνεύσεις στα σχολεία δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του Δυτικού Τομέα Αθήνας».

Κύριε Δελή, έχετε τον λόγο για την πρωτολογία σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Το έφερε έτσι η μοίρα, κύριε Πρόεδρε, να συζητηθεί αυτή η ερώτηση μετά το χτεσινό μαύρο ρεκόρ κρουσμάτων κι έχει αυτό τη σημασία του για το θέμα το οποίο θα προσπαθήσω να αναπτύξω. Το παίρνω από την αρχή, κυρία Υπουργέ.

Διανύουμε την τρίτη κατά σειρά σχολική χρονιά μέσα στην πανδημία, μια πανδημία μάλιστα η οποία εξαπολύει την πιο μεγάλη της επίθεση, το πιο μεγάλο της κύμα, το τέταρτο, αυτό που ζούμε τις τελευταίες μέρες. Πώς τη διαχειρίστηκε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας την πανδημία όλο αυτό το εικοσάμηνο; Νομίζω με τη γνωστή μέθοδο και με βασικό γνώμονα εκείνη τη γνωστή ευρωενωσιακή αρχή –αντιλαϊκή βεβαίως αρχή-, τη γνωστή σχέση κόστους οφέλους. Με βάση αυτήν τη σταθερή αρχή διαχειρίστηκε η Κυβέρνηση την πανδημία. Γι' αυτό και στην παιδεία από την αρχή αρνήθηκε και εξακολουθεί πεισματικά να αρνείται την αραίωση των σχολικών τμημάτων.

Δεν καταλαβαίνω γιατί η αραίωση είναι επιβεβλημένη οπουδήποτε αλλού εκτός από τα σχολεία, δεν μου φαίνεται αυτό και πάρα πολύ επιστημονικό. Δεν αντέχει και στην κοινή λογική άλλωστε. Και διάλεξε η Κυβέρνησή σας ως συμφέρουσα τελικά λύση και φθηνή τη λεγόμενη τηλεκπαίδευση, από την οποία όμως αποκλείστηκαν χιλιάδες παιδιά, όπως είναι γνωστό.

Βέβαια αυτό το πολύμηνο κλείσιμο των σχολείων στο οποίο κατέφυγε κάθε λίγο και λιγάκι η Κυβέρνηση είχε και έχει, όπως ξέρετε, πολύ σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στα παιδιά και στο μορφωτικό και στο κοινωνικό και στο ψυχολογικό τους επίπεδο και δεν θα ήταν άσχημο, θα έλεγα είναι επιβεβλημένο, το Υπουργείο να κάνει μια σχετική επιστημονική έρευνα γι' αυτά τα κενά, έτσι ώστε να εκπονηθεί ένα πρόγραμμα για να καλυφθούν.

Τη φετινή όμως σχολική χρονιά, κυρία Υπουργέ, η Κυβέρνησή σας την αντιλαϊκή διαχείριση της πανδημίας στην εκπαίδευση είπε να την πάει και ένα βήμα παραπέρα. Παρά το ότι υπάρχουν ένα σωρό υπερπλήρη τμήματα μαθητών, ξέρετε τα ποσοστά μπορούν να κρύβουν πολύ μεγάλους απόλυτους αριθμούς και αυτό γίνεται με αυτό το 4%-5% που είπατε πριν για τα μεγάλα τμήματα, παρά το ότι υπάρχουν εκατοντάδες στην Αττική, γιατί η ερώτηση αναφέρεται στην Αττική, αν και έχει, όπως καταλαβαίνετε, γενικευμένο χαρακτήρα –η Αττική είναι ένα παράδειγμα σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα, τα ίδια γίνονται παντού- και παρά το ότι υπάρχουν χιλιάδες σε όλη τη χώρα κενά εκπαιδευτικών ακόμα και τώρα που μιλάμε, όχι μόνο αδιαφόρησε για τα στοιχειώδη μέτρα –κρατικά μέτρα πρόληψης, υγιεινής- και κρύφτηκε πίσω από την ατομική ευθύνη των rapid test και εξακολουθεί να κρύβεται, αλλά έκανε και ό,τι χειρότερο μπορούσε η Κυβέρνησή σας να κάνει, κυρία Υπουργέ.

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

Αποφάσισε να συγχωνεύσει πάνω από χίλια σχολικά τμήματα στη χώρα –αν είναι δυνατόν-, προκαλώντας μέσα στην πανδημία ακόμα μεγαλύτερο και πιο επικίνδυνο συγχρωτισμό, αυτόν δηλαδή που θα πρέπει να αποφεύγουμε τώρα μέσα στις σχολικές τάξεις είκοσι επτά, είκοσι οκτώ, είκοσι εννέα παιδιών. Κι ύστερα απορούμε γιατί αυξάνονται τα κρούσματα.

Η εικόνα της Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης της Γ΄ Αθήνας είναι χαρακτηριστική και εξοργιστική. Με απόφαση του Υπουργείου Παιδείας, συγχωνεύθηκαν τμήματα σε είκοσι οκτώ σχολεία της Δευτεροβάθμιας Διεύθυνσης Γ΄ Αθήνας: στην Αγία Βαρβάρα το 1^ο, 3^ο Γυμνάσιο και 1^ο, 2^ο Γενικό Λύκειο, στο Χαϊδάρι το 3^ο, 4^ο, 7^ο Γυμνάσιο και το 1^ο Γενικό Λύκειο, στο Αιγάλεω το 4^ο, 5^ο Γυμνάσιο και το 1^ο, 3^ο, 6^ο Γενικό Λύκειο, το 1^ο Γυμνάσιο Καματερού, το 4^ο Γυμνάσιο των Αγίων Αναργύρων, στο Ίλιον το 3^ο και 9^ο Γυμνάσιο, το 5^ο, 6^ο και 7^ο Γενικό Λύκειο, στην Πετρούπολη το 2^ο Γυμνάσιο και το 5^ο Γενικό Λύκειο, στο Περιστέρι –σας τα αναφέρουμε συγκεκριμένα αυτά τα σχολεία- το 2^ο, 3^ο, 14^ο και 16^ο Γυμνάσιο και 6^ο και 10^ο Γενικό Λύκειο. Σε αυτά λοιπόν τα είκοσι

οκτώ σχολεία έχουμε εκτεταμένες συγχωνεύσεις σχολικών τμημάτων και βεβαίως, αύξηση-διόγκωση του μαθητικού πληθυσμού στη μεγαλύτερη έξαρση της πανδημίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ολοκληρώστε όμως.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Σας καλούμε λοιπόν, κυρία Υπουργέ, να ανακαλέσετε όλες αυτές τις συγχωνεύσεις, ώστε να μειωθούν οι μαθητές ανά τμήμα.

Και βεβαίως, σας ρωτάμε τι σκοπεύετε να κάνετε για να καλύψετε όλα τα κενά σε εκπαιδευτικούς και να εξασφαλίσετε όλα εκείνα τα αναγκαία μέτρα πρόληψης για την αντιμετώπιση της πανδημίας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρία Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ (Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Σας λέω εκ των προτέρων και σας ζητώ συγγνώμη γιατί θα γίνω κουραστική, επαναλαμβάνοντας τους ίδιους αριθμούς, αλλά αντιλαμβάνεστε ότι οι ερωτήσεις οφείλουν να τύχουν εμπεριστατωμένων απαντήσεων και δεν μπορώ να παραπέμψω σε προηγούμενες απαντήσεις από σεβασμό στους συναδέλφους που έχουν δικαιολογημένο ενδιαφέρον και θέλουν να πάρουν τις δικές τους ξεχωριστές διευκρινίσεις.

Λέω λοιπόν και επαναλαμβάνω ότι σχετικά με τον αριθμό μαθητών και μαθητριών ανά τμήμα στα γυμνάσια και στην Α' και Β' τάξη των γενικών λυκείων ισχύει η με αριθμό 129818/2018 Κοινή Υπουργική Απόφαση και σύμφωνα με αυτή, κύριοι συνάδελφοι, οι μαθητές και οι μαθήτριες σε κάθε τμήμα τάξης γυμνασίων και γενικών λυκείων δεν μπορεί να υπερβαίνει τους είκοσι επτά. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, με απόφαση του οικείου διευθυντή δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, μπορεί να γίνει προσαύξηση κατά 10%.

Για τον αριθμό μαθητών και μαθητριών ανά τμήμα στην Γ' τάξη του λυκείου ισχύει το άρθρο 116 του ν.4610/2019, σύμφωνα με το οποίο προβλέπεται ότι ο αριθμός μαθητών και μαθητριών ανά τμήμα τόσο γενικής παιδείας όσο και ομάδων προσανατολισμού και Γ' τάξη του γενικού λυκείου δεν μπορεί να υπερβαίνει τους είκοσι πέντε, ο αριθμός μαθητών και μαθητριών ανά τμήμα τόσο γενικής παιδείας όσο και ομάδων προσανατολισμού και την Γ' τάξη εσπερινού γενικού λυκείου και ο αριθμός μαθητών και μαθητριών ανά τμήμα για την Γ' τάξη εσπερινού επαγγελματικού λυκείου δεν μπορεί να υπερβαίνει τους είκοσι δύο. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και κατ' εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2, μπορεί να γίνει προσαύξηση κατά 10% του αριθμού των μαθητών και μαθητριών πάντα με απόφαση του οικείου διευθυντή δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Θα επαναλάβω -και γίνομαι κουραστική, το ξέρω- τα στοιχεία των δώδεκα χιλιάδων μόνιμων εκπαιδευτικών που διορίστηκαν φέτος, των τεσεσερισίμισι χιλιάδων πέσει από την ειδική αγωγή, των είκοσι εννέα χιλιάδων εβδομήντα τριών προσλήψεων εκπαιδευτικών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και οι δύο χιλιάδες πεντακόσιες δώδεκα προσλήψεις που ανακοινώθηκαν την προηγούμενη εβδομάδα και έχουν αναλάβει υπηρεσία. Έγιναν επίσης πέντε χιλιάδες εβδομήντα επτά προσλήψεις αναπληρωτών ειδικού εκπαιδευτικού και βοηθητικού προσωπικού. Το σύνολο είναι κατά τριάντα τέσσερις χιλιάδες εκατόν πενήντα προσλήψεις ως τώρα. Την επόμενη εβδομάδα θα γίνουν πρόσθετες τρεις χιλιάδες προσλήψεις.

Έχει εκδοθεί και η με αριθμό πρωτοκόλλου 137686/2021 ειδική πρόσκληση για την κάλυψη λειτουργικών κενών θέσεων μελών ειδικού εκπαιδευτικού και βοηθητικού προσωπικού στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

Ειδικότερα, στη Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Γ' Αθήνας έχουν μέχρι σήμερα προσληφθεί τετρακόσιο εννέα αναπληρωτές εκπαιδευτικοί.

Σε ό,τι αφορά την αντιμετώπιση της διάδοσης της πανδημίας και την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας των σχολικών μονάδων, τηρούνται όλα όσα προβλέπονται στην κοινή υπουργική απόφαση του 2021 για την επαναλειτουργία όλων των σχολικών μονάδων πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, ειδι-

κής αγωγής και εκπαίδευσης για το σχολικό έτος 2021-2022 που περιλαμβάνει τα μέτρα για την αποφυγή διάδοσης του κορωνοϊού κατά τη λειτουργία τους.

Λέω όσο πιο συνοπτικά γίνεται ότι τα μέτρα που προβλέπονται στην απόφαση αυτή είναι ο αυξημένος δωρεάν αυτοδιαγνωστικός έλεγχος των μαθητών και μαθητριών, τα rapid test στην περίπτωση που υπάρχει στενή επαφή με κρούσμα, η υποχρεωτική χρήση μάσκας, τα διαφορετικά διαλείμματα σε συνδυασμό με το μεγάλο ποσοστό του εμβολιασμού των εκπαιδευτικών που ξεπερνά το 82% και γίνεται ακόμη μεγαλύτερο, αγγίζει το 90%, αν αθροίσουμε και αυτούς που έχουν νοσήσει, αλλά και των πολλών μαθητών και μαθητριών που καθημερινά εμβολιάζονται.

Και όλα αυτά, κύριε συνάδελφε, συμβάλλουν καθοριστικά στην ομαλή διεξαγωγή της δια ζώσης εκπαιδευτικής διαδικασίας στις σχολικές μονάδες.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία Υπουργέ.

Κύριε Δελη, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας για τρία λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Σας άκουσα με προσοχή, κυρία Υπουργέ. Αποφύγατε να απαντήσετε στην ουσία του ερωτήματος σχετικά με τις συγχωνεύσεις και θα ξεκινήσω από το τελευταίο, σχετικά με την κατάσταση της πανδημίας μέσα στα σχολεία.

Θα έπρεπε να είναι πω ότι τα σχολεία στη χώρα μας είναι εντελώς ανοχύρωτα από μέτρα πρόληψης απέναντι σε αυτήν την επικίνδυνη πανδημία.

Για πολλούς και διάφορους λόγους, που οι περισσότεροι είναι γνωστοί και τους ζούνε, δεν υπάρχουν σχολικοί νοσηλευτές, που θα έπρεπε να υπάρχουν σε κάθε σχολείο, κυρία Υπουργέ.

Επίσης δεν υπάρχει επαρκής καθαριότητα, με την έννοια ότι θα έπρεπε να είναι ακόμα περισσότεροι καθαριστές και καθαρίστριες στα σχολεία, έτσι ώστε οι σχολικοί χώροι να καθαρίζονται συνεχώς και όχι στη λήξη του σχολικού ωραρίου.

Δεν υπάρχουν δωρεάν μέσα ατομικής υγιεινής. Δεν υπάρχουν περιοδικά, επαναλαμβανόμενα, δωρεάν τεστ, βεβαίως από κρατικές υπηρεσίες, από τον ίδιο τον ΕΟΔΥ και όχι με την ατομική ευθύνη των μαθητών και των οικογενειών τους.

Δεν υπάρχει καμία -πιστέψτε με, και το γνωρίζετε νομίζω- ουσιαστική ενημέρωση των γονιών και των μαθητών για το πρόγραμμα εμβολιασμών. Κι αυτό θα έπρεπε να έχει ήδη γίνει. Δεν υπάρχει πολύ περισσότερο -αυτό κι αν δεν υπάρχει- καμία ολοκληρωμένη, καμία ολόπλευρη επιστημονική παρακολούθηση αυτών που έχουν ήδη εμβολιαστεί. Όλα αυτά απουσιάζουν.

Αφού λοιπόν δεν εξασφαλίστηκε τίποτα από τα παραπάνω, έναν μήνα περίπου μετά το άνοιγμα των σχολείων, ξαφνικά το Υπουργείο της Παιδείας παίρνει την απόφαση να συγχωνεύσει τμήματα για να εξορθολογίσει, όπως μας είπε ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου, μια μέρα σε ένα τηλεοπτικό κανάλι, την κατανομή του προσωπικού. Μπορεί να το καταφέρει αυτό, αλλά ταυτόχρονα θα διασπείρει ακόμα περισσότερο τον κορωνοϊό μέσα στα σχολεία και βεβαίως στις οικογένειες των μαθητών.

Εν πάση περιπτώσει, τμήματα που είχαν έναν έστω ανεκτό αριθμό μαθητών δεν νομίζουμε ότι είναι μικρά, τμήματα δηλαδή των δεκαεπτά, των δεκαοκτώ, των δεκαεννέα ή των είκοσι μαθητών. Διότι τέτοια τμήματα συγχωνεύονται στα σχολεία που σας ανέφερα πριν από λίγο. Συγχωνεύονται και διαμορφώνονται με βάση έναν απαράδεκτα υψηλό αριθμό μαθητών, με βάση αυτούς τους νόμους και τις υπουργικές αποφάσεις τις οποίες αναφέρετε. Εμείς δεν σας είπαμε ότι αυτές οι διατάξεις των αριθμητικών ορίων των μαθητών είναι παράνομες, ότι αυτές οι συγχωνεύσεις γίνονται με βάση παράνομες διατάξεις. Σας είπαμε ότι γίνονται με βάση αντιλαϊκές διατάξεις. Θα πρέπει να αποσυρθούν, γιατί πια όλοι καταλαβαίνουν ότι δεν μπορεί να γίνει αυτό, ειδικά αυτήν την περίοδο.

Είπαμε για τις αρνητικές συνέπειες των μέτρων. Είναι μια απόφαση σε κάθε περίπτωση προκλητική, εξοργιστική θα την έλεγα εγώ, γιατί την ίδια στιγμή που σε αυτά τα σχολεία γίνονται συγχωνεύσεις, ξέρετε, κύριε Πρόεδρε, υπάρχουν αδειανές αίθουσες, αρκετές άδειες αίθουσες. Αυτό που λείπει βεβαίως είναι να σταλούν εκπαιδευτικοί. Είχαμε την τηλεκπαίδευση, τα είπαμε.

Εν πάση περιπτώσει, με βάση τα δημοσιεύματα και τις ανακοινώσεις του Υπουργείου, γνωρίζουμε ότι τον πρώτο μήνα και μέχρι τα μέσα περίπου του Οκτώβρη είχαν νοσήσει περίπου είκοσι πέντε χιλιάδες μαθητές, μέσα σε ένα διάστημα δηλαδή ενός μήνα το ένα τέταρτο όλων νόσησαν όλους τους προηγούμενους δεκαεννέα μήνες. Κι αυτό λέει πάρα πολλά για το πώς διασπείρεται ο ιός.

Σε σχέση τώρα με το προσωπικό, βεβαίως τα κενά είναι τεράστια και υπαρκτά, ακόμα και τώρα που μιλάμε. Οι εκπαιδευτικές άδειες είναι απαραίτητες. Οι περιπτώσεις των εκπαιδευτικών που ζητούν άδεια ασφαλώς και θα πρέπει να ικανοποιηθούν και το Υπουργείο θα πρέπει να καλύπτει αυτές τις άδειες. Αλλά επιτρέψτε μου να σας πω ότι και με βάση τα στοιχεία που δώσατε και τις προηγούμενες μέρες, απαντώντας σε μια άλλη ερώτηση, αλλά και σήμερα, ακόμα και αυτές οι άδειες να μην υπήρχαν καθόλου, θεωρητικά πάντα μιλώντας, και πάλι θα είχαμε κενά. Το ομολογήσατε πριν από λίγο κι εσείς όταν είπατε ότι θα γίνουν κι άλλες προσλήψεις, με έμμεσο τρόπο, άλλες τρεις χιλιάδες. Δεν ξέρω πόσες χρειάζονται, τρεις, τέσσερις, πέντε, έξι. Πάντως χρειάζονται. Τα κενά είναι πολλά.

Θα σας πω για παράδειγμα ότι εκεί, στον Δήμο της Βόλβης, στην επαρχία, στην Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης είναι πάρα πολλά τα κενά, είναι εκατοντάδες οι εβδομαδιαίες ώρες που λείπουν από τα γυμνάσια και τα λύκεια της περιοχής. Αντίστοιχη εικόνα υπάρχει λίγο πολύ σε όλη την Ελλάδα. Γι' αυτό βεβαίως αυτή η διαχείριση, ιδιαίτερα στην παιδεία, αυτές οι συγχωνεύσεις, είναι που προκαλούν βέβαια και τις αντιδράσεις, τις δικαιολογημένες αντιδράσεις και τις αγωνιστικές κινητοποιήσεις και των γονιών σαν αυτή που γίνεται σήμερα. Διότι και στα δημοτικά σχολεία αφορά η συμμεριχή, μιας και στα δημοτικά σχολεία γίνεται αυτό και στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση έγινε πριν από λίγες μέρες στο Υπουργείο. Και θα συνεχιστεί βεβαίως, γιατί όπως καταλαβαίνετε δεν μπορούν να δεχτούν μέσα σ' αυτές τις συνθήκες να στοιβάζονται τα παιδιά τους σε στενάχωρους χώρους και, επιτρέψτε μου να πω, ακατάλληλες σχολικές αίθουσες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Σας ευχαριστούμε, κύριε Δελή.

Κυρία Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ (Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ, κύριε συνάδελφε, θα απαντήσω χωρίς να βάλω ιδεολογικό πρόσημο. Εσείς δεν το αποφύγατε ούτε στην πρωτολογία ούτε στη δευτερολογία. Αλλά θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι είναι διαφορετικό πράγμα να κάνει κανείς πολιτική in vitro και διαφορετικό να κάνει πολιτική in vivo. Είπατε για τους νοσηλευτές. Έχετε κάνει ερώτηση για το θέμα αυτό και σας έχω απαντήσει ότι έχει εξαντληθεί ο κατάλογος, καταθέσαμε ειδική τροπολογία για να μπορούμε να πάρουμε νοσηλευτές από τον γενικό πίνακα του ΑΣΕΠ κι επειδή κι αυτό προφανώς δεν θα καλύψει τα κενά θα κάνουμε κι άλλες ενέργειες. Δεν υπάρχει αδράνεια του Υπουργείου.

Μας είπατε και για την καθαριότητα. Δεν είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου, αλλά θα μπω στον πειρασμό, παρ' ότι κοινοβουλευτικά δεν είναι σωστό, να σας πω ότι ο κ. Βορίδης εξήγγειλε αυξημένα κονδύλια για την καθαριότητα. Νομίζω ότι στα θέματα αυτά είσατε αυστηρός και άδικα αυστηρός.

Θα το ξαναπώ ότι δεν θα επανέλθω στους αριθμούς των μαθητών ανά τάξη γυμνασίων και γενικών λυκείων, γιατί θα γίνω κουραστική, θα σας πω, όμως, ότι ο μέσος όρος μαθητών και μαθητριών ανά τομέα στη χώρα μας είναι πολύ χαμηλός σε σχέση με τον μέσο όρο των περισσότερων κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο μέσος όρος είναι 19,94 μαθητές ή μαθήτριες ανά τμήμα στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση και 17,41 στην πρωτοβάθμια και σ' αυτά, κύριε συνάδελφε, δεν γίνεται συμπιψισμός ακριτικών, ορεινών, νησιωτικών περιοχών με τα μεγάλα αστικά κέντρα. Άρα, έχει τη σημασία του αυτός ο αριθμός, αποδίδει την πραγματικότητα. Το είπα και άλλες φορές και θα το πω και τώρα, ότι μόνο ποσοστό 4,53% κατέχει πάνω από είκοσι πέντε μαθητές και μαθήτριες. Παλαιότερα ήταν σχεδόν διπλάσιο.

Σε ό,τι αφορά, λοιπόν, στην ορθή διαχείριση του ανθρώπινου

δυναμικού, αυτό είναι που γίνεται στην πραγματικότητα στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση και της Γ' Αθήνας. Έγινε ορθή διαχείριση του εκπαιδευτικού ανθρώπινου δυναμικού σύμφωνα με στοιχεία που αντλήθηκαν από το πληροφοριακό σύστημα «MYSCHOOL». Σε καμμία περίπτωση ο αριθμός των μαθητών - και των μαθητών στα τμήματα που προέκυψαν - δεν υπερβαίνει τα προβλεπόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία περί αριθμού μαθητών στα σχολικά τμήματα.

Για την αντιμετώπιση της πανδημίας, που κάνετε πάρα πολλά κριτικά, και για την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας των σχολικών μονάδων, όλα τα στατιστικά μοντέλα δείχνουν ότι πιο αποτελεσματικές πολιτικές ελέγχου της μετάδοσης στις σχολικές αίθουσες είναι ο συχνός διαγνωστικός έλεγχος, η χρήση της μάσκας, ο έλεγχος για τα συμπτώματα και πολύ λιγότερο αποδοτική η μείωση της πυκνότητας των μαθητών και μαθητριών. Θα επαναλάβω κι αυτό που έχω πει, ότι πρέπει να υπάρχει μείωση κατά 40%, οι μαθητές να χωριστούν σε τρία τμήματα, να πηγαίνουν εκ περιτροπής ανά τριήμερο, ενώ μέσω του καθολικού testing μια φορά την εβδομάδα -εσείς ξέρετε ότι εδώ είναι δύο φορές την εβδομάδα και αυξημένο σε περίπτωση επαφής- επιτυγχάνεται μείωση κατά 70%.

Σε ό,τι αφορά στα στοιχεία και τις διαγνώσεις μαθητών, διαγνώστηκαν περισσότεροι γιατί τα τεστ είναι σχεδόν δύο εκατομμύρια την εβδομάδα. Κατά τον μήνα Αύγουστο ήταν μερικές εκατοντάδες χιλιάδες, δεν υπήρχαν ούτε άλλοι κανόνες, τα παιδιά έρχονταν σε επαφή με συμμαθητές, συμμαθήτριες, συνομηλικούς ή μεγαλύτερους, χωρίς να υπάρχει κανόνας, χωρίς να υπάρχει ιχνηλάτηση. Τώρα οι γονείς έχουν δικαιολογημένη αγωνία, το καταλαβαίνουμε. Έχουν, όμως, τη βεβαιότητα ότι με την τήρηση των πρωτοκόλλων θα υπάρχει και σωστή ιχνηλάτηση και σωστή αντιμετώπιση της διασποράς. Και πάντα -να μην ξεχνάμε να το λέμε- ο εμβολιασμός είναι η μόνη ενδεδειγμένη επιστημονική λύση.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία Υπουργέ.

Προχωρούμε στην τρίτη με αριθμό 112/26-10-2021 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Σερρών της Ελληνικής Λύσης κ. Κωνσταντίνου Μπούμα προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Τεράστια αδικία εις βάρος των μαθητών του Δημοτικού Σχολείου της Αμμουλιανής Χαλκιδικής».

Κυρία Μπούμα, έχετε τον λόγο για την πρωτολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, καλημέρα σας, καλημέρα, κυρία Υπουργέ.

Για να μη με επαναλαμβάνουμε περί συγχωνύσεων τμημάτων, γιατί αλλάζει όλος ο προγραμματισμός και ενός εκπαιδευτικού, αλλά κυρίως και ενός οικογενειακού προϋπολογισμού αναφορικά με τα τμήματα, να μην πάμε πάλι σε αριθμούς και συγχωνεύσεις και εν όψει της υγειονομικής κρίσης, μιλάω για το συγκεκριμένο θέμα γιατί είναι μια ιδιαίτερη περίπτωση, καθώς είναι δημοτικό σχολείο σε νησί. Και το τονίζω αυτό, κυρία Υπουργέ, γιατί κι εσείς είστε από εκλογική περιφέρεια που έχετε τις όμορφες Σποράδες και γνωρίζετε από νησιά. Από τη στιγμή, λοιπόν, που -καλά κάνει η πολιτεία- σε απομακρυσμένα νησιά, έστω και με έναν μαθητή έχει δάσκαλο, όπως είδαμε φέτος στο Μαθράκι και σε άλλα νησιά -και καλά κάνει- το συγκεκριμένο νησί, το οποίο το λέει και γεωγραφικά η θέση του, είναι μια ιδιαίτερη περίπτωση. Δεν μιλάμε τώρα ούτε για πέντε ούτε για δέκα ούτε για δεκαπέντε παιδιά, αλλά μιλάμε για τριάντα παιδιά. Μιλάμε για ένα προσφυγικό νησί εξακοσίων κατοίκων, το οποίο είναι σε μια περιοχή με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, αλλά και ιδιαίτερες δυσκολίες. Το δημοτικό σχολείο από τριθέσιο να γίνει διθέσιο αντιλαμβάνεστε υποβαθμίζει το λιβάδι, το επίπεδο των μαθητών, αλλά κυρίως λόγω της γεωγραφικής περιοχής που ζουν, δηλαδή καθώς είναι νησί, και ψυχολογικά, αλλά και επί της ουσίας αισθάνονται ότι τα παιδιά, και έτσι είναι, πάνε και γίνονται παιδιά δεύτερης κατηγορίας, δηλαδή υποβαθμίζεται το σχολείο.

Διότι, πρόκειται για ένα σχολείο με τρεις αίθουσες διδασκαλίας, με βιβλιοθήκη, με ιστορική σημασία για τους εξακοσίους κατοίκους και για την ένωση γονέων της όμορφης Αμμουλιανής. Μάλιστα, το σχολείο αυτό είναι πρότυπο πανελλαδικά διότι ιδιω-

τική εταιρεία, και καλώς έπραξε, έβαλε φωτοβολταϊκά, δηλαδή, συνδράμει και σε αυτό που λέμε κυκλική οικονομία, πράσινη ανάπτυξη και αποτελεί πρότυπο δημοτικό σχολείο εν Ελλάδι, όπως και σε άλλες περιοχές, που είναι με την ηλιακή ενέργεια.

Το δίνω ως παράδειγμα, γιατί γίνονται προσπάθειες για το σχολείο αυτό, που αποτελεί κόσμημα για το νησί, ένα ιστορικό προσφυγικό νησί, που ήρθαν οι πρόσφυγες παππούδες από το 1925 από τα νησιά της Προποντιδας, Γαλλική, Πασαλιμάνι, Σκουπιά, και έχουν φέρει μια ζωντάνια στην περιοχή απέναντι από το ακρωτήριο του Άθου στο Άγιο Όρος. Θέλω να το δείτε γιατί ξέρω την ευαισθησία σας, επειδή είναι νησί. Πρέπει να κρατήσουμε τα νησιά μας ζωντανά. Πρέπει το νησί να έχει και το σχολείο που του αρμόζει.

Γιατί προσέξτε, αγγλικά δεν γίνονται, και είναι και υποχρεωτικό το μάθημα βάσει νομοθεσίας. Αθλητικές - καλλιτεχνικές δραστηριότητες δεν γίνονται, γιατί δεν υπάρχει καθηγητής φυσικής αγωγής. Οπότε μην υποβαθμίζουμε ακόμη περισσότερο ένα σχολείο σε νησί, στο μοναδικό κατοικημένο νησί της κεντρικής Μακεδονίας.

Θέλω να το δείτε διότι τα νησιά αυτήν τη στιγμή έχουν μέσα τους Ελλάδα και πρέπει να τα στηρίξουμε, κυρία Υπουργέ μου.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε, κύριε Μπούμπα.

Τον λόγο έχει η Υπουργός κ. Μακρή.

ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ (Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, να μην αναφέρω ξανά τους αριθμούς των διορισμών και των αναπληρωτών. Όχι από έλλειψη σεβασμού, αλλά ήσασταν παρών στην Αίθουσα, τους ακούσατε, να μην σας κουράζω.

Δεν είναι αλήθεια ότι ζητούμε συγχωνεύσεις τμημάτων, γιατί δεν έχουμε εκπαιδευτικούς, και οι αριθμοί το αποδεικνύουν. Ούτε αποφεύγουμε να διορίσουμε ούτε αποφεύγουμε να προσλάβουμε. Κάνουμε ορθή διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού. Θα συμφωνήσετε μαζί μου ότι τα χρήματα των φορολογουμένων και στην εκπαίδευση πρέπει να είναι σεβαστά. Δεν μπορεί να υπάρχουν περισσότεροι δάσκαλοι ή καθηγητές εκεί που δεν χρειάζονται και λιγότεροι εκεί που είναι απαραίτητοι.

Ειδικότερα για την ερώτησή σας, στη Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Χαλκιδικής, όπου ανήκει το Δημοτικό Σχολείο Αμμουλιανής, έχουν προσληφθεί μέχρι σήμερα τριακόσιοι τρεις αναπληρωτές εκπαιδευτικοί. Η οργανικότητα των δημοτικών σχολείων προσδιορίζεται από την αναλογία δεκαπέντε μαθητών προς έναν δάσκαλο για τα μονοθέσια, διθέσια και τριθέσια σχολεία και είκοσι πέντε μαθητών προς έναν δάσκαλο για τα υπόλοιπα σχολεία.

Το Δημοτικό Σχολείο της Αμμουλιανής είναι διθέσιο και με βάση την οργανικότητά του ποιτούν σε αυτό κατά το τρέχον έτος τριάντα συνολικά μαθητές. Πιο συγκεκριμένα στην πρώτη τάξη τρεις, στη δεύτερη πέντε, στην τρίτη έξι, στην τέταρτη έξι, στην πέμπτη πέντε και στην έκτη πέντε μαθητές. Τοποθετήθηκαν φέτος σε αυτό τέσσερις εκπαιδευτικοί του κλάδου ΠΕ 70, δηλαδή δάσκαλοι, και ξεκίνησε να λειτουργεί ως τριθέσιο, με παράλληλη λειτουργία και του ολοήμερου προγράμματος στο οποίο απασχολείται ένας επιπλέον εκπαιδευτικός.

Η εκπαιδευτικός που τοποθετήθηκε τελευταία στις 28-9-2021 μετακινήθηκε στις 12-10-2021 για τις ανάγκες της υπηρεσίας, χωρίς ωστόσο να παραβιάζεται η αναλογία ένας εκπαιδευτικός ανά δεκαπέντε μαθητές ή μαθητρίδες που προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις για τα ολιγοθέσια σχολεία.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε, κυρία Υπουργέ.

Κύριε Μπούμπα, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Δεν θέλω να πάω σε αριθμητικά μεγέθη. Όχι ότι είναι μεγάλη η διαφορά. Κοιτάξτε, είναι διαφορετικά να μιλάμε για δύο δασκάλους σε είκοσι μαθητές, αν το πάρουμε και αριθμητικά, και είναι διαφορετικά να μιλάμε για δύο δασκάλους σε τριάντα μαθητές. Αυτά τα δέκα παιδιά μπορεί να κάνουν τη διαφορά.

Δεν λέω εγώ να υπερκεράσετε τον νόμο. Αλλά κοιτάξτε, πρόταση που έχει κάνει ο σύλλογος γονέων, και την καταθέτω εδώ. Θέλω να το σκεφτείτε, να το επεξεργαστείτε για το αν αυτό είναι εφικτό. Το ολοήμερο σχολείο να καταργηθεί στην Αμμουλιανή, δεν το θέλουν οι κάτοικοι. Θέλουν τρεις δασκάλους, γιατί άλλο να έχει ο κάθε δάσκαλος δύο τάξεις και άλλο να έχει τρεις, υπάρχει μεγάλη διαφορά. Το ολοήμερο δεν το έχει τόσο ανάγκη το νησί. Έχει ανάγκη τους τρεις δασκάλους για να μοιραστούν οι τάξεις.

Το θέμα των καλλιτεχνικών και αθλητικών δραστηριοτήτων κι αυτό να το συζητήσουμε, αλλά μπαίνει σε μια δεύτερη μοίρα ακόμη και η ξένη γλώσσα, που είναι υποχρεωτική, τα Αγγλικά. Αλλά, τουλάχιστον, ας κρατήσουμε τους τρεις δασκάλους, ας φύγει το ολοήμερο νηπιαγωγείο, που δεν το θέλουν οι άνθρωποι, και μπορείτε να έρθετε σε επαφή εκ του σύνεγγυς με τον σύλλογο γονέων.

Διότι, από τη στιγμή που είναι νησί -εκεί επιμένω, θα κάνετε τροπολογία, δεν ξέρω τι θα κάνετε στην Κυβέρνηση- είναι άλλο το νησί και άλλο η χερσαία Ελλάδα, πρέπει να το καταλάβουμε. Εκεί όταν φυσάει ο άνεμος, κυρία Υπουργέ μου, κυρία Ζέττα Μακρή, είναι να τρελαίνεσαι. Μπορεί να είναι σχετικά κοντά στη στεριά, αλλά τώρα μιλάμε για ένα νησί ιερό, που ήταν και μετόχι της Μονής Βατοπεδίου, παραχωρήθηκε το 1925. Οι άνθρωποι τρόμαξαν να επιβιώσουν εκεί. Μόνο αγριοελιές υπάρχουν και ευτυχώς υπάρχει ο τουρισμός. Είναι απομονωμένο το νησί. Παρ' όλο που είναι απέναντι από τη Χαλκιδική, υπάρχουν ρεύματα, υπάρχουν άνεμοι, υπάρχει κύριο.

Τι θέλω να πω; Όταν οι κάτοικοι, από τη στιγμή που ως νησιώτες, βιώνουν ένα πρόβλημα, όπως και οι υπόλοιποι νησιώτες, όταν έχει κι ένα σχολείο, το οποίο το ξεκινάς με τρεις δασκάλους και ολοήμερο, και ξαφνικά θα φύγει ο ένας δάσκαλος, που είναι σε αποχή τα παιδιά και διαμαρτύρονται, και καλώς πράττουν γιατί διεκδικούν τα δικά τους στην εκπαίδευση, στη μόρφωση, όταν, λοιπόν, έχουν κάνει έναν προγραμματισμό και ξαφνικά ο ένας δάσκαλος «γεια σας», φύγει -να μην αναφέρω τον προϋπολογισμό του δασκάλου, αυτό είναι προσωπικό θέμα, μιλάω τώρα για τριάντα ψυχές και εξακόσιους κατοίκους- ξαφνικά αλλάζει η ψυχολογία τους. Κι εσείς να ήσασταν κι εγώ να ήμουν, ξεκινάει ένα σχολείο, κάνει έναν αγιασμό με τρεις δασκάλους και ξαφνικά ο ένας θα φύγει. Είναι και νησί, αισθάνονται και απομονωμένοι -ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά του νησιού- και λένε οι άνθρωποι «το ολοήμερο δεν μας καλύπτει διότι το προλαβαίνουμε εμείς...». Δεν είναι οι υπηρεσίες που φεύγουν το πρωί και γυρνάνε το βράδυ, όπως είναι στα μεγάλα αστικά κέντρα. «Αφήστε μας, όμως, τον δάσκαλο». Τριάντα παιδιά να μοιραστούν σε τρεις δασκάλους, και το μάθημα να γίνει πιο σωστά, και τα παιδιά να μην χάσουν το πρόσωπο το οικείο που είχαν -γιατί ξέρετε τι γίνεται στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση και τη διαπροσωπική σχέση δασκάλας και δασκάλου με το παιδί- και οι κάτοικοι να έχουν το ηθικό τους υψηλό. Γιατί σου λέει, είμαστε νησί αλλά δεν μας ξεχνάει η πολιτεία.

Αυτό θέλω να δείτε, κυρία Υπουργέ. Αν μπορεί το ολοήμερο να καταργηθεί και να παραμείνει ο τρίτος δάσκαλος στο νησί της Αμμουλιανής.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Μπούμπα.

Κυρία Υπουργέ, σας κουράσαμε σήμερα, αλλά έχετε τον λόγο για να κλείσουμε.

ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ (Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων): Δεν με κουράσατε. Είναι υποχρέωσή μου και χαρά μου να απαντώ. Το ξέρουν οι συνάδελφοί μου ότι το κάνω με μεγάλη συνέπεια και χρονική και ελπίζω και οι απαντήσεις μου να είναι κατατοπιστικές.

Μόνο θέλω να σας πω, κύριε Μπούμπα, αγαπητή συνάδελφε, ότι τα ολοήμερα σχολεία είναι κατάκτηση και δεν μπορούμε τόσο εύκολα να ζητούμε την κατάργησή τους. Εμάς στο Υπουργείο μας θεσμικοί συνομιλητές, βεβαίως, είναι οι περιφερειακοί διευθυντές, αλλά δεν παραγνωρίζουμε και τη σημασία των απαιτήσεων και των αναγκών που διατυπώνονται από τους συλλόγους γονέων και κηδεμόνων. Αλλά, σας βεβαιώνω ότι είναι κατάκτηση

για το ελληνικό εκπαιδευτικό σύστημα και αναβάθμιση, πρέπει να υπάρχει και όχι να καταργηθεί. Εν πάση περιπτώσει εγώ καταγράφω αυτά που είπατε.

Θα επανέλθω, λοιπόν, στην οργανικότητα των ολιγοθέσεων σχολείων, που είναι η αναλογία δεκαπέντε μαθητών και μαθητριών ανά δάσκαλο και αυτό, κύριε συνάδελφε, γίνεται και για παιδαγωγικούς και για διδακτικούς λόγους.

Γιατί η σύγχρονη διδακτική, χωρίς να παραβλέπει και να υποτιμά τη δυαδική σχέση δασκάλου και μαθητή, αναγνωρίζει τον δυναμικό ρόλο της μαθητικής ομάδας και προσπαθεί να μεγιστοποιήσει τα μαθησιακά αποτελέσματα του σχολείου, ώστε οι μαθητές να μην θεωρούν τη διδασκαλία σαν μια διαδικασία προσφοράς και λήψης πληροφοριών, αλλά ως μια ενεργητική διεργασία οικοδόμησης γνώσης που να τους εμπλέκει όλους ενεργά και αλληλεπιδραστικά.

Αυτές οι αρχές υλοποιούνται αποτελεσματικότερα μέσα στο πλαίσιο μικρών ομάδων, τουλάχιστον τεσσάρων μαθητών, που μέσα από τη συνεργασία, την αλληλοσυμπλήρωση και την αντιπαράθεση η ομάδα αναζητεί λύσεις στα προβλήματα που μελετά, ομάδες μέσα στην ίδια τάξη. Άρα, αυτό δεν μπορεί να λειτουργήσει μέσα σε μια σχολική μονάδα όταν υπάρχουν χωριστές τάξεις με τρεις, πέντε ή μόνο έξι μαθητές. Η ομαδική συνεργατική διδασκαλία οδηγεί στη βελτίωση της σχολικής μάθησης, της κοινωνικής συμπεριφοράς και θα συμφωνήσετε ότι είναι και τα δύο πολύ σημαντικά.

Τα αναλυτικά προγράμματα σπουδών δίνουν έμφαση στη συνεργασία μαθητών στις σχολικές ομάδες, σε μικρές ομάδες.

Εκτιμούν ότι η συνεργατική μάθηση είναι μία βασική μεθοδολογική προσέγγιση για την κατάκτηση των διδακτικών στόχων.

Για τις τοποθετήσεις των προσληφθέντων αναπληρωτών σημειώνουμε το εξής: Κάθε διεύθυνση εκπαίδευσης είναι αρμόδια για την ιεράρχηση των αναγκών της, καθώς και για τον προσδιορισμό του αριθμού των κενών, όπως αναφέρεται και στη σχετική ρύθμιση για τους αναπληρωτές.

Πάγια πρόθεση του Υπουργείου μας είναι η κάλυψη του συνόλου των δηλωθέντων και επιβεβαιωμένων από τις περιφερειακές διευθύνσεις εκπαίδευσης λειτουργικών κενών με την πρόσληψη αναπληρωτών εκπαιδευτικών. Κατά περίπτωση, μπορεί να υπάρχουν διοικητικοί, οικονομικοί, νομικοί περιορισμοί, όπως οι οικονομικές πιστώσεις, περιορισμένες ανά περιφέρεια στην εφαρμογή των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς που δυσκολεύουν ή καθυστερούν την κάλυψη του συνόλου των κενών.

Πάντως, στις προθέσεις του Υπουργείου -οι αριθμοί το αποδεικνύουν- είναι η κάλυψη του συνόλου των κενών που υπάρχουν.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

Θα κάνουμε μία διακοπή πέντε λεπτών, προκειμένου να αεριστεί η Αίθουσα, για να προχωρήσουμε στη νομοθετική εργασία.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζεται η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών: «Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της, της 21^{ης} Οκτωβρίου 2021, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση ενιαία επί της αρχής, επί των άρθρων και των τροπολογιών.

Ως προς την οργάνωση της συζήτησης προτείνεται με φυσική παρουσία να συμμετέχουν οι εισηγητές, οι ειδικοί αγορητές και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, ένας κύκλος κατά προτεραιότητα που θα περιλαμβάνει έναν ομιλητή από κάθε Κοινοβουλευτική Ομάδα και ένας δωδεκαμελής κύκλος ομιλητών με την εξής αναλογία: Πέντε από τη Νέα Δημοκρατία, τρεις από τον ΣΥΡΙΖΑ, ένας από το Κίνημα Αλλαγής, ένας από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ένας από την Ελληνική Λύση και ένας από το ΜέΡΑ25. Με υπηρεσία τηλεδιάσκεψης -πλατφόρμα webex- ή και με φυσική παρουσία προτείνεται, επίσης, ένας δωδεκαμελής κύκλος ομιλητών με την ίδια όπως παραπάνω αναλογία. Τα ονόματα των ομιλητών έχουν ήδη οριστεί από τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες με σχετικές επιστολές.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Το Σώμα συνεφώνησε.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Χρήστος Κέλλας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το πεδίο της οδικής ασφάλειας είναι ιδιαίτερα κρίσιμο για την κοινωνική και οικονομική ζωή της χώρας. Στη χώρα μας την τελευταία δεκαπενταετία έγιναν σημαντικά βήματα για την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης και τη βελτίωση της οδικής υποδομής που ως αποτέλεσμα είχαν τη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων και των ανθρώπινων απωλειών στην ασφάλτο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της EUROSTAT μεταξύ 2010 και 2020, οι θάνατοι στη χώρα μας μειώθηκαν κατά 54% και ειδικότερα κατά 17% την τελευταία διετία με πενήντα τέσσερις θανάτους ανά εκατομμύριο πληθυσμού. Πρόκειται για στατιστικά τα οποία μας επιτρέπουν να αισιοδοξούμε για το μέλλον.

Ωστόσο, χρειαζόμαστε ακόμα πολλή δουλειά, ώστε να βελτιώσουμε περισσότερο τις επιδόσεις μας, διότι παρά τη μείωση που επιτεύχθηκε, η Ελλάδα βρίσκεται στην πρώτη οκτάδα των κρατών με τους περισσότερους θανάτους στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Και, ασφαλώς, εις βάθος χρόνου στόχος όλων των κυβερνήσεων πρέπει να είναι η υλοποίηση του οράματος μηδέν, δηλαδή η εξάλειψη των θανάτων στην ασφάλτο.

Προς αυτήν την κατεύθυνση βρίσκεται το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που συζητούμε και καλούμαστε σήμερα να ψηφίσουμε αφήνοντας στην άκρη κομματικές ταυτότητες και αντιπαραθέσεις, γιατί, όπως έχουμε υπογραμμίσει πολλές φορές και μέσω της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, το να μη χάνονται ζωές στην ασφάλτο είναι ζήτημα εθνικό.

Το περιεχόμενο του νομοσχεδίου ανταποκρίνεται πλήρως στον τίτλο του, δηλαδή στο «Οδηγώντας με ασφάλεια». Με ολιστικό τρόπο εκσυγχρονίζεται το πλαίσιο των δοκιμασιών για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης και δημιουργείται νέος μηχανισμός εξετάσεων, ενώ λαμβάνεται ολοκληρωμένη μέριμνα για την προετοιμασία και την εξέταση των ατόμων με αναπηρία και ειδικές

εκπαιδευτικές ανάγκες.

Συγκεκριμένα, σε ό,τι αφορά στη θεωρητική εξέταση:

Πρώτον, αλλάζει το περιεχόμενο και προάγεται η ανάδειξη της κριτικής σκέψης των υποψηφίων. Στις ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής προστίθενται μελέτες περίπτωσης και συστήνεται τράπεζα θεμάτων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Η τράπεζα θα ανανεώνεται περιοδικά και δυνατότητα εναπόθεσης θεμάτων σε αυτήν θα έχουν οι εξεταστές, οι επόπτες, οι νομοπαρασκευαστικές επιτροπές, δηλαδή όλοι οι εμπλεκόμενοι στη ρύθμιση και τη διενέργεια των εξετάσεων.

Δεύτερον, κατά την είσοδο των υποψηφίων στις αίθουσες αυστηροποιούνται οι έλεγχοι ταυτοπροσωπίας των υποψηφίων και εντείνεται η ανίχνευση ηλεκτρονικών συσκευών, οι οποίες θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για αντιγραφή.

Τρίτον, αναδιοργανώνεται η πρακτική εξέταση και ενισχύεται η αξιολόγηση των υποψηφίων οδηγών. Πρόκειται για δοκιμασία η οποία διαρθρώνεται σε τέσσερα στάδια, κατά τα οποία θα εξετάζονται οι γνώσεις των υποψηφίων για τη λειτουργία του οχήματος, η δυνατότητα πραγματοποίησης ελιγμών, η ικανότητα οδήγησης εντός οδικού δικτύου και η ευχέρεια οδήγησης με πλοηγό.

Καινοτομία συνιστά η εισαγωγή κάμερας στα οχήματα και η οπτικοακουστική καταγραφή της δοκιμασίας, από την οποία θα διατηρείται αρχείο έως και έξι μήνες στην αρμόδια μονάδα του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, ώστε να ελέγχεται η ποιότητα των εξετάσεων σε περίπτωση πρόκλησης ατυχήματος από πλευράς του νέου οδηγού.

Και εδώ, κύριε Υπουργέ, αναφέρεται στο νομοσχέδιο ότι ο εκπαιδευτής θα βρίσκεται στο πίσω κάθισμα. Εδώ είναι καλή η πρωτοβουλία. Υπάρχουν, όμως, ισχυρές αντιδράσεις και νομίζω ότι πρέπει να το δείτε ξανά, διότι δημιουργούνται άλλα προβλήματα ασφάλειας του αυτοκινήτου, ασφάλειας των επιβατών με τον εκπαιδευτή στο πίσω κάθισμα.

Αλλάζει, ταυτόχρονα, σημαντικά ο μηχανισμός των εξετάσεων και το αρμόδιο ανθρώπινο δυναμικό. Η δεξαμενή των εξετάσεων διευρύνεται, καθότι αποκτούν δυνατότητα εγγραφής στο αντίστοιχο μητρώο υπάλληλοι ΠΕ ή ΤΕ της γενικής κυβέρνησης ύστερα από δημόσια πρόσκληση και εκπαίδευση, καθώς και ΔΕ δημόσιοι υπάλληλοι, οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τον ΕΟΠ-ΠΕΠ ως εκπαιδευτές οδηγών.

Την εποπτεία των εξετάσεων και τη διερεύνηση καταγγελιών αναλαμβάνουν οι επόπτες που θα είναι ένστολοι υπάλληλοι της ΕΛ.ΑΣ., οι οποίοι θα εκπαιδεύονται από το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης.

Πέραν των αστυνομικών, το σώμα των εποπτών δύναται να στελεχώνεται από ένστολο προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας, του Λιμενικού, της Ελληνικής Ακτοφυλακής, καθώς και από προσωπικό από την Εθνική Αρχή Διαφάνειας.

Επιπλέον, θεσπίζεται σύστημα απομακρυσμένης εποπτείας και συστήνεται η Επιτροπή Εποπτείας και Ενοτάσεων, που αποτελείται από τον προϊστάμενο διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και δύο επόπτες, οι οποίοι θα εξετάζουν ενστάσεις και καταγγελίες.

Σχετικά με τα άτομα με αναπηρία και τις ειδικές κατηγορίες υποψηφίων, βασικό στοιχείο του νομοσχεδίου είναι ότι προάγεται η καλύτερη εξυπηρέτηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα με την ίδρυση ιδιωτικών κέντρων αξιολόγησης, ικανότητας και προετοιμασίας οδήγησης, τα οποία θα λειτουργούν όπως το μοναδικό υπάρχον κρατικό κέντρο προετοιμασίας για άτομα με κινητικά προβλήματα «ΗΝΙΟΧΟΣ».

Για όσους έχουν ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες προβλέπεται ειδική εκπαίδευση, ώστε να προετοιμάζονται κατάλληλα για τις εξετάσεις και στην περίπτωση που χρειάζεται χορήγηση ειδικής έκθεσης από τις αρμόδιες κρατικές δομές, όπως από τα Κέντρα Διεπιστημονικής Αξιολόγησης, Συμβουλευτικής και Υποστήριξης, τα λεγόμενα ΚΕΔΑΣΥ ή τα ΚΔΑΥ ή τα ΚΕΣΥ.

Ειδικότερες προβλέψεις εισάγονται για τις εξετάσεις κωφών και βαρήκοων υποψηφίων, με κείμενα στη νοηματική γλώσσα, υπότιτλους και βίντεο, ενώ ειδικές εξετάσεις προβλέπονται για όσους δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση και δεν γνωρίζουν την ελληνική γλώσσα.

Το νέο πλαίσιο αδειών οδήγησης αξιοποιεί καλύτερα τις δυνατότητες της ψηφιακής διακυβέρνησης. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα αδειών οδήγησης «ΤΕΘΡΙΠΠΟΝ», μέσω του οποίου θα διεκπεραιώνονται όλες οι δοκιμασίες που σχετίζονται με την άδεια οδήγησης ή με το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας, το λεγόμενο ΠΕΙ, ενώ συστήνονται και τα Μητρώα Εξεταστών και Εποπτών.

Ξεκινά, επίσης, πιλοτικά η ψηφιακή άδεια οδήγησης, η οποία θα έχει δεκαοκτάμηνη ισχύ και θα επιτρέπει στους κατόχους της να κυκλοφορούν χωρίς να φέρνουν μαζί τους την έντυπη μορφή του διπλώματος.

Αδιαμφισβήτητα, πρόκειται για εξελίξεις που θα αλλάξουν άρδην τις διαδικασίες εξέτασης και την καθημερινότητα των οδηγών, βελτιώνοντας ταυτόχρονα και την οικονομία της διοικητικής δράσης.

Παράλληλα, κάνουμε το μεγάλο βήμα και δίνουμε τη δυνατότητα στους νέους δεκαεπτά ετών να ενταχθούν ταχύτερα στην κοινωνική και οικονομική ζωή του τόπου. Έτσι, οι δεκαεπτάχρονοι δύνανται να συμμετέχουν σε εξετάσεις και να λαμβάνουν προσωρινή άδεια οδήγησης Β' κατηγορίας. Η άδεια οδήγησης χορηγείται έως τη συμπλήρωση των δεκαοκτώ ετών των δικαιούχων και προϋποθέτει την οδήγηση εντός της περιφέρειάς τους και με τη συνοδεία ατόμου τουλάχιστον εικοσιπέντε ετών που έχει άδεια οδήγησης τουλάχιστον πέντε χρόνια.

Τη συγκεκριμένη δυνατότητα οι νέοι μας τη δικαιούνται, δεδομένου ότι τους έχουμε αναγνωρίσει την ωριμότητα να ψηφίζουν και σε κάθε περίπτωση, αυτό που προέχει για κάθε οδηγό δεν είναι αν βγει στον δρόμο στα δεκαεπτά ή στα δεκαοκτώ του χρόνια, αλλά αν έχει λάβει επαρκή οδική εκπαίδευση και αν διαθέτει οδική παιδεία, όπως έχουμε κατ' επανάληψη επισημάνει και κατά τις συνεδριάσεις της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας.

Περαιτέρω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το νομοσχέδιο ρυθμίζεται το καθεστώς ιστορικών αυτοκινήτων και μια σειρά από σημαντικά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών. Αναφορικά με τα ιστορικά αυτοκίνητα, καθορίζεται συνολικά το πλαίσιο κυκλοφορίας τους. Η ηλικία χαρακτηρισμού ενός οχήματος ως ιστορικού ορίζεται στα τριάντα τουλάχιστον έτη και αναγνωρίζονται ως αποκλειστικά αρμόδιες για τη χορήγηση αδειών και πινακίδων οι υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών των περιφερειών. Τα νομικά πρόσωπα που χορηγούσαν μέχρι πρότινος τις άδειες θα εκδίδουν τις βεβαιώσεις χαρακτηρισμού των οχημάτων ως ιστορικών. Η άδεια κυκλοφορίας για τα συγκεκριμένα οχήματα ορίζεται σε πέντε έτη και συγχρόνως, καθορίζονται τα τέλη, οι τεχνικές προϋποθέσεις και εν γένει, οι όροι κυκλοφορίας τους.

Οι υπόλοιπες ρυθμίσεις αφορούν σε συγκεκριμένους επαγγελματικούς κλάδους και ενισχύουν την ποιότητα των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών. Πρώτον, οι ιδιοκτήτες αδειών φορητών και λεωφορείων δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης όταν υποβάλλουν αίτηση συνταξιοδότησης, θα μπορούν να μην καταθέτουν την επαγγελματική τους άδεια οδήγησης, ώστε να συνεχίζουν την απασχόλησή τους ως οδηγοί, διεπόμενοι από το καθεστώς απασχόλησης συνταξιούχων, εφόσον βεβαιώσουν έχουν συμπληρώσει το όριο ηλικίας, που ορίζεται στα εξήντα εννέα έτη. Ωστόσο, για τους οδηγούς των σχολικών λεωφορείων το όριο ηλικίας ορίζεται στα εξήντα πέντε έτη.

Στους ιδιοκτήτες τουριστικών αυτοκινήτων παρέχεται η δυνατότητα αντικατάστασης των οχημάτων τους με αυτοκίνητα εννέα θέσεων αντί για οκτώ.

Ρυθμίζονται θέματα μεταβίβασης αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης και αντιμετωπίζονται αντικρουόμενες διατάξεις, ενώ δίνεται λύση στο πρόβλημα των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων κατηγορίας Euro 5 ή νεότερης τεχνολογίας που εισήχθησαν στη χώρα, αλλά δεν ετέθησαν στην κυκλοφορία λόγω της πανδημίας.

Περιλαμβάνονται διατάξεις που αφορούν στην αναβάθμιση των ΚΤΕΛ εν όψει της εφαρμογής του ευρωπαϊκού κανονισμού 1370/2007. Συγκεκριμένα, καταργείται η καταβολή της εισφοράς 1% και καθιερώνεται εισφορά 5% επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων. Από την εισφορά αυτή το 3% θα δια-

τίθεται για την ανανέωση του στόλου και 2% για τη συντήρηση και αναβάθμιση των πρακτορείων και των σταθμών συντήρησης.

Προβλέπεται η λειτουργία σταθμών αυτοκινήτων σε χώρους στάθμευσης που δεν προβλέπονται από το άρθρο 14 παράγραφος 3 του προεδρικού διατάγματος του 1976, εφόσον όμως πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις σχετικά με το πλάτος της ράμπας και διαθέτουν εγκεκριμένη άδεια δόμησης, φωτεινό σηματοδότη και ρύθμιση κυκλοφορίας μεταξύ των επιπέδων του σταθμού, τεχνική έκθεση και σχεδιαγράμματα, τα οποία να τεκμηριώνουν την ασφαλή λειτουργία του.

Όσον αφορά στο ελεγκτικό προσωπικό των ΚΤΕΟ, προβλέπεται πως τα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας καθίστανται φορείς εξέτασης και κατάρτισης τους.

Προβλέπεται ο έλεγχος και η συμμόρφωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής ως προς τα εκπαιδευτικά κέντρα μηχανοδηγών μέσω της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ορίζεται το ακατάσχετο της κρατικής χρηματοδότησης του ΟΣΕ, καθώς και η ορθή ενσωμάτωση της ενωσιακής νομοθεσίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών παρέχεται η δυνατότητα να προβαίνει σε ανάθεση συμβάσεων, με προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση για την προμήθεια, εγκατάσταση, λειτουργία και συντήρηση εξοπλισμού για το αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου, ώστε να εξασφαλίζεται η υγειονομικά ασφαλής λειτουργία των μέσων σταθερής τροχιάς, δηλαδή του μετρό και του τραμ.

Παρατείνεται η ισχύς των κανονιστικών όρων των συλλογικών συμβάσεων εργασίας για τους φορείς του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών των οποίων έληξε η τρίμηνη παράταση ισχύος. Προσθέτως, παρατείνεται για δύο έτη η λειτουργία των ιδιότυπων μεταφορικών εταιρειών.

Τέλος, λύνεται ένα ζήτημα που αφορά στους πατέρες του Αγίου Όρους. Δίνεται η δυνατότητα στα οχήματα που έχουν πινακίδες της Ιεράς Κοινότητας να κινούνται στην υπόλοιπη επικράτεια της χώρας, προκειμένου να πραγματοποιούν ελέγχους ΚΤΕΟ και επισκευές των οχημάτων.

Συμπερασματικά, αγαπητοί συνάδελφοι, πρόκειται για ένα νομοθέτημα το οποίο προάγει τον εκσυγχρονισμό της εκπαίδευσης και των εξετάσεων για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης. Η αξιολόγηση των υποψηφίων οδηγών γίνεται καλύτερη και ο μηχανισμός των εξετάσεων ανασυγκροτείται, προάγοντας την αναβάθμιση της εκπαίδευσης και των διαδικασιών εξέτασης των υποψηφίων. Με βάση τις προβλεπόμενες ρυθμίσεις και τη βοήθεια της τεχνολογίας, η οδική ασφάλεια ενισχύεται, ενώ ταυτόχρονα διευθετούνται κρίσιμα θέματα που αφορούν στην ποιότητα των μεταφορών στη χώρα μας.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να αναφερθώ σε δύο τροπολογίες από αυτές που έχουν κατατεθεί από τα Υπουργεία Παιδείας και Υγείας. Οι συγκεκριμένοι τομείς είναι πυλώνες του κοινωνικού κράτους και ιδιαίτερα στην παρούσα συγκυρία, όπου η χώρα μας αντιμετωπίζει το τέταρτο κύμα της πανδημίας και οφείλουμε να διασφαλίσουμε την παροχή των αντίστοιχων υπηρεσιών στους μαθητές και στους πολίτες. Μετά τις προσλήψεις που πραγματοποιήσε η Κυβέρνησή μας έπειτα από πολλά χρόνια στην ειδική και γενική αγωγή με την τροπολογία με τον γενικό αριθμό 1117 και ειδικό 26, λαμβάνεται μέριμνα για την κάλυψη των εκπαιδευτικών αναγκών με προσωρινούς αναπληρωτές και παρατείνεται η ισχύς μέτρων για την ομαλή και ασφαλή λειτουργία της εκπαιδευτικής διαδικασίας εν μέσω πανδημίας.

Αντίστοιχα, με την τροπολογία με γενικό αριθμό 1118 και ειδικό 27 ρυθμίζονται η εξόφληση δαπανών του ΕΖΥ και των υγειονομικών περιφερειών και αντιμετωπίζονται τα ζητήματα παροχής υπηρεσιών από ιδιώτες γιατρούς για την κάλυψη κενών σε εφημερίες, οι διανοσοκομειακές διακομίδες διασωληνωμένων ασθενών και η παράταση της ισχύος των διατάξεων για την υποχρεωτικότητα των εμβολιασμών στους υγειονομικούς.

Όπως αντιλαμβάνεστε, πρόκειται για τη ρύθμιση ιδιαίτερα σοβαρών θεμάτων, που επιβάλλουν και την άμεση δράση της Κυβέρνησης και κατ' επέκταση, από πλευράς μας, άμεσα αντανακλαστικά, προκειμένου να συμβάλουμε ως Εθνική Αντι-

προσωπεία στη λήψη των συγκεκριμένων μέτρων τα οποία ενισχύουν το Εθνικό Σύστημα Υγείας απέναντι στην πανδημία.

Ως εκ τούτου, σας καλώ όλες και όλους να το στηρίξετε και να ψηφίσετε υπέρ των προτεινόμενων διατάξεων.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κέλλα και γιατί ήταν και ακριβής απόλυτα στον χρόνο, όπως βλέπετε στο ρολόι.

Παρακαλώ να τακτοποιηθεί το Βήμα, προκειμένου να πάρει τον λόγο ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, κ. Χρήστος Γιαννούλης.

Κύριε Γιαννούλη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι καμιά φορά που δεν θέλεις να ξεκινήσει η μέρα σου όπως ξεκινάει. Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, αρχίζοντας την τοποθέτησή μου να μεταφέρω την πιο δημοκοπική και χυδαία άποψη που άκουσα πρωί πρωί σε ό,τι αφορά στη δημοκοπία και τον λαϊκισμό της Κυβέρνησης μέσω του κ. Γεωργιάδη να ισχυρίζεται σε σχέση με τα χθεσινά μέτρα που ανακοινώθηκαν για την αντιμετώπιση της πανδημίας ότι «Δεν μπορούμε να επιβάλλουμε τη λήψη μέτρων σε ό,τι αφορά στους χώρους λατρείας γιατί αυτό αντίκειται στις μεταφυσικές μας ανησυχίες και στην ιστορία μας». Μάλιστα!

Δηλαδή, αυτή τη στιγμή δημιουργείται ένα μέτωπο κατά της πανδημίας και της φονικής εξάπλωσης μετά από ενάμιση και πλέον χρόνο αδράνειας και αναποτελεσματικότητας, αλλά στο πλαίσιο του λαϊκισμού και της μικροκομματικής αντίληψης λέμε στους ανεμβολίαστους πολίτες -τους οποίους καλούμε να εμβολιαστούν με τον πλέον συγκεκριμένο και σαφή τρόπο τους τελευταίους μήνες- ότι στις εκκλησίες μπορείτε να μπαίνετε χωρίς έλεγχο και στα σουπερμάρκετ, ενώ στα υπόλοιπα θα χρειάζεται έλεγχος.

Ταυτόχρονα, κλείνουμε τα μάτια σε μία κατάσταση δύο ταχυτήτων που αφορά στη λειτουργία των εμπορικών καταστημάτων σε σχέση με τα πολυκαταστήματα. Για το πόσο φιλικά διακείμενοι είστε στα πολυκαταστήματα ή στα σουπερμάρκετ πήραμε χθες μια γεύση από το νομοσχέδιο του κ. Γεωργιάδη.

Τρομάζω με αυτά και την ίδια ώρα οργίζομαι, κύριε Καραμανλή, απευθύνομαι σε σας προσωπικά λέγοντάς σας και παρακαλώντας σας σε ό,τι αφορά στον ΟΣΕ μπορεί να έχει προστεθεί λόγω της επικαιρότητας και μια άλλη ιδιότητα στο Υπουργείο σας, Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης, σε σχέση με τα βαγόνια του ΟΣΕ, αλλά μην χρησιμοποιείτε τις μεθόδους τρομοκρατίας και απειλών στους εργαζόμενους για να θεραπεύσετε την αδράνεια ή την εικόνα των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών σήμερα στην Ελλάδα. Δεν είναι καλή μέθοδος. Εδώ είμαστε και εγώ και ο Νίκος Παππάς που εμείς πήγαμε. Κανείς άλλος δεν ευθύνεται. Πείτε στους συνεργάτες σας ή στους πολιτικούς μας φίλους να μην τους απειλούν γιατί θα υπάρχουν περισσότερες δυσάρεστες εκπλήξεις.

Άκουσα ότι γελάσατε. Επειδή δεν σας αναγνωρίζω ως ισότιμο συνομιλητή αξιοπρέπειας και σοβαρότητας, δεν θα σας απευθυνθώ άλλο προσωπικά. Σταματήστε να υποκρίνεστε τον επιτυχημένο Υπουργό στην πιο επιτυχημένη θητεία και το πιο αποτυχημένο πολιτικό έργο που δεν παράγεται.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας απαντήσω μετά!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κι επειδή γελάτε, δυστυχώς, δεν ήθελα να το κάνω. Σήμερα συζητάμε για την οδική ασφάλεια κάτω από τη συναισθηματική φόρτιση δύο ατυχημάτων που εγώ δεν θα αναζητήσω κυβερνητικές ευθύνες αγοραία και με την τυμβωρυχία με την οποία εσείς κατακτήσατε την εξουσία. Θα σας δώσω, όμως, και θα καταθέσω στα Πρακτικά ένα πρωτοσέλιδο μιας ιστορικής κυριακάτικης εφημερίδας της Θεσσαλονίκης της «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ». Το μούρο φόντο δεν είναι επιλογή μου, ήταν επιλογή του εκτυπωτή, αλλά ταιριάζει. Ο τίτλος είναι: «Χάος στους δρόμους. Σύγχυση στους ειδικούς». Ταυτόχρονα στο ίδιο πρωτοσέλιδο υπάρχει και ο υπέρτιτλος: «Χάνει τη μάχη με τον κορωνοϊό η Θεσσαλονίκη». Η ενημέρωση όταν ασκείται με

αξιοπρέπεια και εντιμότητα παράγει αποτύπωση της πραγματικής εικόνας.

Το καταθέτω στα Πρακτικά και αν θέλετε διαβάστε το και συνεχίστε να γελάτε.

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

Τώρα είπα ότι συζητάμε κάτω από το βάρος των δύο περιστατικών και πραγματικά τιμούμε τη μνήμη και εκφράζουμε την οδύνη για την απώλεια και της σαρανταδύχρονης ποδηλάτισσας και του σαρανταεπτάχρονου δικυκλιστή εργαζόμενου στη «WOLT». Θα ήταν ουσιαστική συμβολή στη μνήμη αυτών των ανθρώπων, αλλά και στη μνήμη των χιλιάδων θυμάτων των τροχαίων δυστυχημάτων, μιας και συζητάμε για την οδική ασφάλεια και επίσης προς τιμήν των θυμάτων των τροχαίων ατυχημάτων τα οποία υπέστησαν βαριές αναπηρίες να κάνουμε δύο απλά πράγματα τα οποία αντιστοιχίζονται με τα δύο περιστατικά. Και αυτό δεν είναι τυμβωρυχία με τη συνταγή Μητσοτάκη, είναι πραγματική ευαισθησία.

Στην περίπτωση της σαρανταδύχρονης ποδηλάτισσας άκουσα χθες μια ραδιοφωνική εκπομπή στον «ΣΚΑΪ» που έλεγε το πολύ απλό και σχετίζεται με τον «Μεγάλο Περίπατο» ο οποίος εξελίχθηκε σε φιάσκο εδώ στην Αθήνα με την ανοχή του Υπουργείου σας, όπου οι ποδηλατόδρομοι τέμνονται από την ανάγκη των λεωφορείων να στρίψουν προς τα δεξιά στην Πανεπιστημίου. Είναι ένα δείγμα για το πως δεν είμαστε αυτά που κάνουμε, αλλά θεωρούμε ότι είμαστε αυτά που λέμε.

Και όσον αφορά στον μακαρίτη εργαζόμενο σαράντα επτά ετών ο οποίος έχασε τη ζωή του στη Θεσσαλονίκη, εκεί θα σας παρακαλούσα να θυμίσετε στον συνάδελφο σας τον κ. Χατζηδάκη ότι με την επιδείνωση του νομοθετικού του έργου η οικογένεια αυτού του εργαζόμενου δεν δικαιούται τα όσα θα έπρεπε να δικαιούται γιατί δεν θεωρείται εργατικό ατύχημα λόγω της σχέσης εργασίας που είχε με την εταιρεία «WOLT».

Τρίτο και τελευταίο, πριν μπει στο νομοσχέδιο, είναι η τροπολογία που καταθέσαμε για τα σχολικά γεύματα. Σταματήστε να υποκρίνεστε ότι δεν υπάρχει ανάγκη να λαμβάνετε μέτρα και πρωτοβουλίες που αφορούν στους απλούς ανθρώπους, στις ευπαθείς ομάδες και στους εργαζόμενους. Ελλάδα δεν είναι μόνο η ελίτ των πολιτικών σας φίλων και των πολιτικών σας χορηγών. Με τους χειρισμούς του Υπουργείου κι επειδή συνηθίσαμε πλέον στα νομοσχέδια η μανιέρα σας -την οποία υποστηρίζετε κι εσείς με πολύ μεγάλη πιστότητα, σπουδή και επιμονή- να είναι τροπολογίες με μια μικρή γαρνιτούρα νομοσχεδίου. Αυτό, όμως, που σας λέω δεν έχει σχέση με τη δική σας εκφυλιστική κοινοβουλευτική μανιέρα. Έχει σχέση με τα μικρά παιδιά που λόγω των χειρισμών της Κυβέρνησής σας έχουν μείνει χωρίς σχολικά γεύματα εδώ και πάρα πολλούς μήνες και με την τροπολογία που σας παρακαλούμε να κάνετε αποδεκτή, δίνεται μία λύση για να επανεκκινήσει αυτή η διαδικασία.

Τώρα για τις άλλες τροπολογίες - μίνι νομοσχέδια του Υπουργείου Παιδείας και Υγείας, αιδώς Αργείοι! Σταματήστε! Ειδικά η κ. Κεραμέως έχει πλέον μετατρέψει σε τέχνη το να νομοθετεί κρυπτόμενη πίσω από νομοσχέδια άλλων Υπουργείων. Κάποια στιγμή βάλτε ένα τέλος.

Και στη δευτερολογία θα έχουμε τη δυνατότητα να μπορούμε και στα υπόλοιπα ζητήματα του νομοσχεδίου. Γενικά, όμως, ο τίτλος: «Οδηγώντας με ασφάλεια και εκσυγχρονισμό του πλαισίου εκπαίδευσης» δεν ταιριάζει. Δυστυχώς, δεν αναφέρομαι μόνο στην έλλειψη διαβούλευσης ουσιαστικής, του χρόνου που θα έπρεπε να δοθεί ή των επεξεργασιών που θα έπρεπε να είχαν γίνει. Θα μπω στα άρθρα για να μην καταναλώσω περισσότερο χρόνο από τον προβλεπόμενο. Αλλά στο νομοσχέδιο δεν διασφαλίζεται αυτό που περιγράφετε εσείς ως κεντρικό στόχο.

Στο άρθρο 13 γνωρίζετε ότι παραβιάζετε οδηγίες, την οδηγία 2006/126 και εισηγείστε διατάξεις που παραβιάζουν το Κοινοτικό Δίκαιο και θα έπρεπε να το ξέρετε. Είναι για την δοκιμασία στάθμευσης -μπαίνω δηλαδή στον πυρήνα του νομοσχεδίου- για το δίπλωμα κατηγορίας Β. Προσπαθώ να τα πω συνοπτικά.

Στο άρθρο 14 στην παράγραφο 3 αναφέρεται ότι εξεταστής

ορίζεται με απόφαση της αρμόδιας αρχής, αλλά στο άρθρο 3 λέτε ότι η αρμόδια αρχή το τμήμα αδειών οδήγησης του Υπουργείου. Δηλαδή το τμήμα του Υπουργείου σας θα ορίζει τις επιτροπές όλης της Ελλάδας. Είναι ένα ακόμα δείγμα συγκεντρωτισμού.

Το άρθρο 15 είναι η διαδικασία για τον εξεταστή. Την ίδια μέρα που θα επιλεγεί για εξετάσεις, αφού μάθει ότι κληρώθηκε, μετά τη μία πρέπει να πάει στην υπηρεσία να παραλάβει την κάμερα η οποία θα πρέπει να είναι φορτισμένη και να μπορεί να γράψει για τέσσερις ώρες. Θα την ελέγξει μία σειρά διαδικασιών που μάλλον προσθέτουν επιπλοκές παρά λύνουν το πρόβλημα. Θα ληφθούν -λέτε- με την ίδια διαδικασία, δηλαδή θα βλέπει ο εξεταστής το οδικό δίκτυο, τις πινακίδες κ.λπ., αλλά αν για παράδειγμα την ώρα της εξέτασης περάσει ένα παιδάκι, θα ληφθούν τεχνικά μέτρα να μην καταγραφεί.

Εξηγήστε μου εσείς με την απλή λογική πώς θα γίνει αυτό. Δηλαδή πώς θα καταγράφεται η διαδικασία και όταν συμβεί κάτι που δεν προβλέπεται σε σχέση και με τη δημοσιοποίηση και την καταγραφή προσωπικών δεδομένων, θα βρείτε εσείς τεχνική λύση για να το ξεπεράσετε;

Στο άρθρο 17 λέτε ότι όποιος εξεταστής υποπέσει σε δύο παραβάσεις θα βγαίνει από τις εξετάσεις. Δηλαδή θα υπάρχει μας λέτε ανάλογο πληροφοριακό σύστημα. Υπάρχει και περιμένουμε και μια απάντηση γι' αυτό.

Οι επόπτες στο άρθρο 19 είναι όλοι αστυνομικοί. Εάν δεν επαρκούν οι αστυνομικοί, τότε καταφεύγετε στους λιμενικούς και δημοτικούς αστυνομικούς. Εφόσον δεν ενδιαφερθεί, δεν θα είναι κανένας από αυτούς, δηλαδή πρέπει να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους ή ενδεχόμενα σε κάποια περιφέρεια πρέπει να φύγει, για παράδειγμα, κάποιοι από την Καβάλα και να πάει στα Ιωάννινα.

Και στην παράγραφο 4 υπάρχει άλλη μία έκπληξη. Αναφέρετε ότι οι επόπτες εγγράφονται με απόφαση του Γενικού Διευθυντή Μεταφορών. Δεν προκύπτει, βέβαια, καμμία σχέση με την αρμόδια αρχή ούτε με τις εξετάσεις. Μάλλον θα υπονοείτε τον Γενικό Διευθυντή Οδικής Ασφάλειας. Ίσως γράφηκε λίγο πρόχειρα το νομοσχέδιο και έτσι να εξηγείται, γιατί άλλη εξήγηση δεν υπάρχει.

Προφητεύω μία απάντηση, γιατί πλέον είναι γνωστή η συνταγή που ακολουθείτε να κατηγορείτε τους πολιτικούς σας αντιπάλους εδώ και δυόμισι χρόνια ως πρωταγωνιστής της «αντι-ΣΥΡΙΖΑ» υστερίας περί έλλειψης ανάγνωσης, έλλειψης κατανόησης των άρθρων και μία σειρά από τέτοιες παρελκυστικές απαντήσεις.

Το λέω προφητικά, γιατί είμαι βέβαιος ότι θα συμπεριφερθείτε για μία ακόμη φορά και ως Κυβέρνηση και ως Υπουργός σαν να είστε προϊόν του ανασχηματισμού της κυβέρνησης Αλέξη Τσίπρα. Δεν είστε Υπουργοί της κυβέρνησης Αλέξη Τσίπρα ούτε Υπουργοί της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Είστε η Κυβέρνηση, η οποία από τον Ιούλιο του 2019 με την τριπλή πρακτική εξαπάτησης των πολιτών έχει αναλάβει τη διακυβέρνηση. Είστε δυόμισι χρόνια Κυβέρνηση. Δεν είστε Υπουργοί της προηγούμενης κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, όχι ότι θα μπορούσατε να είστε ή θα είχατε επιλεγεί, αλλά σταματήστε να συμπεριφέρεστε σαν αντιπολίτευση στην Αντιπολίτευση.

Διότι γενικά η ανάγνωση των άρθρων αποδεικνύει ότι τα περισσότερα από τα κομβικής σημασίας ζητήματα του νομοσχεδίου καταλήγουν στο συγκεντρωτικό μοντέλο της έκδοσης υπουργικών αποφάσεων και ενός προεδρικού διατάγματος -αν δεν κάνω λάθος- για να καθορίσει ο «αυτοκράτωρ Υπουργός» - και δεν αναφέρομαι προσωπικά σε σας, την ίδια συνταγή ακολουθείτε και σε άλλα νομοσχέδια- για να εξειδικεύσει τα πιο ουσιαστικά που θα έπρεπε να αποτελούν αντικείμενο ή μέρος του νομοσχεδίου.

Επίσης αναμενόμενη απάντηση: «Μα και εσείς πιθανόν κάνατε το ίδιο ως κυβέρνηση!». Είναι η συζήτηση για τη δευτερογενή νομοθεσία. Σας βεβαιώ, με βάση έρευνα που έχω κάνει και προσωπικά -και θα το επαναλάβω, το είπα και χθες, θα το επαναλάβω- κάθε μέρα- ναι, δεν είναι άμοιροι ευθυνών και οι προηγούμενοι, οι προηγούμενες κυβερνήσεις σε αυτή την πρακτική, εσείς απλά το τερματίσατε. Εσείς είστε πρωταγωνιστές.

Και θέλω να σας θυμίσω και κάτι άλλο που ίσως δεν συμβεί σε αυτό το νομοσχέδιο. Δεν ξέρω με τις τροπολογίες που έχουν εισαχθεί τι ακριβώς θα γίνει, ειδικά για την υγεία και την παιδεία. Έχετε καταφέρει και κάτι άλλο, να είστε η πρωταθλήτρια Κυβέρνηση που έχει καταφέρει να συσπειρώσει απέναντί της στο 90% των νόμων που φέρνετε -των απορρυθμίσεων- σύσσωμη την Αντιπολίτευση. Ξαναλέω ότι αυτό θέλει κόπο για να το πετύχεις. Το έχετε πετύχει, όμως!

Συνεχίζω με τα άρθρα του νομοσχεδίου.

Ένα παράδειγμα ακόμα προχειρότητας είναι το άρθρο 25. Εκεί ξαφνικά υπάρχει μια μικρή λεπτομέρεια, που από τις λεπτομέρειες, όμως, φαίνεται ή η προχειρότητα ή απλά το γεγονός ότι αυτό το νομοσχέδιο στην ουσία εξυπηρετεί αυτά που περιλαμβάνονται στα υπόλοιπα άρθρα για απευθείας ανάθεση για τα ακυρωτικά μηχανήματα. Διότι στα δύο χρόνια και πλέον που είστε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, δεν καταφέρατε να οργανώσετε έναν διαγωνισμό με τα όσα προβλέπει ο ν.4412. Επικαλείστε παρελκυστικά την πανδημία για την απευθείας διαπραγμάτευση ή απευθείας ανάθεση ακυρωτικών μηχανημάτων. Για ποιον λόγο; Για ποιον λόγο δυόμισι χρόνια το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δεν μπόρεσε να συγκροτήσει διαγωνισμό με απόλυτη διαφάνεια, χωρίς παρελκυστικά επιχειρήματα για τα ακυρωτικά μηχανήματα; Και επικαλείστε την πανδημία, την οποία έχετε μετατρέψει σε εργαλείο κυρίως πελατειακών σχέσεων και ως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Να μη θυμηθώ τα γάντια στις Σέρρες και άλλα παραδείγματα. Αυτό το ακολουθείτε και σε αυτή την περίπτωση.

Στο άρθρο 25, λοιπόν, θα μας πείτε πώς θα καταφέρουν οι ελληνικοί ελεγκτικοί μηχανισμοί να μπορούν να αναγνώσουν και να αναγνωρίσουν ένα δίπλωμα οδήγησης στην κινεζική γλώσσα. Ρωτώ αυτό και σταματώ.

Θέλω να προλάβω -ή θα το αφήσω για τη δευτερολογία- αυτά που προβλέπετε για τον ΟΣΕ. Και καταλαβαίνω γιατί η σπουδή συνεργατών σας -δεν ξέρω αν και η δική σας προσωπικά- είναι να υπάρχει ένα κλίμα τρομοκρατίας στον ΟΣΕ.

Διότι η πιο χαρακτηριστική εικόνα αυτή τη στιγμή στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες δεν είναι τα μανιτάρια που φύονται στα βαγόνια του ΟΣΕ, δεν είναι το μόνο. Είναι κωμικοτραγικό, να γελάς και να κλαίς. Με τον Νίκο Παππά κυρίως οδύνη μάς προκαλεί και όχι εύθυμη διάθεση. Είναι η πραγματική εικόνα στον ελληνικό σιδηρόδρομο σε σχέση με τα δρομολόγια, με τους μηχανοδηγούς, με την επάρκεια προσωπικού, με τις υποδομές, με τη συντήρηση, με τον τρόπο λειτουργίας, με τη στελέχωση, με την αποτελεσματικότητα και την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Εκεί βαθμολογείτε κάτω του μηδενός!

Εκεί, λοιπόν, δεν χρειάζεται τρομοκρατία, πολιτικοί τσαμπουκάδες, ή απειλές. Εκεί χρειάζεται δουλειά και χρειάζεται να καταλήξουμε και σε μία πολιτική συμφωνία. Είστε υπέρ των δημόσιων συγκοινωνιών; Είστε υπέρ του εκσυγχρονισμού των δημόσιων συγκοινωνιών για τους πολίτες, τους εργαζόμενους και όσους τα χρησιμοποιούν, ή απλά μέσα από αυτούς τους οργανισμούς θέλετε να κάνετε δουλίτσες;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ποιος την πούλησε, κύριε Γιαννούλη;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Εσείς από το πρώτο μνημόνιο!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Την ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Ναι, ναι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Μη διακόπτετε, αφήστε τον ομιλητή!

Κύριε Γιαννούλη, συνεχίστε!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Λίγη σοβαρότητα!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τι μας λες; Χαλάρωσε, λίγο, Νικολάκη!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Θα πάρετε τον λόγο όλοι και θα αιτιολογήσετε τις θέσεις σας.

Κύριε Γιαννούλη, συνεχίστε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Δεν ξέρω αν έχει καταγραφεί στα Πρακτικά, αλλά ο Υπουργός της ελληνικής Κυβέρνησης Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Κώστας Καραμανλής, απευθύνθηκε στον πρώην Υπουργό Ψηφιακής Πολιτικής και Κοινοβουλευτικό

Εκπρόσωπο, λέγοντας «χαλάρωσε, Νικολάκη!».

Εδώ, λοιπόν, η Βουλή, Κωστάκη, δεν είναι για τέτοιους τσαμπουκάδες. Εδώ δεν ήρθαμε για να απλώσουμε τα μέτρα του τσαμπουκά ή της ψευτομαγκιάς που έχει καθένας. Να είστε σοβαρός, όπως σοβαρή είναι και η ευθύνη που σας ανέθεσε ο πλέον αδρανής Πρωθυπουργός -αλλά είναι Πρωθυπουργός- Κυριάκος Μητσοτάκης. Όχι αυτά τα κουτσαβάκικα! Και δεν είναι Πρωθυπουργός ο Σαμαράς για να σας δικαιολογεί.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας -και συγγνώμη που έπρεπε να το επαναλάβω από μικροφώνω για να γραφτεί στα Πρακτικά- ποιο είναι το πνεύμα και η ηθική διάσταση του διαλόγου με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και Υπουργούς σαν τον κ. Καραμανλή. Αν θελήσει να διαγραφούν, χαρά μας και πεδίο δόξης λαμπρό. Αν επιμένει σε αυτά, μένουν στην ιστορία για το πολιτικό ύφος και τη συμπεριφορά του καθενός.

Κάποια στιγμή θα πρέπει να συμφωνήσουμε στη γενική πολιτική κατεύθυνση.

Εμείς, κλείνοντας την εισαγωγική μου ομιλία, είμαστε υποχρεωμένοι, λόγω του εκφυλισμού που συμβαίνει και στο περιεχόμενο και στην κοινοβουλευτική πρακτική, επί της αρχής να καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο. Έχει και θετικές διατάξεις τις οποίες θα υπερψηφίσουμε, αλλά η καταψήφιση θα συνοδευτεί και από μία με οδύνη παράκληση-πρόσκληση: Σοβαρευτείτε!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε τον κ. Γιαννούλη.

Τον λόγο τώρα έχει, αφού τακτοποιηθεί το Βήμα, ο ειδικός αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Χρήστος Γκόκας.

Ορίστε, κύριε Γκόκα, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μου επιτρέψετε, ανεβαίνοντας στο Βήμα πρώτη φορά μετά τη μεγάλη, οδυνηρή και πολύ πρόωγη απώλεια της Προέδρου μας Φώφης Γεννηματά, να εκφράσω τη βαθιά μου θλίψη αλλά και να δηλώσω ότι θα βρίσκεται πάντα στη σκέψη μας όπως και η οικογένειά της. Η φωτεινή παρουσία, η αγωνιστικότητα και το έργο της Φώφης Γεννηματά, η γενναιοτήτά της, το ήθος και η αξιοπρέπεια της στη ζωή και στην πολιτική αποτελούν οδηγό για την πορεία μας, ιδιαίτερα για όλους εμάς που βρεθήκαμε μαζί της σε κοινούς αγώνες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που εισάγεται σήμερα προς ψήφιση στην Ολομέλεια με τον υπέρτιτλο: «Οδηγώντας με ασφάλεια» έχει επιμέρους θετικές ή λιγότερο επαρκείς διατάξεις, δεν έχει όμως εξαντλήσει τη δυνατότητα για τη θεσμοθέτηση ενός πιο ολοκληρωμένου και σύγχρονου πλαισίου, με ριζικές αλλαγές, αλλά και εφαρμόσιμο σχετικά με τη συνολική διαδικασία που αφορά στις άδειες οδήγησης και στο συνολικό ζήτημα της οδικής ασφάλειας.

Διαπιστώθηκε η ανάγκη για βελτιώσεις στις διατάξεις του νομοσχεδίου. Από την πλευρά μας καταθέσαμε στις συζητήσεις σειρά προτάσεων για να αποκτήσουμε ένα νομοσχέδιο που θα λειτουργήσει και θα εφαρμοστεί στην πράξη και θα ικανοποιήσει την αναγκαιότητα για την έκδοση των αδειών οδήγησης, μετά από τη γενικότερη από το σχολείο κατάλληλη εκπαίδευση και την απαιτούμενη κυκλοφοριακή αγωγή, αλλά και την ειδικότερη απόκτηση γνώσεων και στο τέλος την πιστοποίηση της ικανότητας οδήγησης, με πληρότητα, αξιοπιστία και διαφάνεια, αλλά και χωρίς ταλαιπωρία για τους πολίτες. Και από την πλευρά σας, υπήρξαν κάποιες αλλαγές. Περιμένουμε όμως, κύριε Υπουργέ, και περαιτέρω βελτιώσεις.

Μετά από δύο χρόνια αναμονής και προετοιμασίας μέχρι να φτάσουμε στη σημερινή νομοθέτηση, αφού προηγήθηκε η προσωρινή νομοθέτηση με τον ν.4599/19, επανήλθαμε στο παλιότερο καθεστώς για να αντιμετωπιστεί το τέλμα στο οποίο είχε βρεθεί η διαδικασία για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων με την ομηρία αναμονής εκατόν πενήντα χιλιάδων υποψηφίων οδηγών, εξαιτίας του ανεφάρμοστου νόμου της προηγούμενης κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ.

Σήμερα, ολοκληρώνοντας τη συζήτηση, ο στόχος θα πρέπει να είναι ένα ρεαλιστικό σχέδιο για τις άδειες οδήγησης που θα εφαρμοστεί στην πράξη και θα είναι ανταποκρινόμενο στις ανάγκες της αξιοπιστίας και της διαφάνειας. Όμως, η σημερινή συ-

ζήτηση, όπως και η προηγούμενη στην επιτροπή, έχει να αντιμετωπίσει τα τριάντα επιπλέον άρθρα που προστέθηκαν στο νομοσχέδιο εκτός διαβούλευσης και αφορούν διάφορες διατάξεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών μεν αλλά χωρίς συνάφεια με το βασικό αντικείμενο του νομοσχεδίου δε.

Έχει επίσης να αντιμετωπίσει τις έξι, μέχρι στιγμής, τροπολογίες των σαράντα επτά άρθρων συνολικά, που είναι ένα επιπλέον, τουλάχιστον, νομοσχέδιο, χωρίς καμία διαβούλευση και βέβαια με τον τρόπο που δεν δίνεται η δυνατότητα να ψηφιστεί στην κάθε τροπολογία το κάθε άρθρο, ανάλογα με το αν συμφωνεί κανείς ή όχι και είναι μια διαδικασία που επαναλαμβάνεται και είναι αντίθετη με τον κανονισμό. Το έχουμε επισημάνει και καταγγείλει πάρα πολλές φορές. Πρέπει κάποια στιγμή αυτό να πάρει ένα τέλος.

Επίσης, έχουμε την πληθώρα εξουσιοδοτικών διατάξεων για την έκδοση δεκαεννέα υπουργικών αποφάσεων. Αυτό σημαίνει κενά στη νομοθέτηση και μεγάλη πιθανότητα καθυστέρησης στην εφαρμογή του νόμου. Προφανώς, για μια ακόμα φορά, δεν έχουμε μια κανονική νομοθέτηση και δεν ξέρω τι άλλο μπορεί να προκύψει ως το τέλος της συνεδρίασης. Και, βεβαίως, όλα αυτά δεν επιτρέπουν να έχουμε την τελική νομοθέτηση μέσα από τον πλήρη και ολοκληρωμένο διάλογο και σύνθεση.

Συμφωνούμε, βέβαια, σε αυτή την αναγκαιότητα για την εκπαίδευση και εξέταση των υποψηφίων οδηγών για την άδεια οδήγησης, να έχουμε ένα ολοκληρωμένο και λειτουργικό πλαίσιο, αλλά πώς μπορούμε να συζητάμε τόσα άσχετα θέματα σε πολύ λίγο χρόνο;

Τώρα θα πρέπει, επίσης, να επισημάνω ότι υπάρχει μια σημαντική δουλειά που έχει γίνει όλα αυτά τα χρόνια στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, η οποία λειτουργεί σε κλίμα συνεννόησης για το σοβαρό αυτό ζήτημα και πιστεύω ότι αυτό το υλικό πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο ενός πολυνομοσχεδίου με τη συνεργασία διαφόρων υπουργείων. Η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας είναι έτοιμη για να συνδράμει σε αυτό, αφού η ίδια δεν είναι νομοθετική επιτροπή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδική ασφάλεια αφορά στις υποδομές, κυρίως, στα οδικά δίκτυα, τα υπάρχοντα εθνικά δίκτυα πριν τους αυτοκινητοδρόμους, αλλά και τα επαρχιακά δίκτυα όπου συχνά χάνονται ανθρωπίνες ζωές σε σοβαρά τροχαία ατυχήματα. Χαρακτηριστικά αναφέρω τον ΒΟΑΚ, τον άξονα Πάτρα - Πύργος, αλλά και πολλά ατυχήματα συμβαίνουν και στις αστικές κατοικημένες περιοχές, όπως τα δύο των τελευταίων ημερών.

Δεύτερον, αφορά στα ίδια τα οχήματα, την ποιότητα και την κακή συντήρησή τους ιδίως στη διάρκεια της πολύχρονης οικονομικής κρίσης.

Τρίτον, αφορά στον οδηγό του οχήματος, την ικανότητα, τη γνώση, τις παραβάσεις.

Τέταρτον, αφορά στη γενικότερη παιδεία, όπως προανέφερα, η κυκλοφοριακή αγωγή και η ειδικότερη εκπαίδευση και αξιολόγηση του οδηγού για τη χορήγηση της άδειας οδήγησης. Το ζήτημα της κυκλοφοριακής αγωγής είναι ένα ζήτημα που τονίστηκε αρκετές φορές σε όλες τις συνεδριάσεις, ιδιαίτερα για αντίστοιχα μαθήματα στα σχολεία και μάλιστα προτάθηκε να είναι και στα εξεταζόμενα μαθήματα. Αυτό, λοιπόν, θα πρέπει να μας απασχολήσει. Έτσι, θα μπορούσε ασφαλέστερα και ευκολότερα να εφαρμοστεί η πρόβλεψη του άρθρου 4 για τη χορήγηση του προσωρινού διπλώματος οδήγησης των νέων μας με τη συμπλήρωση της ηλικίας των δεκαεπτά ετών με συνοδηγό, που είναι μια από τις βασικότερες προβλέψεις του νομοσχεδίου. Πράγματι, οι νέοι δεκαεπτά ετών μπορούν να οδηγήσουν οχήματα κατηγορίας Β', όπως ήδη γίνεται και σε άλλες χώρες. Γι' αυτό είναι σημαντικά τα ζητήματα που έχουν σχέση με την κυκλοφοριακή αγωγή και πρέπει να ενταχθούν στο εκπαιδευτικό μας σύστημα.

Προτείνουμε, επίσης, για αυτή την περίπτωση στην επιτροπή και άλλες προϋποθέσεις, κυρίως, όσον αφορά στον συνοδηγό. Αναφέρατε, κύριε Υπουργέ, ότι στις υπουργικές αποφάσεις θα υπάρχουν δικλίδες ασφαλείας. Πρέπει να δούμε τις επαναλαμβανόμενες, πιθανόν, παραβατικές συμπεριφορές του συνοδηγού ή να υπάρχουν προβλέψεις που αφορούν παραβάσεις στον ΚΟΚ για τον συνοδηγό, που αναφέρονται στον οδηγό, παραδείγματός

χάριν να μην είναι ο συνοδηγός σε κατάσταση μέθης. Θα μπορούσε, επίσης, να καθιερωθεί και ο θεσμός του δόκιμου οδηγού για δύο χρόνια με ανάλογο point system.

Έχουμε καταθέσει προτάσεις και απόψεις για πολλές διατάξεις και άρθρα. Ενδεικτικά θα αναφέρω κάποιες: Πρώτον, την επικαιροποίηση της θεωρητικής ύλης και ο εμπλουτισμός της ώστε να περιλαμβάνονται και τα νέα τεχνολογικά δεδομένα, παραδείγματος χάριν αυτόματη κίνηση, ηλεκτροκίνηση κ.λπ.. Για τη θεωρητική εξέταση κατατέθηκε η ενδιαφέρουσα πρόταση για καταγραφή της διαδικασίας όπως και για τα θεωρητικά μαθήματα.

Δεύτερον, για το άρθρο 12 προτείνουμε ο υποψήφιος οδηγός να υποβάλλεται σε πρακτική εκπαίδευση αφού έχει ελεγχθεί και αποδειχθεί η ολοκλήρωση των θεωρητικών μαθημάτων και χωρίς να έχει συμμετάσχει στις αντίστοιχες εξετάσεις, ώστε να αποφεύγεται η δυσλειτουργία των σχολών οδήγησης, αλλά και να μην καθυστερεί η συνολική διαδικασία χορήγησης των αδειών.

Τρίτον, σε όλες τις συνεδριάσεις αναφερθήκαμε και προτείναμε την αλλαγή της διάταξης του άρθρου 14, που προβλέπει τη θέση του εξεταστή στο μπροστινό κάθισμα και του εκπαιδευτή πίσω. Έχουν αναλυθεί οι λόγοι ώστε να υπάρξει τελικά αυτή η πρόβλεψη, ο εκπαιδευτής δηλαδή να βρίσκεται μπροστά στα επιβατηγά και δίπλα στον οδηγό για τα φορτηγά και τα λεωφορεία. Η εξέταση γίνεται στο όχημα του εκπαιδευτή και με τα σημερινά δεδομένα ασφαλιστική κάλυψη υπάρχει μόνο εφόσον ο εκπαιδευτής βρίσκεται στη θέση του συνοδηγού. Αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι υπάρχουν σοβαροί λόγοι ασφάλειας έναντι πρόκλησης ατυχήματος, αφού είναι πιθανή μια λάθος αντίδραση του εξεταστή, αντίθετα με τον εκπαιδευτή επαγγελματία που μπορεί να παρέμβει έγκαιρα και αποτελεσματικά.

Τέταρτον, προβλέπεται η χρήση κάμερας για τη διαδικασία της πρακτικής δοκιμασίας. Με την έκδοση των σχετικών αποφάσεων και εγκυκλίων μετά τη σύμφωνη γνώμη της αρχής προστασίας προσωπικών δεδομένων πρέπει να διασφαλιστεί σύμφωνα με όσα ακούστηκαν ότι δεν θα έχουμε ξανά τα προβλήματα του παρελθόντος, που με τον νόμο της προηγούμενης κυβέρνησης από αυτή, κυρίως, την αιτία βρέθηκαν στην αναμονή οι εκατόν πενήντα χιλιάδες υποψήφιοι οδηγοί όμηροι της σχετικής διαδικασίας.

Υπάρχει και ένα ερώτημα: Πώς και πότε θα εξετάζονται όλα αυτά τα αρχεία από πλευράς, κυρίως, έλλειψης προσωπικού στις διευθύνσεις μεταφορών; Υπάρχει ένα θέμα. Αυτό το υλικό θα πρέπει και να αξιοποιηθεί για να έχουμε αποτέλεσμα στην πράξη.

Πέμπτον, για τα άτομα με συγκεκριμένες αναπηρίες έχουν υποβληθεί προτάσεις από την ΕΣΑΜΕΑ τόσο για την επιμόρφωση και την αρχική κατάρτιση εξεταστών, αλλά και την περιοδική κατάρτισή τους όσο και αντίστοιχες προβλέψεις για το Μητρώο Εποπτών. Προτείναμε και προτείνουμε οι προτάσεις αυτές να γίνουν αποδεκτές.

Έκτον, με το νομοσχέδιο θεσπίζεται η κατάρτιση μητρώου εξεταστών. Προτείνουμε να συμμετέχουν στο μητρώο αυτό ως εξεταστές και όσοι κατέχουν άδεια εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών, χωρίς να έχουν την ιδιότητα του δημοσίου υπαλλήλου και χωρίς οποιαδήποτε άλλη εργασιακή σχέση με το στενό ή ευρύτερο δημόσιο τομέα, αλλά και χωρίς να είναι ιδιοκτήτες σχολής οδηγών ή να εργάζονται σε σχολές εκπαίδευσης οδηγών.

Αυτοί έχουν την εμπειρία και τη δυνατότητα για το έργο του εξεταστή. Θα ενισχυθεί το σώμα των εξεταστών, δεδομένου και του μεγάλου αριθμού υποψηφίων σε αναμονή σε πολλές περιφέρειες.

Επίσης, προτείνουμε να προβλεφθεί αύξηση του συνολικού αριθμού συμμετοχών των εξεταστών σε έξι τον μήνα με αύξηση της αποζημίωσης για να καλυφθούν τα κενά που υπάρχουν. Ακούστηκε στην ακρόαση φορέων ότι υπάρχουν πολλά κενά σε πολλές περιφέρειες.

Επίσης, στις περιπτώσεις των υπαλλήλων από άλλες υπηρεσίες που πρόκειται να ενταχθούν στο Μητρώο Εξεταστών να υπάρχουν και κάποιες προϋποθέσεις. Για παράδειγμα να είναι κάποιες συγκεκριμένες ειδικότητες και κατηγορίες υπαλλήλων που να έχουν την ανάλογη γνώση, εμπειρία ή τα αντίστοιχα διπλώματα οδήγησης.

Εννοείται ότι υπάρχει θέμα στελέχωσης των υπηρεσιών με νέο προσωπικό καθώς υπάρχουν πολλά κενά, αλλά και η ανάγκη δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος για χρήση από τους πολίτες και τους υπαλλήλους που θα είναι διασυνδεδεμένο με άλλα συστήματα, όπως η ΑΑΔΕ, η Αστυνομία, τα ΚΤΕΟ, κ.λπ..

Έβδομον, θεσπίζεται το Μητρώο Εποπτών για τον έλεγχο του έργου των εξεταστών. Πέραν του προσωπικού που προβλέπεται –προσωπικό αστυνομικών αρχών, προσωπικό Εθνικής Αρχής Διαφάνειας- προτείνουμε τη διεύρυνση με κατηγορίες και ειδικότητες υπαλλήλων με αντίστοιχη γνώση και εμπειρία που ήταν εξεταστές ή έχουν αντίστοιχα διπλώματα.

Επίσης, προτείνουμε κάθε περιφέρεια να έχει το δικό της Μητρώο Εξεταστών και Εποπτών, αφού κοινοποιεί ηλεκτρονικά τη δημόσια πρόσκληση ενδιαφέροντος και τα μητρώα στο Υπουργείο Μεταφορών, για να υπάρξει αποκέντρωση.

Όγδοον, για τις ποινές για τους εξεταστές πρέπει να διευκρινιστεί αν οι προβλεπόμενες ποινές μετά από απουσία πάνω από τρεις φορές από τις εξετάσεις περιλαμβάνει και την προβλεπόμενη περίπτωση κωλύματος, που είναι, αν δεν κάνω λάθος, μέχρι τέσσερις φορές. Διαφορετικά θα είναι αυστηρή η εφαρμογή αυτής της διάταξης στην πράξη.

Ένατον, η επιβάρυνση του παραβόλου κατά 10 ευρώ, δηλαδή από 50 ευρώ σε 60 ευρώ, αλλά και το ίδιο το παράβολο έρχεται να προστεθεί σε μια δύσκολη οικονομική συγκυρία. Αφού έτσι κι αλλιώς θα πρέπει να υποβληθεί κάποιος σε εξετάσεις και μάλιστα μετά από έναν μήνα εάν δικαιωθεί στην ένστασή του, ενώ μπορεί παράλληλα να επιλέξει τη διαδικασία της εξαρχής εξέτασης με 15 ευρώ, αυτή η πρόβλεψη με δεδομένα όλα αυτά θα πρέπει να επανεξεταστεί συνολικά.

Για τις υπόλοιπες διατάξεις στα άλλα κεφάλαια, προτείναμε να υπάρξει τακτικός έλεγχος, ιατρικές και λοιπές εξετάσεις, σχετικά με την ικανότητα των οδηγών φορτηγών και λεωφορείων, ώστε να διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια για όλους. Ήδη έχετε ανακοινώσει τα όρια των εξήντα επτά ετών για οδηγούς σε φορτηγά και εξήντα πέντε ετών για οδηγούς σε τουριστικά λεωφορεία που μεταφέρουν μαθητές.

Με αφορμή το άρθρο 56, δεν έχει απαντηθεί το θέμα της επέκτασης για δεκαπέντε χρόνια της ανάθεσης εκτέλεσης άγονων δρομολογίων με 50 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Βέβαια, ως συνέχεια της πώλησης με μόλις 45 εκατομμύρια ευρώ το 2015 επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ και με την από τότε αναφερόμενη σύμβαση των 50 εκατομμυρίων ευρώ τον χρόνο –θυμίζω ότι τα 300 εκατομμύρια είχαν θεωρηθεί ψίχουλα από την προηγούμενη συμφωνία- υπάρχουν πολλά ερωτήματα σε σχέση με αυτό το θέμα.

Στο άρθρο 61 που αφορά στη χορήγηση των μη μισθολογικών παροχών προς τους εργαζόμενους των φορέων του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, όπως ο ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ, ΟΑΣΑ, που λειτουργούν υπό την εποπτεία του Υπουργείου στην Αττική, είναι μια εξέλιξη θετική γι' αυτούς αλλά δεν προβλέπεται το ίδιο και για τους εργαζόμενους στον ΟΑΣΘ. Είναι ένα θέμα για το οποίο έχουμε καταθέσει και σχετική ερώτηση πριν από μερικούς μήνες. Θα πρέπει να προβλεφθεί το ίδιο για λόγους ίσης μεταχείρισης των εργαζομένων στους οργανισμούς αυτούς που εκτελούν και επιτελούν το ίδιο έργο. Επίσης, δεν μπορεί –είναι απαράδεκτο να είναι ακόμη σε εκκρεμότητα η συλλογική σύμβαση εργασίας για τους εργαζόμενους στον ΟΑΣΘ και θα πρέπει να τακτοποιηθεί άμεσα.

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

Θα ήθελα δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε, να κάνω μια αναφορά στις τροπολογίες, πριν κλείσω.

Όπως είπα, είναι πάρα πολλές οι τροπολογίες με άσχετα θέματα μεταξύ τους. Είναι πάρα πολλά άρθρα και φυσικά δεν δίνεται η δυνατότητα να ψηφίσουμε κατά άρθρο και με αυτόν τον τρόπο αλλοιώνεται και η πραγματική βούληση του κάθε Βουλευτή και του κάθε κόμματος. Θα μιλήσουμε αναλυτικότερα και στη συνέχεια.

Όμως, με αφορμή το σχετικό άρθρο της τροπολογίας με γενικό αριθμό 1121 για την κατά παρέκκλιση ισχύ της σύμβασης

ανάθεσης εκτέλεσης δρομολογίων από τα ΚΤΕΛ Αττικής, δεν μπορώ να μην αναφερθώ και πάλι στα φαινόμενα συνωστισμού στα μέσα μαζικής μεταφοράς, σε φάση μάλιστα έξαρσης της πανδημίας. Ούτε η παράδοση των λεωφορείων με leasing έχει ολοκληρωθεί ούτε όλα όσα παρελήφθησαν κυκλοφορούν λόγω του προβλήματος με τις τεχνικές προδιαγραφές και την απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου με τα κλειστά παράθυρα.

Κύριε Υπουργέ, μετά από σχεδόν δύο χρόνια πανδημίας υπάρχουν όλες αυτές οι εκκρεμότητες. Θα ήθελα να μας πείτε με αφορμή αυτή την τροπολογία σε ποιο στάδιο βρίσκονται όλα αυτά, δηλαδή η προμήθεια με leasing και η αγορά των λεωφορείων που είναι πολυαναμενόμενη.

Επίσης, το άρθρο 2 της τροπολογίας με γενικό αριθμό 1116 τι σημαίνει για την τύχη του τμήματος Πύργος - Τσακώνα στο ν.4215/2013; Για να μην αναφερόμαστε ξανά, βέβαια, στην ατυχή ιστορία ενός άξονα που δρομολογήθηκε προς κατασκευή το 2013 ως ενιαίο έργο, καταμήθηκε σε οκτώ εργολαβίες από την προηγούμενη κυβέρνηση και ακόμα αναμένουμε τη στιγμή της εκκίνησής του. Θα πρέπει να μας δώσετε στοιχεία για τη συνολικά προβλεπόμενη εξέλιξη ολόκληρου αυτού του έργου, όπως είχε τότε προβλεφθεί –δηλαδή Πάτρα – Πύργος - Τσακώνα- και έπρεπε να είναι ήδη ολοκληρωμένο.

Αναφορικά με το άρθρο 4 που αφορά στην αντικατάσταση των ταξί με έδρα την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, γιατί μόνο εκεί; Υπάρχουν κι άλλες περιφέρειες και άλλα νησιά, όπως τα Ιόνια, η Κέρκυρα, η Λευκάδα και άλλα νησιά στο Αιγαίο με αντίστοιχα ζητήματα.

Η τροπολογία του Υπουργείου Υγείας περιλαμβάνει σοβαρά ζητήματα. Βιαστικά, αν και κλείνουμε τον δεύτερο χρόνο με την πανδημία, έρχονται διατάξεις που δείχνουν ότι έχει χαθεί ο έλεγχος των δαπανών. Συνεχίζονται οι κατά παρέκκλιση διαδικασίες αναθέσεων, όπως κατά παρέκκλιση ανάθεση έχουμε και για τα σχολικά γεύματα. Δεν μπορεί να δικαιολογούνται όλα στο όνομα της πανδημίας. Πού είναι οι διακηρύξεις σας για τη διαφάνεια στις δημόσιες συμβάσεις;

Επίσης, υπάρχουν θέματα με τη διάθεση πλεονασματικών εμβολίων. Το τι εμβόλια περισσεύουν και από ποιες εταιρείες δείχνει και την αποτυχία στο πρόγραμμα εμβολιασμού, ενώ αντίστοιχα προβλέπεται εξουσιοδότηση στην «ΙΦΕΤ Α.Ε.» για αγορά εμβολίων.

Υπάρχουν διατάξεις που αποδεικνύουν την αποδυνάμωση του ΕΣΥ, όπως η προβληματική διαδικασία διακομιδής βαρέως πασχόντων διασωληνωμένων που η ζωή τους είναι σε άμεσο κίνδυνο, ιδιαίτερα με τη συνοδεία άπειρου προσωπικού.

Υπάρχουν όμως και θετικές διατάξεις και είναι απαραίτητο να προχωρήσουν για να λειτουργήσει το σύστημα υγείας.

Τέλος, έχουμε καταθέσει την υπ' αριθμόν 1114 τροπολογία Βουλευτών του Κινήματος Αλλαγής και σας καλούμε να την αποδεχθείτε. Αφορά την παράταση της θητείας των διοικητικών συμβουλίων της ΕΣΑΜΕΑ μέχρι 31 Ιουλίου του 2022 και όχι μέχρι 31 Δεκεμβρίου του 2021.

Θα ήθελα να κάνω και μια τελευταία αναφορά στην τροπολογία του Υπουργείου Οικονομικών που ήρθε κυριολεκτικά με τέτοιο τρόπο -που δεν μπορεί να γίνεται συζήτηση για τόσο σοβαρά θέματα- πρόχειρα και χωρίς καμμία επεξεργασία. Δεν μπορεί να θεωράζεται θεσμικά τόσο πρόχειρα ένας τόσο σοβαρός μηχανισμός εποπτείας. Μιλάμε για μια επιτροπή που εποπτεύει αγορά με κύκλο εργασιών πάνω από 16 δισεκατομμύρια ευρώ για το 2020, ήτοι 9,5% του ΑΕΠ και με συνολικά ακαθάριστα έσοδα 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ. Δεν μπορεί χωρίς διαβούλευση και αιτιολόγηση να συζητάμε τέτοια θέματα. Θα αναφερθούμε αναλυτικότερα στη συνέχεια.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι –και ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή- θα έλεγα ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί, πράγματι, ένα πολύ μεγάλο και σοβαρό ζήτημα για τη χώρα μας. Ο στόχος για τον παράγοντα οδηγός και οδήγηση πρέπει να είναι ένα σύγχρονο και ολοκληρωμένο πλαίσιο που θα αφορά στη διαμόρφωση της κυκλοφοριακής αγωγής από το σχολείο, ένα σύγχρονο πλαίσιο θεωρητικής εκπαίδευσης και άρτιας πρακτικής εκπαίδευσης και σε ένα αδιάβλητο, σαφές και αξιόπιστο καθεστώς χορήγησης αδειών οδήγησης οχημάτων.

Στο κύριο μέρος του νομοσχεδίου έγινε διάλογος και προτάσεις για βελτιώσεις. Έπρεπε να είναι ευρύτερο, με περισσότερα στοιχεία, για να διαθέτουμε ένα ριζικά αλλαγμένο πλαίσιο. Όμως, είναι δεδομένη η αναγκαιότητα αντίστοιχων θεσμοθετήσεων για τα ζητήματα αυτά.

Από την πλευρά μας έγινε προσπάθεια να συμβάλουμε θετικά. Με αυτό το σκεπτικό επιφυλασσόμεθα. Περιμένουμε για την τελική μας θέση επί του νομοσχεδίου και μέχρι την ολοκλήρωση της συζήτησης, την κατάθεση από μέρους του Υπουργείου και των άλλων και των βελτιώσεων που προαναγγέλληκαν στην επιτροπή. Βεβαίως στα άρθρα που δεν συμφωνούμε, δεν θα ψηφίσουμε. Στα άρθρα που συμφωνούμε, θα ψηφίσουμε.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Γκόκα.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Λεωνίδα Στολτίδης.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Και το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου είναι μια ακόμα ευγενική προσφορά του κεφαλαίου και του κράτους του για να μας υπενθυμίσει πως στις σημερινές συνθήκες η οδική ασφάλεια γίνεται θυσία στον βωμό του καπιταλιστικού κέρδους και των συμφερόντων μονοπωλιακών ομίλων. Θα μπορούσε κανείς να πιστέψει ότι πρόκειται για ανέκδοτο, διότι δεν υπάρχει στο νομοσχέδιο ίχνος παρέμβασης που να επιβεβαιώνει τον τίτλο του.

Να το δούμε λίγο πιο συγκεκριμένα. Σε τι συνίσταται η οδική ασφάλεια; Στον ανθρώπινο παράγοντα, στις συνθήκες, τα ασφαλή ή όχι οχήματα, τους ασφαλείς ή όχι δρόμους. Βελτιώνει τίποτα από όλα αυτά το νομοσχέδιο; Όχι μόνο δεν βελτιώνει αλλά απεναντίας χειροτερεύει επικίνδυνα όλες τις πλευρές.

Πρώτον, όσον αφορά την εκπαίδευση λέτε ότι πάτε να διορθώσετε την εκπαιδευτική διαδικασία με το χτύπημα της διαφθοράς. Σας το είπαν όμως και οι φορείς. Τριάντα παρόμοια νομοσχέδια με τον ίδιο στόχο, κανένα αποτέλεσμα, γιατί πέρα από τις όποιες αλλαγές δεν αγγίζετε το ζητούμενο, δεν παίρνετε μέτρα για να γκρεμίσετε τις γέφυρες πάνω στις οποίες κινείται και συντηρείται η διαφθορά και αυτό δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως αδυναμία. Από την άλλη δεν λαμβάνετε υπ' όψιν και τις προτάσεις των εργαζομένων για τη μείωση των παραγόντων που τροφοδοτούν τη διαφθορά και την αδιαφάνεια, όπως όχι πολλαπλές παράλληλες αίθουσες εξετάσεων, αλλά μία μεγάλη με τα απαραίτητα ψηφιακά μέσα, οι εξεταστές να είναι πάντα δύο με την απαραίτητη τεχνική κατάρτιση και άλλα πολλά, όπως δημόσιες πύλες εξετάσεων, αξιοπρεπείς όρους εργασίας εξεταστών και εκπαιδευτών, στελέχωση των υπηρεσιών, δημόσια και δωρεάν εκπαίδευση και επιμόρφωση εξεταστών και οδηγών. Όχι μόνο δεν τους ακούτε αλλά τους βάζετε κιάλας, όπως η Περιφέρεια Αττικής, να δουλεύουν και τις Κυριακές για να βγουν οι συσσωρευμένες ανάγκες για εξετάσεις, και έχετε την πρόβλεψη να αυτό το σχέδιο νόμου για την πρόσθετη εργασία να πληρώνονται με ταβάνι, από εκεί και πάνω χωρίς αμοιβή. Πώς ξεχάσατε τα ρεπό του νόμου Χατζηδάκη! Το πάτε βέβαια προφανώς ένα βήμα παραπέρα.

Επαναφέρετε με άλλη μορφή το θεσμικό πλαίσιο που τελικά είναι διάτρητο. Έτσι παραμένει το σαθρό και αναχρονιστικό πλαίσιο στο ζήτημα των εξετάσεων οδήγησης. Θα συνεχίσει να κυριαρχεί η πελατειακή σχέση και όχι η ουσιαστική εκπαίδευση για την απόκτηση των αναγκαίων δεξιοτήτων που αποτυπώνεται με τραγικό τρόπο στα τροχαία δυστυχήματα. Θα συνεχίσει να κυριαρχεί η αδιαφάνεια με υποβάθμιση συνολικά της οδικής συμπεριφοράς και η διατήρηση της πρωτιάς της χώρας μας στα θανατηφόρα δυστυχήματα. Εννοείται ότι απορρίπτουμε αυτή τη λογική ολοκληρωτικά.

Ας πάρουμε, όμως, και το θεωρητικό σενάριο ότι η εκπαίδευση είναι τέλεια. Αφήσατε κανέναν άνθρωπο με καθαρό μυαλό; Το 1/3 με βάση τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ είναι κάτω από το όριο της φτώχειας, εκατοντάδες χιλιάδες νοικοκυριά υπό πλειστηριασμό, εκατοντάδες χιλιάδες αυτοαποσχολούμενοι αγρότες με χρέη εξόντωσης, πάνω από ένα εκατομμύριο οι άνεργοι, 2/3 στη νεολαία, χιλιάδες χιλιάδων καθημερινά στους δρόμους να τρέχουν

τους στόχους της εταιρείας κάτω από το μαστίγιο της απόλυσης οι περισσότεροι εξαντλημένοι, εξουθενωμένοι. Η απάντηση του αστικού κράτους σε όλα αυτά τα ζητήματα όπως φαίνεται στο νομοσχέδιο είναι η ποινικοποίηση, η ατομική ευθύνη, το εξαντλητικό χαράτσωμα, συνολικά ο αποκλεισμός των λαϊκών στρωμάτων από το δικαίωμα στην ασφαλή μετακίνηση.

Όσον αφορά στο δεύτερο παράγοντα, στα οχήματα υπάρχει εδώ καμμία βελτίωση; Καμμία. Και εδώ χειροτέρευση. Σαπάκια ακόμα και τα νέα αστικά λεωφορεία, σαπάκια τα σχολικά -όπου γίνονται ελεγχόμενα αυτό επιβεβαιώνεται-, επικίνδυνα φορτηγά χωρίς στοιχειώδη συντήρηση, όλο και πιο υποβαθμισμένο λαϊκό εισόδημα, που οδηγεί σε πιο βαθιά αδυναμία για ασφαλές, καλά συντηρημένο όχημα.

Όσον αφορά στον τρίτο παράγοντα, στους οδικούς άξονες, νομίζουμε ότι είναι γνωστό σε όλους ότι δεν έμεινε σχεδόν άνθρωπος να μπορεί να κινείται στις εθνικές οδούς λόγω του τεράστιου κόστους των διοδίων. Όλο και περισσότεροι αναγκάζονται να κινούνται στις παράπλευρες οδούς που πλέον δεν συντηρούνται, στερούνται βασικής σήμανσης, η φθορά τους γεμίζει παγίδες θανάτου. Και δεν φτάνει που πετάτε τον λαό μας εκτός των ασφαλών δρόμων -τρόπος του λέγειν και αυτό, διότι άλλα μας έδειξε η πραγματικότητα, με λίγο χιόνι, με λίγη βροχή- επιδοτήσατε και τους επιχειρηματικούς ομίλους με 40 εκατομμύρια ευρώ για τη χασούρα τους -έλεος!- επειδή δεν κυκλοφορεί ο κόσμος.

Και εσείς εδώ για να ολοκληρώσετε το έγκλημα ενάντια στην οδική ασφάλεια, σήμερα νομοθετείτε και από πάνω την αύξηση της ηλικίας κυκλοφορίας οχημάτων όπως τα ταξί αντί να χρηματοδοτείτε την αντικατάστασή τους με καινούργια και ταυτόχρονα προχωράτε και στο αδιανόητο: Ανεβάζετε την ηλικία των οδηγών σχολικών λεωφορείων στα εξήντα πέντε χρόνια και για τους οδηγούς αστικών φορτηγών με βαρύ και επικίνδυνο φορτίο στα εξήντα εννέα χρόνια. Τα λόγια περιπτεύουν. Εκμεταλλεύεστε, βέβαια, το γεγονός ότι οι αντιστασιατικοί νόμοι παρέχουν συντάξεις πείνας και οδηγούν στην ανάγκη για δουλειά μέχρι τα βαθιά γερόφυτα. Ως εξήντα εννιά χρονών στο τιμόνι, με οχήματα κακοφωτισμένα, κακοσυντηρημένα, επειδή δεν κάνουν ελέγχους όπως ζητάνε οι οδηγοί, με εξαντλητικές συνθήκες, με καθημερινή παραβίαση του ωραρίου, παρά τους ψηφιακούς ταχογράφους, την αντίστοιχη, ξέρετε, κάρτα εργασίας που έφερε το αντεργατικό τερατούργημα Χατζηδάκη που θα έφερνε και τον έλεγχο του εργάσιμου χρόνου. Ειρωνεύεστε, κύριοι, τον λαό μας και θα πάρετε την απάντηση που χρειάζεται.

Και τι είχε να πει ο ΣΥΡΙΖΑ για όλα αυτά; Πώς θα βρούμε, λέει, τρόπο να γίνονται καλές εξετάσεις για να διαπιστώνεται η καλή υγεία των οδηγών σε αυτή την ηλικία. Αφού δεν μας είπατε ότι θα καταργήσετε και τον νόμο Κατρούγκαλου όταν θα γίνετε κυβέρνηση, πάλι καλά! Και τα υπόλοιπα κόμματα «δεν είδα, δεν άκουσα, δεν ήξερα για όλα αυτά». Κουβέντα για όλα αυτά. Συζήτηση μόνο για το πού θα κάθεται ο εκπαιδευτής, μπροστά ή πίσω, πόσα ριxel θα έχει η κάμερα, αν θα είναι ευρυγώνιος ο φακός και άλλα τέτοια.

Για να μην αδικούμε, όμως, το νομοσχέδιο έχει κι άλλα «λουλούδια», πέρα από το ότι μας γέμισε με ασφάλεια! Μπορεί να το διανθίσατε με εμπαιγμό πάλι στη νεολαία με την οδήγηση στα δεκαεπτά, αυτή την ίδια νεολαία που κολακέψατε για να δεχτεί να απεμπολήσει κάθε εργασιακό και ασφαλιστικό δικαίωμα, αυτή τη νεολαία που δολώσατε για να τιμηθεί, την ίδια που χτυπάτε ανελέητα κάθε φορά που σηκώνει το κεφάλι και διεκδικεί.

Δεν μπορείτε όμως να κρυφτείτε. Πάλι τη βάλατε μπροστά για να περάσετε από πίσω τη νέα ληστεία από τους επιχειρηματικούς ομίλους των εσόδων του κράτους τα οποία προέκυψαν από την φοροαφαίμαξη των ιδίων των γονιών τους, καθώς και το ξεζούμισμα του εισοδήματός τους για τα κέρδη μιας χούφτας εκμεταλλευτών. Γιατί τι άλλο είναι η παρέμβαση για τις σιδηροδρομικές μεταφορές κατά τα πρότυπα των ακτοπλοϊκών γραμμών; Αξιοποιείτε την εφεύρεση των άγονων γραμμών, επιδοτώντας πάλι άκουσον - άκουσον τη χασούρα του επιχειρηματικού ομίλου, όπως επιδοτήσατε τους κατασκευαστικούς, αλλά και τους αερομεταφορείς. Με την παρέμβαση για τα ιδιωτικά ΚΤΕΛ και την εισφορά του 5% επί του εισιτηρίου για την ανανέωση του στόλου οχημάτων και την ανακαίνιση των υποδομών

τους εξασφαλίσετε κέρδη χωρίς έξοδα καν για τις επιχειρήσεις, μάλιστα σε μία επιχειρηματική δραστηριότητα, που στη λογική του ποσοστού κέρδους έχει μειώσει δραστικά τα δρομολόγια στο σύνολο των χωριών της χώρας μας οδηγώντας τα σε μαρasmus.

Και είναι απορίας άξιο. Αυτά καταλάβατε εσείς ότι έχει ανάγκη ο λαός μας αυτόν τον καιρό, όταν συνεχίζουν να πεθαίνουν μαζικά λόγω έλλειψης ΜΕΘ και υγειονομικών, όταν έχει καεί η μισή Ελλάδα επειδή δεν δώσατε ούτε καν τα ψίχουλα σε σχέση με αυτά που σκορπάτε, που απαιτούνται για την πρόληψη, όταν πίνονται ολόκληρες περιοχές από μια νεροποντή, επειδή δεν θέλετε να δώσετε φράγκο για αντιπλημμυρικά έργα.

Βεβαίως εδώ δεν θα μπορούσαν να λείπουν και οι παρεμβάσεις που τσακίζουν ή καταργούν εργατικά δικαιώματα, διότι από κάπου πρέπει να αφαιρεθούν για να τα τσεπώσουν οι επιχειρηματικοί όμιλοι και δίνετε παράταση -και σωστά- μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου των κανονιστικών όρων των συλλογικών συμβάσεων εργασίας των εποπτευόμενων από το Υπουργείο Μεταφορών συγκοινωνιακών φορέων, του ΟΑΣΑ, της ΣΤΑΣΥ, του ΟΣΕ. Εξαιρείτε όμως τον ΟΑΣΘ, που και αυτός είναι εποπτευόμενος φορέας του Υπουργείου. Οι εργαζόμενοι στον ΟΑΣΘ έχουν δεχθεί μειώσεις έως και 40%. Τους εξαιρείτε, βεβαίως, προκειμένου να δεχθούν μεγαλύτερη επίθεση και μεγαλύτερες απώλειες. Είναι προφανής αυτός ο στόχος. Επειδή όμως δεν φαίνεται να αναθεωρείτε, καλούμε τους εργαζόμενους να δουν καθαρά την πραγματική τους δύναμη η οποία είναι τεράστια που παραμερίζοντας τους παράγοντες που τους κρατάνε σε αδράνεια μπορεί να τους οδηγήσει σε νίκη με υπογραφή συλλογικής σύμβασης εργασίας με αυξήσεις. Σε αυτό μπορεί να αξιοποιηθεί η πείρα από τις νίκες των ναυτεργατών, των οικοδόμων και των εργαζομένων στην «e-food».

Και να σου πάλι το έκτρωμα Χατζηδάκη που δεν μπορεί να περιμένει! Με νέα τροπολογία και με πρόσφατη πρόφαση την πανδημία για την οποία ανοίξατε όλες τις πόρτες για να χτυπήσει τον λαό μας παρέχετε -και καλώς- τη δυνατότητα στους συλλόγους και τα σωματεία να παρατείνουν τη θητεία τους κάτω από το βάρος της δυσκολίας να προχωρήσουν σε μαζικές συλλογικές διαδικασίες. Δεν σας απασχολεί βέβαια αυτό. Απεναντίας θέλετε να το αποφύγετε όπως ο διάολος το λίβανι, διότι όπου υπάρχουν αυτές έχει απορριφθεί η πολιτική σας και οργανώνεται η πάλη για την ανατροπή της. Άλλο θέλετε εσείς, την απονεύρωση, την κατάργηση των συλλογικών διαδικασιών και αποφάσεων.

Γι' αυτό παρέχετε τη δυνατότητα πιο νωρίς απ' ό,τι προβλέπει ο νόμος Χατζηδάκη στις ηλεκτρονικές συνελεύσεις, τις ηλεκτρονικές αρχαιρεσίες, για να κάτσουν οι εργαζόμενοι στα «αβγά» τους, για να πατάει από μακριά το κουμπί των αποφάσεων ο εκβιασμός της εργοδοσίας, για να αποφύγουν οι άνθρωποι της εργοδοσίας και της Κυβέρνησης το εργατικό κίνημα, με πρώτη την πλειοψηφία της ΓΣΕΕ, όχι μόνο να μη φαίνεται πόσο βαθιά έχουν απαξιωθεί στη συνείδηση των εργαζομένων, αλλά να φαίνεται ότι ενισχύονται κιόλας από πάνω, για να καταλάβουν καλύτερες καρέκλες στον κοινωνικό ευτελισμό, στην καταστολή των σωματείων και των εργαζομένων που τους χαλάνε τη «σούπα» της συναίνεσης. Να ξέρετε όμως, ό,τι και να κάνουν δεν θα καταφέρουν να σύρουν το εργατικό κίνημα στον βάλτο τους. Η ελπίδα βρίσκεται ούτως ή άλλως στους εργαζόμενους και τα σωματεία που δεν υποτάσσονται, δεν καταθέτουν τα όπλα και συνεχίζουν να οργανώνουν την πάλη για την ανατροπή του νόμου Χατζηδάκη και συνολικά της αντιλαϊκής πολιτικής.

Θα μιλήσουμε, βέβαια, για τις υπόλοιπες τροπολογίες που τις πάτε «τρένο», μην προλάβει κανείς να πάρει χαμπάρι, αλλά γι' αυτό είναι το ΚΚΕ εδώ, για να ενημερώσει τον λαό μας.

Συνοψίζοντας, οι νομοτέλειες του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής έρχονται σε αντίθεση με τις ανάγκες των εργαζομένων για φθηνές και ασφαλείς μετακινήσεις. Η ανάγκη του κεφαλαίου για αφαίμαξη όλου του χρόνου εργασίας των εργαζομένων, η λογική του κόστους οφέλους είναι η υποκείμενη αιτία που καταργεί και την ασφάλεια στους δρόμους και την ασφάλεια στην εργασία, είναι η αιτία που κρύβεται πίσω από όλα τα σύγχρονα προβλήματα. Και κερδισμένους από την πολιτική αυτή -το έχετε αποδείξει με όλους τους τρόπους και στο συγκεκριμένο σχέδιο

νόμου- είναι το κεφάλαιο, το εγχώριο και αλλοδαπό.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας σήμερα καλεί τους εργαζόμενους και τον λαό να ορθώσουν το ανάστημά τους, να αντιπαλέψουν τους σχεδιασμούς της αστικής τάξης και όλων των κυβερνήσεων που επιδεινώνουν τη ζωή τους.

Στον αντίποδα βρίσκεται η λύση που προτείνει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας και καλεί τα λαϊκά στρώματα να παλέψουν γι' αυτήν. Ο επιστημονικός κεντρικός σχεδιασμός των μεταφορών με την κατάλληλη επιλογή μέσων μετακίνησης, η ανάπτυξη ενός πυκνού δικτύου μαζικής μεταφοράς, η κατάλληλη χωροθέτηση μονάδων και τόπων κατοικίας, η κατάργηση της εμπορευματικής λειτουργίας των οδικών αξόνων, η διασφάλιση φθηνών, ασφαλών και επαρκών αυτοκινήτων σε εργαζόμενους και τον λαό, η δυνατότητα ακόμα και διακοπής των δραστηριοτήτων με κριτήριο τον κοινωνική ευημερία όποτε χρειάζεται είναι οι πυλώνες που μπορούν να διασφαλίσουν φθηνές, ασφαλείς, αξιόπιστες, καθολικές και ταχείες μεταφορές με την ασφάλεια και την ευημερία της ζωής των εργαζομένων και του λαού να αποτελεί μοναδικό στόχο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε, αλλά είχατε τη δυνατότητα, εκτός αν δεν είστε έτοιμος, γιατί στην αρχή, όπως ανακοίνωσα, η συζήτηση είναι ενιαία επί της αρχής, επί των άρθρων και επί των τροπολογιών. Αν δεν είστε έτοιμος, θα πάρετε ξανά τον λόγο στη δευτερολογία σας. Το υπενθυμίζω σε όλους για να είναι ενήμεροι.

Τώρα τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης ο κ. Κωνσταντίνος Χήτας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Τουλάχιστον με την «καταιγίδα» τροπολογιών, ξέρετε, μπορούμε να μιλάμε για ό,τι θέλουμε από Βήματος Βουλής και δεν μπορείτε να μας πείτε ως Προεδρείο ότι είμαστε εκτός θέματος, γιατί είναι τόσες οι τροπολογίες που πιάνουν όλη την γκάμα της επικαιρότητας, από ιατρικά θέματα μέχρι και λίγο για το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε σήμερα. Οπότε νιώθουμε ότι μπορούμε να αναφερθούμε σε ό,τι θέλουμε και θα πάω στο νομοσχέδιο σε πολύ λίγο.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Καραμανλή, εγώ δεν θα ένιωθα καθόλου ικανοποιημένος, υπερήφανος, αν στο δικό μου νομοσχέδιο ως Υπουργός μου έφερνε αυτό το αίσχος σήμερα ο κ. Πλεύρης και το Υπουργείο Υγείας. Διότι καλή η οδική ασφάλεια και θα τα πούμε και είμαστε πολύ ευαισθητοποιημένοι στο θέμα αυτό, αλλά, ξέρετε, έξω από το ελληνικό Κοινοβούλιο την ώρα που μιλάμε βρίσκονται άνθρωποι, τους οποίους τελείως υποκριτικά πριν από έναν χρόνο βγαίνατε στα μπαλκόνια και τους χειροκροτούσατε και τώρα τους έχετε σε αναστολή εργασίας, τους έχετε πετάξει στα σκουπίδια, πεινάνε οι οικογένειές τους, τους έχετε βγάλει στην ανεργία και όλα αυτά για ένα καπρίτσιο και τίποτα παραπάνω.

Διότι θα μπορούσαν μια χαρά να εξετάζονται και δύο και τρεις φορές την εβδομάδα και όντες υγιείς να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε ένα σάπιο και υπό κατάρρευση εθνικό σύστημα υγείας. Σε μια μάχη, σε έναν πόλεμο που κανείς δεν περισεύει, εσείς για ένα καπρίτσιο και τίποτα παραπάνω -μην πω την έκφραση που είχε πει η Βούλα Πατουλίδου, για ποιον λόγο δεν το κάνετε, για ένα τέτοιο το κάνετε και τίποτα παραπάνω- τους έχετε πετάξει στον δρόμο.

Και φέρνεται σήμερα τροπολογία και έχει το άρθρο 10. Εγώ αν ήμουν ποτέ Υπουργός, δεν θα δεχόμουν ποτέ σε ένα νομοσχέδιο δικό μου για την οδική ασφάλεια αυτό το έκτρωμα που φέρνει εδώ ο κ. Πλεύρης σήμερα. Αλλά είπαμε, είναι ο άνθρωπος των ειδικών αποστολών. Μπήκε για να εξυπηρετήσει έναν συγκεκριμένο σκοπό.

Και λέει το άρθρο 10 ότι δίνεται παράταση υποχρεωτικότητας εμβολιασμού στους γιατρούς μέχρι τέλος του χρόνου και παράταση, αν θέλετε, αναστολή της εργασίας των ανθρώπων αυτών, μέχρι να ψοφήσουν από την πείνα. Δεν θα ηρεμήσετε ποτέ. Θα πρέπει να πεθάνουν, να ξευτιλιστούν αυτοί και οι οικογένειές τους, να ζούνε σε ανέχεια, σε φτώχεια μέχρι να τους λυγίσετε. Μου θυμίζετε κάποιες μεθόδους ανάκρισης μέχρι να σπάσεις, μέχρι να σπάσεις και να ομολογήσεις, να μετανοήσεις ή να υπο-

γράψεις ή να εμβολιαστείς. Αυτό μου θυμίζουν οι μέθοδοί σας. Είναι ντροπή πραγματικά.

Είναι ντροπή και τα μέτρα που ανακοινώσατε χθες, φασιστικά, αυταρχικά. Έτσι κινείται η Κυβέρνηση. Και τι καταφέρατε δηλαδή; Τι καταφέρατε δηλαδή; Δύο ολόκληρα χρόνια με πολύ σκληρά και σε μέτρα και σε μακροκροχόδια, δύο χρόνια ατελείωτα μίνι lockdown κατά περιοχές, τοπικά. Εδώ, εκεί κλείσατε, κάνατε, δύο χρόνια περιοριστικά μέτρα, δύο χρόνια αλχημείες, δύο χρόνια πειράματα, δύο χρόνια διάφορες ιδέες οι οποίες δεν μας βγήκαν: ράψε μάσκες, κόψε μάσκες, υφασμάτινες, κανονικές, κουμπιάρικες, φίλοι, γνωστοί τυπωστές, μη φοράτε, φορέστε, δύο, τρεις, πέντε, δέκα, κλειστά καταστήματα, με μουσική, χωρίς μουσική, με πάγο ο καφές, χωρίς πάγο, όχι το καλαμάκι έτσι, κάτσε από εδώ, βάλτε τη σόμπα. Τέτοιες καταστάσεις. Απαγόρευση κυκλοφορίας και το κυριότερο, καταστροφή της οικονομίας.

Δύο χρόνια γονατίσατε τη χώρα. 41,7 δισεκατομμύρια ευρώ δανειστήκε η πατρίδα μας για τις δικές σας αποτυχημένες αλχημείες και εχθές είχαμε ρεκόρ κρουσμάτων, έξι χιλιάδες, λείει, επτακόσια κρούσματα. Μάλιστα. Δεν μου λέτε, πόσα τεστ διενεργήθηκαν εχθές; Τετρακόσιες είκοσι χιλιάδες τεστ διενεργήθηκαν χθες. Τι πρεμούρα είναι αυτή; Θα ανακοίνωνε τα μέτρα ο Πλεύρης και κάνατε μισό εκατομμύριο τεστ; Η θετικότητα είναι στο 1,5%. Τετρακόσιες είκοσι χιλιάδες τεστ!

Το αποτέλεσμα, λοιπόν, της καλής σας πολιτικής είναι τα χθεσινά αποτελέσματα με τετρακόσιους πενήντα διασωληνωμένους, με αυξητική τάση, με το ΕΣΥ να καταρρέει, με τις ΜΕΘ να γεμίζουν, να μην υπάρχουν γιατροί, αλλά να τους έχουμε στον δρόμο πεταμένους έξω τους ανθρώπους αυτή τη στιγμή, γιατί είμαστε εκδικητικοί. Είστε εκδικητικοί.

Αν αυτό λοιπόν δεν είναι παταγώδης αποτυχία, τι είναι παταγώδης αποτυχία; Ξηλώθηκε το Υπουργείο, ξηλώθηκαν οι επιτροπές, ξηλώθηκαν τα πάντα, ομολογία ήττας και δύο - τρία πράγματα που σας λέμε δεν τα κάνετε. Καταργήστε το ακαταδίωκτο. Τι θα κάνετε τώρα; Θα προχωρήσουμε έτσι;

Νέα μέτρα χθες, δεν θα μπορεί να πάει να ψωνίσει ο άλλος, δεν θα μπορεί να κάνει τίποτα. Θα δίνει 30 ευρώ την εβδομάδα, 80 - 100 - 120 ευρώ τον μήνα μόνο για ράπιντ τεστ. Τι είναι αυτά; Τι τιμωρία είναι αυτή; Αντιμετωπίζετε τους ανθρώπους λες και είναι και κρατούμενοι. Αντιμετωπίζετε τους ανθρώπους λες και είναι μην πω τι, μέχρι να ομολογήσουν και να μετανοήσουν. Παραπέμπουν σε άλλα καθεστώτα αυτά που κάνετε, σκοτεινά, δεν είναι καλά πράγματα αυτά.

Και πάμε και σε μια άλλη τροπολογία. Έξι τροπολογίες στο σύνολο.

Σχολικά γεύματα. Δεν θα μείνω στο κομμάτι των απευθείας αναθέσεων, των κατά παρέκκλιση διαδικασιών και τα λοιπά και τα λοιπά, που είναι πάρα πολύ σημαντικό κομμάτι. Εγώ όμως θα μείνω στα σχολικά γεύματα, κύριε Υπουργέ, γιατί είστε και εσείς πατέρας με νέα παιδιά.

Και θα μείνω σε αυτήν εδώ την έρευνα και τα στοιχεία σοκ της EUROSTAT -όχι της Ελληνικής Λύσης, όχι μιας οποιασδήποτε εταιρείας, αλλά της EUROSTAT- που λέει ότι ένα στα τρία Ελληνόπουλα πεινάει, κύριε Καραμανλή. Και απευθύνομαι σε εσάς που φέρετε κι ένα όνομα πολιτικά βαρύ του Γενάρχη της Νέας Δημοκρατίας Κωνσταντίνου Καραμανλή. Αλλά τότε είχατε έναν άλλο προσανατολισμό ως κόμμα. Τότε ήσασταν ένα κόμμα του κοινωνικού φιλελευθερισμού και τώρα έχετε γίνει ένα ακραία νεοφιλελεύθερο κόμμα, σκληρό, εκδικητικό και μακριά από τον πολιτή.

Ένα στα τρία Ελληνόπουλα πεινάει, κύριε Καραμανλή. Πεντακόσιες χιλιάδες παιδιά δεν έχουν να φάνε. EUROSTAT, δεν είναι λαϊκισμός της Ελληνικής Λύσης. EUROSTAT, ξέρετε τι λέει; Συνολικά πεντακόσιες χιλιάδες Ελληνόπουλα ζουν κάτω από το όριο της φτώχειας. Τι σημαίνει αυτό; Ότι δεν υπάρχει επαρκές φαγητό για να χορτάσουν, δεν θερμαίνονται το χειμώνα όπως πρέπει, δεν ντύνονται όπως πρέπει, δεν έχουν φάρμακα όταν αρρωσταίνουν ούτε παροχές υγείας δεν έχουν στην παιδική ηλικία, που θα έπρεπε να έχουν.

Τι κάνουμε, μωρέ, εδώ μέσα; Όταν ένα στα τρία Ελληνόπουλα ζει αυτό το δράμα, έχουμε αποτύχει όλοι, ακόμα κι εμείς που εί-

μαστε ένα κόμμα δυόμισι ετών μόνο και ενώ όλη η ευθύνη είναι δική σας, της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ -όπως θέλετε πείτε το- και του ΣΥΡΙΖΑ για το κομμάτι που του αναλογεί τα πέντε χρόνια. Αποτύχαμε! Θα πρέπει να ντρεπόμαστε.

Κοιτάμε τα παιδιά μας στα μάτια και μου βάζετε σχολικά γεύματα και αντί ο Πρωθυπουργός να είναι εδώ και να βρει λύση, πάση θυσία, για αυτή την κατάσταση, είναι με τη Γκρέτα Τούνμπεργκ να σώσει το περιβάλλον στη Γλασκώβη. Η μανία του η μεγάλη, τι θα κάνουμε με τους λιγνίτες, πώς θα τους κλείσουμε, πώς θα φέρουμε πράσινη ενέργεια, για το περιβάλλον. Αυτή είναι η έννοια και η καίρια του Πρωθυπουργού. Αντί να δει τον λαό του, τους πολίτες του, το έθνος του που πεινάει, που δεν έχει δουλειά, είναι φτωχό, δεν έχει συντάξεις, δεν έχει τίποτα, πάει με τη Γκρέτα χέρι-χέρι να σώσει το περιβάλλον στη Γλασκώβη.

Αυτή είναι η κατάσταση δυστυχώς. Αυτή είναι η κατάσταση, έτσι ακριβώς όπως τα λέω τα πράγματα, κύριε Υπουργέ. Με πόνο ψυχής τα λέμε πραγματικά. Αλλά αυτή είναι η πραγματικότητα. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Το μόνο του θέμα είναι να κλείσει τους λιγνίτες.

Ενεργειακή κρίση: Τι κάνετε γι' αυτό; Τι κάνετε για την ενεργειακή κρίση; Τίποτα. Κλείνετε τους λιγνίτες; Είναι αυτή η λύση; Φωνάζουμε δύο χρόνια τώρα. Πάτε να τους ανοίξετε τώρα πάλι. Η Ελλάδα παράγει το 0,3% στα αέρια του θερμοκηπίου παγκοσμίως. Τι πρεμούρα είναι αυτή, μωρέ, για την Ελλαδίτσα -εννοώ σαν γεωγραφικό χώρο- τι ζημιά κάνει στο περιβάλλον η Ελλάδα, όταν το 52% είναι μόνο η Κίνα και η Αμερική; Βάλτε και τη Ρωσία άλλο ένα 25% και 25% την Ευρωπαϊκή Ένωση. Και ξεκινάμε όλη την πράσινη ανάπτυξη και τις ΑΠΕ από την Ελλαδίτσα, την Ελλάδα, το 0,3%. Θα σώσουμε το περιβάλλον!

Αλλά να κλείσουμε τους λιγνίτες, να στείλουμε στον δρόμο δυόμισι χιλιάδες υπαλλήλους στα λιγνιτικά ορυχεία, άλλους δυόμισι χιλιάδες οδηγών φορτηγών, που δουλεύουν και μεταφέρουν, και μια αλυσίδα ακόμα ανθρώπων. Δεν σας ενδιαφέρει. Είστε μακριά από την κοινωνία δυστυχώς. Θα έπρεπε, πολιτικά τουλάχιστον ή και ανθρώπινα, να νιώθετε ντροπή για όλα αυτά. Γιατί αυτή είναι η κατάσταση. Ντρέπομαι πραγματικά. Αυτό ιδίως με τη EUROSTAT ήταν γροθιά στο στομάχι, γροθιά στο στομάχι. Αποτύχαμε. Και αποτύχατε.

Πάμε τώρα στο νομοσχέδιο. Εντάξει, και στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας έχουμε καταθέσει πάρα πολλές φορές μια σειρά προτάσεις -είναι κι ο πρόεδρος της επιτροπής εδώ και χαίρομαι γι' αυτό, είναι και εισηγητής- και σημαντικές παρεμβάσεις που πρέπει να κάνουμε για να διορθώσουμε την κατάσταση. Ξέρετε, η οδική ασφάλεια είναι ο σκοπός, είναι το ζητούμενο. Γιατί είναι ζήτημα ζωής, δεν είναι θέμα ευζωίας ή καλοπέρασης. Είναι ζήτημα ζωής, είναι πολύ σημαντικό. Η χώρα μας βιώνει και πληρώνει πολύ βαρύ φόρο αίματος στους δρόμους, πολλές χιλιάδες αδικοχαμένες ψυχές, νέους κυρίως συνανθρώπους μας.

Οι αριθμοί είναι αμείλιτοι. Ελληνική Στατιστική Αρχή: Το 2019 είχαμε δέκα χιλιάδες επτακόσια δώδεκα τροχαία, εξακόσιοι ογδόντα οκτώ άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους. Το 68,3% αφορούσε οδηγούς, το 10,6% μεταφερόμενους επιβάτες, το 21% πεζούς και τα περισσότερα συμβαίνουν στην Αττική. Το 2018 θρηνήσαμε επτακόσιες ψυχές, με τα αντίστοιχα νούμερα. Και είπατε και παρουσιάζετε -με έφιλον, με άλφα γιώτα, ό,τι θέλετε- μειώσεις στα νούμερα το 2020 και το 2021. Ακούστε λοιπόν. Επειδή μιλάμε για ανθρώπινες ζωές, δεν το πιστώνεστε αυτό. Γιατί ξέρετε πολύ καλά ότι το 2020 και το 2021, υπήρχαν τα lockdown, δεν κυκλοφορούσε ο κόσμος, ήμασταν τα σπίνια μας όλοι. Άρα λοιπόν, μειώθηκε ο αριθμός των ανθρώπων που βγήκαν έξω, που οδηγούσαν, που δυστυχώς είχαν δυστυχήματα ή ατυχήματα. Δεν είναι, λοιπόν, αντιπροσωπευτικά τα νούμερα. Και πάλι, και το 2020 θάνατοι από τροχαία στη χώρα, παρά το ότι δεν πολυκυκλοφορούσαν, ήταν πεντακόσιοι εβδομήντα εννιά συμπολίτες μας.

Δυστυχώς είναι αυτό το τάιμινγκ, η στιγμή. Έρχεται για συζήτηση το θέμα αυτό, όταν τις μέρες αυτές ζήσαμε δύο θλιβερά τροχαία δυστυχήματα στη Θεσσαλονίκη, με τον άτυχο διανομέα και την άτυχη μαραθωνοδρόμο ποδηλάτισσα. Δύο νέοι άνθρωποι έφυγαν από τη ζωή μας, κι ήταν άτυχοι, γιατί στον δρόμο τους βρέθηκαν άνθρωποι προφανώς οι οποίοι δε θα έπρεπε ποτέ να

πιάνουν τιμόνι. Είναι τραγικό το γεγονός ότι η χώρα μας είναι μακράν η πρώτη στην Ευρώπη σε θανάτους δικυκλιστών σε τροχαία, η πρώτη στην Ευρώπη και θα το καταθέσω στα Πρακτικά με το τέλος της ομιλίας μου, όλα μαζί.

Κύριε πρόεδρε της επιτροπής, είμαστε οι πρώτοι στην Ευρώπη σε θανάτους σε δίκυκλα. Πολύ στενάχωρο. Και επειδή σε ό,τι αρνητικό υπάρχει δυστυχώς αυτή η χώρα έχει θέση στο βάθρο, είτε θα είναι πρώτη, είτε δεύτερη, είτε τρίτη, το μετάλλιο το 'χει στην τσέπη, δεν υπάρχει περίπτωση. Στα αρνητικά. Η Ελλάδα είναι άνω του ευρωπαϊκού μέσου όρου στους θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκων. Με στοιχεία του 2019 είμαστε στην όγδοη θέση στην Ευρώπη με εξήντα πέντε θανάτους στην ασφάλτο ανά ένα εκατομμύριο «road traffic fatalities in the EU». Θα τα καταθέσω στο τέλος επίσης στα Πρακτικά. Θα τα δείτε. Να τα δείτε. Αυτό σημαίνει ότι κάτι κάνουμε λάθος ή μάλλον δεν κάνουμε τίποτα σωστά. Δεν μπορεί να κάνουμε κάτι σωστά.

Εδώ δεν είναι θέμα πολιτικής αντιπαράθεσης, εδώ που πήγαμε τώρα -στο θέμα του νομοσχεδίου εννοώ, της οδικής ασφάλειας, τα υπόλοιπα είναι casus belli- θα πρέπει να σκύψουμε όλοι να δούμε τι γίνεται. Κάτι κάνουμε λάθος. Τι νόημα έχει, αλήθεια λοιπόν, να ψηφίζονται νόμοι -να, κι άλλος ένας νόμος σήμερα- να προβλέπουν διάφορα οι νόμοι, αλλά να λείπει, να λείπει το βασικότερο όλων. Ποιο; Το οδικό δίκτυο, οι ποδηλατοδρόμοι, οι απαραίτητες υποδομές, οι απαραίτητες εγκαταστάσεις.

Ποια είναι λοιπόν τα προβλήματα μας; Τι προβλήματα έχουμε, ρε παιδιά, να τα δούμε λίγο. Ποια είναι τα προβλήματα μας, ρωτάμε. Κακή οδηγική συμπεριφορά, μάλιστα. Κακό ή κακοσυντηρημένο οδικό δίκτυο και πολλές φορές κακή σήμανση, πινακίδες είναι κρυμμένες μέσα σε κλαδιά. Προβληματικά σε πολλές περιπτώσεις οχήματα. Ανυπαρξία ελέγχων, που συντηρεί όλα αυτά τα προβλήματα αυτή η ανυπαρξία ελέγχων.

Σε ό,τι αφορά την οδική συμπεριφορά είναι ξεκάθαρο ότι μέχρι τώρα έχουμε κάνει ελάχιστα ως χώρα. Στη Σκανδιναβία -το έχουμε πει πολλές φορές στις αρμόδιες επιτροπές- και στην Κεντρική Ευρώπη η κυκλοφοριακή αγωγή είναι κομμάτι της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης εδώ και πολλές δεκαετίες. Κύριε Πρόεδρε, είχε έρθει η τότε Υφυπουργός Παιδείας κ. Ζαχαράκη. Τι έγινε με το μάθημα; Τα 'παμε, μαζεψήκαμε, ευχολόγια, τα 'παμε όλοι. Κι εμείς τα 'παμε και όλοι. Τι καλά, κάναμε μια χειραψία, βγήκαμε μια φωτογραφία, φύγαμε. Εννιά έχει ο μήνας, πέρασαν και δώδεκα - δεκατέσσερις μήνες από τότε. Τίποτα. Πού είναι το μάθημα; Να μπει! Προσέξτε όμως: με πλάνο και στόχευση, όχι βάλτε μία ώρα στο ωρολόγιο πρόγραμμα οδική κυκλοφορία και άσε τα παιδιά ελεύθερα να κάνουν ό,τι θέλουν και να παίζουν στην τάξη. Όχι έτσι. Πρέπει τα παιδιά αυτά να είναι η γενιά που έρχεται να μάθει να οδηγεί. Είναι πολύ, πολύ σημαντικό.

Πρέπει να είμαστε επίσης η μοναδική χώρα που όποιος θέλει πάει και σκάβει έναν δρόμο, όποιος θέλει. Πάει ο άλλος, ανοίγει μια τρύπα, θες καλώδια της ΔΕΗ, θες τηλεφωνο του ΟΤΕ, θες αέριο, θες κάτι που βούλωσε, κάνα φρεάτιο, πάει όποιος θέλει και σκάβει, κάνει τη δουλειά του, ρίχνει κι ένα μπάλωμα από πάνω και σηκώνεται και φεύγει. Και μετά ανοίγει η γη και τα καταπίνει όλα αυτά και αναρωτιόμαστε μετά. Είδαμε τι έγινε με τις βροχοπτώσεις πριν από λίγες μέρες, άνοιξαν τρύπες στον δρόμο, ρε παιδιά. Άνοιξαν τρύπες στον δρόμο από τη βροχή, πέφταν τα αυτοκίνητα μέσα, ταλαιπωρία στα αυτοκίνητα μέσα. Αναρωτήθηκε κανείς γιατί γίνονται αυτά; Είδαμε λεωφορεία να βουλιάζουν κυριολεκτικά μέσα στους δρόμους, επιβάτες να κινδυνεύουν. Γίνετα αυτό το πράγμα σε μια πολιτισμένη χώρα; Ούτε στις τριτοκοσμικές δεν γίνονται αυτά, να βουλιάζει το λεωφορείο και να πνιγούν οι επιβάτες. Δεν γίνονται αυτά τα πράγματα. Τι να μη συζητάμε τώρα;

Με όλα αυτά που περιγράφω κάνω ένα ερώτημα: Δηλαδή, στο τέλος της ημέρας θα βοηθήσει αυτό το νομοσχέδιο στην εξάλειψη αυτών των προβλημάτων; Εγώ αυτό ρωτάω. Δεν πάει να κάτσει πίσω ο ελεγκτής ή μπροστά ή άμα δεκαεπτά χρόνων ή δεκαοκτώ χρόνων ο νέος δώσει το δίπλωμα, άμα δεν έχει την υποδομή και την κατάλληλη νοοτροπία, την οδηγική αίσθηση και παιδεία, είτε δεκαεπτά είτε δεκαοκτώ το δώσει, θα πάει εύλογο απελέκτο να δώσει εξετάσεις, από άποψη οδηγικής νοοτροπίας

και παιδείας. Αυτό εννοώ, όσο δεν αλλάζουμε. Αυτό θέλω να πω.

Δεν θα μιλήσω για τους ελέγχους στους δρόμους, αν ελέγχει κανείς την εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Νιώθει ο κάθε οδηγός, ο κάθε πολίτης ότι, αν παραβιάσει τους νόμους και τους κανόνες, θα τον δει κάποιος; Μπα! Θα γλιτώσει. Δεν το νιώθει. Δεν νιώθει τίποτα από όλα αυτά.

Και εν πάση περιπτώσει, για να κλείσω, λέτε ότι θα καταπολεμήσετε τη διαφθορά στα διπλώματα οδήγησης, αλλάζετε τους κανόνες στην εκπαίδευση. Ως προς τους υποψήφιους -θα σας πω, για να το ακούσει ο κόσμος περισσότερο- τα κυκλώματα με τα πλαστά διπλώματα οδήγησης έχουν πάρα πολλά πλοκάμια. Δεν λέω καμιά είδηση σήμερα. Οι υποψήφιοι οδηγοί και επιτυγχόντες, χωρίς να δίνουν εξετάσεις, «made in Greece». Τιμοκατάλογο υπηρεσιών με ταρίφες σε κάθε περίπτωση μετά την κρίση, «made in Greece». Δίπλωμα αυτοκινήτου, δίπλωμα για οδήγηση φορτηγού, λεωφορείου, για τα πάντα, με το δίπλωμα να έρχεται παραγγελία σπίτι σου, κύριε. Ήρθε το δίπλωμα, κύριε. Πόσα θέλεις; Πόσα δίνεις; Πάρ' τα. Πάρε το δίπλωμα σου. Τι να λέμε τώρα; Δηλαδή, δεν ξέρω αν μπορεί να σωθεί όλο αυτό.

Νομίζω ότι θέλετε να πούμε την αλφαβήτα και ξεκινάμε από το ωμέγα.

Αυτή την αίσθηση έχω σήμερα, δυστυχώς, κύριε Υπουργέ.

Επειδή είστε και ο αρμόδιος Υπουργός -και κλείνω πραγματικά με αυτό, κύριε Πρόεδρε- δεν θα πω τι γίνεται στα λεωφορεία. Έχει διάφορες διατάξεις το νομοσχέδιο για τις μεταφορές ΟΑΣΑ και ΟΣΕ. Να επισημάνουμε ότι πρέπει να βελτιωθούν και να ενισχυθούν, εννοείται, οι δημόσιες συγκοινωνίες. Βλέπετε τι χάλι επικρατεί και στην Αθήνα όπου ζείτε οι περισσότεροι. Ελάτε και στη Θεσσαλονίκη, που είμαστε πρωτόγονοι και δεν έχουμε κανένα άλλο μέσο να κυκλοφορεί ο κόσμος εκτός από τα λεωφορεία, που είναι σάπια, απαρχαιωμένα, σε κατάσταση φρίκης -δεν το συζητάμε- όπου στοιβάζεται καθημερινά ο κόσμος, αλλά, επειδή ο κορωνοϊός είναι ιδιόρρυθμος, περίεργος και ανώμαλος, δεν πάει στα λεωφορεία να κολλήσει τον κόσμο.

Υπάρχουν και έρευνες σχετικές, τις οποίες επικαλέστηκε ο Πρωθυπουργός σας, κύριε Καραμανλή. Είπε: «Έχω έρευνες ότι δεν κολλάει στα λεωφορεία». Το είπε δύο φορές εδώ μέσα και μας έφυγαν τα σαγόνια. Κοιτάζαμε έτσι, εμβρόντητοι! Τι είπε τώρα, είπαμε, ο Πρωθυπουργός; Τι είπε ο άνθρωπος; Δεν κολλάει! Ξέρετε, είναι θέμα ιού. Είναι περίεργος ιός αυτός. Κολλάει εκεί που θέλει. Στα λεωφορεία δεν κολλάει. Προφανώς, έχει πάρει τέτοιες εντολές.

Αυτά σε ό,τι αφορά το νομοσχέδιό σας.

Εγώ, κύριε Καραμανλή, δεν ξέρω αν κάποια στιγμή που θα μιλήσετε θελήσετε να τα σχολιάσετε. Έχουμε την αίσθηση ότι έχετε χάσει κάθε επαφή με την κοινωνία. Δεν αφουγκράζεστε τον κόσμο. Ζείτε σε ένα παράλληλο σύμπαν. Χωρίς λόγο νιώθετε επιτυχημένοι σε όλα αυτά τα οποία κάνετε, οικονομία, πανδημία, ότι έχετε πετύχει σε όλα, ως Κυβέρνηση. Συνεχίζετε μια εκδικητική, φασιστική, τιμωρητική πολιτική απέναντι στους Έλληνες. Και αυτό δεν θα σας βγει σε καλό.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Χίτα.

Τον λόγο τώρα έχει, αφού τακτοποιηθεί το Βήμα, ο ειδικός αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Γεώργιος Λογιάδης.

Κύριε Λογιάδη, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι και κύριοι, ως Βουλευτής από το Ηράκλειο της Κρήτης και ως μέλος της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, θα μιλήσω σήμερα για το σημερινό σχέδιο νόμου «Οδηγώντας με ασφάλεια».

Πρώτα από όλα, θα αναφερθώ στο ατύχημα που έγινε πριν από λίγους μήνες έξω από τη Βουλή μας. Σήμερα, για να μπορούμε στη Βουλή, ερχόμαστε από τη μεριά της Βασιλίσσης Σοφίας, δηλαδή ερχόμαστε από την οδό Κριεζώτου και όταν ανεβαίνουμε την Κριεζώτου και στρίβουμε δεξιά στη λεωφόρο Ακαδημίας, βρίσκουμε παρκαρισμένα αριστερά μας αυτοκίνητα, οχήματα, λεωφορεία που δυσκολεύουν την οπτική επαφή στον δρόμο. Οπωσδήποτε θα γίνουν και άλλα ατυχήματα. Είναι θέμα χρόνου.

Επίσης, είναι θέμα χρόνου να γίνονται, δυστυχώς, συνεχώς δυστυχήματα με τα ηλεκτρικά ποδήλατα, με τα πατίνια στην κυκλοφορία εδώ μέσα, διότι δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές, με ξεχωριστές λωρίδες για αυτά τα οχήματα.

Το θέμα είναι να τεράστιο, όταν δεν υπάρχει πολιτική βούληση διαχρονικά για να αντιμετωπιστούν τα τροχαία ατυχήματα ή καλύτερα, οι «τροχαίες δολοφονίες». Διότι, όταν οδηγείς υπό την επήρεια αλκοόλ, είναι δολοφονία, δεν είναι ατύχημα. Οι ακρωτηριασμοί και οι θάνατοι σε συνδυασμό με την τεράστια υπογεννητικότητα φτάνουν στα όρια της εθνικής καταστροφής. Δεν υπάρχει πολιτική βούληση διαχρονικά για λύση.

Εμείς εδώ, στην Ελλάδα, οδηγούμε όπως οδηγούμε και όταν πάμε στο εξωτερικό, στη Γερμανία, στη Γαλλία, οπουδήποτε οδηγούμε σαν άγγελιο. Γιατί; Διότι υπάρχει σεβασμός, ξέρουμε ότι υπάρχει αστυνόμευση, ξέρουμε ότι υπάρχουν κυρώσεις και ποινές.

Τι να πω για τις μαυρισμένες πινακίδες, τις πυροβολημένες πινακίδες. Θέλουμε και καλό τουρισμό, λέμε στην Ελλάδα. Βλέπει ο επισκέπτης μας πυροβολημένες και μαυρισμένες πινακίδες, γκράφιτι, κλαδιά μπροστά από αυτές. Συμβάλλουν αυτά στην οδική ασφάλεια; Ασφαλώς και όχι.

Μιλάτε για άδειες οδήγησης από δεκαεπτά ετών παιδιά. Αυτό που βλέπω στην Κρήτη με λυπεί αφάνταστα. Πας σε χωριά και τι βλέπεις; Και δεν είναι θέμα ηλικίας, είναι θέμα εάν τα ποδαράκια του παιδιού φτάνουν στα πετάλια του αυτοκινήτου του. Μα, είναι δυνατόν;

Υπάρχουν τρία μέτρα για την οδική ασφάλεια. Το άμεσο μέτρο είναι ο έλεγχος, η αστυνόμευση. Μεσοπρόθεσμο μέτρο είναι οι υποδομές, οι δρόμοι και τα οχήματα και μακροχρόνιο μέτρο είναι η παιδεία, η δημιουργία οδικής κουλτούρας. Και στα τρία αυτά βαθμολογήστε με το μηδέν. Πιάσατε ποτέ -διαχρονικά μιλάω- ένα παραπονημένο αυτοκίνητο; Πότε κατασχέθηκε ένα όχημα του οποίου ο οδηγός έτρεχε με υπερβολική ταχύτητα ή ήταν υπό την επήρεια υψηλών ποσοστών αλκοόλ ή ναρκωτικών και τραυμάτισε ή σκότωσε άνθρωπο; Για ποια ηλικία των δεκαεπτά ετών μιλάμε, όταν ένα παιδάκι δώδεκα ετών μπορεί να οδηγήσει αυτοκίνητο, κάνοντας και την αρχηγό;

Γίνομαι δυσάρεστος, αλλά θέλω να σώσω ζωές πραγματικά, διότι έχω δει τον πόνο των ανθρώπων στο νησί μου, αλλά και στην επιτροπή, όταν είχε έρθει ο διοικητής της Τροχαίας Αθηνών και μας είχε πει το συγκλονιστικό, ότι η πιο δύσκολη μέρα της ζωής του ήταν όταν έπρεπε να πάει σε μια οικογένεια και να πει ότι και τα δυο της παιδιά είχαν σκοτωθεί σε ατύχημα.

Σήμερα, 3 Νοεμβρίου, συγκυριακά γιορτάζουμε τον Άγιο Γεώργιο Μεθυστή παντού στην Ελλάδα. Ανοίγουμε τα νέα κρασιά. Δεν έχω δει, όμως, ποτέ τέτοια μέρα αυξημένη επιτήρηση, έλεγχο και αστυνόμευση, για έλεγχο των οδηγών εάν έχουν καταναλώσει αλκοόλ. Αυξημένη επιτήρηση της Αστυνομίας έχω δει μόνο σε διαδηλώσεις και ξύλο σε γυναίκες Βουλευτριες και εδώ βαθμολογήστε με άριστα.

Τι αλλάζει στην απόκτηση άδειας οδήγησης με το σημερινό σχέδιο νόμου; Στην ουσία, τίποτα δεν αλλάζει, όπως είπαν και οι φορείς. Όλα τα προηγούμενα χρόνια τα πανομοιότυπα σχέδια νόμου, όλα, μιλάνε για καταπολέμηση της διαφθοράς και διαπλοκής, αλλά ουσιαστικά αποτελέσματα δεν έχουν. Εδώ, λοιπόν, βαθμολογήστε με άριστα.

Τι θα κάνει ο εκπαιδευτής στο πίσω κάθισμα; Νομίζετε ότι έτσι θα λύσετε το πρόβλημα της διαφθοράς; Δεν χρειάζεται και δεν πρέπει ο εκπαιδευτής να συμμετέχει σε εξετάσεις. Θεωρούμε ότι το δικαίωμα των δεκαεπτάχρονων παιδιών να βγάλουν άδεια οδήγησης είναι ένα δώρο, ένα κερασάκι. Θέλετε την εύνοιά τους, θέλετε τις ψήφους τους, όπως θέλετε πείτε το. Είναι και οι απαιτήσεις των μεγάλων εταιρειών. Διότι μου κάνει εντύπωση προσωπικά ότι ταυτόχρονα πρόσφατα τέσσερις μεγάλες εταιρείες αυτοκινήτων διαφημίζουν να οδηγούν παιδιά από δεκαέξι ετών χωρίς δίπλωμα ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Μα, είναι δυνατόν; Οι εταιρείες θέλουν να πουλήσουν. Το παιδί, όμως, πρώτα πρέπει να μάθει να περπατάει, πρέπει να μάθει να χρησιμοποιεί τα μέσα μαζικής συγκοινωνίας, να ποδηλατεί και μετά να οδηγήσει μηχανοκίνητο όχημα. Να έχει σεβασμό.

Με το παρόν, λοιπόν, σχέδιο νόμου, το οποίο να αναφέρουμε

ότι έχει τις διπλάσιες διατάξεις από αυτές που είχε στη δημόσια διαβούλευση, επιχειρείται ο εκσυγχρονισμός του πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης δημοσίων οδηγών. Κύριος σκοπός είναι η αντιμετώπιση της διαφθοράς όσον αφορά στη διαδικασία των εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών, το γνωστό «λάδωμα» που εξασφαλίζει εδώ και χρόνια δίπλωμα οδήγησης με αδιαφανείς διαδικασίες.

Το πρόβλημα είναι γνωστό εδώ και δεκαετίες και έχει συμβάλει στη δημιουργία μιας κακής σχολικής κουλτούρας στη χώρα, με αποτελέσματα τραγικά, καθώς η Ελλάδα εδώ και χρόνια βρίσκεται κορυφαία σε λίστες τροχαίων ατυχημάτων και αυτές οι λίστες δεν μειώνονται. Και εδώ αριστεύετε, καταστροφικά βέβαια!

Αν και η αυστηροποίηση των κανόνων διεξαγωγής εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών κινείται στη σωστή κατεύθυνση, από μόνη της δεν είναι αρκετή για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα.

Η αμείλικτη ερώτηση είναι: Ποιος μας διέφθειρε; Μα, βεβαίως, όλοι αυτοί που μας κυβερνούν όλα αυτά χρόνια, η Νέα Δημοκρατία, το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής και ο ΣΥΡΙΖΑ.

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα ήταν -και είναι- ο απαρχαιωμένος τρόπος εξετάσεων και η εξέταση σε τεχνικές δοκιμασίες, που, όμως, ελάχιστη σχέση είχαν με τις συνθήκες που θα κληθεί ο υποψήφιος οδηγός να αντιμετωπίσει στον δρόμο.

Δυστυχώς, το παρόν σχέδιο νόμου, αν και στον τίτλο αναφέρεται στον εκσυγχρονισμό του πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, αναλώνεται μόνο στο δεύτερο κομμάτι, την εξέταση. Για το περιεχόμενο και τη διαδικασία εκπαίδευσης δεν υπάρχει καμμία αναφορά στο νομοσχέδιο. Το νομοσχέδιο πάσχει. Δεν γίνεται καμμία αναφορά για την οδική συμπεριφορά. Η δημιουργία μιας σωστής αντιμετώπισης κάθε κατάστασης από πλευράς οδηγού δεν επιτυγχάνεται μέσα από στείρες εξετάσεις και τεχνικές δοκιμασίες, όσο αδιάβλητες και αν είναι αυτές. Η οδική κουλτούρα, ο σεβασμός στον άλλο οδηγό, τον πεζό είναι δεξιότητες, οι οποίες πρέπει να καλλιεργούνται από μικρή ηλικία, όπως σε τόσες ευρωπαϊκές χώρες, από τα σχολεία. Σε αυτή την κατεύθυνση πρέπει να κινηθεί με ουσιαστικό τρόπο και όχι τυπικά, όπως γίνεται και τώρα, μία κυβέρνηση που -υποτίθεται- επιθυμεί να βελτιώσει την κατάσταση που επικρατεί στους δρόμους της χώρας.

Εδώ, θα ήθελα ως Βουλευτής από το Ηράκλειο Κρήτης να αναφέρω και να εκθειάσω το ειδικό σχολείο «Άγιος Σπυριδών» στον Κρουσώνα του Δήμου Ηρακλείου, το κέντρο ειδικών παιδιών για τη δουλειά την οποία κάνουν για την οδική ασφάλεια. Είναι ένα σχολείο ειδικών παιδιών και έχουν ένα μικρό κέντρο κυκλοφοριακής αγωγής που πηγαίνουν όλα τα υπόλοιπα σχολεία από τον Νομό Ηρακλείου, είτε από αλλού, για να παρακολουθήσουν από τα παιδιά ειδικών αναγκών μαθήματα σωστής οδικής συμπεριφοράς.

Επιπλέον, δεν γίνεται αναφορά στο σχέδιο νόμου το πώς θα επιτευχθεί η σχετική επιμόρφωση των εξεταστών των υποψηφίων οδηγών που ως τώρα αναλαμβάνουν οι υπόλοιποι υπάλληλοι του Υπουργείου, χωρίς καμμία ουσιαστική εξειδίκευση, οι οποίοι απλά τσεκάρουν αν ο υποψήφιος οδηγός ακολούθησε πιστά τις διαδικασίες.

Θεωρούμε τέλος εντελώς απαράδεκτη την πρόβλεψη για ίδρυση ιδιωτικών κέντρων αξιολόγησης ικανότητας και προετοιμασίας οδήγησης για την καλύτερη, όπως αναφέρεται, εξυπηρέτηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα που προβλέπεται στο άρθρο 24. Ως ΜέΡΑ25 τονίζουμε ότι είναι καθαρά υποχρέωση του κράτους να φροντίζει να παρέχει τις απαραίτητες υπηρεσίες στους πολίτες. Με την ίδρυση των κέντρων αυτών δίνετε σίγουρα πελατολόγιο σε ιδιώτες, ενώ παράλληλα δημιουργείτε πολίτες πολλών ταχυτήτων, καθώς οι μεν εξυπηρετούνται από δημόσιες δομές, σε περιπτώσεις, όμως, ατόμων με κινητικά προβλήματα εάν βρίσκονται στην Αττική εξυπηρετούνται από τον «Ηνίοχο», ενώ όσοι είναι στην επαρχία θα πρέπει να απευθύνονται σε ιδιώτες με το απαραίτητο αντίτιμο ασφαλώς, δύο μέτρα και δύο σταθμά.

Το άρθρο 30 αποτελεί ένα από τα γνωστά υπεράρθρα, όπως το σχέδιο νόμου για τις λαϊκές αγορές πρόσφατα, όπου δίνονται υπερεξουσίες στον Υπουργό, ώστε με αυταρχικό και αντιδημοκρατικό τρόπο να ρυθμίζει με υπουργικές αποφάσεις όλα τα σχετικά ζητήματα.

Επισημαίνουμε επίσης και τονίζουμε ότι θα έπρεπε να τηρείται ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 561/2006, ώστε όλα τα οχήματα που μεταφέρουν άνω των εννέα επιβατών να έχουν ταχογράφο, είτε είναι αστικά λεωφορεία είτε κρατικά ή οποιοδήποτε άλλο μέσο.

Για τις φωτογραφικές μηχανές στου σηματοδότες, κανονικά πρέπει αυτή η φωτογραφική μηχανή, πέρα από τον αριθμό κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, να φωτογραφίζει και το πρόσωπο του οδηγού. Δεν είναι δυνατόν να μην φωτογραφίζουμε το πρόσωπο του οδηγού και να το αφήνουμε έτσι.

Προσωπικά έχω υποστεί αυτό το θέμα στη Γερμανία πριν δεκαπέντε χρόνια, όπου είχα ξεπεράσει κατά εννέα χιλιόμετρα το όριο ταχύτητας εντός πόλεως και μου ήρθε στην Ελλάδα η κλήση, το πρόστιμο 15 ευρώ, με το πρόστιμό μου και τον αριθμό κυκλοφορίας. Αυτό είναι πάρα πολύ βασικό, αλλιώς θα λείε ο κάθε παραβάτης ότι οδηγούσε η γιαγιά του και θα παίρνει το δίπλωμα της γιαγιάς του. Αυτό έχει γίνει πάρα πολλές φορές, όπως γνωρίζουμε. Αυτό πρέπει να καταργηθεί. Αυτό είναι διαπλοκή, είναι διαφθορά. Πείτε το όπως θέλετε, αλλά δεν λύνει το πρόβλημα.

Θα καταθέσω την κλήση που μου ήρθε εμένα προσωπικά από τη Γερμανία και μία αντίστοιχη κλήση που δόθηκε πέρυσι σε έναν πελάτη Ελβετών στην Ελλάδα, για να συγκρίνει κανείς πώς είναι η μία κλήση από τη Γερμανία και πώς είναι η άλλη κλήση από την Ελλάδα.

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

Επίσης, να τονίσουμε ότι ποτέ δεν έχει καταγραφεί παράβαση ωραρίου για τους επαγγελματίες οδηγούς. Οι κλήσεις δίνονται είτε για κινητό είτε για ζώνη είτε για κράνους, αλλά πότε για ωράριο οδήγησης.

Στην οδική ασφάλεια και στο σημερινό σχέδιο νόμου και γενικά στις μεταφορές, στην ασφάλεια εμπλέκονται ουσιαστικά και στην πράξη πολλά Υπουργεία, όπως το Υπουργείο Μεταφορών, το Υπουργείο Εργασίας, το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, το Υπουργείο Δικαιοσύνης, το Υπουργείο Παιδείας, το Υπουργείο Οικονομικών. Θα έπρεπε, άρα, να είναι το σημερινό νομοσχέδιο ένα πολυνομοσχέδιο, αλλά δυστυχώς είναι ένα πρόχειρο νομοσχέδιο.

Ένα άλλο θέμα είναι το χρονίζον πρόβλημα της έκδοσης διπλωμάτων στον χρόνο τους και η ανανέωση τους. Αυτά αποτελούν διαχρονικό αίτημα το οποίο και αυτό δεν έχει λυθεί ακόμα. Να τονίσουμε ότι για τους επαγγελματίες οδηγούς το επαγγελματικό τους δίπλωμα είναι εργαλείο να πάνε στη δουλειά και να ζήσουν τις οικογένειές τους.

Έρχομαι στο άρθρο 41, σύμφωνα με το οποίο αυξάνονται τα όρια ηλικίας των οδηγών φορτηγών ή λεωφορείων δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης στα εξήντα εννέα έτη της ηλικίας τους που οδηγούν δεν συνάδει καθόλου με ασφαλέστερη οδήγηση, όπως επίσης για οδηγούς σχολικών λεωφορείων το εξηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας τους.

Στο Κεφάλαιο ΣΤ', άδειες οδήγησης, εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών, οικονομικά θέματα, στο άρθρο 25, είναι ουσιαστικά η επαναδιαμόρφωση του άρθρου 94 του ν.2696/1999 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που περιλαμβάνει αμετάβλητη την παράγραφο προηγούμενου νόμου που αναφέρεται στην οδήγηση χωρίς άδεια οδήγησης. Δεν το αγγίζεται καν αυτό το θέμα, το οποίο όμως αποτελεί πολύ μεγάλο πρόβλημα. Υπάρχει τεράστιος αριθμός οδηγών χωρίς άδεια ή που οδηγούν οχήματα έχοντας κατώτερη άδεια. Έχει προκληθεί πολύ μεγάλος αριθμός τροχαίων από οδηγούς χωρίς άδεια, αρκετά από αυτά με θύματα τους ίδιους τους οδηγούς. Η πολιτεία έχει ακέραια την ευθύνη όταν συλλαμβάνει κάποιον να οδηγεί χωρίς άδεια και τον αφήνει να συνεχίζει να οδηγεί χωρίς άδεια. αφού καταβάλει 200 ευρώ μόνο, με αποτέλεσμα να σκοτώσει κάποιον ή να σκοτωθεί ο ίδιος. Δεν προβλέπει καν αφαίρεση πινακίδων του οχήματος το σχέδιο νόμου το σημερινό. Δεν προβλέπει, επίσης, στέρηση δικαιώματος απόκτησης άδειας για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα. Δεν προβλέπει παρακράτηση του οχήματος.

Εδώ, θα ήθελα ν' αναφερθώ στα δύο πρόσφατα πάλι τροχαία

με τον διανομέα στη Θεσσαλονίκη που τον διέλυσε ένα αυτοκίνητο που έτρεχε με υπερβολική ταχύτητα εκατόν πενήντα χιλιομέτρων την ώρα, όπως επίσης και στην ποδηλάτισσα που την παρέσυρε ένα φορτηγό, διότι απλά δεν υπάρχουν λωρίδες, όπως ορίζεται ο ΣΒΑΚ.

Θα θέλαμε να δούμε την προσομοίωση εξέτασης. Με το σύστημα εξετάσεων που προτείνει το σημερινό σχέδιο νόμου, τι προδιαγραφές θα έχουν οι κάμερες και γιατί θα βγαίνει μόνο η κάρτα μνήμης και όχι όλη η κάμερα; Πώς επιδρά επίσης η κρίση, η φτώχεια και η ανέχεια στην οδική συμπεριφορά των ανηρώπων; Πότε θα τελειώσει επιτέλους το μαρτύριο των οικογενειών θυμάτων τροχαίων που θα πρέπει να πάνε τους νεκρούς τους ταξίδι; Οι εξεταστές θα υποστούν εξετάσεις; Η ταυτοπροσωπία θα γίνεται από ποιους; Τώρα, γίνεται ταυτοπροσωπία, αλλά γίνονται αίσχη στις εξετάσεις.

Θα ήθελα να αναφερθώ σε ένα πραγματικό γεγονός, ένα από τα πάρα πολλά και καθημερινά.

Αύγουστος 2011, Ηράκλειο Κρήτης. Ένας πενήνταπεντάχρονος απολαμβάνει την πρώτη μέρα που βγαίνει σύνταξη, η οποία είναι και η τελευταία μέρα της ζωής του, διότι ένας δεκαεννιάχρονος οδηγός ενός αυτοκινήτου χωρίς άδεια οδήγησης και με ληγμένη την ασφάλεια του οχήματος έχασε τον έλεγχο, μπήκε στο αντίθετο ρεύμα και με πολύ μεγάλη ταχύτητα εμβόλισε και σκότωσε τον πενήνταπεντάχρονο. Τον πέταξε πάρα πολλά μέτρα μακριά. Ο δράστης συνελήφθη και πριν το θύμα καν ταφεί αφέθηκε ελεύθερος, κατηγορούμενος για το πλημμέλημα της ανθρωποκτονίας από αμέλεια.

Απρίλιος 2017, Ηράκλειο, έξι χρόνια μετά το συμβάν και μετά από πολλαπλές αναβολές εκδικάζεται επιτέλους στο πρωτόδικο ποινικό για τον φόνο του θύματος με παρουσία του δράστη. Ο δικηγόρος του ζητάει να βγουν έξω από αίθουσα οι συγγενείς του θύματος για να μην επηρεάζουν με το κλάμα τους, τους δικαστές. Οι συγγενείς τοποθετούνται στην τελευταία σειρά καθισμάτων. Το δικαστήριο επέβαλε στον δράστη ποινή φυλάκισης τριών ετών με αναστολή.

Μάιος 2018, Ηράκλειο. Μετά από έφεση του δράστη και μετά από μία αναβολή που ο ίδιος είχε συζητήσει, η υπόθεση εκδικάζεται και τελικά σε δεύτερο βαθμό. Ο δράστης δεν μπαίνει στον κόπο να παρευρεθεί. Ομοίως δεν παρίσταται δικηγόρος ούτε ο δικηγόρος του. Οι διαδικασίες συνοπτικές. Η οικογένεια του θύματος είναι εκεί. Καλούνται στο βήμα, αλλά ενημερώνονται πως δεν χρειάζεται να μιλήσουν διότι δεν έχει νόημα. Λέω ακριβώς τι ειπώθηκε.

Η απόφαση είναι τρία χρόνια με αναστολή. Τα τρία χρόνια με αναστολής, τα πρωτόδικα, θα μειωθούν σε δύο. Προφανώς το δικαστήριο εκτίμησε ότι με την απουσία τους ο κατηγορούμενος και ο δικηγόρος του διευκόλυναν τη διαδικασία και συνέβαλαν στην πολυπόθητη ταχύτερη απονομή της δικαιοσύνης και η δικαιοσύνη τους αντάμειψε.

Είναι ένα ακόμη θετικό μήνυμα για κάθε παραβατικό εγκληματία οδηγό, ένα ακόμη μήνυμα περιφρόνησης προς τα θύματα των τροχαίων και τις οικογένειές τους.

Γιατί, λοιπόν, να πάρει κάποιος άδεια οδήγησης και γιατί να μάθει να οδηγεί με ασφάλεια, όταν ουσιαστική τιμωρία για παραβατικότητα δεν υπάρχει.

Κλείνοντας, θα ήθελα να ζητήσω προσωπικά συγγνώμη γιατί δεν έχω καταφέρει να μειωθούν ή να εξαλειφθούν εντελώς τα ατυχήματα ή οι δολοφονίες αυτές. Καταψηφίζουμε το σχέδιο νόμου αυτό.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Λογιάδη.

Τον λόγο τώρα ζητήσε και έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών όχι για την κύρια ομιλία του, αλλά προκειμένου να τοποθετηθεί επί των τροπολογιών του Υπουργείου του, δηλαδή την τροπολογία με γενικό 1116 και ειδικό 25 και τη με αριθμό 1121 και ειδικό 30, αλλά και για να κάνει κάποιες διευκρινίσεις νομοτεχνικές, προκειμένου και οι επόμενοι ομιλητές να διευκολύνονται.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν ξεκινήσω, θα ήθελα να πω ότι πραγματικά δεν θα απαντήσω στις φαιδρότητες που ακούστηκαν από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ. Έχουμε συνηθίσει τους Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ να χρησιμοποιούν αυτές τις τακτικές, ένα φαιδρό -θα έλεγα- και ανεργμίστο πολιτικό λόγο, έναν λόγο που θα σας έλεγα ότι δεν έχει αρχή, μέση και τέλος.

Όμως, δύο πράγματα θα πω, κύριε Πρόεδρε, τα οποία μου έκαναν ιδιαίτερη εντύπωση. Σε κάποια φάση ακούσαμε και από τον εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ να λέει ότι «εμείς ανεβήκαμε στην εξουσία...» -εμείς εννοώντας τη Νέα Δημοκρατία- «...με τυμβωρυχία.

Πάτε καλά; Πού ζείτε; Τι λόγος είναι αυτός; Δεν σβέστε και τέτοια απαξίωση έχετε στη λαϊκή εντολή; Ανέβηκε η Νέα Δημοκρατία με τυμβωρυχία στην εξουσία; Μας θυμίζετε αυτά που έχουν πει και άλλα στελέχη σας για τους αρμούς της εξουσίας και για άλλα τέτοια, τα οποία δείχνουν ότι πραγματικά δεν έχετε καταλάβει σε ποιο κοινοβουλευτικό σύστημα βρίσκεστε. Και λυπάμαι ειλικρινά για αυτό, γιατί τέτοιες πολιτικές ακρότητες είχαμε πραγματικά καιρό να ακούσουμε.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ**)

Στο δεύτερο που θα ήθελα να αναφερθώ είναι στη λεγόμενη ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και να θυμίσω στους αγαπητούς συναδέλφους που είναι εδώ ότι όταν γινόταν η συζήτηση την περίοδο 2012-2015 να ιδιωτικοποιηθεί η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με αντίτιμο τα 300 εκατομμύρια ευρώ, θυμάστε τι έλεγε τότε ο ΣΥΡΙΖΑ; Ξεπούλημα, προδοσία, ότι θα μας πήδε στα ειδικά δικαστήρια αν τολμήσουμε να κάνουμε αυτήν την ιδιωτικοποίηση. Ήρθε μετά ο ΣΥΡΙΖΑ στην εξουσία. Και τι έκανε;

Ξέρετε για πόσο πωλήθηκε ο ΟΣΕ, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»; Σαράντα πέντε εκατομμύρια ευρώ. Να το πω ξανά για να καταγραφεί στα Πρακτικά: Η περήφανη αριστοτέρη διακυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, που υποτίθεται ότι είναι εναντίον των ιδιωτικοποιήσεων, ιδιωτικοποίησε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με 45 εκατομμύρια ευρώ, η οποία είναι επί της ουσίας ο ένας χρόνος που δίνουμε για τις υπηρεσίες για τις άγονες γραμμές.

Το ελληνικό δημόσιο καταβάλλει 50 εκατομμύρια ευρώ κάθε χρόνο για να κάνει η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» κάποια δημολόγια άγονων γραμμών και οι αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, που έχουν το πολιτικό θράσος να μιλάνε για δημόσιες συγκοινωνίες, ξεπούλησαν την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για 45 εκατομμύρια.

Όπως ξέρετε, καμιά φορά η άρνηση της πραγματικότητας έχει και ιατρικές αιτίες. Εγώ δεν μπορώ να ακολουθήσω αυτή τη λογική, την οποία ακούω από τα στόματα μερικών εδώ πέρα μέσα. Μνήμη, όμως, έχουμε και όταν θα λέτε τέτοια πράγματα, θα λαμβάνετε τις απαντήσεις. Και για αυτόν τον λόγο, άλλωστε, νομίζω ότι όσοι παρακολουθούμε τα δημόσια πράγματα βλέπουμε πού βρίσκεται ο ΣΥΡΙΖΑ και βλέπουμε πού βρίσκεται η Κυβέρνηση και η αποδοχή που έχει στην κοινή γνώμη.

Πάμε τώρα στο νομοσχέδιο, για το οποίο και από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ ακούσαμε ελάχιστα πράγματα, ακούσαμε γενικότητες και λυπάμαι που θα το πω, αλλά νομίζω ότι, πραγματικά, δεν καθίσατε να διαβάσετε με προσοχή το νομοσχέδιο και να ασκήσετε μια κριτική ή να κάνετε προτάσεις. Αυτό είναι και το νόημα του κοινοβουλευτισμού. Αυτό έχει νόημα όταν συζητάμε ένα νομοσχέδιο. Ακούμε τους φορείς, γίνονται οι προτάσεις και εκεί που πρέπει να γίνουν διορθώσεις γίνονται και αυτό θα κάνουμε σήμερα.

Έρχομαι στο θέμα που απασχόλησε, πάρα πολύ, την επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, δηλαδή το ζήτημα με τη θέση του εκπαιδευτή κατά την εξεταστική διαδικασία.

Η αρχική άποψη, όπως όλοι γνωρίζετε, και καταγράφηκε στο αρχικό κείμενο του νομοσχεδίου ήταν η θέση του να είναι στο πίσω κάθισμα, ώστε ακόμα και οι όχι ευσυνειδητοί εκπαιδευτές να μην έχουν τη δυνατότητα, να μην έχουν, αν θέλετε, αυτό που γινόταν στο παρελθόν, να παρέμβουν υπέρ του εξεταζόμενου.

Ακούσαμε με ενδιαφέρον και τις απόψεις Βουλευτών στην επιτροπή και τις απόψεις όλων των φορέων και δεν σας κρύβω ότι ορισμένα από τα επιχειρήματα, που ακούσαμε εναντίον αυτού του μέτρου ήταν σοβαρά.

Βέβαια, να σας θυμίσω εδώ, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι με τον νόμο που είχε ψηφίσει ο ΣΥΡΙΖΑ, τον ν.4599/2019, για τα διπλώματα εκτός των άλλων τον εκπαιδευτή τον είχε εκτός του οχήματος. Για να καταλάβετε πώς νομοθετούν οι κυρίες και οι κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ και πώς νομοθετούμε εμείς.

Επίσης, να σας θυμίσω ότι αυτός ο νόμος, τον οποίο ψηφίσαμε, ήταν τόσο εξαιρετικός νόμος, ο οποίος δεν εφαρμόστηκε ποτέ και ο οποίος τι έγινε; Όταν ήρθαμε το 2019 στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είδαμε ότι περισσότεροι από εκατόν πενήντα χιλιάδες υποψήφιοι οδηγοί -πολλοί από τους οποίους ήταν και επαγγελματίες- τελούσαν υπό μια ομηρία, διότι δεν μπορούσαν να πάρουν τα διπλώματά τους. Αυτά τα λέω για να έχουμε ξερετε ένα σημείο σύγκρισης πώς νομοθετούν οι μεν και πώς νομοθετούν οι δε.

Υπό το πρίσμα αυτό, λοιπόν, και λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι, πρώτον, στα οχήματα θα υπάρχει κάμερα, που θα καταγράφει πλήρως το εσωτερικό, δεύτερον, ότι το οπτικοακουστικό υλικό θα διατηρείται και θα υπόκειται σε ελέγχους και, τρίτον, θα παρακολουθείται δειγματοληπτικά η εξέταση από επίπτες, όπως, επίσης, και ότι θα προβλεφθούν στην εφαρμοστική υπουργική απόφαση που θα ακολουθηθεί πολύ αυστηρές κυρώσεις τόσο σε σχολές οδήγησης όσο και σε εξεταστές σε περίπτωση που διαπιστωθεί αλλοίωση του αδιάβλητου της εξέτασης, έχοντας, λοιπόν, υπ' όψιν αυτά τα πέντε πολύ συγκεκριμένα σημεία, θεωρούμε ότι έχουμε αρκετές δικλίδες ασφαλείας, που μας επιτρέπουν να δεχθούμε την παραμονή του εκπαιδευτή οδήγησης στο μπροστινό κάθισμα. Για αυτό και θα καταθέσουμε νομοθετική βελτίωση.

Και θέλω να πω με την ευκαιρία ότι αυτό άλλωστε αν θέλετε, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι και το νόημα όλης αυτής της διαδικασίας στη Βουλή. Εδώ μιλάμε για ένα νομοσχέδιο που δεν έχει, αν θέλετε, ιδεολογικά πρόσημα. Συζητάμε πώς μπορούμε να πάρουμε ένα δίπλωμα οδήγησης με έναν πιο εύκολο, πρακτικό και αξιόπιστο τρόπο.

Εμείς, λοιπόν, δεν κάνουμε διάλογο για τα μάτια του κόσμου. Δεν είμαστε η πολιτική παράταξη η οποία δεν κάνει διάλογο. Τον κάνουμε τον διάλογο, ακούμε τους φορείς και εκεί που πρέπει να κάνουμε πίσω θα κάνουμε πίσω και πάντα, όμως με κρίσιμο στόχο ερχόμαστε σε αυτή τη συζήτηση με πολύ ανοιχτό μυαλό.

Κύριε Πρόεδρε, να πάω πολύ γρήγορα και να κλείσω με τις τροπολογίες, που αφορούν το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών. Είμαι σίγουρος ότι κι οι άλλοι συνάδελφοι Υπουργοί, που έχουν τροπολογίες κατά τη διάρκεια της συζήτησης θα έρθουν και θα υπερασπιστούν τις τροπολογίες τους.

Πάμε, λοιπόν, στις τροπολογίες η πρώτη με γενικό αριθμό 1116 και ειδικό 25 αφορά σε θέματα του τομέα υποδομών. Συγκεκριμένα με το άρθρο 1 αντιμετωπίζεται η απρόβλεπτη κατάσταση, που δημιουργήθηκε από την αδυναμία ταχυδρομικής αποστολής λογαριασμών κατανάλωσης ύδατος της ΕΥΔΑΠ Α.Ε. και παρατείνεται το υπάρχον καθεστώς μέχρι τις 30 Ιανουαρίου 2022, δεδομένου ότι εκκρεμεί ακόμα ο προσυμβατικός έλεγχος που πρέπει να γίνει από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

Το άρθρο 2 αφορά την κατάργηση της εξαίρεσης του τμήματος Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα από τη σύμβαση παραχώρησης. Βλέπω εδώ τον κ. Κατρίνη και τον αγαπητό συνάδελφο από τη Μεσσηνία τον κ. Λαμπρόπουλο, τους οποίους νομίζω ότι τους αφορά. Τι κάνουμε, αγαπητοί συνάδελφοι, με αυτή τη ρύθμιση; Το λέω για να είναι ξεκάθαρο. Βάσει του αρχικού σχεδιασμού που υπήρχε και με δεδομένο ότι το τμήμα της παραχώρησης είχε κυρωθεί με τον ν.3621/2007, δηλαδή στη σύμβαση παραχώρησης της Ολυμπίας Οδού, πλέον με αυτή την τροπολογία καθιστούμε εφικτή την κατασκευή του εν λόγω τμήματος, όπως είχε αρχικώς σχεδιαστεί. Άλλωστε το εν λόγω τμήμα αυτό νομίζω ότι όλοι συμφωνούμε ότι χαρακτηρίζεται ως ένα έργο υποδομής άμεσης προτεραιότητας και εξασφαλίζεται έτσι η άμεση κατασκευή του εντός της ήδη κυρωθείσας σύμβασης παραχώρησης, κάτι το οποίο έχει γίνει αποδεκτό και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Επομένως, αρχικά τώρα κλείσαμε το «γεφύρι της Άρτας» που είχαμε τόσους νεκρούς κάθε χρόνο στο Πάτρα - Πύργος, μετά από τα κωμικοτραγικά, που είχε κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση

και είχε σπάσει αυτόν τον δρόμο σε οχτώ κομμάτια -όλοι γνωρίζουμε, γιατί μην τα ξαναλέμε-, και κλείνουμε αυτή την εκκρεμότητα βάζοντας το κομμάτι Πάτρα - Πύργος πίσω στην Ολυμπία Οδό. Έχουμε πάρει όλες τις τελικές εγκρίσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το έργο αυτό επιτέλους ξεκινάει στις αρχές του χρόνου.

Επιπλέον, πάμε στο δεύτερο κομμάτι Καλό Νερό - Τσακώνα το οποίο αν και δεν είναι μελετητικά ώριμο, δίνουμε τη δυνατότητα και αυτό το κομμάτι να ενταχθεί στο μέλλον μέσα στη σύμβαση παραχώρησης, γιατί εμείς είμαστε το κόμμα, η παράταξη που πιστεύουμε στην ιδιωτική πρωτοβουλία και πιστεύουμε στη σύμβαση παραχώρησης. Εμείς τις κάναμε πράξη την περίοδο 2004-2009 και έτσι δίνουμε τη δυνατότητα και αυτό το κομμάτι, ένας πολύ σημαντικός οδικός άξονας για την περιοχή, να μπορέσει να δρομολογηθεί.

Προχωρώ στη δεύτερη τροπολογία με γενικό αριθμό 1121 και ειδικό 30, που περιλαμβάνει οκτώ άρθρα και αφορά σε θέματα του Υπουργείου του τομέα μεταφορών. Στο πρώτο ρυθμίζεται η δυνατότητα καταβολής των δεδομένων στα ΚΤΕΛ Αττικής, καθώς και σε όμορα με την Αττική ΚΤΕΛ, όπως της Θήβας, της Κορίνθου και της Χαλκίδας για τον μήνα Οκτώβριο του 2020.

Θυμίζω πως τότε, προκειμένου να αντιμετωπίσουμε το συγκοινωνιακό πρόβλημα, που προέκυψε λόγω της πανδημίας, ιδίως στην Αθήνα, ζητήσαμε από τα ΚΤΕΛ να θέσουν οχήματά τους σε κυκλοφορία παρά το γεγονός ότι ήταν χρονοβόρες οι διαδικασίες που υπήρχαν.

Με το άρθρο 2, λοιπόν, παρατείνουμε τώρα τα όρια ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία λεωφορείων όλων των κατηγοριών, δηλαδή τουριστικών ΚΤΕΛ, σχολικών και ταξί, για ένα έτος λόγω της πανδημίας. Η συγκεκριμένη, όμως, πρόβλεψη ισχύει αποκλειστικά και μόνο γι' αυτά, που χρόνος κυκλοφορίας τους έληγε ή θα λήξει το 2020, το 2021 και το 2022.

Η πρόβλεψη του άρθρου 3 συμπληρώνει το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο παρέχοντας τη δυνατότητα σε μικρούς δήμους νησιών κάτω από δέκα χιλιάδες κατοίκους να αναλαμβάνουν οι ίδιοι ή δημοτικές επιχειρήσεις το έργο της μικροσυγκοινωνίας με δικά τους ή μισθωμένα λεωφορεία.

Με το άρθρο 4 παρέχεται η δυνατότητα στους ιδιοκτήτες ΕΔΧ ταξί αυτοκινήτων τα οποία έχουν έδρα διοικητική μονάδα, που ανήκει στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου να αντικαταστήσουν τα επιβατικά οχήματα με οχήματα από πέντε θέσεις να τα πάνε σε οχήματα με από έξι έως εννέα θέσεις και τα οποία θα φέρουν ταξίμετρο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Με την εν λόγω πρόβλεψη υλοποιούμε ένα πάγιο αίτημα των ιδιοκτητών ταξί ειδικά στις τουριστικές περιοχές και το εφαρμόζουμε πιλοτικά σε πρώτη φάση στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου και θεωρούμε ότι αυτό το μέτρο θα αντιμετωπίσει αρκετά προβλήματα που δημιουργούνται, ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο.

Πάμε στο άρθρο 5 και στο πλαίσιο των ευρύτερων νομοθετικών ρυθμίσεων της Κυβέρνησης, που αφορούν στις ανεξάρτητες αρχές της χώρας μας και την αναγκαιότητα αποσαφήνισης της νομικής φύσης αυτών. Κρίνεται επιβεβλημένη η τροποποίηση της επωνυμίας της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων και αντικατάστασή της με την επωνυμία: Εθνικός Οργανισμός Συντονισμού Πτήσεων. Κατά τα άλλα δεν μεταβάλλεται τίποτα απολύτως στους τομείς της λειτουργίας του συγκεκριμένου φορέα.

Το άρθρο 6 αφορά τα υδατοδρόμια. Θυμίζω ότι με τις διατάξεις του ν.4663/2020 το Υπουργείο μας έκανε μια πολύ σοβαρή προσπάθεια με τη βοήθεια του τότε Υφυπουργού του κ. Κεφαλογιάννη για να απλοποιήσουμε επιτέλους τις φοβερά γραφειοκρατικές διαδικασίες, που υπήρχαν για την ίδρυση και τη λειτουργία των υδατοδρομίων στην Ελλάδα. Προκειμένου, λοιπόν, να τρέξουν αυτές οι διαδικασίες ακόμα πιο γρήγορα προβλέπουμε τη χορήγηση προσωρινής άδειας υδατοδρομίου με την υποχρέωση μέσα σε ένα χρόνο να προσκομιστούν όλα τα υπόλοιπα δικαιολογητικά για να χορηγηθεί οριστική άδεια.

Με το άρθρο 7 προβλέπουμε τη κατ' εξαίρεση δυνατότητα αποδέσμευσης της Ελληνικής Αστυνομίας και τη διεύρυνση της

δυνατότητας ανάθεσης από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του έργου της παροχής υπηρεσιών ασφάλειας σε ιδιωτικές εταιρείες. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα την κάλυψη των ελέγχων ασφαλείας στους αερολιμένες, δηλαδή στα αεροδρόμια που είναι ακόμα υπό κρατική διοίκηση, με το προβλεπόμενο και το κατάλληλα εκπαιδευμένο μόνιμο προσωπικό.

Το άρθρο 8 αφορά στην ΤΕΟ Α.Ε. που βρίσκεται υπό καθεστώς εκκαθάρισης από το 2014. Αυτή τη στιγμή και με δεδομένο ότι οι περισσότερες από τις απαιτήσεις προς τρίτους παραγράφονται, καθώς και ότι η λειτουργία της εταιρείας υπό εκκαθάριση παράγει περισσότερα έξοδα από ό,τι έσοδα, κρίνεται απαραίτητη η επίσπευση της εκκαθάρισης προς όφελος του ελληνικού δημοσίου. Νομίζω ότι όλοι συμφωνούμε ότι δεν μπορεί μία τέτοια ανώνυμη εταιρεία του ελληνικού δημοσίου να βρίσκεται υπό εκκαθάριση από το 2014. Με αυτόν τον τρόπο, λοιπόν, μεταβιβάζουμε στο ελληνικό δημόσιο, που είναι ο καθολικός διάδοχος της ΤΕΟ Α.Ε. το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων που υπερκαλύπτουν άλλωστε αυτά τα περιουσιακά στοιχεία τις υποχρεώσεις.

Αυτές ήταν οι τροπολογίες στις οποίες ήθελα να αναφερθώ, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ για την ανοχή σας και θα καταθέσουμε πολύ σύντομα και τη νομοτεχνική βελτίωση στην οποία αναφέρθηκα πριν από λίγο στην ομιλία μου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι τώρα για ποιον λόγο ζητάτε τον λόγο; Θέλετε να κάνετε την ομιλία σας;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Έγινε μία ευθεία αναφορά από τον κύριο Υπουργό στην Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ με ατυχείς χαρακτηρισμούς και θα ήθελα να λάβω τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ωραία, ένα είναι αυτό. Άρα, σας φθάνουν τρία, τέσσερα λεπτά για να απαντήσετε.

Εσείς, κύριε Κατρίνη, για ποιον λόγο ζητάτε τον λόγο;

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Επί της τροπολογίας, επί των τροπολογιών στις οποίες τοποθετήθηκε ο Υπουργός. Θέλουμε να κάνομε κάποιες ερωτήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Σε αυτές μπορείτε να τοποθετηθείτε και στην ομιλία σας.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Όχι, θέλω να κάνω κάποιες διευκρινιστικές ερωτήσεις.

Έχουμε δικαίωμα βάσει Κανονισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Εντάξει, θα σας βάλω τον χρόνο από τη δευτερολογία σας. Δεν θα το πάμε έτσι, κάθε φορά που θα λέει κάτι ο Υπουργός θα παίρνετε τον λόγο και να περιμένουν οι άλλοι.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Όχι, επειδή ανέλυσε τις τροπολογίες, νομίζω ότι έχουμε δικαίωμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Καθίστε, λοιπόν, δεν θα σας αδικήσω, αλλά μην το πάμε σχοινί-κορδόνι.

Ορίστε, κύριε Παππά, έχετε τον λόγο για τέσσερα λεπτά για το θέμα που είπατε, γιατί τα υπόλοιπα θα τα πείτε όταν ανεβείτε στο Βήμα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα διά του Προεδρείου να ζητήσω από τον κ. Καραμανλή να αιτηθεί να διαγραφούν από τα Πρακτικά τα επιχειρήματα τα οποία χρησιμοποίησε για να αιτιολογήσει το ύψος, την ουσία και τις θέσεις που παίρνει η Αξιωματική Αντιπολίτευση στη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου. Θέλω να ελπίζω ότι δεν τον χαρακτηρίζουν. Είπε ότι η δική μας κριτική και ο τρόπος με τον οποίο τοποθετούμαστε οφείλεται σε ιατρικούς λόγους. Νομίζω ότι δεν τιμά το Κοινοβούλιο, δεν τιμά κανέναν από τους παρευρισκόμενους και με τη δική του τη συμβολή αυτά τα πράγματα θα έπρεπε να διαγραφούν από τα Πρακτικά.

Τώρα, για την ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ, η ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ ήταν δέσμευση της χώρας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», κύριε Παππά! Άλλο ΟΣΕ, άλλο «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ναι, της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Ήταν δέσμευση

της χώρας, λοιπόν, από το πρώτο μνημόνιο, ήταν δέσμευση και στο δεύτερο μνημόνιο και βεβαίως, είναι μία δέσμευση την οποία κληρονόμησε και η δική μας διακυβέρνηση. Κληρονόμησαμε εκτός από τα υπέρογκα χρέη με τα οποία φορτώσατε τη χώρα - μισό λεπτό, θα τα ακούσετε όλα- κληρονόμησαμε τις δεσμεύσεις σας και -προσέξτε!- τους ανοιχτούς φακέλους περί κρατικών ενισχύσεων, που κάνατε εσείς τρεις απόπειρες να ιδιωτικοποιήσετε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», αλλά δέσμευση για να κλείσουν αυτοί οι φάκελοι δεν κερδίσατε.

Και όταν εμείς δίναμε τη μάχη για να κλείσουν οι φάκελοι, για να γλιτώσει η χώρα τα 5 δισεκατομμύρια ευρώ, ξέρετε τι λέγατε εσείς; Εδώ είναι η δήλωση του κ. Χατζηδάκη το 2017: «Καμία δικαιολογία για τυχόν καθυστέρηση στην ιδιωτικοποίηση!». Διαπραγματευόταν η χώρα για να κλείσουν αυτοί οι φάκελοι, για να μείνει η περιουσία του δημοσίου και τα ακίνητα και τα βαγόνια στο δημόσιο και εσείς ήσασαν με την πλευρά των δανειστών, για να έρθετε τώρα και να ειρωνεύεστε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Δεν τους σκιάτε αυτούς τους φακέλους;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Εντάξει, εντάξει!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Θα κάνουμε μπάχαλο τη συνεδρίαση; Για ηρεμήστε!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ο λαός έχει βγάλει τα συμπεράσματά του.

Και λέω, λοιπόν, ότι θα έχουμε τη δυνατότητα και αυτά να τα συζητήσουμε.

Ελπίζω ειλικρινώς να ακούσατε τι είπα στην αρχή της τοποθέτησής μου, κύριε Καραμανλή και να σταθείτε στο ύψος των περιστάσεων και τα υπόλοιπα θα τα πούμε και για τα μανιτάρια και για τις καθυστερήσεις και για τους εκτροχιασμούς. Είχαμε άλλο συμβάν εχθές πάλι. Σήμερα το πρωί ο προαστιακός μία ώρα πίσω, τα πάντα. Κατέρρευσαν τα κλειδιά, κουβέντα δεν ακούσαμε. Θα τα πούμε, όμως, και στην ομιλία μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Δεν έχει κάνει την ομιλία του ο Υπουργός ακόμα.

Ορίστε, κύριε Κατρίνη, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά και εσείς.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα αναφερθώ μόνο στις τροπολογίες που ανέλυσε ο Υπουργός, στην τροπολογία 1116 που αφορά την επιστροφή στην παραχώρηση του οδικού άξονα Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα.

Έχουμε κάνει πάρα πολλές συζητήσεις σε αυτή την Αίθουσα για αυτό, είχαμε κάνει και μία ερώτηση πρόσφατα, κύριε Υπουργέ. Έχετε δώσει συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα και από ό,τι κατάλαβα -αν ερμηνεύω σωστά αυτό που είπατε σήμερα- ισχύει η δική σας εκτίμηση-δέσμευση ότι στο τέλος της χρονιάς ολοκληρώνεται η διαδικασία και στις αρχές της επόμενης ξεκινούν τα έργα.

Εσείς, λοιπόν, φέρνετε μία τροπολογία σήμερα με την οποία επιστρέφете στην παραχώρηση όλο το κομμάτι Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα. Ερωτώ, λοιπόν, ευθέως: Είναι αυτό μέρος της συμφωνίας και έχουμε μέχρι το τέλος της χρονιάς υπογραφή και συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού ότι όντως το έργο Πάτρα - Πύργος επιστρέφει στην παραχώρηση; Αυτό είναι το πρώτο ερώτημα.

Δεύτερον, το κομμάτι Πύργος - Τσακώνα, το οποίο σύμφωνα με την τροπολογία, που φέρατε σήμερα επιστρέφει στην παραχώρηση, είναι αντικείμενο του μνημονίου συναντίληψης, συμφωνίας, σύμβασης -όπως θέλετε, πείτε το- με την Ολυμπία Οδό;

Τρίτον, αν αυτό δεν περιλαμβάνεται στη συμφωνία ή στο μνημόνιο συναντίληψης με την Ολυμπία Οδό, ποια είναι η απόφαση και η στρατηγική του Υπουργείου για την κατασκευή του τμήματος Πύργος - Τσακώνα;

Δεν αρκεί μόνο να το φέρουμε σήμερα με την τροπολογία στην παραχώρηση, πρέπει να ενημερώσετε όχι μόνο, κύριε Υπουργέ, και τους κατοίκους της Ηλείας και της Μεσσηνίας για το ποια είναι τα επόμενα βήματα στο κομμάτι Πύργος - Τσακώνα, αν υπάρχει συμφωνία, συζήτηση, ή εναλλακτική επιλογή και να μας επιβεβαιώσετε για μία φορά ακόμα πότε ολοκληρώνεται η διαδικασία για να ξεκινήσει αυτό το έργο, το «γιοφύρι της Άρτας», με τις διαχρονικές και διακομματικές ευθύνες από το 2007 μέχρι σήμερα. Ήταν συντριπτικές οι ευθύνες της προηγούμενης κυβέρνησης

νησης, αλλά πέρασαν και δύομισι χρόνια από τη νέα διακυβέρνηση και όλοι περιμένουμε με αγωνία, ειδικά οι κάτοικοι των περιοχών, πότε επιτέλους θα ξεκινήσει και θα ολοκληρωθεί αυτό το έργο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τώρα, ακούστε, κύριε Υπουργέ, τι θα σας πω. Είναι αυτονόητο ότι όταν ένας Υπουργός παρουσιάζει νομοσχέδιο, οι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης θα αναφέρονται σε αυτόν. Κάθε φορά που θα γίνεται αναφορά δεν θα μου ζητάτε τον λόγο για να απαντήσετε, γιατί τότε οι συνάδελφοι δεν θα μιλήσουν ποτέ. Θα τα γράφετε και στην κεντρική σας ομιλία θα απαντήσετε.

Τώρα θα σας δώσω τον λόγο για τρία λεπτά μόνο για να απαντήσετε στον κ. Παππά, γιατί στα ερωτήματα που έθεσε ο κ. Κατρίνης -και είναι πολλά- φαντάζομαι στην κεντρική σας τοποθέτηση θα του απαντήσετε σε όλα.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Μα, είναι τροπολογία, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ορίστε, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά και σταματάει το πιγκ-πονγκ, για να μιλήσουν οι συνάδελφοι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα τελειώσω σε λίγα λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Παππά, έχετε μπερδέψει τον ΟΣΕ με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Έχετε μπερδέψει τον ΟΣΕ με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και μου μην κάνετε εμένα έτσι τώρα. Αυτά τα κολλάκια στην κεντρική επιτροπή του ΣΥΡΙΖΑ! Είστε σε μία Αίθουσα, όπου δείχνετε για άλλη μία φορά ότι είστε πλήρως αδιάβαστος και λέτε πράγματα, που δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα.

Έρχεστε και υπερασπίζεστε την ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»; Μα, καλά, πάμε καλά; Τον Σαμαρά και τον Βενιζέλο, λοιπόν, που πήγαν να την ιδιωτικοποιήσουν για 300 εκατομμύρια ευρώ, τότε τους περνούσατε γενεές δεκατέσσερις, τότε που ζούσατε στα όμορφα χρόνια της «αριστερής επανάστασης» και ήρθατε εσείς και ιδιωτικοποιήσατε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για 45 εκατομμύρια ευρώ; Μα, μιλάμε σοβαρά τώρα; Τι είναι αυτά που λέτε; Και έχετε και το πολιτικό ανάστημα να έρχεστε εδώ πέρα και να μας λέτε ότι αυτή ήταν μία ιδιωτικοποίηση που έπρεπε να κάνουμε, επειδή ήταν μνημονιακή υποχρέωση;

Αλήθεια, κύριε Παππά, ήταν μνημονιακή υποχρέωση; Μα, εσείς θα τα σκίζατε τα μνημόνια, κύριε Παππά! Δεν τα σκίσατε τα μνημόνια;

Και κύριοι συνάδελφοι, να σας πω ποια είναι η διαφορά μεταξύ του πώς πρέπει να κάνει κάποιος ιδιωτικοποιήσεις και πώς όχι. Ο κ. Παππάς και η παρέα του ιδιωτικοποίησαν της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για 45 εκατομμύρια ευρώ και υπέγραψαν τα αεροδρόμια της «FRAPORT» με πόνο ψυχής -θα θυμάστε τι έλεγαν- συν το λιμάνι του Πειραιά, για το οποίο τότε λέγατε ότι ποτέ δεν θα το ιδιωτικοποιήσατε και υπογράψατε και εσείς τη σύμβαση με τον ΟΛΠ.

Ε, λοιπόν, σε αυτόν τον τόπο κάποτε δεν πρέπει να υπάρχει μια συνέπεια, κύριε Πρόεδρε, μεταξύ λόγων και έργων;

Εμείς όταν ιδιωτικοποιήσαμε κάτι στο Υπουργείο, κύριε Παππά, ιδιωτικοποιήσαμε την Εγνατία με τίμημα 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ. Αυτή είναι η διαφορά μεταξύ ημών και των κυρίων συναδέλφων του ΣΥΡΙΖΑ!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Πολύ γρήγορα να πάω στο Πάτρα - Τσακώνα.

Κύριε Κατρίνη, νομίζω ότι έχουμε μπερδευτεί. Εμείς είπαμε ότι αυτό το κομμάτι ήταν αναβαλλόμενο. Έχουμε, λοιπόν, τη δυνατότητα αυτή τη στιγμή βάσει του νόμου για να είμαστε απόλυτα εντάξει στις υποχρεώσεις μας αυτό το κομμάτι, όπως και το Πάτρα - Πύργος, το οποίο είχε βγει από τη σύμβαση της Ολυμπίας Οδού, να το εντάξουμε, πράγμα που το κάναμε.

Αυτή τη δυνατότητα μάς παρέχει αυτή η τροπολογία, έτσι ώστε στο μέλλον να ξεκινήσει η διαδικασία για το Καλό Νερό - Τσακώνα, διότι όλοι εδώ μέσα θα συμφωνήσουμε ότι αν υπάρχει ένας τρόπος να γίνει αυτό το έργο, είναι να το κάνει ο παραχω-

ρησιούχος το συγκεκριμένο έργο, όπως και το Πάτρα - Πύργος. Αρκετά πειραματιστήκαμε με τα βοσκοτόπια του κ. Καλογρίτσα και με τις εργολαβίες.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Καλό είναι, λοιπόν, να βάλουμε τα πράγματα σε μια σειρά και να αφήσουμε την Ολυμπία Οδό να κάνει στο μέλλον και αυτό το έργο.

Όμως, επειδή δεν θέλω να λέω πράγματα, που δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα, αυτό είναι κάτι το οποίο πρέπει να συζητήσουμε σε δεύτερη φάση και δεν είναι επί του παρόντος, διότι ξεμπλοκάραμε το θέμα του Πάτρα - Πύργος και μετά θα ακολουθήσει και η διαπραγμάτευση για το άλλο οδικό κομμάτι, για να φτάσει επιτέλους ο δρόμος και να ολοκληρωθεί, όπως είδαμε στον αρχικό σχεδιασμό του 2007.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ακούστε, κύριε Γιαννούλη, υπάρχει Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Όταν υπάρχει Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, ο εισηγητής κάθεται φρόνιμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Έχει γίνει προσωπικό. Δεν απάντησε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Γιαννούλη, ο καθένας θα απαντάει στον Υπουργό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Μα, δεν απάντησε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ωραία, όταν πάρετε τον λόγο στη δευτερολογία σας, θα απαντήσετε. Πρέπει να τρέξει η διαδικασία.

Και κατ' αρχάς, επειδή το αντιλαμβάνεστε όλοι ότι δεν μπορώ να τον κρατήσω για πολύ ώρα τον κ. Πλεύρη στη Βουλή, θα δώσω τον λόγο στον κ. Πλεύρη για πέντε λεπτά να παρουσιάσει την τροπολογία του Υπουργείου Υγείας. Στη συνέχεια, ως είθισται, θα ρωτήσω αντιστρόφως έναν - έναν Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο αν θέλει να υποβάλει ερώτηση διευκρινιστική στον κύριο Υπουργό.

Ορίστε, κύριε Πλεύρη, έχετε τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, φέρνουμε τη συγκεκριμένη τροπολογία η οποία στο πρώτο της σκέλος, στα πρώτα τρία άρθρα, αναφέρεται ουσιαστικά σε δυνατότητες για να πληρωθούν δαπάνες COVID στα νοσοκομεία, για τις δυνατότητες που έχει ο ΙΦΕΤ να μπορεί να παραλαμβάνει εμβόλια και φάρμακα, καθώς επίσης δίνουμε και τη δυνατότητα -που ήδη υπάρχει αλλά επεκτείνεται να μπορούμε και να δωρίζουμε αλλά και να πουλάμε εμβόλια σε τρίτες χώρες, που συνδυάζεται αναλόγως με τις παρτίδες, που μπορεί να οδηγούνται στη λήξη. Συνήθως γίνεται και τα δωρίζουμε είτε σε τρίτες χώρες στο πλαίσιο μιας συνολικής ευρωπαϊκής αλληλεγγύης που υπάρχει είτε γίνονται διακρατικές συμφωνίες.

Από εκεί και πέρα δίνονται κίνητρα στο υγειονομικό προσωπικό, στους γιατρούς και τους υγειονομικούς, προκειμένου να μπορούν να μετακινούνται ανά ΥΠΕ. Οφείλω να σας πω ότι στο άρθρο 4 θα υπάρξει νομοτεχνική βελτίωση και πέρα από τις ειδικότητες, που αναφέρονται θα προστεθούν και οι γενικοί ιατροί, οι οποίοι είχαν κάνει το αίτημα και το οποίο είναι εύλογο. Και παράλληλα δίνεται η δυνατότητα στους ιδιώτες ιατρούς να μπορέσουν να παρέχουν υπηρεσίες στο σύστημα για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα -μέχρι τον Μάρτιο- και να πληρώνονται την εφημερία 250 ευρώ, σε συγκεκριμένες ειδικότητες τις οποίες τις χρειαζόμαστε και κατά βάση συνδέονται και είναι στο πλαίσιο της αντιμετώπισης του COVID.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τα 250 ευρώ είναι μεικτά ή καθαρά, κύριε Υπουργέ;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Αυτή τη στιγμή, κύριε Πρόεδρε, υπάρχει το συγκεκριμένο ποσό και υπάρχει και η συζήτηση με το Υπουργείο Οικονομικών, με βάση το ποσό το οποίο μας έχει διαθέσει, να υπάρχει και αυτοτελή φορολόγηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Μεικτά ή καθαρά, κύριε Υπουργέ; Σας ρώτησε καθαρά ο Πρόεδρος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Ίσως δεν ακούσατε, κύριε Γιαννούλη. Λέω ότι είμαστε σε συνεννόηση με το Υπουργείο Οικονομικών μέσα στο πλαίσιο των δύο εκατομμυρίων ευρώ που θα πάρουμε να καθοριστεί ακριβώς πώς θα είναι. Εμείς αυτή τη στιγμή δίνουμε τη δυνατότητα και στη συνέχεια θα προσδιοριστεί ακριβώς, γιατί ακολουθούν και οι αποφάσεις.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Δεν το ξέρετε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Μα, κύριε Γιαννούλη, είναι κάτι πάρα πολύ απλό. Έχουμε συγκεκριμένο ποσό που έχουμε διασφαλίσει και επ' αυτού του ποσού θα υπάρξει διευκρίνιση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Είπατε την απάντηση, κύριε Υπουργέ, προχωρήστε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Υπάρχει προνομιακή μεταχείριση συνολικά, ακριβώς, για να μπουν.

Επιπλέον, δίνουμε τη δυνατότητα στους γιατρούς οι οποίοι βρίσκονται εντός του Εθνικού Συστήματος Υγείας να μπορούν να κάνουν με αυτό το ποσό εφημερίες πάνω από το πλαφόν, το οποίο δεν υπήρχε. Θέλουμε, λοιπόν, να είμαστε ξεκάθαροι απέναντι στους ιδιώτες ιατρούς. Επειδή η πανδημία βρίσκεται σε μία αυξητική κατεύθυνση σε όλη συνολικά την Ευρώπη και στη χώρα μας, λαμβάνουμε υπηρεσίες από τον ιδιωτικό τομέα -όπως γνωρίζετε, ειδικά στη Θεσσαλονίκη και στη Θεσσαλία έχουμε λάβει υπηρεσίες και μάλιστα για COVID περιστατικά κατά βάση, δηλαδή ιδιώτες έχουν μπει και στη Θεσσαλονίκη και στη Λάρισα με COVID περιστατικά αλλά και με non COVID περιστατικά- λαμβάνουμε κλίνες, ζητάμε και ιδιώτες ιατρούς στο σύστημα και αν δεν υπάρξει ανταπόκριση σε αυτά τα κίνητρα τα οποία δίνονται, επειδή θέλουμε να είμαστε απόλυτα ειλικρινείς, σε περίπτωση που χρειαστεί θα πάμε σε υποχρεωτικές πλέον διαδικασίες απέναντι στους ιδιώτες γιατρούς για να μπουν στο σύστημα. Το γεγονός ότι δίνονται αυτές οι εφημερίες με πολύ προνομιακή φορολογική μεταχείριση στους ιδιώτες για να μπουν, οι ήδη υπάρχοντες γιατροί του ΕΣΥ θα έχουν τη δυνατότητα να πληρώνουν αυτές τις εφημερίες πάνω από το πλαφόν το οποίο υπάρχει, είναι επαρκή κίνητρα για να ξεκινήσουμε και να υπάρξει στήριξη στο σύστημα.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Τι ειδικότητες;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Είναι συγκεκριμένες ειδικότητες, αναισθησιολόγου, πνευμονολόγου.

Παράλληλα, επεκτείνεται η επανεξέταση του μέτρου της υποχρεωτικότητας του εμβολιασμού στο υγειονομικό και το νοσηλευτικό προσωπικό μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου. Μάλιστα, θα πρέπει να ξέρουν ότι -όπως έχουμε πει με έναν ξεκάθαρο τρόπο- όσοι είναι μόνιμοι ιατροί θα βρίσκονται σε αναστολή μέχρις ότου χρειαστεί βάσει της πανδημίας να βρίσκονται σε αναστολή και να επιστρέψουν. Αντιστοίχως, όσοι είναι επικουρικοί, προφανέστατα -επειδή οι επικουρικοί είναι ανανέωση σύμβασης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και μέχρι το Μάρτιο- δεν μπορούν να ανανεώνονται οι συμβάσεις σε περίπτωση που επιλέγουν να μην εμβολιαστούν.

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας τα εξής: Η Κυβέρνηση χθες ανακοίνωσε συγκεκριμένα μέτρα. Αυτή τη στιγμή με έναν ξεκάθαρο τρόπο και με μια ειλικρίνεια λέμε τα ακόλουθα. Το Εθνικό Σύστημα Υγείας έχει ενισχυθεί. Έχουμε δώδεκα χιλιάδες επικουρικούς γιατρούς, άνω των δύο χιλιάδων μόνιμων ιατρών, άνω των δύο χιλιάδων επικουρικών ιατρών. Αντιστοίχως έχουν υπερδιπλασιαστεί οι κλίνες ΜΕΘ έχοντας στη διάθεσή μας χιλιάδες τριακόσιες κλίνες ΜΕΘ, προφανώς όχι μόνο για ασθενείς COVID αλλά και για όλους όσους πάσχουν από άλλες ασθένειες.

Αυτές είναι οι δυνατότητες του συστήματος υγείας που συνεχώς ενδυναμώνονται και παράλληλα ζητάμε τη συνδρομή -και μας την παρέχουν καθώς ήδη έχουμε συμφωνήσει για όλη την Ελλάδα πώς θα παραχθούν οι υπηρεσίες- και από τον ιδιωτικό τομέα.

Αυτές είναι οι δυνατότητες και αντιστοίχως υπάρχει και η δυνατότητα του εμβολίου. Και οι αριθμοί είναι αμείλικτοι. Το 87% με 90% στις ΜΕΘ είναι άνθρωποι που δεν εμβολιάζονται. Χάθηκε μια γυναίκα έγκυος προχθές γιατί άκουσε έναν γιατρό, που της είπε να μην εμβολιαστεί και αυτό πραγματικά είναι ένας πόνος για τον καθένα μας. Και αντιστοίχως οι ανεμβολίαστοι έχουν 30%

περισσότερες πιθανότητες να νοσήσουν βαριά ή να νοσήσουν και να χρειαστούν κλίνη ΜΕΘ ή ακόμα και να χάσουν τη ζωή τους έναντι των εμβολιασμένων. Ο εμβολιασμός είναι πάρα πολύ σημαντικός.

Η τρίτη δόση, η λεγόμενη αναμνηστική δόση, είναι ιδιαίτερος σημαντική γιατί, κύριοι συνάδελφοι, όλες οι μελέτες δείχνουν ότι ο κίνδυνος στους εμβολιασμένους αφορά, κυρίως, άτομα τα οποία έχουν ολοκληρώσει τον εμβολιασμό τους και έχει περάσει το εξάμηνο. Συνεπώς τα όποια περιοριστικά μέτρα από δω και πέρα λαμβάνονται, όπως και χθες ανακοινώθηκαν, θα έχουν να κάνουν με τους συνανθρώπους μας που επιθυμούν να μην εμβολιαστούν, διότι το 73% των ενηλίκων που είχε εμβολιαστεί κινδυνεύει λιγότερο, κινδυνεύει και να μεταδώσει λιγότερο, σίγουρα κινδυνεύει πολύ λιγότερο να νοσήσει σοβαρά και αυτοί οι άνθρωποι μπορούν να έχουν τη ζωή τους πίσω. Αντιθέτως, οι συνάνθρωποί μας, που επιλέγουν να μην εμβολιαστούν, απ' ενός είναι και οι ίδιοι κίνδυνος, αλλά δυστυχώς κινδυνεύουν και οι ίδιοι πάρα πολύ, όπως δείχνουν οι νοσηλείες. Συνεπώς, τα όποια περιοριστικά μέτρα δεν έχουν τιμωρητικό χαρακτήρα, αλλά έχουν προστατευτικό χαρακτήρα. Αυτοί που κινδυνεύουν περισσότερο δεν μπορούν να έχουν, προς χάριν της δημόσιας υγείας, τις ελευθερίες που μπορεί να έχει αυτός που ούτε κινδυνεύει τόσο ο ίδιος ούτε είναι ο ίδιος κίνδυνος για να μεταδώσει σε τρίτους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Γίνετε κατανοητός. Εντάξει.

Και όσοι από εμάς τους Βουλευτές είμαστε πλέον στο εξάμηνο -ο ομιλών είναι και ήδη εμβολιάστηκε- να δώσουμε το παράδειγμα και να κάνουμε την τρίτη δόση. Όχι μόνο για το παράδειγμα, αλλά και για τους επιδημιολογικούς λόγους, που είπε ο κύριος Υπουργός.

Λοιπόν, το πάω ανάστροφα. Η κ. Μπακαδήμα δεν είναι εδώ. Είναι εδώ ο κ. Λογιάδης. Θέλετε να ρωτήσετε κάτι;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Βιλιάρδο, εσείς;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ορίστε, έχετε τρία λεπτά ακριβώς.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Δεν θα χρειαστώ τόσο πολύ.

Κατ' αρχάς ήθελα να πω ότι μέχρι στιγμής έχουν έρθει έξι τροπολογίες -το έχουμε πει χιλιάδες φορές- δεν προλαβαίνουμε καν να τις διαβάσουμε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Μην μου βάζετε αυτό το θέμα. Για να φύγει ο Υπουργός. Μπορείτε μετά να πείτε ότι θέλετε, αλλά τώρα πείτε για αυτά που είπε ο Υπουργός.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Εντάξει, αλλά πρέπει να το πω.

Τώρα, η ερώτησή μου είναι σχετικά με το άρθρο 2. Εδώ βλέπουμε ότι υπάρχει πλεόνασμα. Θα θέλαμε να ρωτήσουμε γιατί υπάρχει πλεόνασμα εμβολίων και σε ποια κράτη θα διατεθεί αυτό το πλεόνασμα.

Μετά, στο άρθρο 3 βλέπουμε συνεχώς ότι νομοθετείτε κατά παρέκκλιση. Εμείς είμαστε εναντίον αυτής της νομοθέτησης κατά παρέκκλιση που πρέπει κάποια στιγμή να σταματήσει. Συνεχώς τα ίδια βλέπουμε.

Και τέλος, στο άρθρο 10, στην ημερίδα που έγινε, όσον αφορά τα θέματα της πανδημίας αλλά και διάφορα άλλα θέματα, αναφέρθηκαν όλοι στο ότι πρέπει να υπάρχει πειθός και όχι εξαναγκασμός. Εδώ βλέπουμε, ξανά, ότι εσείς πηγαίνετε στο θέμα του εξαναγκασμού. Εμείς είμαστε εναντίον της υποχρεωτικότητας των εμβολίων και προφανώς υπέρ της πειθούς. Κάποια στιγμή θα πρέπει να καταλάβετε ότι ο τρόπος που διαχειρίζεστε την πανδημία είναι λανθασμένος. Αυτό φαίνεται από όλα τα μεγέθη που έχουμε δει μέχρι στιγμής.

Η απορία μας εδώ είναι γιατί διαφέρουν οι στατιστικές, που βλέπουμε στην Ελλάδα συγκριτικά με όλες τις άλλες χώρες. Πραγματικά έχω κοιτάξει πάρα πολλές στατιστικές και βλέπω ότι μόνο στην Ελλάδα υπάρχει αυτή η διαφορά.

Προφανώς, λοιπόν, όσον αφορά την παράταση της υποχρεωτικότητας των εμβολίων για τους γιατρούς, θεωρούμε ότι δεν είναι θεμιτή και ότι δεν πρέπει να συμβαίνει.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Πλεύρη, κρατάτε τα και θα απαντήσετε συνολικά στο τέλος.

Ο κ. Καραθανασόπουλος λείπει. Μήπως θέλει κάτι να ρωτήσει ο κ. Στολτίδης;

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Προχωράμε, συνεχώς, στον κ. Κατρίνη.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Νομίζω, κύριε Πρόεδρε, ότι θα συμφωνήσετε ότι ο Υπουργός Ανάπτυξης είναι εδώ όχι μόνο για να αναπτύξει την τροπολογία, αλλά και λόγω της γενικότερης κατάστασης που απασχολεί όλους μας, φαντάζομαι, σε αυτή την Αίθουσα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ο Υπουργός είναι εδώ για την τροπολογία του. Γι' αυτό είναι εδώ.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Πολύ ωραία, αλλά με αφορμή ότι είναι εδώ για την τροπολογία, εγώ θέλω να ρωτήσω κάτι τον Υπουργό, κύριε Πρόεδρε, ξεκινώντας από το άρθρο 10 σε σχέση με την παράταση της επανεξέτασης της υποχρεωτικότητας. Θέλω να το συνδέσω με τη χθεσινή ανακοίνωση των μέτρων.

Τι περιμένετε για να επανεξετάσετε την υποχρεωτικότητα του εμβολιασμού σε συγκεκριμένες κατηγορίες δημοσίων λειτουργών, που έρχονται σε επαφή με τους πολίτες; Μήπως περιμένετε να έχουμε εκτόξευση την επόμενη εβδομάδα του αριθμού των εισαγωγών στα νοσοκομεία και των διασωληνωμένων ή κι εσείς αποδέχεστε την άποψη του συναδέλφου σας που είπε: «Δεν μας απασχολεί και να έχουμε δέκα χιλιάδες κρούσματα, εξακόσιους διασωληνωμένους και τετρακόσιες εισαγωγές ημερησίως, γιατί δεν μας ενδιαφέρει τι λένε οι επιστήμονες, αλλά εμείς αποφασίζουμε, η Κυβέρνηση», δηλαδή εσείς;

Θέλω να μου απαντήσετε ευθέως, κύριε Υπουργέ, αν ενστερνίζεστε αυτήν την άποψη. Θέλω να μου απαντήσετε ευθέως –και το συνδέω με τα μέτρα αυτά τα οποία είναι μέτρα καταπολέμησης της πανδημίας- αν η επιτροπή των εμπειρογνομόνων συμφώνησε με αυτά που προτείνατε εχθές και για την εξαίρεση συγκεκριμένων χώρων από την εφαρμογή των μέτρων ελέγχου κατά της πανδημίας. Θέλω να μου πείτε αν είναι σύμφωνη η γνώμη της επιτροπής ή είναι πολιτική απόφαση της Κυβέρνησης και βεβαίως να μας το εξηγήσετε αυτό.

Θα πρέπει, επίσης, να εξηγήσετε στους συναδέλφους για ποιο λόγο ενώ με το άρθρο 2 διαθέτετε πλεονασματικά αποθέματα εμβολίων όχι μόνο με παραχώρηση αλλά και με πώληση σε τρίτες χώρες, συνεχίζετε τις κατά παρέκκλιση προμήθειες σε όλο το φάσμα της πανδημίας και των εμβολίων. Να μας εξηγήσετε για ποιο λόγο δημιουργείτε όλο αυτό το χάσμα.

Εδώ, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, δεν μπορεί να έρχεστε μόνο με μια λογική παρατάσεων κατά παρέκκλιση προμηθειών τις οποίες δεν δικαιολογείτε. Εφ' όσον υπάρχουν έκτακτες ανάγκες, θα πρέπει και οι αποφάσεις που παίρνετε ως Υπουργείο και ως Κυβέρνηση να συνάδουν με αυτό το πνεύμα.

Οι χθεσινές ανακοινώσεις δεν αίρονται στο ύψος των περιστάσεων και της κρισιμότητας της κατάστασης. Το ξέρετε πολύ καλά. Σας έχουν προειδοποιήσει οι εμπειρογνώμονες και οι ειδικοί επιστήμονες. Εμμένετε και εσείς στη λογική ότι η Κυβέρνηση αποφασίζει, αναιρώντας το επιτυχημένο μοντέλο της πρώτης φάσης της πανδημίας, που όλοι το χειροκροτήσαμε και όλοι συμφωνήσαμε ότι οδήγησε σε πολύ σωστά αποτελέσματα.

Οδηγείτε τη χώρα και την κοινωνία σε επικίνδυνες καταστάσεις το επόμενο διάστημα μόνο και μόνο, κύριε Πρόεδρε, γιατί η Κυβέρνηση φοβάται να αναλάβει το πολιτικό κόστος. Η Κυβέρνηση, που ευαγγελιζόταν μέχρι πρόσφατα την υπευθυνότητα και το δημόσιο συμφέρον, σήμερα δειλιάζει, ενώ βλέπει το πρόβλημα και το επιστημαίνον οι ειδικοί επιστήμονες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ωραία.

Επειδή ο κ. Παππάς λείπει, θα δώσω τον λόγο στον κ. Γιαννούλη, εφόσον το επιθυμεί, για τρία λεπτά.

Ορίστε, κύριε Γιαννούλη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Με απόλυτο σεβασμό στο πρόσωπό σας και στην εμπειρία σας

θεωρώ, ότι η δειλή και χυδαία αποφυγή του κ. Καραμανλή να απαντήσει στη χυδαία προσέγγιση ότι στον ΣΥΡΙΖΑ έχουν ιατρικό πρόβλημα, προσβάλλει τη λειτουργία του Κοινοβουλίου. Έφυγε σαν κλέφτης. Το αποτυπώνω για τη συζήτηση.

Κύριε Πλεύρη, στα άρθρα 9 και 10 που προχωράτε σε αυτήν την αλλαγή μπορείτε να μας εξηγήσετε σε τι βαθμό έχετε αναπληρώσει τους υγειονομικούς που έχουν μπει σε αναστολή, την ίδια ώρα που στα νοσοκομεία της Θεσσαλονίκης είναι πλέον από όλους αποδεκτό ότι έχουν ξεπεραστεί τα όρια της επικινδυνότητας;

Στο άρθρο 9 είναι με την έγκριση των ειδικών αυτό που κάνετε και επιβαρύνετε ή απλουστεύετε τα στάνταρ ασφαλείας των ασθενών και των βαρέως πασχόντων, οι οποίοι στη διακομιδή διασωληνωμένοι μπορεί να μην έχουν τις υπηρεσίες εξειδικευμένων γιατρών;

Και, τρίτον, σε συνέχεια αυτού που είπε ο κ. Κατρίνης –και ελπίζω ότι δεν θα επιδείξετε τη μνημειώδη δειλία Καραμανλή να το ρίξετε σε αντι-ΣΥΡΙΖΑ υστερία και όλα αυτά- είναι δυνατόν να λέτε στους Έλληνες αυτή τη στιγμή με επτά χιλιάδες κρούσματα, γιατί δεν θέλετε να είστε δυσάρεστοι σε συγκεκριμένες ομάδες των Ελλήνων πολιτών; Επιτέλους, εξηγήστε μας τι είναι αυτό που σας οδηγεί να εξαιρέσετε τους λατρευτικούς χώρους, πέρα από τα σουπερμάρκετ, αναφορικά με τη διενέργεια ελέγχων!

Και σε ό,τι αφορά τη Θεσσαλονίκη –και κλείνω κύριε Πρόεδρε- λέτε ψέματα. Αυτό με το οποίο έχετε συμβληθεί είναι θεραπευτήριο αποκατάστασης, με αποτέλεσμα στη Θεσσαλονίκη των χιλίων κρουσμάτων όσοι θέλουν να νοσηλευτούν για μη COVID νοσήματα, να είναι μονόδρομος να πηγαίνουν σε ιδιωτικές κλινικές για να σωθεί η ζωή τους, γιατί στα δημόσια νοσοκομεία δεν υπάρχει πλέον ελπίδα. Δεν το καταλαβαίνετε; Συμβάλλετε με ένα θεραπευτήριο αποκατάστασης, την «Αρωγή», διακοσίων κλινικών! Είναι θεραπευτήριο αποκατάστασης. Δεν σας το είπαν;

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Πάμε τώρα στη Νέα Δημοκρατία.

Η κ. Αραμπατζή θα ήθελε τον λόγο;

ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Εσείς, κύριε Κέλλα, λόγω ιατρικής ιδιότητας θέλετε να ρωτήσετε κάτι για την τροπολογία;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Επομένως, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο να μιλήσετε από τη θέση σας για πέντε λεπτά, προκειμένου να απαντήσετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Πάμε, λοιπόν, σε ένα-ένα τα θέματα.

Άκουσα την Ελληνική Λύση να λέει –το είπε και το Κίνημα Αλλαγής- για ποιο λόγο υπάρχει απόθεμα στα εμβόλια και συνεχίζουμε να παίρνουμε εμβόλια.

Πραγματικά, από την Ελληνική Λύση το περίμενα. Από το Κίνημα Αλλαγής δεν το περιμένα.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Κατά παρέκκλιση.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Μα, κατά παρέκκλιση έγινε όλη η παραγγελία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κύριε Κατρίνη. Δεν έγινε διαγωνιστική διαδικασία από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το γνωρίζετε. Και σας ρωτώ το εξής: Είστε οπαδοί, όπως ενδεχομένως η Ελληνική Λύση, ότι δεν πρέπει να έχουμε εμβόλια για το 27% των ενηλίκων και το 37% που δεν έχει εμβολιαστεί ακόμα; Ξέρετε πώς δημιουργείται το απόθεμα; Δεν θα σας πω κάτι επιστημονικό που δεν το ξέρετε. Τα εμβόλια έχουν ημερομηνία λήξεως. Έχοντας, λοιπόν, ημερομηνία λήξεως έχουμε δύο λογικές. Μπορούμε να βγούμε και να πούμε «Όσοι δεν έχετε εμβολιαστεί ακόμα, σταματάμε και δεν έχουμε εμβόλια». Φαντάζομαι ότι εδώ πέρα δεν θα υπήρχε κανένας να πει να μη δώσουμε αυτή τη δυνατότητα. Εμείς έχουμε προμήθεια εμβολίων τέτοια που εάν αύριο το πρωί χρειαστεί όλος ο πληθυσμός

να κάνει τρίτη δόση και χρειαστεί όλος ο κόσμος που δεν έχει εμβολιαστεί να εμβολιαστεί, έχουμε επάρκεια να το κάνουμε.

Αυτή, λοιπόν, είναι η πολιτική της δημόσιας υγείας και της πρόληψης. Και προφανώς όταν έρχεται η ημερομηνία λήξεως ή κάνεις διακρατικές συμφωνίες για πωλήσεις ή δωρίζεις σε τρίτες χώρες και φυσικά κάνεις προμήθειες επόμενων εμβολίων, γιατί θα έρθει η ώρα ο κόσμος να κάνει τρίτη δόση και γιατί ενδεχομένως οι συνάνθρωποί μας που δεν έχουν κάνει ακόμα την πρώτη δόση, εάν αποφασίσουν να την κάνουν, εμείς σαν πολιτεία θέλουμε να τους την παρέχουμε.

Συνεπώς, είναι ξεκάθαρο για ποιο λόγο υπάρχει απόθεμα, εφόσον είναι ευρωπαϊκή συμφωνία. Η συγκεκριμένη διάταξη του ΙΦΕΤ αφορά τις υπηρεσίες, δεν αφορά τα εμβόλια. Όμως, πάλι, τα εμβόλια έρχονται με κεντρική διαδικασία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από αυτή τη διαδικασία έρχονται. Δεν έρχονται από διαδικασία κεντρικού διαγωνισμού.

Έγινε συμφωνία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με όλες τις εταιρείες και αναλογικά παίρνουμε τα εμβόλια. Και περιμένω έναν εδώ στο Κοινοβούλιο να πει «δεν θέλουμε να παίρνουμε αυτά τα εμβόλια, να σταματήσουμε αύριο το πρωί να τα παίρνουμε» και να πούμε: «Όσοι κάνατε την πρώτη και τη δεύτερη δόση τις κάνατε. Σας διασφαλίζουμε και την τρίτη και οι άλλοι δεν έχετε». Ως πολιτεία είμαστε υποχρεωμένοι να έχουμε εμβόλια για τους Έλληνες πολίτες και να τους καλούμε να πάνε να κάνουν.

Το θέμα της υποχρεωτικότητας θα το πιάσω από δύο πλευρές, με βάση αυτά που ειπώθηκαν.

Λέει το Κίνημα Αλλαγής: υποχρεωτικότητα σε άλλες κατηγορίες. Περιμένω να τις κατονομάσει, όχι γενικώς και αορίστως. Να σας θυμίσω ότι όταν μπήκε η υποχρεωτικότητα στο υγειονομικό προσωπικό -στο πιο μίνιμουμ της υποχρεωτικότητας που υπήρχε- κανένας σας δεν ψήφισε από όλα τα κόμματα. Φύγατε με δικαιολογία ότι «δεν συζητάμε γιατί ήρθε ως τροπολογία». Δεν ψηφίσατε όμως.

Έχουμε και λέμε, λοιπόν: Η υποχρεωτικότητα με βάση την Επιτροπή Βιοηθικής ετέθη στον παράγοντα που η ατομική επιλογή επηρεάζει και τη δημόσια υγεία. Αυτό μας είπε η Επιτροπή Βιοηθικής. Εκεί τη βάλαμε. Σε άλλες κατηγορίες θα πρέπει να υπάρξει αυτή η συνταγματική ισορροπία, διότι η ατομική επιλογή είναι δικαίωμα. Τι βάζουμε εμείς σε αυτές τις κατηγορίες; Βάζουμε το επιπλέον τεστ και τους περιορίζουμε δραστηριότητες. Αν θέλετε, όμως, να πάμε στην υποχρεωτικότητα, ακόμα και αν ξεπεράσετε τον σκόπελο των συνταγματικών ρυθμίσεων -φαντάζομαι ότι τουλάχιστον το Κίνημα Αλλαγής έχει προβληματισμό- δεν θα μπορείτε να μας εγκαλείτε μετά για το Εθνικό Σύστημα Υγείας. Με 7%-8% έρχεστε και λέτε «γιατί δεν τους παίρνετε πίσω;». Τι θα γίνει λοιπόν, όταν θα υπάρχει ενδεχομένως 20% και 30% στον δημόσιο τομέα;

Πάμε τώρα σε αυτά που λέει ο ΣΥΡΙΖΑ. Ξεπερνάει τα πάντα. Από τη μία πλευρά λέει «δεν πρέπει να βάζετε περιορισμούς στους ανεμβολίαστους» και από την άλλη εκεί που δεν έχουν μπει οι περιορισμοί που γίνονται, μας εγκαλεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Τι λέτε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Κύριε Γιαννούλη, τα πράγματα είναι πάρα πολύ απλά και θα τα καταλάβετε. Σταματήστε την Αντιπολίτευση του μανιταριού σαν τις φωτογραφίες που ανεβάζατε εχθές με τον κ. Παππά. Κάντε σοβαρή Αντιπολίτευση.

Πάμε ένα-ένα τα θέματα. Πρώτο θέμα: Στις εκκλησίες μάθετε ότι σύμφωνα με τα μέτρα χθες όλοι όσοι είναι εργαζόμενοι κάθονται τεστ. Άπαντες. Δύο τεστ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Δεν ντρέπεστε. Αυτό σας είπα;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Κύριε Γιαννούλη, θα ντρέπομαι αν έλεγα αυτά τα πράγματα που λέτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Να ντρέπεστε για τους ανθρώπους που χάθηκαν. Γι' αυτό να ντρέπεστε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Δεν σας διέκοψε ο Υπουργός όταν μιλάγατε. Αφήστε τον να ολοκληρώσει.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Ακούστε, κύριε Γιαννούλη, για να μαθαίνετε. Αυτήν τη στιγμή υπάρχουν δραστηριότητες που θεωρούνται απαραίτητες και δραστηριότητες οι οποίες θεωρούνται μη απαραίτητες. Αυτά αποφασίζονται σε συ-

ζήτηση με τις επιτροπές. Γιατί δεν έχει μπει το φαρμακείο, το σουπερμάρκετ, η πρώτη ανάγκη; Γιατί θεωρούνται απαραίτητα. Όσον αφορά το θρησκευτικό σκέλος που αναφέρεται σε όλους τους λατρευτικούς χώρους, να πω ότι δεν συνδυάζεται με την ταβέρνα και με το να πας να πάρεις παπούτσια. Σύμφωνα με τη συνταγματική διάταξη που δημιουργεί το δικαίωμα του θρησκευέσθαι οι περιορισμοί που θα οριστούν, πρέπει να γίνουν σε βαθμό που να μην δημιουργούν παραπάνω.

Τι λέμε λοιπόν; Βάζουμε περιορισμό μάσκας, βάζουμε περιορισμό αποστάσεων, ορίζουμε ότι όσοι είναι μέσα και εργάζονται πρέπει να κάνουν rapid test. Αυτά εσείς στην Αριστερά θα πρέπει να τα καταλαβαίνετε. Για συνταγματικούς περιορισμούς ξέρετε πότε μιλούσατε; Όταν συμμετείχατε στις πορείες με τον Κουφοντίνα. Τότε σας έπιασε ο πόνος του συνταγματος και λέγατε ότι δεν μπορεί να υπάρχουν περιορισμοί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ντροπή σας!

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Άρα εσείς έχετε τη συνταγματική επιλογή των συναθροίσεων -το Σ.τ.Ε. σας τα είπα-, εμείς σας εξηγούμε ότι μπαίνουν οι περιορισμοί που είναι συνταγματικά ανεκτοί.

Όσον αφορά το κέντρο αποκατάστασης στο οποίο αναφερθήκατε. Η «Αρωγή» -είστε από τη Θεσσαλονίκη και θα πρέπει να τα ξέρετε- είναι ένα κέντρο το οποίο περιθάλπει τετραπληγικούς, ασθενείς τραχειοστομίας, άτομα τα οποία μετά τα χειρουργεία μπαίνουν εκεί πέρα και προφανέστατα έχει όλο το σύστημα και το ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό, που η ίδια το βάζει. Διακόσιοι συμπολίτες μας που πάσχουν από COVID θα οδηγηθούν εκεί.

Και είπατε πάλι για το άρθρο 9. Για τους επιστήμονες πάλι λέτε. Δεν το διαβάσατε το άρθρο 9; Το ΚΕΖΥ των επιστημόνων θα δώσει γνωμοδότηση.

Κύριε Κατρίνη, τα μέτρα τα έθεσα ο ίδιος στην επιτροπή χθες. Η επιτροπή στο σύνολό της έχει συμφωνήσει σε αυτά τα μέτρα. Από εκεί και πέρα στον διάλογο που γίνεται μεταξύ των επιστημόνων εκφράζονται και άλλες θέσεις. Όσον αφορά όμως τα μέτρα τα οποία ανακοινώθηκαν χθες ομόφωνα η επιτροπή συμφώνησε ότι πρέπει να ληφθούν.

Η διαφορά ποια είναι, κύριε Κατρίνη; Δεν τίθεται θέμα σύγκρουσης. Εμείς δεν είμαστε σαν τον Αρχηγό του ΣΥΡΙΖΑ που προσέβαλε κατά τρόπο χυδαίο τους τριάντα τρεις επιστήμονες που βρίσκονται στην επιτροπή. Ζήτησε επιτροπή κοινής αποδοχής. Οι τριάντα τρεις αυτοί άνθρωποι είναι από τα πανεπιστήμια. Να πάω να τους ζητήσω πιστοποιητικό φρονιμάτων; Να δω αν τους αποδέχεται ο κ. Τσίπρας; Τριάντα τρεις. Ότι καλύτερο υπάρχει στην ελληνική κοινωνία από άποψη επιστημόνων βρίσκεται σε αυτήν την επιτροπή. Αν υπάρχουν κι άλλοι, πείτε. Γιατί, όμως, προσβάλλει ο ΣΥΡΙΖΑ αυτούς τους τριάντα τρεις και λέει ότι δεν είναι κοινής αποδοχής; Ενάμιση χρόνο μας συμβουλευόμαστε αφιλοκερδώς. Ο ρόλος τους είναι ο συμβουλευτικός.

Ο Υπουργός Υγείας και η Κυβέρνηση, κύριε Κατρίνη, κύριε Γιαννούλη, δεν κρύβονται πίσω από καμμία επιτροπή. Η Κυβέρνηση έρχεται, ζητάει από την επιτροπή να συζητηθούν τα μέτρα που προτιθέμεθα να πάρουμε, εισηγείται η επιτροπή και αποφασίζουμε. Αυτό δεν δείχνει ότι κάποιος υπερκαλύπτει τον άλλον. Ο καθένας έχει τον ρόλο του. Για τα συγκεκριμένα μέτρα δεν υπήρξε άτομο να πει ότι αυτά τα μέτρα δεν είναι σωστά. Άρα αυτά τα μέτρα τα αποδέχτηκαν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Όλοι οι έμποροι σας εκθέτουν από το πρωί. Όλη η κοινωνία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Εγώ αναφέρομαι στην επιστημονική κοινότητα και ο κ. Γιαννούλης λέει για τους εμπόρους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε. Σας υπενθυμίζω ότι έχουμε άλλο νομοσχέδιο. Κλείστε παρακαλώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ (Υπουργός Υγείας): Συνεπώς, εσείς θέλω να δω τι έχετε να πείτε για τα μέτρα γιατί δεν σας άκουσα. Τελικά είναι στη σωστή κατεύθυνση αυτά τα μέτρα και ενδεχομένως πρέπει να ληφθούν άλλα ή διαφωνείτε που βάζουμε δύο τεστ στους ανεμβολίαστους; Ή διαφωνείτε που μπαίνουν στις δημόσιες υπηρεσίες; Δεν σας άκουσα. Περιμένω, λοιπόν, αντί να

βγαίνετε φωτογραφίες με μανιτάρια και να τις ανεβάζετε στο διαδίκτυο, να απαντήσετε για αυτά τα θέματα.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Κατρίνη, με την τροπολογία τελειώσαμε.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω το δικαίωμα ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Θέλω τον λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Κατρίνη, δεν πρόκειται. Δεν υπάρχει καμμία περίπτωση. Ο κύριος Υπουργός έφυγε. Τελείωσε.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Λέει ό,τι θέλει και φεύγει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Όταν θα πάρετε τον λόγο, θα πείτε ό,τι θέλετε.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Θέλω τον λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Συγγνώμη, θα κάνομε αυτήν τη δουλειά; Σεβαστείτε τους Βουλευτές που περιμένουν δύο ώρες τώρα.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Δώστε μου ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Θα το πείτε όταν μιλήσετε.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Θέλω να είναι παρών ο Υπουργός, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ο Υπουργός να φύγει.

Κύριε Πλεύρη, φύγετε. Σας το λέω εγώ.

Τελείωσε. Δεν θα μου τινάξετε τη συνεδρίαση στον αέρα. Άλλο νομοσχέδιο συζητάμε σήμερα. Δεν συζητάμε νομοσχέδιο του Υπουργείου Υγείας. Όταν μιλήσετε, πείτε αυτό που θέλετε.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Είναι ντροπή αυτό που κάνετε. Είναι απαράδεκτο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Δεν θα κάνουμε όλο σούου εδώ.

Κύριε Κεφαλογιάννη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Προτού υπεισέλθω στα του νομοσχεδίου, θα κάνω και εγώ μία αναφορά για αυτά που ακούστηκαν για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Νομίζω ότι πολύ σωστά και ο κύριος Υπουργός είπε ότι είναι άλλο πράγμα το να υπήρχε μία υποχρέωση από τις δεσμεύσεις της χώρας και άλλο ο τρόπος με τον οποίο έγινε η συγκεκριμένη ιδιωτικοποίηση. Και επειδή είμαι βέβαιος ότι θα έχουμε όλο το χρόνο να συζητήσουμε για τις λεπτομέρειες αυτές και να κάνει και ο ελληνικός λαός τη σύγκριση κατά τη διάρκεια της συζήτησης για την κύρωση της νέας συμφωνίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με το ελληνικό δημόσιο για τις άγονες γραμμές, νομίζω, ότι θα έχουμε όλοι την ευκαιρία πραγματικά να δούμε με ποιο πρόχειρο τρόπο, με πόσο χαμηλό τίμημα έγινε η συγκεκριμένη ιδιωτικοποίηση από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ και τι ήρθαμε εμείς στη συνέχεια να διορθώσουμε και βεβαίως να παραδώσουμε στον ελληνικό λαό.

Τώρα όσον αφορά τα του νομοσχεδίου, υπάρχει μια φράση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, που νομίζω συμπυκνώνει την ουσία του σχεδίου νόμου που συζητούμε σήμερα. Είναι η πρώτη φράση του τίτλου: «Οδηγώντας με ασφάλεια». Αν θέλουμε να κατανοήσουμε πραγματικά το σκεπτικό, να αξιολογήσουμε, δηλαδή, με μία δέουσα προσοχή τις ρυθμίσεις που περιέχει δεν έχουμε παρά να ξεκινήσουμε από εκεί.

Πιστεύω ότι θα συμφωνήσουμε όλοι ότι το βασικό ζητούμενο, όταν μιλάμε για την εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών, δεν είναι απλώς η απόκτηση των οδηγικών δεξιοτήτων, είναι κυρίως η απόκτηση της ικανότητας του υποψηφίου να οδηγεί με ασφάλεια τόσο για τον ίδιο όσο και για τους υπόλοιπους χρήστες της οδού.

Μέσα σε τριάντα λεπτά, δηλαδή όσο διαρκεί η πρακτική δοκιμασία, η πολιτεία θα πρέπει να είναι σε θέση να κατανοήσει αν ο υποψήφιος οδηγός έχει τις δεξιότητες, αλλά και την κυκλοφοριακή αγωγή για να οδηγήσει, πρέπει δηλαδή, να μπορεί να διαπιστώσει έμμεσα το επίπεδο της παρεχόμενης εκπαίδευσης και από τους εκπαιδευτές και θα πρέπει να μπορεί να αξιολογήσει με αντικειμενικά κριτήρια και το ίδιο το έργο των εξεταστών.

Υπό αυτό το πρίσμα και ας μου επιτρέψετε μια προσωπική

χροιά, με αυτή την αγωνία και με αυτή την ευθύνη, ξεκινήσαμε πριν από δύο χρόνια την προσπάθεια να συνταχθεί από το σχέδιο νόμου, όταν μου είχε εμπιστευτεί την αποστολή αυτή ο Υπουργός κ. Καραμανλής. Είναι ένα σχέδιο νόμου το οποίο έτυχε μιας εξαντλητικής δημόσιας διαβούλευσης. Θυμίζω ότι παρουσιάστηκε πρώτη φορά στο Υπουργικό Συμβούλιο τον Ιανουάριο. Τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση όπου εκεί όλοι οι φορείς είχαν τη δυνατότητα να καταθέσουν τις προτάσεις τους και νομίζω ότι έγινε και ένας εξαντλητικός διάλογος στο επίπεδο των επιτροπών.

Μπορώ να πω ότι τουλάχιστον όσον αφορά τα δύο βασικά κεφάλαια, δηλαδή, την εκπαίδευση και την εξέταση των υποψηφίων οδηγών, αλλά και αυτό με τα ιστορικά οχήματα, έχει τύχει της καθολικής αποδοχής όλων των φορέων, ίσως με μια εξαίρεση στο ζήτημα της θέσης του εξεταστή, στο οποίο θα αναφερθώ στη συνέχεια και στο οποίο έγινε αναφορά και από τον Υπουργό.

Το σχέδιο λοιπόν νόμου που συζητούμε σήμερα εστιάζει σχεδόν αποκλειστικά στην οργάνωση της διαδικασίας της θεωρητικής εξέτασης και της πρακτικής δοκιμασίας των υποψηφίων οδηγών. Η επιλογή δεν έγινε τυχαία. Η ευθύνη της πολιτείας είναι για τη διεξαγωγή αδιάβλητων εξετάσεων.

Η πολιτεία έχει την ευθύνη παραγωγής επιμορφωμένων και ακέραιων εξεταστών που έχουν συνείδηση της αποστολής τους, έχει την ευθύνη να αξιολογεί συνεχώς το έργο τους με αντικειμενικότητα, έχει επίσης την υποχρέωση να προσφέρει στους πολίτες αυτής της χώρας σύγχρονα εγχειρίδια, που καλλιεργούν τόσο την αναγνώριση όσο και την επίγνωση του κινδύνου που έχει η οδήγηση. Έχει επίσης την υποχρέωση να οργανώνει μια πρακτική δοκιμασία που θα προσομοιάζει στο έπακρο τις συνθήκες κυκλοφορίας οι οποίες επικρατούν στους ελληνικούς δρόμους.

Επίσης, η ελληνική πολιτεία έχει την υποχρέωση να προσφέρει στους πολίτες της, ανεξαρτήτως επιπέδου εκπαίδευσης, μαθησιακών δυσκολιών, δυσκολιών στην ακοή ή την κινητικότητα, τα κατάλληλα εφόδια, όπως είναι τα εγχειρίδια, εξεταστικά κέντρα ανά τη χώρα για άτομα με αναπηρία. Έχει, τέλος, την υποχρέωση να βοηθήσει να μάθουν να οδηγούν με ασφάλεια τους χιλιάδες νόμιμους μετανάστες που ζουν και εργάζονται εδώ, προωθώντας τη μετάφραση των εγχειριδίων εκπαίδευσης στη γλώσσα τους.

Αυτή, λοιπόν, είναι η στόχευση των διατάξεων που συζητάμε σήμερα στο παρόν σχέδιο νόμου. Από τη δημιουργία μητρώου εξεταστών και εποπτών, την οπτικοακουστική καταγραφή της πρακτικής δοκιμασίας, την παραγωγή νέων εγχειριδίων που απευθύνονται σε όλους, τη δημιουργία ιδιωτικών «Ηνιόχων» που θα σταματήσουν την τλαιπωρία και τη χρηματική αφαίμαξη χιλιάδων συμπολιτών μας με κινητικά προβλήματα.

Και προηγουμένως είπα τη φράση «σχεδόν αποκλειστικά» γιατί πράγματι υπήρχε και μια, αν θέλετε, αντίρρηση από την πλευρά των φορέων σε ένα ζήτημα που έγινε εκτενής αναφορά και στις επιτροπές, όσον αφορά τη θέση του εξεταστή.

Βεβαίως, πολλοί προβληματισμοί ήταν εύλογοι, όπως για παράδειγμα η πιθανή οικονομική επιβάρυνση του υποψηφίου, η ικανότητα των εξεταστών να ανταποκριθούν στον ρόλο του συνοδηγού. Ωστόσο για πολλούς από αυτούς υπήρχαν προβλέψεις θυμίζω στο αρχικό σχέδιο νόμου, δηλαδή αρκετά μεταβατικά στάδια προκειμένου να περάσουμε στο νέο καθεστώς με έναν πιο ομαλό τρόπο. Θα ήθελα όμως να σταθώ στο σκεπτικό της αρχικής ρύθμισης.

Είμαι πεπεισμένος ότι για να επιτύχουμε το επιθυμητό επίπεδο οδικής ασφάλειας θα πρέπει όλοι και κυρίως, οι εκπαιδευτές οδήγησης, να εμπιστευθούν ακόμη περισσότερο το επίπεδο εκπαίδευσης που οι ίδιοι παρέχουν στον υποψήφιο οδηγό.

Νομίζω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι τριάντα λεπτά πρακτικής δοκιμασίας είναι μόνο αυτά που διαχωρίζουν τον υποψήφιο οδηγό από τον οδηγό. Σε αυτά λοιπόν τα τριάντα λεπτά θα πρέπει να δοκιμαστεί ο υποψήφιος, όχι σε συνθήκες «γυάλας», αλλά σε ένα όσο το δυνατόν πιο κοντά στις πραγματικές συνθήκες καθεστώς, που θα κληθεί να οδηγήσει αμέσως την επόμενη μέρα.

Οι πραγματικές συνθήκες περιέχουν οδηγική ικανότητα, αλλά

περιέχουν επίσης και άγχος, εγρήγορση, ετοιμότητα αντίδρασης σε καθετί απρόβλεπτο που μπορεί να συμβεί κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να αποτελούν το κύριο μέρος της εκπαίδευσης ενός υποψηφίου οδηγού.

Όταν εμείς πρώτοι αισθανόμαστε ανασφάλεια για τον υποψήφιο οδηγό που φέρνουμε προς δοκιμασία, τότε είναι λογικό ο υποψήφιος οδηγός να αισθάνεται ανασφάλεια για τον εαυτό του. Άρα, το πραγματικό επιθυμητό αποτέλεσμα και επίπεδο εκπαίδευσης θα το πετύχουμε την ημέρα που τόσο ο εκπαιδευτής όσο ο υποψήφιος οδηγός θα αισθάνονται ασφαλείς και οδηγήσουν σε οποιοδήποτε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, συνθήκες, ανεξάρτητα από το πού θα κάθεται ο εκπαιδευτής ή όχι.

Σε κάθε περίπτωση όμως, δεν υπάρχουν μαγικές λύσεις. Θέλω να προσθέσω ότι είναι πολύ θετικό το γεγονός ότι, όπως ανέφερε και ο Υπουργός, θα υπάρξουν πολύ αυστηρές και συγκεκριμένες κυρώσεις, στην περίπτωση που διαπιστωθεί ότι κάποιος εκπαιδευτής, κατά τη διάρκεια της καταγραφής της διαδικασίας, παρεμβαίνει χωρίς πραγματικό λόγο κινδύνου.

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Και νομίζω ότι η πολιτική επικοινωνία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτάσσει να παρουσιάσουμε νομοσχέδια που είναι άμεσα εφαρμόσιμα, παραγνωρίζοντας καμιά φορά τη ρήση ότι «ο διάβολος κρύβεται στις λεπτομέρειες».

Συζητούμε σήμερα μια πολύ μεγάλη τομή στην οδική ασφάλεια, μέρος του εθνικού σχεδίου δράσης που παρουσιάσαμε τον προηγούμενο Φεβρουάριο παρουσία του Πρωθυπουργού κ. Μητσοτάκη, μια τομή για την οποία απαιτείται να έχει προβλεφθεί ένα ικανό μεταβατικό στάδιο για να μπορεί να εφαρμοστεί σωστά. Γι' αυτό τον λόγο δεν πρέπει να βιαστούμε.

Ειδικά θα κάνω και μια αναφορά, και ολοκληρώνω με αυτό κύριε Πρόεδρε, για τις ρυθμίσεις των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος. Λόγω δυστυχώς οπισθοδρομικής ιδεολογικής αντίληψης του ΣΥΡΙΖΑ και λογικής, όλος αυτός ο χώρος βρέθηκε υπό ομηρία τα προηγούμενα χρόνια, με τη λογική ότι οι κάτοχοι των ιστορικών οχημάτων ήταν μόνο οι έχοντες και κατέχοντες ή αυτοί που έχουν υψηλά εισοδήματα.

Νομίζω ότι με τις ρυθμίσεις οι οποίες αυτή τη στιγμή εισάγονται και αναμένεται να ψηφιστούν, δημιουργείται ένα φιλελεύθερο πλαίσιο λειτουργίας όλου αυτού του χώρου, ένα πλαίσιο το οποίο αγκαλιάστηκε από την συντριπτική πλειοψηφία, για να μην πω από το σύνολο, των φορέων που έχουν σχέση με το ιστορικό όχημα και ένα πλαίσιο το οποίο μας κατατάσσει στην πανευρωπαϊκή, αν όχι στην παγκόσμια, πρωτοπορία.

Καλώ, λοιπόν, το Σώμα να στηρίξει όλη αυτή την προσπάθεια η οποία συμβάλλει στο να μην θρηνησουμε ξανά κανέναν συμπολίτη μας στους ελληνικούς δρόμους και νομίζω ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Θα πάρει τον λόγο τώρα ο κ. Δρίτσας Θεόδωρος από τον ΣΥΡΙΖΑ. Μετά για τρία λεπτά θα δώσω τον λόγο στην Υφυπουργό κ. Ζαχαράκη να παρουσιάσει την τροπολογία της και θα συνεχίσουμε με τους συναδέλφους.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, θλίβομαι και εξεγείρομαι. Αγανακτώ όταν βλέπω υπεύθυνους Υπουργούς, όπως ο κ. Καραμανλής και ο κ. Πλεύρης πριν από λίγο, σε κρίσιμες αρμοδιότητες, να επιλέγουν την τακτική του δόγματος «η καλύτερη άμυνα είναι η επίθεση» και αντί να αναλαμβάνουν τις ευθύνες τους λογοδοτώντας ενώπιον του Σώματος για όποια πρόταση εισάγουν, να επιτίθενται στην Αξιοματική Αντιπολίτευση, κάνοντας αντιπολίτευση στην Αντιπολίτευση.

Και δεν μπορώ να καταλάβω, κύριε Καραμανλή, την παρέμβαση του εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Χρήστου Γιαννούλη που αποδόμησε βήμα με βήμα και με υπευθυνότητα σημείωσε τα κρίσιμα ζητήματα του νομοσχεδίου που εισάγετε, αναφορικά με το πόσο επαρκή είναι, πόσο ικανά να εφαρμοστούν, πόσο αντιφατικά και πρόχειρα είναι, να του

λέτε ότι αυτή ήταν μια ανεργιάστη παρέμβαση.

Δεν θα μιλήσω τώρα για τις εξουσίες και για όλα αυτά. Είμαι βέβαιος ότι έχετε άμεση σχέση και γνώση και μνήμη. Στις εκλογές του 2015, τουλάχιστον στον Πειραιά εγώ που ξέρω και τις πέτρες, πάνω από τριάντα μεγάλες επιχειρήσεις προανήγγειλαν τότε στους εργαζομένους τους ότι εάν ψηφίσουν ΣΥΡΙΖΑ τότε, τη Δευτέρα να μην γυρίσουν στη δουλειά τους, θα την έχουν χάσει. Για να καταλαβαίνουμε τι σημαίνει εξουσία, κύριε Καραμανλή, και πώς επιλέγεται το ένα ή το άλλο.

Αναφέρεται σε αυτό το νομοσχέδιο στην πρώτη φράση «οδηγώντας με ασφάλεια». Ή θα την απαλείψετε αυτή τη φράση, γιατί είναι πολύ κάτω από τις απαιτήσεις και έχει μόνο επικοινωνιακό στόχο, ή θα την κάνετε «οδηγώντας με ασφάλεια νόμο 1» για να ακολουθήσουν άλλα δέκα, είκοσι νομοσχέδια, μήπως και σιγά-σιγά μπορέσετε να ανταποκριθείτε στο τεράστιο ζήτημα της οδικής ασφάλειας.

Κύριε Υπουργέ, ασχολούμαι με την οδική ασφάλεια και δεν μιλώ για προσωπικούς λόγους, πριν γίνω Βουλευτής, πολύ καιρό, και ως αυτοδιοικητικός. Κι από τότε που είμαι Βουλευτής συμμετέχω συστηματικά στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, με εξαίρεση ένα διάλειμμα όταν είχα τα καθήκοντα της υπουργικής μου θητείας.

Η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, το ΤΕΕ, το Πολυτεχνείο, οι υπηρεσίες του Υπουργείου σας, αν και αρκετά γραφειοκρατικές, έχουν πλούσιο υλικό. Η κοινωνία βοά πλέον. Πρόκειται για τροχαία εγκλήματα. Πρόκειται για τεράστιο και σοβαρότατο κοινωνικό και οικονομικό πρόβλημα, που απαιτεί τομές, μεγάλες τομές. Αν οι απαντήσεις αυτές ήταν τι έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ, ευχαριστώ πολύ. Ο ίδιος ο Αρχηγός σας, ο Πρωθυπουργός κ. Μητσοτάκης, είπε ότι το παίρνει πάνω του στην αρχή της θητείας του. Είναι, στην ελληνική πραγματικότητα, για τους νέους μέχρι τριάντα ετών η πρώτη αιτία θανάτου τα τροχαία εγκλήματα.

Ο τότε Υπουργός Μεταφορών, προκάτοχός σας, πριν από πολλά χρόνια, του ΠΑΣΟΚ, το 2009, όταν του πρότεινα εδώ, σε αυτήν την Αίθουσα, να γίνει αποδεκτό από την κυβέρνηση και από το Σώμα ο όρος αυτός, «τροχαία εγκλήματα», το αποδέχτηκε και το συμπεριέλαβε. Κι εμείς επιμένουμε σε αυτό. Δεν υπάρχει τυχαίο τροχαίο συμβάν. Εάν το δει κανείς, είναι παραλείψεις του κράτους, των οδηγών, του συστήματος, της εκπαιδευτικής διαδικασίας, πάρα πολλών παραγόντων. Η επιτροπή της Βουλής έχει όλη την τεχνογνωσία και πάει χαμένη.

Και έρχεται, ο συμπαθέστατος κατά τα άλλα, κ. Κεφαλογιάννης, τότε που ήταν Υφυπουργός, και μας παρουσιάζει στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας τον Ιούνιο του 2021 το εθνικό σχέδιο δράσης της οδικής ασφάλειας, που αφήνει σε πενήντα χρόνια τη μείωση κατά 50% των θανάτων και των βαρύτερων τραυματισμών μέχρι το 2050, ενώ όλη η Ευρώπη μιλάει για το 2030 πλέον.

Έχουμε ακριβώς αυτό το τεράστιο πρόβλημα, που θέλει επιτακτική, συνολική και συλλογική εγρήγορση τομών, και όχι ρυθμίσεων επιμέρους, Κεντρικό ζήτημα. Κι εσείς βάζετε τίτλο «οδηγώντας με ασφάλεια» σε ένα νομοσχέδιο που έρχεται να ρυθμίσει κάποια θέματα; Αλλού το καταφέρνετε. Σας παρακαλώ, δεν θέλετε να μιλήσω στο συγκεκριμένο; Βεβαίως. Τι ρυθμίζει κατά βάση αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο μάλιστα έχει σ' αυτά τα τριάντα με τριάντα πέντε πρώτα άρθρα, που είναι το αντικείμενό του -γιατί τα υπόλοιπα δεν μπήκαν καν στη διαβούλευση και προστέθηκαν μετά; Είκοσι υπουργικές αποφάσεις και ένα προεδρικό διάταγμα. Τόση ωρίμανση πλέον, μετά από τόσα χρόνια και τόση μελέτη;

Και τι έρχεστε να ρυθμίσετε; Την εκπαίδευση για τους οδηγούς, γνώση και δεξιότητες και τον έλεγχο, την εξέταση. Και δεν μπορείτε να κάνετε ένα βήμα στο πώς μπορούν δύο θεσμικές λειτουργίες να είναι χωριστές και να είναι αξιόπιστες επί τη βάσει κανόνων. Δεν το κάνετε σ' αυτό το νομοσχέδιο. Μικρές, επιμέρους, πρόχειρες και αντιφατικές ρυθμίσεις κάνετε, χρησιμοποιώντας την τεχνολογία, βεβαίως και τις κάμερες, και το ένα, και το άλλο. Είναι πολύ πίσω από τις ανάγκες, κύριε Υπουργέ, αυτό το πράγμα.

Στο θέμα που θέλετε να ρυθμίσετε, θα συζητήσουμε πώς γίνεται η εκπαίδευση και πώς γίνεται η εξέταση; Και όχι να επι-

στρατεύουμε αστυνομικούς και λιμενικούς για να κάνουν τους επόπτες. Είναι δυνατόν;

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

Δεν θα προχωρήσω άλλο, κύριε Πρόεδρε, γιατί έχουμε τέσσερα-πέντε νομοσχέδια σε αυτό, αλλά παρακαλώ προχωρήστε και δεχθείτε την εισήγηση της κ. Έλενας Κουντουρά, που έγινε ομόφωνα σχεδόν δεκτή στο Ευρωκοινοβούλιο, και έχει ανοίξει δρόμους στην ευρωπαϊκή συζήτηση για την οδική ασφάλεια. Δεχθείτε και μια σειρά από άλλα πράγματα.

Και κάτι ιδιαίτερο, που με απασχολεί πολύ, αφού αναφέρεται και υπάρχουν και ρυθμίσεις για τον ΟΣΕ και για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και λοιπά: Το Μουσείο Τρένων στη Λεύκα, στον Πειραιά, που επιτέλους έγινε πράξη από τη δική μας κυβέρνηση με τη συμβολή των Φίλων του Τρένου, του Πολυτεχνείου, της αυτοδιοίκησης, το έχετε εγκαταλείψει. Θα το αναβαθμίσετε;

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με την τροπολογία-προσθήκη του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία με πρώτη προτείνουσα και υπογράφουσα τη Βουλευτριά κ. Θεανώ Φωτίου, 1122/31, για την αλληλεγγύη από τον ΟΠΕΚΑ για τα σχολικά γεύματα. Είχε στρώσει η κ. Φωτίου και η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ μια πολύ σοβαρή διαδικασία για την αντιμετώπιση των σχολικών γευμάτων και την κάλυψη, όταν εσείς τότε μιλούσατε για συσσίτια. Το εγκαταλείψατε και όταν ανακαλύψατε τη συνήθη πρακτική σας να βρείτε κοινωνικούς συμμάχους, ισχυρούς οικονομικούς παράγοντες, κάνατε έναν διαγωνισμό φωτογραφίας, τον οποίον σας απέρριψε το Ελεγκτικό Συνέδριο. Κι αντί να έχετε κηρύξει οι ίδιοι ξανά τον διαγωνισμό και να έχετε προχωρήσει, προσπαθείτε, κατά παρέκκλιση της νομοθεσίας, να βρείτε λύσεις απευθείας αναθέσεων ξανά. Κι εμείς σας δίνουμε μια νομιμότητα τροπολογία, εμπειροστατωμένη και μελετημένη, να λύσετε το πρόβλημα μέχρι να ολοκληρωθεί η διαγωνιστική διαδικασία και πραγματικά να μην μείνουν τα παιδιά χωρίς τα σχολικά γεύματα. Τεράστια θέματα, που συνδέονται και με την ακρίβια και με όλα αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Δρίτσα, δεν μπορώ να δείξω άλλη ανοχή, ολοκληρώστε!

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Τελείωσα, αλλά επιτρέψτε μου αυτό.

Και επιτέλους στο θέμα της πανδημίας να εμβολιαστεί ο κόσμος και με την τρίτη δόση, ο ΣΥΡΙΖΑ το βροντοφωνάζει. Και όσοι δεν έχουν εμβολιαστεί να εμβολιαστούν. Αλλά αυτό χρειάζεται κυβέρνηση εμπιστοσύνης και όχι κυβέρνηση που τρέχει πίσω από τα γεγονότα αγχωδώς.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο. Έγινε προσωπική αναφορά και βάσει του Κανονισμού έχω δικαίωμα να πάρω τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Κεφαλογιάννη, σας παρακαλώ πολύ! Δεν θα κάνουμε αυτήν τη δουλειά. Συγγνώμη, υπάρχει Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, που μπορεί να απαντήσει. Δεν θα κάνω αυτή τη δουλειά. Δεν έχετε κανένα δικαίωμα. Εγώ κρίνω ότι υπάρχει προσωπικό θέμα, αφού το πάτε εκεί. Κατ' αρχάς έχω εκφωνήσει την κ. Ζαχαράκη. Και επιτέλους μάθετε τη σωστή διαδικασία μέσα σε αυτήν την Αίθουσα, άπαντες και άπασες. Νομοσχέδια που μπορούμε να τα τελειώνουμε στις 17.00' φτάνουμε στις 20.00' εξαιτίας αυτών των πραγμάτων!

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Αυτό είναι τέσσερα νομοσχέδια, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Δρίτσα, εγώ αλλού το πάω, εσείς άλλο εννοείτε. Τώρα, είδατε, χάσαμε μία ώρα σήμερα.

Λοιπόν, κυρία Ζαχαράκη, από τη θέση σας για τρία λεπτά για την τροπολογία σας έχετε τον λόγο.

ΣΟΦΙΑ ΖΑΧΑΡΑΚΗ (Υφυπουργός Τουρισμού): Ίσως και συντομότερα, κύριε Πρόεδρε, γιατί βλέπω ότι υπάρχει μια διαδικασία σήμερα στη Βουλή που επιβάλλει σε εμάς να είμαστε πιο σύντομοι.

Προτείνουμε την παράταση μισθώσεων των ξενοδοχείων COVID. Ξέρω ότι και στις περιφέρειές σας υπάρχει ένα διαρκές ζήτημα στα ξενοδοχεία τα οποία λειτουργούσαν ως μισθωμένα ξενοδοχεία COVID. Ήταν μέχρι 31 Οκτωβρίου. Γίνεται η παρά-

ταση μέχρι 31-12, γιατί μετά προφανώς λήγει το οικονομικό έτος.

Τι κερδίζουμε με αυτή την τροπολογία; Πρώτα απ' όλα την παράταση και να μπορούν οι άνθρωποι πιθανότατα –απευκταίο, αλλά μπορεί να συμβεί– ένα κρούσμα COVID να μπορεί να συνεχίσει την παραμονή του στα συγκεκριμένα ξενοδοχεία. Δεύτερον, να μπορούν να συνάπτονται νέες συμβάσεις, εφόσον απαιτείται, μέχρι τέλος του έτους.

Είναι σημαντικό, μιλάμε για νέους προορισμούς, λέμε συνέχεια για έναν τουρισμό ο οποίος θα διαρκεί όλη τη χρονιά. Ευκατώς είναι να μπορέσει η χώρα μας να διεκδικήσει τη θέση που της αξίζει και σε αυτό το κομμάτι. Άρα αυτό πρέπει να γίνει με ασφάλεια. Μιλάμε για ξενοδοχεία λοιπόν, που μπορούν να γίνουν εκ νέου συμβάσεις COVID, βέβαια στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Τουρισμού. Και βέβαια εξασφαλίζεται ότι τα μισθωμένα μέχρι 31 Δεκεμβρίου ξενοδοχεία COVID μπορούν να συνεχίσουν να φιλοξενούν τον διαμένοντα ο οποίος μπορεί να έχει προσβληθεί μέχρι το πέρας της υποχρέωσης παραμονής σε καραντίνα.

Αυτή είναι η τροπολογία, κύριε Πρόεδρε, και ζητούμε από όλα τα κόμματα να την ψηφίσουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κι είναι νομίζω και πολύ καλή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, να πάρω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Γιαννούλη, εσείς έχετε και δευτερολογία.

Κύριε Κεφαλογιάννη, ορίστε, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ούτε ένα λεπτό, δέκα δευτερόλεπτα.

Για τη διόρθωση των Πρακτικών, αναφέρθηκε ο κ. Δρίτσα στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων κατά 50% μέχρι το 2050. Το ορθό είναι μέχρι το 2030.

Αυτός είναι ο στόχος, κύριε Δρίτσα, η μείωσή του κατά 50%.

Συγγνώμη για τη μάσκα [που την έβαλα].

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Πάρτε πίσω το «συγγνώμη» και βάλτε ξανά τη μάσκα. Τι να κάνουμε; Δεν ακούγεστε καλά, αλλά δεν έχει «συγγνώμη» και χωρίς μάσκα. Ορίστε, είναι μπροστά και ο Χατζηδάκης. Αργά και θα ακούγεστε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Να διορθώσω αυτό το οποίο αναφέρθηκε από τον κ. Δρίτσα στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

Είχα πει, λοιπόν, ότι ο εθνικός στόχος είναι μέχρι το 2030 η μείωση να είναι κατά 50%, όχι μέχρι το 2050 και μέχρι το 2050 είναι η εκμηδένιση των θυμάτων από τα τροχαία ατυχήματα. Αυτό απλώς για την αποκατάσταση της αλήθειας στα Πρακτικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ωραία.

Λοιπόν, προχωρούμε τώρα...

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο για προσωπικό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Δρίτσα, αφήστε να προχωρήσουμε. Δεν είχε προσωπικό χαρακτήρα.

Τον λόγο έχει ο κ. Κουμουτσάκος, μετά η κ. Φωτίου, ο κ. Τσαβδαρίδης, ο κ. Λαμπρόπουλος και η κ. Δούνια βούλα. Λέω την πεντάδα που ακολουθεί.

Ορίστε, κύριε Κουμουτσάκο, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΜΟΥΤΣΑΚΟΣ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τις τελευταίες μέρες δύο τραγικά οδικά δυστυχήματα στέρησαν τη ζωή σε δύο νέους ανθρώπους. Ο πόνος και η θλίψη που προκάλεσαν, αλλά και το μεγάλο ενδιαφέρον της κοινής γνώμης προσδίδουν στη σημερινή συζήτηση όχι μόνο επικαιρότητα, αλλά και σοβαρότητα και ιδιαίτερη βαρύτητα.

Στη χώρα μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χάνουν κάθε μέρα τη ζωή τους δύο άνθρωποι στον δρόμο, ενώ άλλοι δύο τραυματίζονται και μάλιστα, σοβαρά. Το 2020, οι θάνατοι από τροχαία δυστυχήματα ήταν πεντακόσιοι εβδομήντα εννέα και οι σοβαρά τραυματισμένοι τετρακόσιοι ογδόντα επτά συμπολίτες μας. Μάλιστα, τα στοιχεία για συγκεκριμένες ομάδες χρηστών του οδικού δικτύου δείχνουν ότι το 2019, περισσότεροι από τους μισούς θανάτους από τα τροχαία στην Ελλάδα αντιστοιχούν -και παρακαλώ, προσέξτε το αυτό- σε ευάλωτους χρήστες του δικτύου, δηλαδή πεζούς, ποδηλάτες και μοτοσικλετιστές.

Μιλώντας ειδικά για αυτές τις ομάδες, ξέρουμε πολύ καλά ότι από την έναρξη του COVID έχουμε μεγάλη αύξηση στον τομέα

της παροχής υπηρεσιών ταχυμεταφορών και διανομής, με μεγάλο ποσοστό των διανομένων αυτών να χρησιμοποιεί μοτοσυκλέτες ή μοτοποδήλατα για την παροχή των υπηρεσιών. Αυτό είναι προφανές, ότι ενισχύει την πιθανότητα περαιτέρω αύξησης των ατυχημάτων και των δυστυχημάτων, με ελαφρούς ή βαρείς τραυματισμούς και θανάτους από τροχαία ειδικά αυτής της ομάδας.

Από το 2017 έχουμε πενήντα παρόμοια τροχαία δυστυχήματα σε μοτοσυκλετιστές διανομείς, όπως αυτό το τραγικό της Θεσσαλονίκης πριν μερικές μέρες.

Θα μου επιτρέψετε να αναφέρω ότι έχω καταθέσει επίκαιρη σχετική ερώτηση προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, αν και ελπίζω, κύριε Υπουργέ, ότι το θέμα αυτό εκ των πραγμάτων θα καλυφθεί από τη σημερινή συζήτηση και δεν θα χρειαστεί και η επίκαιρη ερώτηση.

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, τους πρώτους επτά μήνες του τρέχοντος έτους έχουμε αύξηση 15% στα οδικά τροχαία ατυχήματα, αύξηση 16% στους τραυματίες και μείωση, όμως, στους θανάτους. Η εικόνα δεν είναι ενθαρρυντική, ωστόσο υπάρχει μια θετική πτυχή. Σε βάθος δεκαετίας 2010-2020, η Ελλάδα κατάφερε να είναι το μόνο μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ξεπέρασε τον ευρωπαϊκό στόχο για μείωση κατά 50% των θανάτων από τροχαία ατυχήματα -εννοείται στην επικράτεια της- με ποσοστό μείωσης στην Ελλάδα 54% στους θανάτους και 63% στους σοβαρά τραυματίες.

Συγκριτικά με τους στόχους που έθεσε η Ευρωπαϊκή Ένωση, αυτή είναι αναμφισβήτητα μια θετική εξέλιξη. Όμως, η πραγματική εικόνα είναι ότι τα τροχαία εξακολουθούν να αποτελούν μάστιγα, καθώς η Ελλάδα ακόμα κατέχει μια από τις χαμηλότερες θέσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση στα ποσοστά θανάτων από τροχαία συμβάντα.

Ακριβώς για όλους όσους λόγους ανέφερα πριν, κύριε Υπουργέ, το σχέδιο νόμου «Οδηγώντας με ασφάλεια» είναι εξαιρετικά σημαντικό, αλλά και επίκαιρο. Εντάσσεται στο ολοκληρωμένο σχέδιο της Κυβέρνησης και την αρχική δέσμευση του Πρωθυπουργού για οδική ασφάλεια στη χώρα μας. Σε μεγάλο βαθμό είναι και συνέχεια του ν.4784/2021 για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και μικροκινητικότητα, καθώς και άλλων διατάξεων για την ασφάλεια κατά τη διανομή και μεταφορά προϊόντων και αντικειμένων του ν.4611/2019.

Το σχέδιο νόμου που συζητάει σήμερα η Εθνική Αντιπροσωπεία έχει μια σειρά από αναντίρρητα θετικά στοιχεία. Αναβαθμίζει την εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών, ώστε να είναι καλύτερα προετοιμασμένοι από τη στιγμή που θα πάρουν το δίπλωμα οδήγησης και θα αρχίσουν να κυκλοφορούν στους δρόμους. Διασφαλίζει σε μεγάλο βαθμό το αδιάβλητο της διαδικασίας εξέτασης και αξιολόγησης των υποψηφίων οδηγών, ενισχύει τη διαφάνεια και είναι απέναντι στα φαινόμενα διαφθοράς, που ξέρουμε όλοι πολύ καλά ότι είναι ένα διαχρονικό πρόβλημα, που επιτέλους το ελληνικό κράτος αποφάσισε να αντιμετωπίσει ριζικά και αποτελεσματικά.

Τέλος, ενισχύει την ασφαλή οδήγηση και προάγει την οδική ασφάλεια με καινοτόμες πρακτικές. Το νομοσχέδιο βελτιώνει αστοχίες του ν.4599/2019, που έφερε η προηγούμενη κυβέρνηση, ενός νόμου που, κατά την άποψή μας, αποδείχθηκε και ανεφάρμοστος και δημιούργησε περισσότερα προβλήματα από αυτά τα οποία επιχείρησε να ρυθμίσει.

Το σχέδιο νόμου παρεμβαίνει σε μια σειρά από ζητήματα που έρχονταν ρύθμισης, όπως, πρωτίστως, η ολοκληρωμένη πλήρης έρευνα για τα άτομα με αναπηρία και ειδικές κατηγορίες υποψηφίων οδηγών, ένα δευτερεύον, αλλά πάντως υπαρκτό θέμα, όπως το καθεστώς κυκλοφορίας ιστορικών αυτοκινήτων και διάφορα άλλα ζητήματα δημόσιας διοίκησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -θα κλείσω με αυτό- σε αυτό το ιδιαίτερα ευρύ, αλλά και ταυτόχρονα στοχευμένο σχέδιο νόμου θα ήθελα να σταθώ σε δύο μόνο σημεία: στη χρήση ψηφιακών μέσων και νέων τεχνολογιών και στην αναβάθμιση της εκπαίδευσης.

Όσον αφορά στο πρώτο, την πρόβλεψη για πιλοτική εφαρμογή ψηφιακής άδειας οδήγησης, κανείς δεν νομίζω ότι διαφωνεί ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Επιπλέον, κανείς καλόπι-

στος δεν μπορεί να διαφωνήσει ότι είναι ιδιαίτερα θετικό βήμα η δημιουργία του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Αδειών Οδήγησης για τη διεκπεραίωση και υποστήριξη όλων των διαδικασιών, που σχετίζονται με την άδεια οδήγησης και το πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας. Και τα δύο αυτά συμβάλλουν, αφ' ενός, στην ψηφιοποίηση της δημόσιας διοίκησης, που είναι ένα διαρκές ζητούμενο, αλλά πρώτα και πάνω απ' όλα, βελτιώνουν τις υπηρεσίες, που παρέχει το κράτος προς τους πολίτες.

Θα επιμείνω στο ζήτημα της εκπαίδευσης, στο οποίο είχε αναφερθεί και ο Υφυπουργός κ. Παπαδόπουλος, στην επιτροπή, στην ανάγκη δηλαδή, όχι μόνο καλύτερης εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών, που το νομοσχέδιο προβλέπει μέσω στοχευμένων ρυθμίσεων και παρεμβάσεων, όσο και στη συνολική κυκλοφοριακή αγωγή, που πρέπει να ενταχθεί στο πρόγραμμα σπουδών των σχολείων σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας.

Είναι κάτι που, κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι πρέπει να δείτε σοβαρά και να έχουμε βήματα προόδου σε αυτή την κατεύθυνση.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Η' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΣΟΦΙΑ ΣΑΚΟΡΑΦΑ**)

Κλείνω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Η οδική ασφάλεια δεν απαιτεί μόνο καλύτερο οδικό δίκτυο ή μόνο καλύτερα και νεότερα οχήματα. Απαιτεί και μάλιστα, επιτακτικά, καλύτερα εκπαιδευμένους, καταρτισμένους και υπεύθυνους οδηγούς, υπεύθυνους πεζούς και ποδηλάτες, που σέβονται τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Η οδική ασφάλεια δεν είναι ένα δευτερεύον ζήτημα. Είναι μείζον ζήτημα, που μας αφορά όλους. Η οδική συμπεριφορά επηρεάζει το σύνολο της κοινωνίας και πρωτίστως, είναι θέμα παιδείας. Στοιχημά μας «όλοι πίσω, στο σπίτι ασφαλείς και υγιείς, για εμάς και τα παιδιά μας».

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.

Θα ζητήσω συγγνώμη από την κ. Φωτίου, για να δώσω τον λόγο στην κ. Αλεξοπούλου από την Ελληνική Λύση, που ήταν πριν και από παράλειψη δεν εκφωνήθηκε το όνομά της.

Κυρία Αλεξοπούλου, έχετε τον λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αφορμή το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, το οποίο δεν βλέπω να έχει και κάποιο κεντρικό νόημα και ουσία κατά τα άλλα, θέλω να πω δυο λόγια για τους συμπολίτες μας με αναπηρίες και κινητικά προβλήματα.

Η προσβασιμότητα παντού είναι αναφαίρετο δικαίωμα όλων και κάτι τέτοιο επιτυγχάνεται και μέσω της οδήγησης οχημάτων. Γι' αυτό και τα άτομα με αναπηρίες είναι αυτονόητο πως θα πρέπει να έχουν εκ προοιμίου την εύνοια της πολιτείας.

Η Ελληνική Λύση στο πρόγραμμά της είναι το μοναδικό κόμμα που προβλέπει ρητά ένα στρατηγικό σχέδιο μετακίνησης των ΑΜΕΑ, που περιλαμβάνει την αγορά ή τη δωρεά οχημάτων μεταφοράς ατόμων με αναπηρίες λίγων και πολλών θέσεων για ΑΜΕΑ και τους συνοδούς τους ασφαλώς.

Δυστυχώς, είμαστε και οι μόνοι που προβλέπουμε κάτι ανάλογο από όλες τις πολιτικές δυνάμεις. Μιλάμε, κυρίες και κύριοι, για οδήγηση ατόμων με αναπηρία και πολύ σωστά, βέβαια. Όμως, ως πάμε λίγο στην πραγματικότητα. Ας δούμε το θέμα πιο σφαιρικά.

Υπάρχει γενικά μεγάλο πρόβλημα για τα άτομα με αναπηρίες, σε ό,τι αφορά τις μετακινήσεις τους. Ξέρετε γιατί συμβαίνει αυτό; Γιατί ούτε οι υποδομές των πόλεών μας είναι κατάλληλες, αλλά ούτε υπάρχει σωστή κουλτούρα σχετικά με τις μετακινήσεις αυτών των συνανθρώπων μας απ' όλους τους υπόλοιπους. Πόσες και πόσες φορές, για παράδειγμα, δεν βλέπουμε ταξί να μη σταματούν στον δρόμο να πάρουν άτομα, που είναι πάνω σε καροτσάκι. Για να μην αναφερθώ, φυσικά, στην αντιμετώπισή τους στα μαζικά μέσα μεταφοράς, που είναι το λιγότερο απαράδεκτη. Δεν είναι, αγαπητοί, κύριοι συνάδελφοι, ειρωνεία να κάנוμε λόγο για οδήγηση ατόμων με αναπηρία, αλλά την ίδια

ακριβώς στιγμή, οι γενικότερες υποδομές μας, αλλά και η νοοτροπία πολλών είναι εντελώς λάθος.

Δεν θέλω ασφαλώς να πω ότι δεν υπάρχουν και εξαιρέσεις. Και σωστοί οδηγοί ταξί υπάρχουν που βοηθούν τους ΑΜΕΑ και σωστοί συνεπιβάτες που δίνουν το χέρι αλληλεγγύης στον συνάνθρωπό τους με κινητικές δυσκολίες. Πρέπει, όμως, να δημιουργηθούν οι υποδομές, αλλά και η σχετική εκπαίδευση των πολιτών, προκειμένου να μπορούμε όντως να μιλάμε για δικαιώματα των ΑΜΕΑ σε δρόμους, πεζοδρόμια και γενικά στις μετακινήσεις τους.

Ένα άλλο θέμα είναι οι κλήσεις που κόβονται σε ανθρώπους που μεταφέρουν κάποιο ΑΜΕΑ σε γιατρό. Γιατί δεν κάνουμε κάτι απλό; Ας δημιουργηθεί ένα ειδικό τμήμα με το οποίο να επικοινωνεί και να ενημερώνει ο ασθενής ότι θα τον μεταφέρει στον «Χ» γιατρό ο «Ψ» οδηγός οχήματος. Συνεπώς, να γνωστοποιείται ότι το συγκεκριμένο όχημα πάει εκεί για λόγους υγείας ατόμου με αναπηρία, οπότε να μην του κόβεται κλήση και για συγκεκριμένους δρόμους και τετράγωνα της γύρω περιοχής και να πληρώνει και αυτό από πάνω. Είναι νομίζω κρίμα.

Μάλιστα, δεν είναι κρίμα, κυρίες και κύριοι, να συμβαίνουν αυτά τα πράγματα; Με αυτό που προτείνω πιστεύω ότι λύνεται ένα πρόβλημα, που χρονίζει και δεν θα έπρεπε να συμβαίνει αυτό.

Να μου επιτρέψετε σε αυτό το σημείο να πω ότι πολύ πρόσφατα -με ημερομηνία 18 Οκτωβρίου του 2021- καταθέσαμε προς τον κύριο Υπουργό Οικονομικών ερώτηση με θέμα, «περί απαλλαγής από τέλη ταξινόμησης και τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων των ΑΜΕΑ». Αναρωτιέμαι εύλογα ποιο είναι το ακριβές καθεστώς, που δέπει την απαλλαγή από αυτά τα τέλη. Αφορά τα ανήλικα παιδιά ΑΜΕΑ ή το ίδιο το όχημα αυτό καθ' αυτό; Αν τα παιδιά δεν έχουν τελικά το δικαίωμα να αγοράσει ο γονέας ή ο κηδεμόνας τους ένα νέο όχημα αντί αυτών, τότε στην περίπτωση αυτή, επιβαρύνεται εξαιρετικά ο οικογενειακός προϋπολογισμός. Ξέρετε, σε αυτές τις οικογένειες τα λεφτά δεν περισσεύουν ή απλά δεν υπάρχουν, για να πούμε και μία φράση πολύ επίκαιρη αυτή την εποχή.

Πώς, λοιπόν, ένα παιδί με κινητικά προβλήματα θα κινηθεί; Πώς θα πάει κάπου που θέλει, αν δεν υπάρχει ειδικό όχημα που να το εξυπηρετεί αυτό και την οικογένειά του; Θα το αποκλείσουμε άραγε στο σπίτι, επειδή η πολιτεία δεν παράσχει ένα αυτονόητο στο κάτω-κάτω για μια πολιτισμένη σύγχρονη κοινωνία δικαίωμά του; Πού είναι εδώ η περίφημη μέριμνα για τα άτομα με αναπηρίες, ειδικά, δε, για τα παιδιά ΑΜΕΑ.

Αυτά τα λέω, όχι για να κάνω φτηνή αντιπολίτευση, αλλά ως παραδείγματα βγαλμένα μέσα από την αληθινή ζωή. Βέβαια, ισχύουν και για τις προηγούμενες κυβερνήσεις, που ούτε και εκείνες αντιμετώπισαν ποτέ σοβαρά αυτά τα ζητήματα.

Κλείνοντας, έχω πάνω σε αυτά μία πρόταση. Γιατί να μην κατέβει το όριο ποσοστού αναπηρίας για τα ΑΜΕΑ που δικαιούνται οχήματα; Δεν θα έπρεπε να συμπεριλάβουμε όλους εκείνους τους συνάνθρωπους μας με αναπηρίες, που πραγματικά έχουν τεράστια ανάγκη, κατεβάζοντας το όριο που είναι πολύ ψηλό; Αυτοί οι άνθρωποι, δηλαδή, δεν έχουν μεγάλα προβλήματα στις μετακινήσεις τους;

Ας δούμε λοιπόν και αυτό το μείζον θέμα. Ας κατέβουν τα όρια των ποσοστών αναπηρίας, για να μπορούν οι άνθρωποι με αναπηρίες να έχουν και αυτοί το δικαίωμα σ' ένα όχημα που να τους εξυπηρετεί.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ πολύ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει η κ. Φωτίου από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα μιλήσω αποκλειστικά για την τροπολογία που φέρνει η Κυβέρνηση για τα σχολικά γεύματα. Είναι μείζονος σημασίας. Ζητάμε να αποσυρθεί, διότι η διαδικασία που προτείνει δεν είναι σύννομη, όπως θα εξηγήσω.

Αντίθετα, σύννομη είναι η διαδικασία της τροπολογίας που έχουν καταθέσει Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ με αριθμό 1122/31, μόνη νόμιμη λύση για να δοθούν φέτος τα σχολικά γεύματα και να μην

μπούμε σε νέες περιπέτειες ακυρώσεων.

Ποιο είναι το πρόβλημα; Το Ελεγκτικό Συνέδριο του κράτους ακύρωσε πριν είκοσι μέρες, στις 13 Οκτωβρίου, έναν διαγωνισμό για τα σχολικά γεύματα ύψους 253,5 εκατομμυρίων για τρία χρόνια που είχε προκηρύξει το Υπουργείο Εργασίας μέσω ΟΠΕΚΑ από τον Απρίλιο του 2021. Αυτό σημαίνει ότι ο διαγωνισμός πρέπει να επαναπροκηρυχθεί. Όπως καταλαβαίνετε, αυτή η διαδικασία κρατάει έξι μήνες, άρα μέχρι τον Μάιο δεν θα μπορούν τα παιδιά να παίρνουν σχολικά γεύματα.

Η απορριπτική απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου συμβαίνει για πρώτη φορά στην ιστορία των σχολικών γευμάτων. Κάθε χρονιά επαναλαμβάνονταν επιτυχώς ο διαγωνισμός. Πρώτη φορά έγινε αυτό. Γιατί ακυρώθηκε; Διότι συμπεριλήφθηκε για πρώτη φορά στη διακήρυξη ο όρος «καρμανιόλα», που ευνοούσε τις μεγάλες επιχειρήσεις εστίασης σε βάρος των μικρομεσαίων, με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος των συμβάσεων να ανατεθούν σε λιγότερους από πέντε αναδόχους.

Θα καταθέσω στα Πρακτικά την απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Με απλά λόγια, τρεις εταιρείες πήραν από τα 253,5 εκατομμύρια τα 127 περίπου εκατομμύρια.

Ποιος ήταν ο όρος «καρμανιόλα», που απέκλειε τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις; Ακούστε έμπνευση: Οι υποψήφιες εταιρείες, για να αποδείξουν την φερεγγυότητά τους, έπρεπε να έχουν εκτελέσει τα δύο τελευταία χρόνια ένα αντίστοιχο ενιαίο έργο παρασκευής ζεστών γευμάτων με αμοιβή ίση με το 80% του έργου που διεκδικούσαν.

Για να μη σας μπερδεύω, θα φέρω ένα παράδειγμα. Ας πούμε, λοιπόν, ότι μία εταιρεία διεκδικεί τα σχολικά γεύματα του Δήμου Πάτρας ύψους 3 εκατομμυρίων σ' αυτόν τον διαγωνισμό. Έπρεπε ήδη να έχει υλοποιήσει γεύματα σε μία μόνο σύμβαση, όχι αθροιστικά, τα δύο προηγούμενα χρόνια ύψους 2,4 εκατομμυρίων. Πιο φωτογραφικό υπάρχει; Υπάρχει; Τρεις εταιρείες, λοιπόν, πήραν τα 127 εκατομμύρια από τα 253.

Είναι προφανές ότι ο νέος αυτός όρος «καρμανιόλα» δεν ήταν πρωτοβουλία του ΟΠΕΚΑ, ο οποίος τόσα χρόνια κάνει με τους ίδιους όρους κάθε χρόνο τον διαγωνισμό, αλλά κάποιος παρενέβη, η ηγεσία του Υπουργείου Εργασίας, ο Υπουργός δηλαδή και ο Υφυπουργός, για να κάνει δύο πράγματα: Τριπλασίασε τον προϋπολογισμό, δίνοντας, βέβαια, τα επόμενα τρία χρόνια τα γεύματα και, συγχρόνως, έβαλε τον όρο «καρμανιόλα». Βέβαια, πιάστηκαν «με τη γίδα στην πλάτη» από το Ελεγκτικό Συνέδριο και να τα μας. Η ιστορία τώρα είναι ότι δεν έχουμε γεύματα.

Τι ζητάμε τώρα με την τροπολογία που φέρνουμε; Να καλύψουν το διάστημα μέχρις ότου ολοκληρωθεί ο νέος διαγωνισμός -ορθώς- μέχρι τον Μάιο -δηλαδή από τον Ιανουάριο μέχρι τον Μάιο- γιατί μέχρι τον Ιανουάριο θα κάνουν διαπραγμάτευση. Άρα, χάθηκε ο χρόνος τώρα, μέχρι τον Ιανουάριο. Από τον Ιανουάριο μέχρι τον Μάιο να καλύψουν τον χρόνο με μια άλλη διαδικασία. Αυτό είναι η τροπολογία. Ποια; Της διαπραγμάτευσης.

Δηλαδή, τι θέλουμε να κάνουν; Να καλέσουν τις εταιρείες που μετείχαν στον προκριματικό διαγωνισμό και να κάνουν ευθεία διαπραγμάτευση για να τους μοιράσουν τα γεύματα μέχρι να τελειώσει ο νέος σωστός διαγωνισμός, που θα τελειώσει κατά τον Μάιο. Όμως, η διαδικασία είναι διάτρητη και θα ακυρωθεί σε μέλλουσα προσφυγή, διότι πάλι θα ευνοηθούν οι μεγάλες εταιρείες, αφού όσοι δεν πληρούσαν τον όρο «καρμανιόλα» έχουν αποκλειστεί. Δηλαδή, με αυτές θα κάνει τη διαπραγμάτευση. Δεν θα φέρει άλλες.

Δεύτερον, διότι για να το κάνουν αυτό μας βάζουν στη Βουλή, να ψηφίσουμε κάτι που δεν είναι σύννομο. Τι εννοώ; Δεν είναι σύννομη η τροπολογία, γιατί επικαλείται το άρθρο 32 του ν.4412/2015, του νόμου του ΣΥΡΙΖΑ δηλαδή, που θεσπίστηκε για να μπει τέλος στις παράνομες αναθέσεις δημοσίων προμηθειών έργων και υπηρεσιών, στα σκάνδαλα, όπου, όμως, προβλέπεται ότι δεν πας με αυτήν τη διαδικασία του ανοιχτού διαγωνισμού εφόσον και πας σε ανοιχτή διαπραγμάτευση, εφόσον συντρέχουν συγκεκριμένοι λόγοι. Τι λέει; Να υπάρχει, δηλαδή, κατεπίγουσα ανάγκη οφειλόμενης σε γεγονότα απρόβλεπτα από την αναθέτουσα αρχή, από το Υπουργείο Εργασίας, που καθιστούν αδύνατη την τήρηση των ημερομηνιών και η κατεπιείγουσα

ανάγκη να μην προκύπτει, να μην απορρέει από ευθύνη της αναθέτουσας αρχής, δηλαδή από το Υπουργείο.

Με συγχωρείτε. Το Υπουργείο την έκανε τη δουλειά όλη. Όλοι αυτοί οι λόγοι που επικαλούνται είναι άκυροι και οι τρεις. Επομένως, μας λένε να παρανομήσουμε όλοι μαζί υπό τη δαμόκλειο σπάθη ότι δεν θα διανεμηθούν εφέτος στα παιδιά σχολικά γεύματα.

Προτείνουμε εμείς τροπολογία. Μέχρι να ολοκληρωθεί ο νέος διαγωνισμός που θα προκηρυχθεί, πρώτον, τα σχολικά γεύματα της ενδιάμεσης περιόδου, δηλαδή από τον Ιανουάριο μέχρι τον Μάιο, να τα αναλάβουν όσες εταιρείες είχαν αναλάβει μέχρι τη σχολική χρονιά 2020-2021, με νόμιμο διαγωνισμό που έκανε η Νέα Δημοκρατία, τον περσινό διαγωνισμό, να κάνουμε επέκταση, δηλαδή, της σύμβασης και με την ίδια τιμή μονάδας, ισοκατανομή μεταξύ τους, επιπλέον σχολεία αν χρειαστεί -γιατί έχετε βάλει παραπάνω 10 εκατομμύρια- και, επομένως, να γίνει αυτή η ισοκατανομή. Αναφερόμαστε για γεύματα κόστους 10 εκατομμυρίων περίπου επιπλέον από εκείνα του διαγωνισμού.

Αποσύρете τώρα την τροπολογία, που κινδυνεύει να δημιουργήσει και νέες περιπέτειες ακύρωσης και φέρτε αμέσως, αυτήν την εβδομάδα, νέα τροπολογία με τη μόνη νόμιμη λύση που σας προτείνουμε: Τον νέο διαγωνισμό που θα προκηρύξετε, με τους ίδιους ακριβώς όρους, που μέχρι σήμερα εφαρμόζει ο ΟΠΕΚΑ.

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

Ένα λεπτό θα χρειαστώ ακόμη και ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Σας καλούμε να τον κάνετε για μία χρονιά, όχι για τρεις: Πρώτον, γιατί δεν ξέρουμε αν θα είσαστε στην Κυβέρνηση. Δεύτερον, γιατί εμείς έχουμε υποσχεθεί προεκλογικά ότι θα δώσουμε το 2023-2024 εξακόσιες χιλιάδες γεύματα ημερησίως. Θα καλύψουμε όλα τα παιδιά, δηλαδή, και όχι διακόσια δέκα, όπως θέλετε εσείς να μας δεσμεύσετε μέχρι το 2024.

Κύριοι Υπουργοί, τα σχολικά γεύματα σας έχουν καθίσει στο στομάχι από την αρχή. Τα κοροϊδεύατε ως συσσίτια. Εμείς δεν τα φτιάξαμε μόνο για τα φτωχά παιδιά, αλλά για όλα τα παιδιά των δημοτικών σχολείων.

Είναι κατά της παχυσαρκίας με βάση τη μεσογειακή διατροφή, που σχεδιάστηκε από ελληνικά πανεπιστήμια. Ακούω ότι θα αλλάξετε και το μενού και τρέμω, γιατί καταλαβαίνω ότι θα μπουκ στην ιστορία ΜΚΟ και ιδιωτικές εταιρείες, για να αλλάξετε το μενού. Έχουν μεγάλη παιδαγωγική αξία. Γι' αυτό και τα αγάλιασαν όλες οι ηγεσίες του Υπουργείου Παιδείας επί ΣΥΡΙΖΑ, ο Νίκος Φίλης, η Μερóπη Τζούφη, ο Κώστας Γαβρόγλου. Απελευθερώνουν τις γυναίκες από μια καθημερινή έγνοια, ενισχύουν τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και τις τοπικές αγορές, που προμηθεύουν φρέσκα προϊόντα.

Σήμερα, που η ακρίβεια πλήττει όλα τα νοικοκυριά, τα σχολικά γεύματα είναι περισσότερο αναγκαία από ποτέ. Σήμερα, που η φτώχεια χτυπάει την πόρτα των παιδιών των μεσαίων στρωμάτων πρέπει να δώσετε σε όλα τα παιδιά του δημοτικού εξακόσιες χιλιάδες γεύματα τη μέρα, όπως έχει υποσχεθεί ο ΣΥΡΙΖΑ.

Και τι ειρωνεία. Ξέρετε ποιο είναι το κόστος; Τα 253,5 εκατομμύρια. Αυτό είναι το κόστος των εξακοσίων χιλιάδων. Δηλαδή, όσα πήγατε να διανεμίσετε στους «ημέτερους» με αυτήν την παρανομία.

Αποσύρете την τροπολογία, λοιπόν, τώρα.

Καταθέτω την απόφαση.

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

Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Τσαβδαριδής από τη Νέα Δημοκρατία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη χώρα μας τα τελευταία πενήντα χρόνια συντελείται μια γενοκτονία με πάνω από εκατόν είκοσι χιλιάδες νεκρούς και πάνω από τριακόσιους πενήντα χιλιάδες αναπήρους, λόγω των τροχαίων δυστυχημάτων, τα οποία, δυστυχώς, αποτε-

λούν και την πρώτη αιτία θανάτου στις ηλικίες δεκαοχτώ έως σαράντα τεσσάρων ετών.

Αν αυτό δεν αποτελεί επαρκή λόγο για να δημιουργήσουμε από χθες ένα σύγχρονο και αποτελεσματικό πλαίσιο, που θα βελτιώσει την οδηγική συμπεριφορά των πολιτών, ώστε όταν κρατάμε το τιμόνι του αυτοκινήτου ή της μοτοσυκλέτας μας, αυτό να είναι εργαλείο και όχι όπλο, τότε δεν μπορώ να φανταστώ ποιος άλλος λόγος θα ήταν αρκετός.

Μπορεί την τελευταία διετία να υπήρξε στη χώρα μας αξιοσημείωτη μείωση των θανάτων κατά 16%, σύμφωνα με τα στοιχεία της EUROSTAT, με καταγραφή πενήντα τεσσάρων θανάτων ανά εκατομμύριο πληθυσμού, παρ' όλα αυτά, όμως, έχουμε ακόμη πολύ δρόμο να διανύσουμε, για να μιλάμε για μια οδηγική παιδεία συνολικά στη χώρα, η οποία θα αποτελεί εγγύριο ασφάλειας και παράδειγμα προς μίμηση.

Να, γιατί η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, τηρώντας πιστά μια από τις πρώτες προτεραιότητες του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη, προτάσσει το ζήτημα της οδικής ασφάλειας ως κυρίαρχης σημασίας και εισάγει προς ψήφιση στην Ολομέλεια της Βουλής ένα νομοσχέδιο, το οποίο εστιάζει στη δημιουργία καλύτερων οδηγιών.

Κεντρική στόχευση του παρόντος σχεδίου νόμου αποτελεί η διασφάλιση της αξιοκρατίας και της αξιοπιστίας, καθώς και η εξάλειψη φαινομένων διαφθοράς στη διαδικασία των εξετάσεων, που αποτελούσε καρκίνωμα για πολλά χρόνια και συντελούσε στο να παίρνουν δίπλωμα νέοι οδηγοί χωρίς την απαραίτητη προετοιμασία και με ελλιπέστατη γνώση οδήγησης, οι οποίοι τελικά έβγαιναν ανεξέλεγκτοι στους δρόμους με όσους κινδύνους αυτό συνεπαγόταν για τους ίδιους, για τους συνεπιβαίνοντές τους, αλλά και για το κοινωνικό σύνολο.

Πόσο βαθύ ήταν αυτό το καρκίνωμα; Σύμφωνα με μελέτη του ίδιου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που είδε το φως της δημοσιότητας το 2017, ο παράνομος τζίρος από τη δράση των κυκλωμάτων έκδοσης αδειών οδήγησης υπερβέβαινε τα 120 εκατομμύρια ευρώ, ενώ το ποσοστό επιτυχίας στις ήδη μηχανογραφημένες θεωρητικές εξετάσεις, που ήταν περίπου στο 50%, στις πρακτικές έφθανε στο 75% για την πόλη των Αθηνών και σκαρφάλωνε έως και 95% σε ορισμένες επαρχιακές πόλεις.

Αυτή ακριβώς η δυνατότητα αδιαφάνειας, διαφθοράς και χρηματισμού πρέπει να παταχθεί. Προς αυτή την κατεύθυνση, το προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο επί διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ δεν βοηθούσε κυρίως λόγω διατάξεων που, παρά τις καλές προθέσεις, αποδείχθηκαν στην ουσία ανεφάρμοστες, δημιουργώντας εν τέλει περισσότερα προβλήματα από αυτά που υποτίθεται ότι έλυσε, όπως για παράδειγμα η διάταξη με τις κάμερες που απορρίφθηκαν από την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και οδήγησαν σε ιδιότυπη ομηρία πάνω από εκατόν πενήντα χιλιάδες υποψήφιους οδηγούς, που δεν είχαν τη δυνατότητα να δώσουν τότε εξετάσεις, μέχρι τελικά να επαναφέρουμε εμείς, ως νέα Κυβέρνηση, το παλιό σύστημα εξέτασης υποψηφίων οδηγών για να ξεμπλοκάρουμε αυτή την προβληματική κατάσταση.

Το παρόν σχέδιο νόμου, όμως, έρχεται να θωρακίσει το αδιάβλητο της διαδικασίας και την αξιοπιστία των εξετάσεων με ένα τετράπτυχο ρυθμίσεων: Πρώτον, με την τοποθέτηση κάμερας, που θα ανήκει στο Υπουργείο, στο όχημα κατά τη διάρκεια της εξέτασης, διαδικασία η οποία είναι τόσο καλά μελετημένη, διατυπωμένη και έχουσα όλες τις αναγκαίες ασφαλιστικές δικλείδες, που έχει ήδη λάβει την έγκραφη συγκατάθεση της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα. Δεύτερον, με τη διεύρυνση του σώματος των εξεταστών με πιστοποιημένους δημοσίους υπαλλήλους, προκειμένου, αφενός να σπάσουν οριστικά τα κυκλώματα, που λυμαίνονται τον χώρο, αφετέρου να επιταχυνθεί η διαδικασία των εξετάσεων. Τρίτον, με τη δημιουργία του θεσμού του επόπτη, που θα αποτελείται από μέλη της Ελληνικής Αστυνομίας, μετά από ειδική εκπαίδευση και οι οποίοι είτε θα εποπτεύουν μέσα από το όχημα τη σχετική διαδικασία είτε θα παρεμβαίνουν όπου και όταν υπάρχουν υπόνοιες για παρατυπίες ή παρανομίες σε κάποιο εξεταστικό κέντρο. Και τέταρτον, με το ενδεχόμενο αλλαγής της θέσης του εκπαιδευτή κατά

την εξεταστική διαδικασία στο πίσω κάθισμα του οχήματος, προκειμένου να αποκλείεται η όποια θεωρητική ή μη δυνατότητά του να επέμβει υπέρ του εξεταζόμενου.

Η βασική φιλοσοφία, όμως, του παρόντος σχεδίου νόμου δεν εξαντλείται μόνο στα αυτά. Διαπνέεται από την απόφαση της Κυβέρνησης να δείξει έμπρακτη εμπιστοσύνη στο νέο σύστημα, στους εκπαιδευτές και στους εξεταστές τόσο μέσω της καθιέρωσης της δυνατότητας εξέτασης για νέους δεκαεπτά ετών, όσο και μέσω της θέσπισης της δυνατότητας απόκτησης προσωρινής άδειας για νέους δεκαεπτά ετών, με την προϋπόθεση να έχουν δίπλα τους έναν έμπειρο οδηγό, κατά τα πρότυπα άλλων ευρωπαϊκών χωρών, στις οποίες το σύστημα έχει δουλέψει με μεγάλη επιτυχία.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν ακούει τον παλμό της νεολαίας, μόνο στα λόγια και στα συνθήματα, αλλά είναι εδώ για να διευκολύνει την καθημερινότητά της και να επιταχύνει την ένταξή της στην κοινωνικοοικονομική ζωή του τόπου, πάντα με απαραίτητες προϋποθέσεις στην ατομική υπευθυνότητα, αλλά και τη διεύρυνση της οδηγικής αγωγής και στα σχολεία μας, που αποτελεί για μας έναν ακόμη κομβικό στόχο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η μέγιστη πλειοψηφία των φορέων επισήμαναν ότι το σχέδιο νόμου που σήμερα συζητάμε είναι εξαιρετικά σημαντικό. Η ίδια η Αξιωματική Αντιπολίτευση έδειξε μετριοπάθεια, πλην όμως, πιστή στην πενία πολιτικού οράματος, επιφυλάχθηκε να υπερψηφίσει στις αρμόδιες επιτροπές και επιφυλάχθηκε να προσφέρει γόνιμες προτάσεις στην Ολομέλεια, όπως επιφυλάσσεται γενικώς να συμμετέχει ενεργά στον τιτάνιο αγώνα που η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δίνει για την Ελλάδα της νέας εποχής.

Το παρόν νομοθέτημα, όμως, δεν αντέχει σε επιφυλάξεις. Είναι ένα νομοθέτημα ζωής και κοινωνικού σεβασμού, που αφορά στην καθημερινότητα όλων μας, πέρα από κομματικά στεγανά, ένα νομοθέτημα που εύχομαι να έχει τη συνολική θετική ψήφο, όπως του αξίζει και όπως αξίζει στην κοινωνία μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Λαμπρόπουλος από τη Νέα Δημοκρατία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Θα τοποθετηθώ επί της τροπολογίας του Υπουργείου Υποδομών που αφορά τον δρόμο Πάτρα-Πύργος-Καλό Νερό-Τσακώνα. Ο δρόμος αυτός είναι ένα σημαντικότατο έργο για όλη τη Δυτική Ελλάδα. Είναι ένας οδικός άξονας που θα ξεκινάει από την Καλαμάτα και θα καταλήγει στα Ιωάννινα. Φανταζόμαστε, θέλουμε, προσπαθούμε, πιέζουμε, παλεύουμε οι πολιτικοί-προσωπικά εγώ έχω δώσει έναν μεγάλο αγώνα- και οι φορείς για να γίνει αυτός ο μεγάλος οδικός άξονας.

Σκέφτομαι όταν ένας δρόμος ξεκινά από την Καλαμάτα, περνάει από το Καλό Νερό, τον Πύργο-όχι φυσικά μέσω Μεγαλόπολης και Ανδρίτσαινας- και καταλήγει στην Πάτρα και στα Ιωάννινα, όταν κάποια στιγμή θα λειτουργήσει και κάποια γραμμή ναυτιλιακή από την Κρήτη μέχρι την Καλαμάτα που θα έρχονται όλα τα εμπορεύματα και τα προϊόντα με φορτηγά στην Καλαμάτα από εκεί στην Πάτρα και κατευθείαν στις ευρωπαϊκές αγορές, πόσο καλό θα είναι και πόσο θα αποσυμφορήσει τον Πειραιά, την Αττική Οδό και τον δρόμο Αθήνα-Πάτρα.

Θα είναι ένα σημαντικότατο έργο, που το θέλουμε όλοι, το περιμένουμε όλοι για την ανάπτυξη όλης της δυτικής Ελλάδος. Αυτό το έργο, λοιπόν, ξεκίνησε και έδωσε ελπίδες ότι θα γίνει το 2007 με την κύρωση τότε της σύμβασης στη Βουλή από τον τότε Υπουργό Γεώργιο Σουφλιά, τον οποίον οφείλουμε όλοι να μην μονεύουμε, γιατί έχει βάλει τη βάση για όλα τα μεγάλα έργα που έγιναν στη χώρα μας. Το ενέταξε στη σύμβαση παραχώρησης Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα-Καλό Νερό. Το 2013, λόγω και της οικονομικής κρίσης στη Βουλή με τον ν.4219/2013 απεντάχθηκε και εξαιρέθηκε το κομμάτι από το τμήμα από την Πάτρα, τον Πύργο, την Τσακώνα.

Έγιναν πολλές προσπάθειες και έγιναν πολλά λάθη. Ενώ ήταν

να δημοπρατηθεί το τμήμα από την Πάτρα μέχρι τον Πύργο τον Μάρτιο του 2015 ανακοίνωσε η καινούργια Κυβέρνηση με τον γνωστό εργολάβο με τα βοσκοτόπια και κατακερμάτισε το τμήμα αυτό σε οκτώ μέρη, με αποτέλεσμα να μην προχωρήσει και να μην γίνει τίποτα. Αποτέλεσμα; Καθημερινά σκοτώνεται κόσμος και χύνεται αίμα στην άσφαλτο.

Η καινούργια Κυβέρνηση, η δική μας Κυβέρνηση όταν ήρθε και προσωπικά ο Υπουργός Κώστας Καραμανλής ξεκίνησε τις διαδικασίες και έκανε τις προσπάθειες που έπρεπε και ήδη βρισκόμαστε σε έναν καλό δρόμο. Αυτό το τμήμα θα ξεκινήσει πολύ σύντομα να κατασκευάζεται.

Σήμερα, με την τροπολογία αυτή που έρχεται και που καλούμαστε όλοι να ψηφίσουμε, εντάσσεται το τμήμα από Πάτρα-Πύργος-Καλό Νερό-Τσακώνα στη σύμβαση παραχώρησης. Έτσι λοιπόν, έχουμε τη μεγάλη ελπίδα πλέον, μέσω της σύμβασης παραχώρησης -γιατί δεν υπάρχει άλλος τρόπος χρηματοδότησης του μεγάλου αυτού έργου- αφού θα ξεκινήσει -και πήρε υπογραφή το τμήμα από την Πάτρα μέχρι τον Πύργο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως ακούσαμε τον Υπουργό προηγουμένως να διαβεβαιώνει- αμέσως μετά να ξεκινήσουν οι συζητήσεις για να ενταχθεί και να ξεκινήσει και το υπόλοιπο τμήμα, από τον Πύργο μέχρι την Τσακώνα. Λέω από τον Πύργο μέχρι την Τσακώνα, γιατί υπάρχει στην περιοχή του Καϊάφα, όπως είναι γνωστό, απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, που δημιουργεί προβλήματα. Και εκεί θα το δούμε, για να γίνουν οι οποίες παρεμβάσεις στα λίγα χιλιόμετρα της περιοχής του Καϊάφα.

Όμως, για όλο το άλλο τμήμα, από τον Πύργο μέχρι την Τσακώνα, ελπίζουμε, πιστεύουμε ότι έγινε μία καλή αρχή σήμερα. Είναι ένα καλό ξεκίνημα, μια καλή στιγμή για την κατασκευή του δρόμου και ευχαριστούμε τον Υπουργό και την Κυβέρνηση και τον Πρωθυπουργό που γνωρίζει το θέμα και γνωρίζει το πρόβλημα και θέλει να γίνει ο δρόμος.

Όλοι μαζί, λοιπόν, πιστεύουμε ότι με γρήγορες διαδικασίες θα προσφύγουμε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να έχουμε καινούργια έγκριση για το τμήμα «Πύργος-Καλό Νερό-Τσακώνα». Δεν θα ησυχάσουμε, δεν επαναπαυόμαστε, θα παρακολουθούμε. Θέλουμε όλοι -δεν υποχωρούμε- να γίνει και αυτό το τμήμα. Θέλουμε να δούμε να γίνεται πράξη το όραμα να υπάρχει ένας οδικός άξονας από την Καλαμάτα μέχρι τα Γιάννινα, που θα αλλάξει όλη τη δυτική Ελλάδα, που θα αναπτύξει όλη τη δυτική Ελλάδα. Περιμένουμε από τον Υπουργό να προχωρήσει γρήγορα τις διαδικασίες και να μας δώσει και συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Δούνια από τη Νέα Δημοκρατία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ΝΟΝΗ) ΔΟΥΝΙΑ: Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η οδική ασφάλεια είναι δείκτης του πολιτισμού μίας χώρας. Οι κάτοικοι και οι επισκέπτες της πρέπει να νιώθουν και να είναι ασφαλείς στους δρόμους της.

Στην Ελλάδα, δυστυχώς, δεν μπορούμε να πούμε ότι αυτό συμβαίνει. Γι' αυτό φταίνε πολλοί παράγοντες, που αφορούν το οδικό μας δίκτυο, τη μη εφαρμογή των κανόνων κυκλοφορίας και βέβαια, την έλλειψη της απαραίτητης οδικής παιδείας των οδηγών. Οι παράγοντες αυτοί έχουν φέρει την Ελλάδα στη δεινή θέση να έχει έναν από τους μεγαλύτερους δείκτες θνησιμότητας από τροχαία ατυχήματα σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Για κάποιες ηλικιακές κατηγορίες, μάλιστα, κυρίως των νέων συμπολιτών μας, τα τροχαία αποτελούν την πρώτη αιτία θνησιμότητας.

Πέρα, όμως, από τους πολλούς «αχρείαστους» θανάτους στην άσφαλτο, δεν είναι λίγες και οι περιπτώσεις σοβαρών τραυματισμών ή πρόκλησης αναπηρίας με ολέθριες ψυχολογικές, κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες για τα θύματα των τροχαίων και τις οικογένειές τους.

Η τραγική αυτή κατάσταση είναι απαραίτητο να αλλάξει. Προσωπικά, ως μητέρα δύο εφήβων, έχω πολύ μεγάλο ενδιαφέρον για τα θέματα και τα ζητήματα οδικής ασφάλειας, τα οποία, δυ-

στυχώς, υπήρχαν παραγκωνισμένα, για πολλά χρόνια στη χώρα μας. Γι' αυτό και χαίρομαι πάρα πολύ που η Κυβέρνηση έχει πάρει τόσο ζεστά το θέμα της οδικής ασφάλειας και έμπρακτα προσπαθεί να το βελτιώσει, βάσει ενός ολοκληρωμένου προγράμματος.

Το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε σήμερα αποτελεί απλώς ένα κεφάλαιο αυτού του συνεκτικού σχεδίου. Ο τίτλος του νομοσχεδίου «Οδηγώντας με ασφάλεια» μόνο τυχαίος δεν είναι. Εστιάζει ακριβώς στην ουσία, που δεν είναι άλλη από τη διασφάλιση της σωστής εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών και της διαφανούς διαπίστωσης της ικανότητάς τους να οδηγούν. Έρχεται, με άλλα λόγια, να βάλει ένα τέρμα στα φαινόμενα διαφθοράς, που υπάρχουν εδώ και πολλά χρόνια στη διαδικασία των εξετάσεων απόκτησης διπλώματος οδήγησης και είναι λίγο-πολύ γνωστά σε όλους μας.

Ας δούμε, όμως, με ποιον τρόπο επιχειρεί να διασφαλίσει το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών το αδιάβλητο των εξετάσεων. Πρώτα από όλα, σύμφωνα με το νέο πλαίσιο για την εκπαίδευση και εξέταση των υποψηφίων οδηγών, η θεωρητική δοκιμασία επικαιροποιείται και ελέγχεται αυστηρά. Μαζί με τις ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής προβλέπονται μελέτες περίπτωσης από τράπεζα θεμάτων, που συστήνεται και θα λειτουργεί στο Υπουργείο Υποδομών, ενώ κατά τη διάρκεια της θεωρητικής εξέτασης των υποψηφίων προβλέπεται δειγματοληπτικός έλεγχος ταυτοπροσωπίας των εξεταζομένων.

Έπειτα, στο πρακτικό κομμάτι, η διαδικασία της εξέτασης του υποψηφίου οδηγού στο όχημα θα καταγράφεται πλέον από κάμερα του Υπουργείου. Αυτό το μέτρο είναι αλήθεια πως το είχαμε ξανακούσει. Η διαφορά από παλαιότερη ανάλογη και ανεπιτυχή απόπειρα εφαρμογής του από τη σημερινή Αξιωματική Αντιπολίτευση είναι ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έχει εξασφαλίσει την έγγραφη συγκατάθεση της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα, μιας και η συγκεκριμένη διάταξη είναι καλά μελετημένη, πολύ προσεκτικά διατυπωμένη και κυρίως, σέβεται τα προσωπικά δεδομένα, άρα, μπορεί να λειτουργήσει στην πράξη.

Το υλικό που θα προκύπτει από την κάμερα θα αποθηκεύεται και θα διατηρείται για ένα εύλογο χρονικό διάστημα ενός εξαμήνου. Σε αυτό το χρονικό διάστημα το υλικό θα μπορεί να εξεταστεί είτε δειγματοληπτικά είτε αν τυχόν γίνει κάποια καταγγελία. Η κύρια χρησιμότητά του ασφαλώς αφορά στην περίπτωση που ένας νέος οδηγός προκαλέσει κάποιο ατύχημα. Τότε αυτομάτως, το καταγεγραμμένο οπτικοακουστικό υλικό θα εξετάζεται για να διαπιστωθεί αν έχει υπάρξει κάποια παρατυπία κατά τη διάρκεια της εξέτασής του.

Ένας άλλος τρόπος, με τον οποίο προσπαθούμε να αυξήσουμε την αξιοπιστία των εξετάσεων οδήγησης είναι η διεύρυνση του Σώματος των Εξεταστών. Εφεξής, όποιοι δημόσιοι υπάλληλοι το επιθυμεί θα μπορεί, αφού περάσει, βεβαίως, τη σχετική εκπαίδευση και πιστοποίηση, να γίνει και αυτός ένας εξεταστής. Με αυτόν τον τρόπο, αφ' ενός ανοίγει μία κλειστή μέχρι τώρα -ας μου επιτραπεί η έκφραση- κλίκα, αυτή των εξεταστών και αφ' ετέρου, οι εξετάσεις θα πραγματοποιούνται με πιο γρήγορο ρυθμό, λόγω της πληθώρας των εξεταστών.

Πέρα, όμως, από τα παραπάνω, τίθεται μία ακόμη ασφαλιστική δικλείδα στις εξετάσεις για το δίπλωμα οδήγησης με τη δημιουργία του θεσμού του επόπτη κατά τη διάρκεια της πρακτικής εξέτασης των υποψηφίων οδηγών. Επόπτες θα μπορούν να γίνουν όσα μέλη της Ελληνικής Αστυνομίας το επιθυμούν, μετά, βέβαια, από ειδική εκπαίδευση και πιστοποίηση. Ο ρόλος τους δεν θα είναι άλλος από το να εποπτεύουν τη διαδικασία είτε δειγματοληπτικά είτε όταν υπάρχουν υπόνοιες σε ένα εξεταστικό κέντρο ότι γίνονται κάποιες παρατυπίες.

Διασφαλίζοντας πως οι εξετάσεις θα είναι πλέον αδιάβλητες, είναι σίγουρο ότι θα νιώσουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μεγαλύτερη εμπιστοσύνη για τους νέους οδηγούς. Η εμπιστοσύνη μας, μάλιστα, αυτή φαίνεται με την καθέρωση με το παρόν νομοσχέδιο, όχι μόνο της εξέτασης για λήψη διπλώματος στα δεκαεπτά έτη, αλλά και της δυνατότητας απόκτησης προσωρινής άδειας για νέους δεκαεπτά ετών. Οι τελευταίοι θα μπορούν να οδηγούν κανονικά, υπό την προϋπόθεση να έχουν δίπλα τους

έναν συνοδηγό ηλικίας τουλάχιστον είκοσι πέντε ετών, που θα διαθέτει άδεια οδήγησης εκδοθείσα το λιγότερο προ πενταετίας. Το εν λόγω μέτρο έχει εφαρμοστεί και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με πολύ μεγάλη επιτυχία.

Ιδιαίτερη σημασία έχει, τέλος, για μένα το ότι στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο λαμβάνεται για πρώτη φορά ουσιαστική μέριμνα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες που επιθυμούν να λάβουν το δίπλωμα οδήγησης. Έτσι, προβλέπεται ειδική εκπαίδευση, εκφώνηση των ερωτηματολογίων και ύπαρξη διερμηνέων για κωφούς, όπως και η δυνατότητα χορήγησης ειδικής έκθεσης από αρμόδιες κρατικές δομές, όπου κρίνεται αυτό απαραίτητο.

Ταυτόχρονα, για την πρακτική εκπαίδευση των υποψηφίων με κινητικά προβλήματα προβλέπεται η αξιολόγηση της ικανότητάς τους για οδήγηση και η προετοιμασία τους από δημόσια ή ιδιωτικά κέντρα εκπαίδευσης.

Τέλος, σε όσους δεν μιλούν ελληνικά και μένουν στη χώρα μας προσφέρεται η επιλογή εξέτασης σε μία διαφορετική γλώσσα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως γίνεται αντιληπτό μέσα από το υπό ψήφιση νομοσχέδιο, οι διαδικασίες θεωρητικής εξέτασης και πρακτικής δοκιμασίας των υποψηφίων οδηγών αλλάζουν ριζικά, ανασυγκροτώντας τον υπάρχοντα μηχανισμό εξέτασης. Η συνολική αυτή αναμόρφωση αξιοποιεί στο έπακρο την τεχνολογία, λαμβάνει ολοκληρωμένη μέριμνα για τους υποψηφίους οδηγούς με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες και αναβαθμίζει την παρεχόμενη εκπαίδευση στους νέους οδηγούς, ενισχύοντας, ουσιαστικά, την οδική μας ασφάλεια.

Πρόκειται για άλλο ένα βήμα ενίσχυσης του ευαίσθητου αυτού τομέα, στον οποίο ο Πρωθυπουργός μας δείχνει έμπρακτα απόλυτη προτεραιότητα. Γι' αυτό, άλλωστε, την τελευταία διετία στη χώρα μας υπήρξε μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα κατά 16%, σύμφωνα με τα στοιχεία της EUROSTAT. Συγκεκριμένα, καταγράφηκαν πενήντα τέσσερις θάνατοι ανά εκατομμύριο πληθυσμού, γεγονός που συνέβαλε στο να επιτευχθεί ο ευρωπαϊκός στόχος μείωσης θανάτων κατά 50% κατά την προηγούμενη δεκαετία.

Οφείλουμε όλοι μας να στηρίξουμε με κάθε τρόπο τη σημαντική αυτή προσπάθεια της Κυβέρνησης για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας και να βάλουμε το λιθαράκι μας στη διαμόρφωση μιας ισχυρής οδικής συνείδησης για όλους τους Έλληνες.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Βαγενά από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ANNA ΒΑΓΕΝΑ - ΚΗΛΗΔΟΝΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ξεκινήσω τη σημερινή μου ομιλία με μία αναφορά στην κατάσταση που επικρατεί αυτή τη στιγμή στα δύο δημόσια νοσοκομεία της πατρίδας μου, της Λάρισας, το Γενικό Νοσοκομείο και το Πανεπιστημιακό. Εχθές ένας γιατρός του Γενικού Νοσοκομείου Λάρισας, ο υπεύθυνος της Κλινικής COVID κ. Γιάννης Γκαμπράνης, κατέρρευσε μπροστά στις κάμερες. Αυτή είναι η εικόνα του ΕΣΥ, ενός ΕΣΥ που καταρρέει.

Και απευθύνομαι στον Υπουργό Υγείας, τον κ. Πλεύρη και του λέω πως είναι ντροπή η χθεσινή του δήλωση ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έχει θωρακίσει το Εθνικό Σύστημα Υγείας. Εδώ και είκοσι μήνες που κρατάει η πανδημία, το μόνο που έχει θωρακίσει η Νέα Δημοκρατία είναι η προετοιμασία της να το εκχωρήσει στους ιδιώτες.

Στο νομοσχέδιο τώρα. Προφανώς κανείς δεν θα διαφωνήσει ως προς το ότι η πολιτεία οφείλει να αντιμετωπίζει την οδική ασφάλεια ως μια ύψιστη προτεραιότητα, δεδομένου ότι ο φόρος αίματος στην ασφάλτο στη χώρα μας είναι δυστυχώς πάρα μα πάρα πολύ βαρύς.

Όπως έχει ήδη επισημάνει ο εισηγητής μας ο κ. Γιαννούλης, αυτό το σχέδιο νόμου για την οδική ασφάλεια όχι μόνο δεν καταφέρνει να δώσει λύσεις στα μείζονα προβλήματα της εκπαίδευσης και της εξέτασης των οδηγών, αλλά διαιωνίζει και τις παθογένειες του συστήματος που ισχύει έως σήμερα.

Θα σταθώ σε κάποια σημεία ενδεικτικά. Στο άρθρο 4 εισάγετε

τη δοκιμαστική οδήγηση για επιτυχόντες οδηγούς από δεκαεπτά ετών με συνοδό. Ωραία. Συμφωνούμε ότι αυτή είναι μία θετική διάταξη. Έχετε όμως αγνοήσει το σημαντικότερο κομμάτι που είναι και το ζητούμενο, δηλαδή την αποτελεσματική εκπαίδευση των υποψηφίων από τη σχολική ηλικία, τη δημιουργία βάσεων για μια πραγματική παιδεία γύρω από την οδική ασφάλεια, για μία αλλαγή νοοτροπίας. Αυτή είναι η ουσία και η ρίζα του προβλήματος και αυτό το κομμάτι το έχετε παντελώς αγνοήσει.

Επιτρέψτε μου να δανειστώ και να επαναλάβω ένα απόσπασμα από την τοποθέτηση κατά την ακρόαση των φορέων στην επιτροπή επί του νομοσχεδίου του Προέδρου του ΔΣ του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης Κυκλοφοριακής Αγωγής, κ. Αριστείδη Ζωγράφου την οποία βρήκα εξαιρετική. Λέει, λοιπόν, ο κ. Ζωγράφος: «Αν θέλουμε να παράξουμε σ' αυτή τη χώρα κυκλοφοριακή νοημοσύνη απαιτείται το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής -το λέμε τριάντα χρόνια τώρα- να οριστεί ως κύριο μάθημα, με εξετάσεις σε όλη την υποχρεωτική εκπαιδευτική διαδικασία, στο δημοτικό, στο γυμνάσιο και στο λύκειο. Να μάθουμε στα παιδιά μας την πόλη, να μάθουμε στα παιδιά μας να περπατάνε, να προσανατολιζονται, να μάθουμε στα παιδιά μας να κάνουν ποδήλατο και να κυκλοφορούν με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Αυτό είναι για μας το στοίχημα για την αυριανή ημέρα. Επίσης, είναι απογοητευτικό ότι το νομοσχέδιο φέρνει επιφανειακές και όχι δομικές τροποποιήσεις ως προς τη θεωρητική εκπαίδευση και εξέταση των υποψηφίων οδηγών. Με απλά λόγια, δεν βλέπουμε καμμία αλλαγή που θα βοηθήσει τους υποψηφίους να σταματήσουν να παπαγαλίζουν τις απαντήσεις χωρίς να έχουν πραγματικά κατανοήσει το περιεχόμενό τους».

Θα κλείσω με ένα θέμα που δεν αφορά το περιεχόμενο του νομοσχεδίου. Παρ' όλα αυτά είναι πάρα πολύ σημαντικό, καθώς αφορά αυτή καθαυτή την οδική ασφάλεια. Μας λέει ο κύριος Υπουργός πως κεντρική στόχευση αυτού του νομοθετήματος αποτελεί να μπει φρένο στα φαινόμενα διαφθοράς.

Μακάρι, κύριε Υπουργέ, όμως νομίζω πως κάτι σας έχει ξεφύγει εδώ. Αναφέρομαι -ή μάλλον επανέρχομαι- σε ένα θέμα για το οποίο σαράντα τρεις Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ ζητήσαμε διευκρινίσεις με ερώτηση που καταθέσαμε στις 4-11-2020, αλλά απάντηση δεν έχουμε λάβει ακόμα. Πρόκειται για ακόμα ένα σκάνδαλο της Κυβέρνησης Μητσοτάκη. Αναφέρομαι στις παράνομες, σύμφωνα με την απόφαση 909 του 2007 του Συμβουλίου Επικρατείας και σύμφωνα με την ΚΥΑ 46526/2020 αλλά και σύμφωνα με τις επανειλημμένες διαβεβαιώσεις του πρώην Υφυπουργού Εσωτερικών κ. Θεόδωρου Λιβάνιου, διαφημίσεις στο πλαίσιο των στεγαστρων λεωφορείων που είναι κάθετα προς τον άξονα του δρόμου και προς τη φορά κίνησης των οχημάτων. Οι διαφημίσεις αυτές είναι παράνομες για τον απλούστατο λόγο ότι βρίσκονται στο άμεσο οπτικό πεδίο των οδηγών και άρα αποτελούν αιτία διάσπασης της προσοχής τους, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια τη δική τους και των γύρω τους. Αλλά αφού εκδόθηκε η ΚΥΑ 46526/2020 η Αθήνα εξακολουθούσε, όπως και άλλες πόλεις της Ελλάδος και εξακολουθούν ακόμα να είναι γεμάτες από αυτές ακριβώς τις παράνομες και επικίνδυνες διαφημίσεις στις στάσεις των λεωφορείων.

Ρωτήσαμε τότε τον κ. Λιβάνιο στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας πώς γίνεται αυτό και μας είπε μήπως επειδή η σχετική διάταξη στην ΚΥΑ έχει αμφιλεγόμενη διατύπωση, όπως επισήμαινε με ανακοίνωσή του ο Πανελλαδικός Σύλλογος SOS Τροχαία Εγκλήματα. Μας διαβεβαίωσε λοιπόν τότε ο κ. Λιβάνιος, στις 23-9-20, πως οι πινακίδες είναι παράνομες, πράγματι, και πως για τον δήμο Αθηνών -που ήταν ακόμα γεμάτος από αυτές- μας είπε αυτολεξεί ακόμα ότι δεν έχει προσαρμοστεί η χωροθέτηση των πινακίδων στη νέα ΚΥΑ. Μόλις ολοκληρωθεί το πλαίσιο, για να μην υπάρχει πολυνομία, θα βγει διευκρινιστική δήλωση. Μόνο που αντί για τη διευκρινιστική δήλωση -και μόλις μία εβδομάδα αργότερα στις 30-9-20- στην 25^η έκτακτη συνεδρίαση του δημοτικού συμβουλίου του δήμου Αθηνών εγκρίθηκε η εισήγηση του δημάρχου, με την οποία ούτε λίγο ούτε πολύ παρέμειναν στη θέση τους πεντακόσιες σαράντα ήδη τοποθετημένες διαφημιστικές πινακίδες. Καταλάβατε;

Όλα τα διαφημιστικά πλαίσια στις στάσεις λεωφορείων στο κέντρο της Αθήνας φέρουν σήμανση της εταιρείας υπαίθριας

διαφήμισης «POLITIS GROUP», η οποία φέρεται να δραστηριοποιείται αποκλειστικά στην Αττική και η οποία επιχορηγήθηκε από την εκστρατεία ενημέρωσης για τον COVID 19 συνολικά με 245.000 ευρώ.

Λοιπόν, κάτι είναι σάπιο στο βασιλείο σας και βρωμιάει πολύ. Η εταιρεία «POLITIS GROUP», ο μέγας χορηγός του δήμου Αθηνών, που τα παίρνει από τη λίστα Πέτσα, που έχει τριάντα θυγατρικές και άμα γίνει κανένα δυστύχημα και πάει στα δικαστήρια κλείνει τη μία θυγατρική και δεν τρέχει τίποτα, έχει σε συνεργασία με τον δήμο Αθηνών εμπορευματοποιήσει τον δημόσιο χώρο με τρόπο καταχρηστικό και παράνομο, εκθέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια και την ακεραιότητα των πολιτών. Και αυτό δεν είναι κινδυνολογία είναι πραγματικότητα.

Να πάτε να ξηλώσετε όλες αυτές τις παράνομες και επικίνδυνες πινακίδες και μετά να βάλετε τους δεκαεπτάχρονους στους δρόμους να οδηγήσουν. Γιατί δεν έχετε φροντίσει οι δρόμοι να έχουν τις στοιχειώδεις προδιαγραφές ασφαλείας. Δεν έχετε καν φροντίσει να συμμορφώνεται ο δήμος Αθηνών με νόμους που εσείς θεσπίζετε, γιατί είναι τεράστια τα συμφέροντα που διακυβεύονται. Και ελάτε μετά να μιλήσουμε για οδική ασφάλεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εμείς σας ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα η Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Κεραμέως για να τοποθετηθεί επί της τροπολογίας 1117.

Ορίστε, κυρία Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ (Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Ζητώ συγγνώμη από τους συναδέλφους. Θα είμαι πάρα πολύ σύντομη.

Έχει κατατεθεί μια τροπολογία του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων η οποία προβλέπει, ανάμεσα σε άλλα, περαιτέρω δυνατότητες για προσωπικό στα σχολεία σε περίπτωση ζητημάτων που σχετίζονται με τον COVID, με τη διασπορά του κορωνοϊού, όπως για παράδειγμα εκπαιδευτικοί που αρρωσταίνουν. Διευρύνονται δηλαδή οι δυνατότητες που ήδη υπήρχαν.

Επίσης, υπάρχουν κάποιες ρυθμίσεις σχετικά με τις αιτήσεις μετάθεσης των εκπαιδευτικών. Και τέλος, πάλι για λόγους συναφείς με τον κορωνοϊό, δίνεται η δυνατότητα για τα πανεπιστήμια να επεκτείνουν περαιτέρω συμβάσεις καθαριότητας, απολύμανσης και φύλαξης.

Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εμείς σας ευχαριστούμε, κυρία Υπουργέ.

Τον λόγο έχει ο κ. Μπαρλιακός από τη Νέα Δημοκρατία.

ΞΕΝΟΦΩΝ (ΦΩΝΤΑΣ) ΜΠΑΡΛΙΑΚΟΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Πριν ξεκινήσω την τοποθέτησή μου για το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών Και Μεταφορών, θα ήθελα να εκφράσω και από το Βήμα της Βουλής τα θερμά μου συλλυπητήρια στους οικείους της Φώφης Γεννηματά για την απώλειά τους, καθώς και τους συνεργάτες της στο ΚΙΝΑΛ. Ας είναι ελαφρύ το χώμα που τη σκεπάζει.

Κυρία και κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο αποκτά ειδικό βάρος για μένα προσωπικά, τόσο ως μέλος της Ειδικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας αλλά και σε πιο προσωπικό επίπεδο ως οδηγό, ως πεζό, ως γονέα και ως πολίτη με κοινωνική συνείδηση. Αποτελεί συλλογικό χρέος μας να διαφυλάττουμε με κάθε τρόπο και σε κάθε επίπεδο την ανθρώπινη ζωή και να εγγυόμαστε την ασφάλεια των πολιτών.

Οι ελληνικοί δρόμοι δεν αποτελούν, σαφώς, εξαίρεση σε αυτόν τον κανόνα, πόσω μάλλον όταν η πατρίδα μας πληρώνει ετησίως ένα βαρύ φόρο αίματος στην ασφάλτο και δυστυχώς τις περισσότερες φορές αυτά τα δυστυχήματα αφορούν νέα άτομα δεκαοκτώ έως σαράντα πέντε ετών, συνανθρώπους μας που αποτελούν τη δύναμη, την πνοή και την προοπτική της χώρας μας.

Ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης έθεσε εξαρχής ως προτεραιότητα την οδική ασφάλεια, ώστε να μη θρηνήσουμε άλλα θύματα στην ασφάλτο. Θέλω, λοιπόν, να δώσω συγχαρη-

τήρια στην ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών που τολμά και προωθεί αλλαγές, πάντοτε με γνώμονα την ασφάλεια του πολίτη.

Πού στοχεύουμε, λοιπόν, με αυτό το νομοσχέδιο; Σε πρώτο επίπεδο στόχος είναι η αναβάθμιση της προετοιμασίας και της εκπαίδευσης των νέων οδηγών που αύριο θα πιάσουν το τιμόνι στα χέρια τους. Πέραν του εκσυγχρονισμού της εκπαιδευτικής ύλης και της δοκιμαστικής διαδικασίας, θα εφαρμόζεται πλέον και ένα σύστημα ελέγχου και εποπτείας των διαδικασιών με ταυτόχρονη αξιολόγηση των εξεταστών.

Την ίδια στιγμή, το νέο αυτό νομοσχέδιο γίνεται πιο συμπεριληπτικό προβλέποντας την ειδική θεωρητική προετοιμασία για ομάδες συμπολιτών μας που δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση, αλλά και για άτομα με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες, κάνοντας χρήση εκπαιδευτικού υλικού σε ψηφιακή μορφή το οποίο είναι προσαρμοσμένο σε αυτές.

Συν τοις άλλοις, προβλέπει τη διάθεση των ερωτηματολογίων των θεωρητικών εξετάσεων στη νοηματική γλώσσα, στην ελληνική με χρήση ακουστικών με ήχο, αλλά και σε άλλες γλώσσες πέραν της ελληνικής, ανταποκρινόμενο στις ανάγκες της εποχής. Ανάλογες προβλέψεις υφίστανται και για τη διαδικασία της εξέτασης με χρήση εξειδικευμένων μεθόδων και σύγχρονων μέσων.

Ακόμη ιδρύονται ιδιωτικά κέντρα αξιολόγησης ικανότητας και προετοιμασίας οδήγησης για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ατόμων με όπλο μας τη διαφάνεια. Αυστηροποιείται, λοιπόν, ο έλεγχος της διεξαγωγής των θεωρητικών εξετάσεων με τον καθορισμό ελέγχου ταυτοπροσωπίας σε δύο στάδια με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων και ψηφιακών διαπιστευτηρίων μέσα από την ενιαία ψηφιακή πύλη της δημόσιας διοίκησης, το γνωστό πλέον σε όλους μας «Gov.gr».

Σε δεύτερο επίπεδο καλούμαστε να πατάξουμε τα φαινόμενα διαφθοράς και διαβλητότητας στις διαδικασίες εξέτασης και απόκτησης διπλώματος οδήγησης. Πατάμε φρένο στις αθέμιτες πρακτικές με όπλο μας τη διαφάνεια. Αυστηροποιείται, λοιπόν, ο έλεγχος της διεξαγωγής των θεωρητικών εξετάσεων με τον καθορισμό ελέγχου ταυτοπροσωπίας σε δύο στάδια με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων και ψηφιακών διαπιστευτηρίων μέσα από την ενιαία ψηφιακή πύλη της δημόσιας διοίκησης, το γνωστό πλέον σε όλους μας «Gov.gr».

Ακόμη, θα υπάρχει πλέον σαφής ενημέρωση των υποψηφίων με τη χρήση οπτικοακουστικού υλικού σχετικά με την απαγόρευση χρήσης κινητών τηλεφώνων, ακουστικών ή οποιασδήποτε άλλης ηλεκτρονικής συσκευής επικοινωνίας που θα τους επιτρέψει να επιτύχουν παράτυπα στις εξετάσεις.

Καταγράφεται με χρήση καμερών η πρακτική δοκιμασία, πάντοτε σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και το υλικό αυτό θα χρησιμοποιείται υποχρεωτικά στην περίπτωση διαπίστωσης τέλεσης ατυχήματος για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες από τη διενέργεια της πρακτικής εξέτασης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να γίνω πιο συγκεκριμένος ως προς την ανάγκη των αλλαγών που προωθούνται με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, θα σας παραθέσω κάποια στοιχεία από την Πιερία, από τον τόπο καταγωγής μου, η ανάλυση των οποίων καταδεικνύει την αποτελεσματικότητα του μέχρι σήμερα συστήματος. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, κατά το πρώτο δεκάμηνο του 2021 στην Πιερία υπήρξαν επτακόσια έξι ατυχήματα που αφορούσαν αποκλειστικά υλικές ζημιές. Δυστυχώς, συνέβησαν και άλλα δεκαεννέα που οδήγησαν σε τραυματισμό σε τέσσερις εκ των περιπτώσεων βαρύ και σε μία δυστυχώς σε θάνατο ενός συμπολίτη μας. Εξετάζοντας τα αίτια που οδήγησαν στα συγκεκριμένα ατυχήματα όπου συμπολίτες μας τραυματίστηκαν ή έχασαν τη ζωή τους, το 27% αυτών αφορούν παραβίαση προτεραιότητας και ένα σημαντικό ποσοστό, της τάξης του 37%, είχαν ως αίτιο την οδήγηση υπό την επήρεια μέθης.

Καθίσταται σαφές, λοιπόν, ότι αντιμετωπίζουμε ένα σημαντικό ζήτημα σε επίπεδο οδικής παιδείας και εκπαίδευσης, πάντα σε συνάρτηση με την ατομική και κοινωνική μας ευθύνη. Η μεμπτοσύνη των ρυθμίσεων του παρόντος νομοσχεδίου αποσκοπεί ακριβώς σ' αυτό, δηλαδή στην αναμόρφωση του πλαισίου που διέπει την εκπαίδευση, αλλά και την εξέταση των υποψηφίων οδηγών, αντιμετωπίζοντας με τρόπο ολιστικό και συνεκτικό όλο το φάσμα των παραγόντων που συμβάλλουν στην αντιμετώπιση της διαφθοράς και της αδιαφάνειας του συστήματος εξετάσεων και κατ' επέκταση στο τέλος της κυκλοφορίας μη επαρκώς εκπαιδευμέ-

νων οδηγών, μέσω μιας σειράς καίριων παρεμβάσεων και μέτρων που στοχεύουν στην πηγή των όσων φέρνουν ως απότοκα τις βαριές σωματικές βλάβες, αλλά και την απώλεια αγαπημένων μας προσώπων διαχρονικά.

Ο προσανατολισμός του παρόντος νομοσχεδίου οφείλει να συγκεντρώσει την κοινοβουλευτική ομοθυμία και την πολιτική σύμπνοια για ένα ζήτημα το οποίο επί σειρά ετών έχει μαυρίσει με ανυπολόγιστες συνέπειες ζωές χιλιάδων συμπολιτών μας και κυρίως νέων ανθρώπων, αφήνοντας ανεξίτηλο σημάδι στις οικογένειές τους. Δυστυχώς, μία από αυτές είναι και η δική μου.

Η σημερινή μας απόφαση αποτελεί απόφαση ευθύνης και συνειδήσης απέναντι στο κοινωνικό σύνολο και στις επόμενες γενιές.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ πολύ.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Βιλιάρδος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Εισαγωγικά, σε σχέση με την τροπολογία του Υπουργείου Υγείας που δεν μας επιτράπη να ζητήσουμε διευκρινίσεις -κυριολεκτικά, τον έδωξε ο πρόεδρος- εάν καταλάβαμε καλά, πρώτον θα πουληθούν ληγμένα εμβόλια σε κάποιες χώρες που δεν συγκεκριμενοποίησε και, δεύτερον, η Ευρωπαϊκή Ένωση μας υποχρέωσε να τα αγοράσουμε, οπότε και να τα πληρώσουμε, παρά την αισχροκέρδεια της γερμανικής εταιρείας που τα πουλάει με 50% καθαρό κέρδος και θα κερδίσει μόνο το 2021 μόνο από τα εμβόλια περί τα 12 δισεκατομμύρια ευρώ. Μιλάμε για 12 δισεκατομμύρια ευρώ μόνο από ένα προϊόν!

Ξεκινώντας τώρα επιγραμματικά από τις άδειες οδήγησης, το πρόβλημα με τις εξετάσεις είχε αρχίσει επί ΣΥΡΙΖΑ, οδηγώντας τελικά στην εμπλοκή της διαδικασίας λόγω της αντίδρασης των υπαλλήλων σχετικά με την καταβολή των επιδομάτων, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά αργότερα όλα μαζί.

Με το παρόν νομοσχέδιο γίνεται προσπάθεια απεμπλοκής και εκσυγχρονισμού της διαδικασίας με τη χρήση ψηφιακών μεθόδων, ενώ υπάρχουν κάποιες άλλες διαφορές ως προς την εξέταση, όπως με την αλλαγή θέσης του εξεταστή.

Αλήθεια, έτσι θα λυθούν τα προβλήματα; Αρκούν τα επιπλέον επιδόματα στους εξεταστές των 50 ευρώ στα 300 ευρώ μηνιαία, των εποπτών στα 250 ευρώ συνολικά και τα 250 ευρώ στον πρόεδρο, καθώς επίσης στα μέλη της Επιτροπής Εποπτείας και Ενστάσεων των εξετάσεων; Η επιβάρυνση πάντως, κατά το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, είναι 580.000 ευρώ ετησίως για τα επιδόματα και 450.000 ευρώ περίπου για την υλικοτεχνική υποδομή, όπως είναι η φορητή κάμερα υψηλής ευκρίνειας για την εξέταση και η κάρτα μνήμης.

Εν τούτοις, υπάρχει μία σειρά δαπανών που ως συνήθως δεν έχουν ποσοτικοποιηθεί από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Καταθέτοντάς τες στα Πρακτικά, για να μην κουράζουμε, είναι περίπου έξι και για καμμία δεν υπάρχει εκτίμηση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Εύλογα, λοιπόν, αναρωτιόμαστε ποιος είναι ο λόγος που δεν τις έχει καθόλου εκτιμήσει.

Αυτό που έχει σημασία, βέβαια, είναι η μείωση των ατυχημάτων, κάτι που μπορεί να επιτευχθεί με καλύτερους δρόμους και με τη σωστή αστυνόμευση, όπως για παράδειγμα με τις κάμερες κυκλοφορίας.

Εύλογα αναρωτιόμαστε πάντως γιατί η βασική διαχειρίστρια των αυτοκινητοδρόμων, ο εθνικός κατασκευαστής, η «ΤΕΡΝΑ», δεν χρησιμοποιεί τα σύγχρονα συστήματα, όπως διαπιστώθηκε με τις χιονοθύελλες που διακόπηκε η κυκλοφορία, παρά το ότι κάτι τέτοιο απαγορεύεται.

Δεν θα αναφερθούμε περαιτέρω στα διαδικαστικά των εξετάσεων αφού έχουν αναλυθεί από τον εισηγητή μας, σημειώνοντας όμως πως εκτός από τα ΑΜΕΑ, που έχει περιγραφεί πλήρως ο τρόπος που θα διευκολυνθεί η εξέτασή τους, προβλέπεται με το άρθρο 5 η διευκόλυνση λήψης αδειάς σε δικαιούχους διεθνούς προστασίας.

Πρόκειται αλήθεια γι' αυτούς που έχουν υποβάλει αίτηση για άσυλο, αφού οι αλλοδαποί από την Ευρωπαϊκή Ένωση μπορούν να οδηγούν με την άδεια της χώρας τους, ενώ όσοι έχουν μετακομίσει εδώ για να εργαστούν για κάποιο χρονικό διάστημα μπορούν να χρησιμοποιούν τη διεθνή άδεια οδήγησης; Σε πόσες γλώσσες θα διευκολύνονται αυτοί που δεν μιλούν ελληνικά, όπως φαίνεται από τα άρθρα 6 και 10;

Σε κάθε περίπτωση, επειδή η άδεια οδήγησης αποτελεί πρόσόν για δουλειά, δεν θα πρέπει να δίνεται σε άτομα χωρίς άδεια εργασίας, επειδή κάτι τέτοιο επιβαρύνει τους εγχώριους μισθούς, ενώ ακριβώς γι' αυτό τον λόγο είναι πολύ αυστηρή η παροχή άδειας οδήγησης στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Ειδικά όσον αφορά το άρθρο 49 για τη χορήγηση - ανανέωση της άδειας οδήγησης ΕΔΧ αυτοκινήτου, όπως είναι τα ταξί, συμπεριλαμβάνεται στην παράγραφο ε' η παροχή άδειας σε ξένους υπηκόους εφόσον γνωρίζουν επαρκώς την ελληνική γλώσσα, κάτι που επίσης θα έχει μισθολογικές συνέπειες για τους Έλληνες εργαζόμενους.

Συνεχίζοντας με τα ιστορικά αυτοκίνητα, είναι θετικές οι ρυθμίσεις, ιδίως στο ότι επιτρέπεται η κυκλοφορία τους ελεύθερα υπό λογικές προϋποθέσεις, ενώ με το προηγούμενο καθεστώς υπήρχαν πολλοί περιορισμοί. Οφείλουμε να σημειώσουμε εδώ πως είναι θετικό γενικότερα για την οικονομία, ενώ στο εξωτερικό είναι ένα σημαντικό αντικείμενο επενδύσεων, όπου σύμφωνα με στοιχεία της «CREDIT SUISSE» και της «DELOITTE», η αξία των δημοπρασιών τέτοιων αυτοκινήτων ανήλθε στο 1 δισεκατομμύριο δολάρια μεταξύ των ετών 2014 και 2018.

Επομένως, τα δεκαπέντε χιλιάδες ιστορικά αυτοκίνητα που υπάρχουν στην Ελλάδα μπορούν να αποτελέσουν σημαντικό αντικείμενο οικονομικής δραστηριότητας. Εντούτοις, δεν καθορίζεται με σαφήνεια ποιο αυτοκίνητο χαρακτηρίζεται ως ιστορικό ούτε δημοσιεύονται κριτήρια, όπως στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αλλού, αλλά επαφίεται στις υπουργικές αποφάσεις και στην έγκριση από συγκεκριμένους φορείς, κάτι που δεν θεωρούμε καθόλου σωστό.

Για παράδειγμα, είναι ιστορικό ένα αυτοκίνητο που χρησιμοποιεί κινητήρα από ένα άλλο συναφές μοντέλο; Εάν έχουν γίνει κάποιες άλλες μετατροπές στο εσωτερικό ή στο εξωτερικό του, είναι ιστορικό; Αν έχει μετατραπεί σε ηλεκτρικό, όπως συμβαίνει το τελευταίο χρονικό διάστημα στα Σκόπια;

Υπενθυμίζουμε εδώ πως έχουμε ρωτήσει δύο φορές για το σχετικό πλαίσιο στην Ελλάδα χωρίς να πάρουμε καμμία συγκεκριμένη απάντηση, γεγονός που σημαίνει πως η γραφειοκρατία εμφανίζεται στο καταστροφικό της μεγαλείο.

Ενδιαφέρον έχει επίσης το άρθρο 44, ειδικά όσον αφορά το ότι μπορούν να θεθούν σε κυκλοφορία μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ταξί κατηγορίας Euro5 ή νεότερης τεχνολογίας άνω της πενταετίας. Όπως φαίνεται υποχωρεί το αφήγημα της ηλεκτροκίνησης που προωθούσε η Κυβέρνηση, αφού όμως οδήγησε την Ελλάδα σε πανάκριβη εισαγόμενη ηλεκτρική ενέργεια με τα τεράστια πραγματικά λάθη της, ενώ τα τελευταία κίνητρα που είχε εξαγγείλει ο κ. Χατζηδάκης για ηλεκτρικά ταξί με το σλόγκαν «κινούμαι ηλεκτρικά» απέτυχαν παταγωδώς, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Το μόνο που είχε επιτυχία, μετά όμως από δικές μας πιέσεις, ήταν τα ηλεκτρικά ποδήλατα και τα σκούτερ, ενώ δεν δόθηκε καμμία σημασία δυστυχώς στην εγχώρια παραγωγή, όπως συνηθίζει η Κυβέρνηση. Δεν έχει καν δημιουργηθεί γραφείο έγκρισης τύπου, στο οποίο έχουμε αναφερθεί πολλές φορές, γεγονός που τεκμηριώνει πως δεν υπάρχει κανένα ενδιαφέρον από την Κυβέρνηση για παραγωγή, παρά το σημαντικό πλεονέκτημα που διαθέτουμε.

Ποιο είναι το πλεονέκτημα που διαθέτουμε; Το νικέλιο της «ΛΑΡΚΟ» που οδηγείται στο ξεπούλημα μέσω του εργοστασίου των Σκοπίων, ενώ για τη «ΛΑΡΚΟ» έχει υποβληθεί ερώτηση ακόμη και από Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας, μετά βέβαια από δική μας αναφορά, την οποία θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Έχει πολύ ενδιαφέρον.

Περιμένουμε ακόμη να δούμε τι θα γίνει με την επένδυση των Αλβανοσκοπιανών της «NEXT E.GO» της Γερμανίας που ακόμη ψάχνετε, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι δυστυχώς πολλοί ενδιαφέρονται για την ηλεκτροκίνηση και για την πράσινη ενέργεια, απλά και μόνο για να εισπράξουν την επιχορήγηση από το Ταμείο Ανάκαμψης, για παράδειγμα το υπερταμείο των ξένων που ελέγχει τα μέσα μαζικής μεταφοράς της Αθήνας και την τεράστια κυριολεκτικά δημόσια περιουσία, δρομολογώντας όμως την προμήθεια πράσινων λεωφορείων, προφανώς από τη Γερμανία με δικά μας χρήματα μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης. Αν είναι δυνατόν!

Να συμπληρώσουμε εδώ την ύποπτη ρύθμιση στο άρθρο 62 για την κατά παρέκκλιση ανάθεση συμβάσεων από τον ΟΑΣΑ κάτω από ένα χρηματικό όριο λόγω της πανδημίας - πάντοτε χρησιμοποιείται η δικαιολογία της πανδημίας-για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την υποστήριξη εξοπλισμού για το αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου. Εμείς φυσικά δεν συμφωνούμε με τις κατά παρέκκλιση διατάξεις είτε για την πανδημία είτε για οποιονδήποτε άλλο λόγο.

Μήπως αλήθεια αφορά η ρύθμιση την εγκατάσταση μηχανημάτων στα λεωφορεία του ΟΑΣΑ που μισθώθηκαν από το ΚΤΕΛ και για μία περίοδο που δεν είχαν μηχανήματα εισιτηρίων; Γιατί όμως χρειάζεται να γίνει κατά παρέκκλιση;

Οφείλουμε να σημειώσουμε πάντως πως το ηλεκτρονικό εισιτήριο του ΟΑΣΑ το έχει η κοινοπραξία του εθνικού κατασκευαστή, ξανά της «ΤΕΡΝΑ», με την «LG», η οποία πήρε και αυτό του ΟΑΣΘ, όλα η «ΤΕΡΝΑ».

Κλείνοντας με τα θέματα των σιδηροδρόμων, θυμίζουμε πως ο ΟΣΕ χωρίστηκε στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» που ξεπουλήθηκε στους Ιταλούς για 45 εκατομμύρια με προίκα 750 εκατομμύρια για τις ΥΔΥ για δεκαπέντε χρόνια επί 50 εκατομμύρια. Εισπράξαμε 45 εκατομμύρια και δώσαμε προίκα 750 εκατομμύρια στη «ΓΑΙΑ ΟΣΕ» που είναι η δεύτερη εταιρεία που πέρασε στο Υπερταμείο και την ΕΕΣΣΤΥ που τελικά απορροφήθηκε από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Έτσι στον ΟΣΕ, οπότε στο δημόσιο, παρέμειναν οι υποδομές που απαιτούν συντήρηση και φυσικά, οι ζημιές, όπως ακριβώς συνέβη με τα αεροδρόμια που δόθηκαν, ενώ επιχορηγείται με 45 εκατομμύρια ευρώ ετησίως ο ΟΣΕ και προετοιμάζονται ΣΔΙΤ για τη συντήρηση της υποδομής, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Με το άρθρο 59 του νομοσχεδίου θεσμοθετείται το ακατάσχετο για τις επιδοτήσεις του, προφανώς λόγω των χρεών του, κάτι που δεν έχει απολύτως καμμία σχέση με τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς. Δεν είναι βέβαια αρνητικό για να μην παρεμβληθεί η ΑΔΕΔ των δανειστών, αφού, ό,τι έμεινε από τον ΟΣΕ, οι ζημιές στην ουσία, ανήκει στο δημόσιο.

Με το άρθρο 56 τώρα τροποποιείται ο νόμος για να καταβληθεί ήδη η υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας -έτσι αποκαλείται- και το τέταρτο τρίμηνο του 2020, προφανώς επειδή είχαμε lockdowns που δεν έγιναν τα προβλεπόμενα δρομολόγια και απαιτείται η κατά παρέκκλιση νομοθέτηση.

Όλα αυτά παρά το ότι η ιταλική κρατική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» -είναι ιταλική κρατική εταιρεία- επιχορηγήθηκε από τα μέτρα της πανδημίας με κοινή υπουργική απόφαση, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, γεγονός που σημαίνει πως ήδη δεν έχουν σχέση με παροχή υπηρεσιών, αλλά στην ουσία πρόκειται για επιδοτήσεις. Fake news λοιπόν τα περί ιδιωτικοποίησης του ΟΣΕ και απελευθέρωσης της αγοράς. Fake news τα περί εξοικονόμησης δαπανών. Fake news τα περί βελτίωσης των υπηρεσιών, αφού ακόμη να δρομολογήσουν οι Ιταλοί γρήγορο τρένο στη γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη, παρά το ότι έχει η γραμμή αναβαθμιστεί.

Η απορία μας εδώ είναι γιατί το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν ποσοτικοποιεί ούτε εδώ ούτε τη δαπάνη των ΥΔΥ παρά το ότι είναι γνωστή, κάτι που προφανώς είναι εντελώς απαράδεκτο.

Στο άρθρο 55 αναφέρεται πως η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ή όποιες άλλες εταιρείες παρέχουν δρομολόγια ήδη πρέπει να αναγράφουν την τιμολογιακή πολιτική για τις συγκεκριμένες γραμμές, όταν όλοι γνωρίζουμε πως δεν υπάρχει καμία πληροφόρηση για τις γραμμές που είναι ΥΔΥ και τη συχνότητά τους, ενώ υπάρχει έρευνα που έχουμε καταθέσει παλαιότερα, σύμφωνα με την οποία δεν εκτελούνται τα δρομολόγια της σύμβασης.

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

Θα πάρω και τη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε.

Δεν είναι, λοιπόν, προσχηματικό και ντροπή το παραπάνω; Δεν θα έπρεπε τουλάχιστον να επιβλέπει τα δρομολόγια η μία ακόμη ανεξάρτητη αρχή που ίδρυσε είναι η Νέα Δημοκρατία, η ΠΑΣ. Πόσες ακόμη ανεξάρτητες αρχές θα ιδρυθούν όπως αυτή που αναφέρεται στο άρθρο 43, δηλαδή η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών; Όλο ανεξάρτητες αρχές! Ποιος είναι ο λόγος της ύπαρξής τους; Σημειώνουμε πως το κράτος δεν επεμβαίνει ούτε στη ΡΑΕ που έχει καταστρέψει την ενεργειακή τροφοδοσία της χώρας μας δίνοντας ανεξέλεγκτες άδειες για ΑΠΕ ακόμη και στα καμένα της Εύβοιας.

Ολοκληρώνοντας με το εξοργιστικό άρθρο 57, να πω ότι δεν είναι δυνατόν η εκπαίδευση των μηχανοδηγών να μεταφέρεται από τον δημόσιο ΟΣΕ στην ιδιωτική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Ποιον, αλήθεια, θα εκπαιδεύει τώρα η ακαδημία του ΟΣΕ που άνοιξε μόλις το 2018; Δεν πρόκειται για πλήρη διάλυση των πάντων και για κατασπατάληση πόρων;

Κλείνουμε με ένα θέμα της επικαιρότητας στο αντικείμενο του Υπουργείου Υποδομών -προτιμούμε να παραμένουμε στο αντικείμενο- το οποίο έχει ευρύτερες συνέπειες για το επιχειρηματικό κλίμα και την οικονομία. Αφορά τη σκανδαλώδη στήριξη της «AEGEAN» υπό το πρίσμα των νεότερων εξελίξεων υπενθυμίζοντας εν πρώτοις πως η εταιρεία έχει ενισχυθεί στο πλαίσιο των μέτρων της πανδημίας που αφορούσαν τις αερομεταφορές με τα εξής: Πρώτον, με το μεγαλύτερο μέρος των 115 εκατομμυρίων των συνολικών μέτρων στήριξης των αερομεταφορών, όπως οι επιχορηγήσεις εισιτηρίων, το πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΕΡΓΑ-ΣΙΑ», η ελάφρυνση ΦΠΑ και φόρων, καθώς επίσης οι καθυστερήσεις μισθωμάτων leasing και ενοικίων που περιλαμβάνονται στις ΠΝΠ που ψηφίστηκαν κατά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Δεύτερον, με 150 εκατομμύρια δάνειο από τις τέσσερις συστημικές τράπεζες που ανακεφαλαιοποιήθηκαν ως γνωστόν από τους Έλληνες φορολογούμενους μέσω του Ταμείου Εγγυοδοσίας των επιχειρήσεων COVID-19 όπου το δημόσιο εγγυάται το 80% των δανείων της εταιρείας χωρίς κανένα αντάλλαγμα. Τρίτον, με 120 εκατομμύρια συμμετοχή του δημοσίου στην αύξηση κεφαλαίου με τη μορφή των warrants που μπορούν να εκπνεύσουν χωρίς να έχουν αξία, ενώ ήδη η εταιρεία παραδέχεται πως ένα μέρος τους είναι χαμένο. Θυμίζουμε εδώ πως το δημόσιο ανακτά την αξία των warrants μόνο εάν φτάσει η κεφαλαιοποίηση της «AEGEAN», η χρηματιστηριακή της αξία δηλαδή, στα 2,2 δισεκατομμύρια ευρώ, όταν σήμερα είναι περί τα 460 εκατομμύρια ευρώ. Θα καταθέσω τα στοιχεία για όλα στα Πρακτικά.

Η «AEGEAN» επένδυσε το 2020 στη ρουμανική αεροπορική «ANIMA WINGS» λαμβάνοντας το 25% των μετοχών της, ενώ πρόσφατα αύξησε το ποσοστό της στο 51% προσφέροντάς της επιπλέον τρία αεροσκάφη από το δικό της ελληνικό στόλο δωρεάν. Παράλληλα δρομολόγησε απολύσεις στην Ελλάδα, την ίδια στιγμή που εμείς οι Έλληνες την χρηματοδοτούμε έμμεσα, πόσω μάλλον ως δυνάμει μέτοχοι της, εάν ενεργοποιηθούν τελικά τα warrants.

Με απλά λόγια στηρίζουμε έμμεσα με όλους τους παραπάνω τρόπους μία ρουμανική εταιρεία τάρτερ που εξυπηρετεί κυρίως την Αττάλεια της Τουρκίας και θέσεις εργασίας φυσικά στη Ρουμανία, όταν η οικονομία μας ευρίσκεται στη χειρότερη δυνατή κατάσταση της ιστορίας της. Ακόμη χειρότερα, η Κυβέρνηση δεν στήριξε ως μη βιώσιμη μια μικρή ελληνική εταιρεία τάρτερ αντίστοιχου σχεδόν μεγέθους, την «ORANGÉ2FLY» με τέσσερα αεροπλάνα A320 και με διακόσια άτομα προσωπικό που κατέθεσε αίτηση πτώχευσης, αφού απορρίφθηκε αίτημα χρηματοδότησής της από τις δήθεν ελληνικές τράπεζες. Αίτημα ενίσχυσης πάντως είχαν υποβάλει το 2020 έξι εγχώριες εταιρείες μεταξύ των οποίων η «ELLINAIR» του ομίλου Μουζενίδη, η οποία έχει συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στον τουρισμό από τη Ρωσία από τον οποίο εξαρτώνται πολλές επιχειρήσεις στη βόρεια Ελλάδα.

Δεν είναι, λοιπόν, σκανδαλώδες να παίρνει σχεδόν όλες τις ενισχύσεις η «AEGEAN» επενδύοντας με τα δικά μας χρήματα στο εξωτερικό, να μην στηρίζονται ανάλογα οι άλλες ελληνικές εταιρείες, προφανώς για να παραμείνει η «AEGEAN» μονοπώλιο; Είναι ελεύθερη αγορά αυτή; Είναι δίκαιο; Αυτά πρεσβεύουν οι

κανόνες, λοιπόν, της ελεύθερης αγοράς που δόθηκαν υποστηρίζει η Κυβέρνηση και που είναι εντελώς αντίθετοι με τα μονοπώλια; Γιατί αλήθεια αυτό το μίσος -κυριολεκτικά μίσος- της Κυβέρνησης προς την εγχώρια μικρομεσαία επιχειρηματικότητα;

Ευχαριστώ πολύ.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Σιμόπουλος από τη Νέα Δημοκρατία.
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω από τις τροπολογίες και κυρίως από το επίδοκο απ' ό,τι κατάλαβα θέμα των σχολικών γευμάτων. Κυρίως προς την Κυβέρνηση, αλλά και δευτερευόντως προς την Αξιωματική Αντιπολίτευση έχω να πω ότι, όσο διατηρούμε τον ίδιο τρόπο προμήθειας των σχολικών γευμάτων, τόσο θα έχουμε τέτοια φαινόμενα. Τα είχαμε και πέρσι, τα είχαμε και φέτος, τα είχαμε και πρόπερσι, μπορεί να τα έχουμε και του χρόνου.

Για ποιον λόγο γίνεται αυτό; Διότι έχουμε φροντίσει μόνο λίγες μεγάλες εταιρείες να μπαίνουν στους σχετικούς διαγωνισμούς. Είναι λογικό, λοιπόν, μέσω του μεταξύ τους ανταγωνισμού να έχουμε προσφυγές ή να έχουμε και άλλα φαινόμενα τα οποία προκύπτουν μέσα από την εξέταση των συμβάσεων από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

Έχω προτείνει επίσημα και έχω κάνει ερώτηση στη Βουλή στις 6 Ιουλίου του 2020 αν προτίθεται ο Υπουργός και η Υφυπουργός να προβεί στις κατάλληλες ενέργειες προκειμένου να δοθεί το πρόγραμμα σχολικών γευμάτων στα δέκα χιλιάδες σχολικά κυλικεία μέσω και υπό την επίβλεψη των σχολικών επιτροπών χωρίς να αυξηθεί ο προϋπολογισμός του Υπουργείου Εργασίας. Είναι μία λύση μέσα από την οποία θα έχουν ποιοτικά γεύματα, ζεστά γεύματα τα παιδιά και μία λύση η οποία δεν θα οδηγήσει πολλές χιλιάδες γευμάτων στα σκουπίδια. Είναι μία λύση την οποία καλώ και την Αντιπολίτευση να υιοθετήσει. Είναι μία λύση η οποία δεν θα μας αναγκάσει να έχουμε αυτές τις συζητήσεις στη Βουλή. Καταθέτω την ερώτησή μου για να είναι και στα Πρακτικά της Ολομέλειας.

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

Έρχομαι τώρα στο δεύτερο θέμα το οποίο είναι η τροπολογία για τον δρόμο Πάτρα - Πύργος. Με πολύ λίγα λόγια είναι ένα έργο το οποίο ωρίμασε την περίοδο 2012 - 2014. Θα μπορούσε να είναι έτοιμο το 2015. Για τους γνωστούς λόγους κατατιμήθηκε και ουσιαστικά οδηγήθηκε σε μία κατάσταση όπου έπρεπε να επέμβει η Κυβέρνηση για να δοθεί λύση. Η λύση που δόθηκε είναι η σωστή και θέλω να τονίσω ότι πολύ γρήγορα, σε λίγα χρόνια, θα έχουμε αυτόν τον περιβόητο δρόμο Πάτρα - Πύργος και θα πάψουν πολλοί -νέοι κυρίως αλλά και μεγαλύτεροι- συμπατριώτες μας να χάνουν την ζωή τους. Το συγκεκριμένο έργο θα πρέπει όλους να μας κάνει να κατανοήσουμε την έννοια του δημοσίου συμφέροντος γιατί σε μία προσπάθεια να δούμε το πολιτικό μας συμφέρον ή σε μία προσπάθεια να οδηγήσουμε τα πράγματα μέσα από μία μεγάλη καθυστέρηση προς το τελικό αποτέλεσμα έχουμε θανάτους στους δρόμους. Το δημόσιο συμφέρον είναι αυτό το οποίο σε κάθε περίπτωση αποκλείει, μειώνει τη δυνατότητα να έχουμε θανάτους.

Έρχομαι και σε ένα άλλο θέμα που είναι τα υδατοδρόμια. Δεν είδα αντιδράσεις από την πλευρά της Αντιπολίτευσης. Είναι τροποποιήσεις σε ένα νομοσχέδιο που είχε επιταχύνει τις διαδικασίες στη συζήτηση του οποίου είχα τη χαρά και την τιμή να είμαι εισηγητής. Ήδη μέσα από το νομοσχέδιο έχουμε αδειοδότηση στον Βόλο και στο Ρέθυμνο και εκκρεμούν αδειοδοτήσεις σε άλλα είκοσι πέντε υδατοδρόμια. Χαίρετιζω επίσης το μοντέλο που έχει υιοθετηθεί για την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, τα πεν-

ταθέρσια επιβατικά αυτοκίνητα να μπορούν να γίνουν δημοσίας χρήσεως εννιαθέρσια και φαντάζομαι ότι και σε άλλες τουριστικές περιοχές στην Ελλάδα θα υιοθετηθεί. Είναι κάτι που το ζητά όλη η Ελλάδα, γιατί ουσιαστικά όλη η Ελλάδα είναι τουριστική περιοχή.

Μερικές παρατηρήσεις θα κάνω για το νομοσχέδιο. Επιμένω ότι πρέπει να αποσυρθεί το άρθρο για τις ιδιότητες μεταφορικές εταιρείες. Πάρα πολλές εταιρείες έχουν ήδη ενσωματώσει τη νέα διαδικασία στη λειτουργία τους και είναι άδικο για ορισμένες - λίγες, πολλές, οι συνδικαλιστές λένε ότι είναι δέκα-είκοσι, το Υπουργείο λέει ότι είναι εκατό- να συνεχίσει να υφίσταται αυτός ο αθέμιτος ανταγωνισμός ή αν τους δώσουμε χρόνο μετατροπής, να είναι πολύ μικρότερος ή να τους αφαιρέσουμε το φορολογικό προνόμιο που έχουν τώρα και το οποίο είναι ο λόγος για τον οποίο ο ανταγωνισμός πλέον δεν είναι υγιής.

Σε ένα δεύτερο επίπεδο πιστεύω ότι θα πρέπει και ιδιώτες να μπορούν να γίνουν εκπαιδευτές, γιατί κάποια στιγμή το σύστημα με τους δημοσίους υπαλλήλους μπορεί να μπλοκάρει. Γιατί να μη δώσουμε και αυτή τη δυνατότητα, μια δυνατότητα την οποία θα χαιρετίσει, θεωρώ, όλος ο κόσμος, θα χαιρετίσουν όλοι οι πολίτες.

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

Θα χρειαστώ ένα λεπτό ακόμη, κύριε Πρόεδρε.

Χαιρετίζω, βέβαια, το ότι μέσα από νομοτεχνική βελτίωση έρχεται μπροστά ο εκπαιδευτής και όχι όπως ήταν στο αρχικό νομοσχέδιο, πίσω.

Ένα άλλο θέμα το οποίο έχω θέσει υπ' όψιν και του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης είναι ότι πρέπει να δοθεί στις σχολές οδήγησης η δυνατότητα να μπορούν μαζί και να χρησιμοποιούν μέσω του TAXIS και να υποβάλλουν παράβολα. Είναι κάτι που το ζητούν πάρα πολλοί πολίτες. Δεν έχουν όλοι τη δυνατότητα να υποβάλλουν ατομικά τα παράβολα.

Αυτό είναι θέμα και του Υπουργείου Μεταφορών, κύριε Υφυπουργέ και βέβαια, του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης.

Χαιρετίζω τις ρυθμίσεις για τα ιστορικά οχήματα και βέβαια, αυτό το οποίο έχω θέσει και στην επιτροπή είναι ότι η ρύθμιση μέσα από την οποία μπορούν κάποιοι συνταξιούχοι δημόσιοι υπάλληλοι να είναι και εκπαιδευτές πρέπει ή να καταργηθεί ή να ισχύσει για όλους. Γιατί να ισχύσει μόνο για πριν από το 2002;

Τέλος, για το σύνολο του νομοσχεδίου, από ό,τι άκουσα κίβλας και από την Αντιπολίτευση, δεν υπήρχαν ουσιαστικές παρεμβάσεις ή μάλλον, πολύ μεγάλες αντιρρήσεις. Ούτως ή άλλως, οι σχολές οδηγών, αλλά και οι πολίτες θέλουν την εξυγίανση σε αυτόν τον χώρο, ο οποίος στερείται διαφάνειας. Το νομοσχέδιο το οποίο έφερε με καλή πρόθεση η προηγούμενη κυβέρνηση δεν λειτούργησε. Ουσιαστικά, με βάση εκείνο το νομοσχέδιο, αλλά και με αρκετές αλλαγές, έρχεται ένα άλλο νομοσχέδιο, το οποίο είμαι σίγουρος ότι θα κινηθεί και κινείται στη σωστή κατεύθυνση. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Ραλλία Χρηστίδου από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΡΑΛΛΙΑ ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου που η υλοποίησή του εξαρτάται από την έκδοση είκοσι υπουργικών αποφάσεων.

Πρόκειται για μια τακτική της Κυβέρνησης που επαναλαμβάνεται, μια πρακτική που όχι μόνο φανερώνει μια περιφρόνηση προς τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες και τη δημοκρατία, αλλά αποκαλύπτει και την προχειρότητα με την οποία νομοθετείτε, μια προχειρότητα που βλέπτε πολλαπλά. Όταν εμποδίζετε την Αντιπολίτευση να εκφέρει γνώμη σε κρίσιμες παραμέτρους υλοποίησης ενός νόμου, εμποδίζετε τη δυνατότητα να σας κάνουμε υποδείξεις, να σας κάνουμε προτάσεις. Ουσιαστικά, μας εμποδίζετε να προστατεύσουμε τους πολίτες από εσφαλμένες νομοθετικές αποφάσεις και αυτό δεν είναι ωφέλιμο για κανέναν ούτε για μας.

Προχωρώντας στο κείμενο του νομοσχεδίου, θα ξεκινήσω με τα άρθρα 17 και 18 για το Μητρώο Εξεταστών. Ευτυχώς, μετά

την κριτική που ασκήθηκε, ο Υπουργός Μεταφορών κατήργησε τη συμμετοχή των ιδιωτών, τουλάχιστον προς το παρόν. Όμως, η εξέταση αντιμετωπίζεται ως πάρεργο δημοσίων υπαλλήλων μετά την οκτάωρη εργασία τους.

Είναι υποχρέωση της πολιτείας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να συστήσει εξειδικευμένο σώμα εξεταστών, αλλά και εποπτών, με αποκλειστική απασχόληση τις εξετάσεις οδήγησης. Δεν είναι δυνατόν, στο άρθρο 19, την εποπτεία των εξετάσεων να αναλαμβάνει ομοίως ως πάρεργο το αστυνομικό και λιμενικό προσωπικό. Η ιδεοληπτική, πάση θυσία, άρνηση προσλήψεων στον δημόσιο τομέα εκ μέρους σας, η αδιαφορία σας για τη στελέχωση των υπηρεσιών με κατάλληλο απαραίτητο προσωπικό οδηγεί την Κυβέρνησή σας σε αποφάσεις που θα ήταν κωμικές, αν δεν υπέκρυπταν ανησυχητικές αντιλήψεις που μας γυρίζουν μισό αιώνα πίσω.

Αναφορικά με τη διαδικασία εξετάσεων, πρέπει να επισημανθεί ότι για ακόμα μια φορά αγνοήθηκε το αίτημα των εκπαιδευτών οδήγησης για εξέταση χωρίς συνοδό σε αυτοκίνητο που θα προσφέρουν οι υπηρεσίες και όχι ο εκπαιδευτής και σε ασφαλή χώρο.

Επίσης, για άλλη μια φορά το νομοσχέδιο δεν ασχολείται καθόλου με τη διαδικασία εκμάθησης της οδήγησης, με το στάδιο δηλαδή πριν την εξέταση, καθώς δεν περιλαμβάνει ούτε μία γραμμή σχετικά. Επαναλαμβάνω, ούτε μία γραμμή. Και φυσικά, αυτό δε μας κάνει καμμία εντύπωση, διότι είναι δαπανηρή διαδικασία της εκπαίδευσης, αν θέλουμε βέβαια ασφαλείς οδηγούς!

Επίσης, δεν μας κάνει καμμία απολύτως εντύπωση το γεγονός ότι δεν έχετε καμμία στρατηγική αναμόρφωσης της οδηγικής κοουλτούρας και συμπεριφοράς, ενώ η οδήγηση και μάλιστα, η ασφαλής οδήγηση αποτελεί τη βασικότερη έκφραση του δικαίωματος της ελεύθερης μετακίνησης των πολιτών και γενικά, εδώ και δύο χρόνια έχετε δείξει μια σχετική αλλεργία με αυτό.

Φυσικά, δεν χρειάζεται να αναφέρω ότι η εκμάθηση της οδικής ασφάλειας και της οδικής συμπεριφοράς των νέων στο σχολικό περιβάλλον, που είναι πάρα πολύ βασικό, παραμένει ακόμα ζητούμενο.

Πάμε στο άρθρο 41. Υπερβολική επιμήκυνση του ορίου ηλικίας των οδηγών λεωφορείων στα εξήντα εννέα έτη και των οδηγών των σχολικών λεωφορείων στα εξήντα πέντε. Είναι άλλη μια ακραία έμπνευσης διάταξη που υπονομεύει τη δημόσια ασφάλεια. Χρειάζεται, άραγε, να επιχειρηματολογήσουμε για το πόσο δύσκολο επάγγελμα είναι η οδήγηση των λεωφορείων, πόσο γρήγορα ανατακλαστικά απαιτεί; Μπορεί να ανταποκριθεί ένας οδηγός εξήντα εννέα ετών;

Αναρωτιέμαι τι θα απαντήσετε μεθαύριο σε κάποιο ατύχημα, που ειλικρινά ευχόμαστε να μη συμβεί. Κάποιες αποφάσεις έχουν και συνέπειες και πρέπει να τις προλαβαίνουμε. Αυτοί οι άνθρωποι χρειάζονται αξιοπρεπή σύνταξη από την πολιτεία και όχι δυνατότητα παράτασης του εργασιακού βίου. Πρέπει να πάψετε να έχετε τόσο μισος για τους συνταξιούχους.

Άρθρο 42. Σε αυτό το άρθρο προβλέπεται για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ εισφορά 5%. Δηλαδή, καλείται για άλλη μια φορά το επιβατικό κοινό να πληρώσει την ανανέωση των οχημάτων και των υποδομών των ιδιωτικών ΚΤΕΛ. Είναι μια άδικη ρύθμιση, που γίνεται απαράδεκτη, καθώς το σχέδιο νόμου προβλέπει ότι τα ποσά που θα συγκεντρώνονται δύνανται να χρησιμοποιηθούν και για άλλους σκοπούς. Δηλαδή, όχι μόνο μας φέρνετε μια άκρωσ προβληματική διάταξη, αλλά δεν υπάρχει και καμμία απολύτως εγγύηση ότι τα χρήματα αυτά θα διατίθενται σύμφωνα με τους σκοπούς της διάταξης.

Υπάρχουν περιπτώσεις περιφερειακών ΚΤΕΛ, όπως της Κορίνθου, της Κεφαλονιάς όπου, σύμφωνα με καταγγελίες, τα χρήματα που συγκεντρώθηκαν από ανάλογη προηγούμενη ρύθμιση δεν κατατέθηκαν ποτέ, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις υπάρχουν και καταγγελίες προς τα μέλη των διοικήσεων ότι τα υπεξαίρεσαν. Επίσης, μέρος των χρημάτων αυτών έχει χρησιμοποιηθεί ως μηνιαία χορηγία στους συνταξιούχους πρόεδρους των ΚΤΕΛ. Έτσι, εννοείτε εσείς τον εκσυγχρονισμό των ΚΤΕΛ; Δεν τα γυρίζετε αυτά; Δεν τα ακούσατε στις επιτροπές; Γιατί δεν προχωράτε σε τροποποίηση της διάταξης; Τι πρέπει να υποθέσουμε;

Πάμε στο άρθρο 62, το οποίο προβλέπει ότι ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών μπορεί να προβεί σε απευθείας αναθέσεις -αλίμονο!- αναφορικά με το αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου. Μετατρέπετε, δηλαδή, για ακόμα μια φορά τη νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων του ν.4412/2016 σε κουρελόχαρτο.

Όπως αποκάλυψε η «ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ», όχι η «ΑΥΓΗ», το 65% του συνόλου των δημοσίων συμβάσεων που έχει συνάψει η Κυβέρνησή σας κατά το τελευταίο δεκαοκτάμηνο έγιναν με απευθείας αναθέσεις. Έχετε επιδοθεί σε ένα ξέφρενο πάρτι «γαλάζιων» παιδιών. Οι «ημέτεροι» της Κυβέρνησης τρώνε με χρυσά κουτάλια από τα δημόσια ταμεία, ενώ ταυτόχρονα αρνείστε κάθε μέτρο στήριξης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και φυσικά, αδιαφορείτε για την ακρίβεια στις τσέπες των νοικοκυριών, αφήνετε αβοήθητο το Εθνικό Σύστημα Υγείας, αφήνετε αβοήθητη τη δημόσια εκπαίδευση.

Η παρέκκλιση από τον νόμο για τις δημόσιες συμβάσεις θα πρέπει να δικαιολογείται από κάποιον εξαιρετικό λόγο. Μα, όμως, η επίκληση της πανδημίας δύο χρόνια μετά την εμφάνιση της πανδημίας δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει επείγοντα και αιφνίδιο χαρακτήρα.

Επίσης, η απευθείας ανάθεση για την αυτόματη συλλογή κομίστρου θα πρέπει να συνοδεύεται από εγγυήσεις ότι θα υπάρξει ένα αξιόπιστο σύστημα καταμέτρησης των εσόδων, καθώς, όπως γνωρίζετε, την πενταετία 2011- 2015 ο ΟΑΣΑ είχε χάσει 3 εκατομμύρια ευρώ εξαιτίας της απουσίας ουσιαστικού ελέγχου στην πώληση εισιτηρίων, όπως κατέδειξε η σχετική έρευνα της Γενικής Επιθεωρητριας. Τέτοιες φυσικά εγγυήσεις απουσιάζουν από το νομοσχέδιο.

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

Κλείνω με αυτό, κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα να πω μία κουβέντα για την τροπολογία για τα σχολικά γεύματα που ως ΣΥΡΙΖΑ καταθέσαμε.

Το Ελεγκτικό Συνέδριο απαγόρευσε την υπογραφή των δρομολογημένων από εσάς συμβάσεων, ακριβώς επειδή ήταν φωτογραφικές υπέρ συγκεκριμένων μεγάλων συμφερόντων. Η παρασκευή και διανομή των σχολικών γευμάτων, μέχρις ότου τελεσφορήσει ο νέος διαγωνισμός, πρέπει να γίνει με ένα σύστημα που να εγγυάται τη νομιμότητα, την τήρηση των αρχών του υγιούς ανταγωνισμού και την αποτελεσματικότητα της παροχής υπηρεσιών. Οι ανάδοχοι θα λάβουν την άμεση προετοιμασία και διανομή των σχολικών γευμάτων για όση περίοδο χρειαστεί μέχρι την ολοκλήρωση του νέου διαγωνισμού.

Σας καλούμε, έστω και τώρα λοιπόν, να υιοθετήσετε την τροπολογία. Είναι ντροπή να παίζετε στις πλάτες παιδιών που έχουν ανάγκη αυτά τα γεύματα. Φανείτε για μια φορά αντάξιοι των ευθυνών σας.

Τελειώνοντας, θέλω να καταθέσω μια προσωπική εμπειρία. Χρησιμοποίησα πριν από λίγες μέρες το μετρό για να μετακινηθώ από τη γειτονιά μου την Ηλιούπολη στη Βουλή, στο Σύνταγμα δηλαδή. Με πραγματική έκπληξη είδα να μεταδίδεται ένα μήνυμα στις οθόνες του συρμού που καλούσε τους πολίτες να μην χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς εφόσον μπορούν. Αναρωτιέμαι: Αλήθεια, αυτό είναι, κύριε Υπουργέ, το έργο που επιδεικνύετε; Δεν σας προκαλεί καμμία ντροπή, έστω αμηχανία αυτό το μήνυμα που εκπέμπει ο τομέας ευθύνης σας;

Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ζητήσει για μια παρέμβαση ο Υπουργός Εσωτερικών κ. Βορίδης.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΑΔΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα είμαι πάρα πολύ σύντομος. Λαμβάνω τον λόγο για μία ταχεία επεξήγηση υποστήριξη της με γενικό αριθμό 1120 και ειδικό 29 τροπολογίας την οποία καταθέσαμε. Η τροπολογία αυτή αφορά σε μία σειρά από παρατάσεις που κυρίως ρυθμίζουν το ζήτημα του χρόνου της διεξαγωγής εκλογών σε μία σειρά από

νομικά πρόσωπα. Αφορά, κατ' αρχάς, την παράταση της θητείας των αιρετών μελών των υπηρεσιακών συμβουλίων. Αφορά το θέμα της πάλι παράτασης για τη σύγκληση και διεξαγωγή συνεδριάσεων και αρχαιρεσιών των συλλογικών οργάνων των νομικών προσώπων, παράταση θητείας οργάνων διοικησεως κυρίως διοικητικών συμβουλίων, πολιτιστικών, αθλητικών, φιλανθρωπικών και λοιπών σωματείων, συνδικαλιστικών οργανώσεων -πάλι τα ζητήματα των εκλογών- θητεία των διοικητικών και πειθαρχικών συμβουλίων, εξελεγκτικών επιτροπών, εκπροσώπων τοπικών οδοντιατρικών συλλόγων, γενικές συνελεύσεις για τους αστικούς συνεταιρισμούς. Είναι μια σειρά δηλαδή από διατάξεις που παρατείνουν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου τη θητεία και τη διαδικασία εκλογής αυτών των οργάνων, κυρίως γιατί υπάρχει πρόβλημα στην σύγκλησή τους και στη διενέργεια συνελεύσεων.

Όμως, επειδή πλέον έχουμε δώσει τη δυνατότητα να συγκληθούν οι συνελεύσεις αυτές, επειδή επομένως έχουν αρθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό οι συγκεκριμένοι περιορισμοί, το δίνουμε τώρα γιατί οι διατάξεις αυτές με τις οποίες ήρθαν οι συγκεκριμένοι περιορισμοί έγιναν αρκετά κοντά στην προηγούμενη παράταση που είχαμε δώσει, στην προηγούμενη λήξη που ήταν 30 Οκτωβρίου.

Αυτή λοιπόν η προηγούμενη λήξη, αυτή που ήρθε πριν από λίγες μέρες, βρήκε σχετικά απροετοίμαστα τα σωματεία, τα υπηρεσιακά συμβούλια, τις συνδικαλιστικές οργανώσεις προκειμένου να συγκαλέσουν τις γενικές τους συνελεύσεις για να γίνουν οι αρχαιρεσίες.

Δίνουμε λοιπόν -και το διευκρινίζω και το τονίζω- μία τελευταία παράταση μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου προκειμένου να ολοκληρωθεί η διαδικασία αυτή. Αυτό προφανώς είναι σε συνεννόηση και με τα συνδικάτα. Είναι σε συνεννόηση και με τα σωματεία. Ικανοποιούμε ένα αίτημά τους. Θέλω, όμως, να διευκρινίσω και να ξαναπώ ότι αυτή η παράταση που δίνουμε είναι μία τελευταία παράταση.

Επίσης, είναι μία ακόμα διάταξη σε αυτήν την τροπολογία με την οποία δίνουμε τη δυνατότητα να εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται οι διατάξεις για τα τραπεζοκαθίσματα, όπου δίνεται ευρύτερος χώρος στα καταστήματα, γιατί ακριβώς υπάρχει ανάγκη να διευκολυνθεί η χρήση των εξωτερικών χώρων για την αντιμετώπιση της πανδημίας.

Αυτή είναι η τροπολογία, κυρία Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ πολύ που μου δώσατε τη δυνατότητα να την αναπτύξω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Νικόλαος Παππάς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ο κ. Καραμανλής έχει διαπράξει ένα ατόπημα, ένα αίσχος κατά τη διάρκεια της πρώτης τοποθέτησης, διότι είπε κατά λέξη απευθυνόμενος στον ΣΥΡΙΖΑ, ότι καμμία φορά η άρνηση της πραγματικότητας έχει και ιατρικές αιτίες.

Θα έλεγα ότι αναμένουμε τη συγγνώμη του, αλλά αυτό προϋποθέτει πολιτική γενναιότητα. Ζητάμε όμως κάποιος να του εξηγήσει ότι πρέπει να παρέμβει για να σβηστεί αυτό από τα Πρακτικά. Εάν δεν το κάνει μέχρι το πέρας της συνεδρίασης, νομίζω ότι τον λόγο έχει το Προεδρείο της Βουλής και η Επιτροπή Δεοντολογίας. Και το λέω όσο πιο ήρεμα γίνεται. Δεν πρέπει να επιτρέπεται τέτοιο επίπεδο διαλόγου εδώ μέσα. Υπάρχει περιθώριο αντιπαράθεσης και σφοδρής σύγκρουσης, άλλα τέτοια προσβολή...

Δεν ξέρω ποια ομάδα συμπολιτών μας και τι είχε στο μυαλό του όταν αποκάλυψε την Αξιωματική Αντιπολίτευση «άρρωστους». Νομίζω θα δοθεί ένα περιθώριο να το θεωρήσουμε όλοι ένα απλό γλωσσικό ολίσθημα, να σβηστεί από τα Πρακτικά και να πάμε παρακάτω.

Πριν από λίγο στο Βήμα ήταν ο κ. Σιμόπουλος εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας και μίλησε για το θέμα του διαγωνισμού του ΟΠΕΚΑ. Δεν χρειάζεται να κουράζεστε. Έχουμε καταθέσει μία τροπολογία η οποία λύνει το πρόβλημα και δίνει επέκταση σε μία σύμβαση την οποία υπογράψατε εσείς. Ήρθατε και αλλάξατε έναν θεμελιώδη όρο ο οποίος κατά το Ελεγκτικό Συνέδριο πέταγε έξω μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και το Ελεγκτικό Συνέδριο έβαλε φρένο.

Κύριε Σιμόπουλε, ξέρω τι είπατε. Κάνετε μία προσπάθεια να διατυπώσετε μία εναλλακτική πρόταση. Και λέω προς την Κυβέρνηση την οποία στηρίζετε με την ψήφο σας, ότι τα πράγματα είναι πάρα πολύ απλά. Επεκτείνετε τη σύμβαση, την οποία έχετε ήδη εσείς εκτελέσει. Νομίζω ότι είναι κάτι λογικό. Θα έπρεπε να το δείτε με πάρα πολλή περίσκεψη.

Άκουσα και τον κ. Πλεύρη με μία έπαρση, η οποία, επιτρέψτε μου να πω, δεν ταιριάζει με τις εξελίξεις. Έρχεται και εγκαλεί την Αξιωματική Αντιπολίτευση για το αν έχει προτάσεις και λέει κιόλας επειδή για άλλη μία φορά σας τείνουμε το χέρι συνεννόησης ότι προσβάλλαμε εμείς τους επιστήμονες. Μάλιστα, για να το δούμε.

Εισηγήθηκαν οι επιστήμονες να μην υπάρχει κανένας έλεγχος στις εκκλησίες; Είναι μια απλή ερώτηση. Ή αυτή η πρόταση εμπίπτει σε αυτό που ο κ. Γεωργιάδης και ο κ. Μητσοτάκης έχει πει ότι οι αποφάσεις είναι πολιτικές; Ποιος προσβάλλει τους επιστήμονες;

Θα καταθέσουμε σχετική τροπολογία, η οποία προβλέπει και απαιτεί να υπάρχει τεστ και για την πρόσβαση στους χώρους λατρείας. Δεν μπορεί, όπως πολύ σωστά είπε ο Αλέξης ο Τσίπρας, όλη η Ελλάδα να μετράει νεκρούς με αγωνία και η Νέα Δημοκρατία να μετράει ψήφους.

Ήταν απολύτως αταίριαστο και το ύφος και η ένταση με την οποία ο κ. Πλεύρης απευθύνθηκε και στον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και στην Αξιωματική Αντιπολίτευση συνολικά. Δεν νομίζω ότι περιποιεί τιμή. Λίγη περίσκεψη δεν βλάπτει και στοιχειωδώς λίγος σεβασμός και στην επιστημονική κοινότητα. Εγώ θα ήθελα να το ακούσω αυτό. Δηλαδή, μαζεύτηκαν οι επιστήμονες και είπαν ότι δεν θα ζητάμε τεστ στα φαρμακεία, στο σουπερμάρκετ και στις εκκλησίες; Είχατε τέτοια εισήγηση από την Επιστημονική Επιτροπή; Διότι αυτά ανακοινώσατε. Και έρχεστε εδώ και λέτε ότι εμείς προσβάλλουμε την επιστημονική κοινότητα;

Το ΕΣΥ καταρρέει με δική σας ευθύνη και στο πρόσωπο του γιατρού του Νοσοκομείου της Λάρισας αποτυπώθηκε ακριβώς αυτή η κατάρρευση, η οποία είναι κατάρρευση και υποδομής και ανθρώπινων πόρων. Και αυτές είναι συγκλονιστικές εικόνες, οι οποίες θα έπρεπε να σας κάνουν πραγματικά να σκέφτεστε.

Προσωπικά θα περίμενα και από επιστήμονες, οι οποίοι από την πρώτη στιγμή έχουν αναλάβει το δύσκολο πεδίο της εκπροσώπησης της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υγείας, αυτόν τον καιρό να μιλήσουν και να πούνε τι πήγε στραβά. Δεν πάνε καλά τα πράγματα. Εκτός αν είναι κανένας έτοιμος εδώ να πανηγυρίσει και να μας πει ότι τα καταφέραμε πάλι. «Το τελευταίο μίλι τελείωσε» μας έλεγε τον Φεβρουάριο-Μάρτιο ο κ. Μητσοτάκης. Δεν τελείωσε το τελευταίο μίλι. Άρα, και η επιστημονική κοινότητα έχει την ευθύνη εξηγήσεων απέναντι στον ελληνικό λαό.

Ζητάμε σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι - και θα είμαι σύντομος όσο μπορώ -, ένα νομοσχέδιο το οποίο δεν λύνει κανένα πρόβλημα. Χρειάζεται εικόσι υπουργικές αποφάσεις και ένα προεδρικό διάταγμα για να εφαρμοστεί. Είναι τεράστιος ο όγκος δευτερογενούς νομοθεσίας.

Η Κυβέρνηση έχει καθίσει πάνω στο γεγονός ότι θεσμοθετεί τη δυνατότητα διπλώματος στα δεκαεπτά. Εντάξει. Σε αυτό μαζί σας είμαστε. Αναρωτηθήκατε αν είναι μαζί σας και οι νέοι, οι οποίοι όταν εμείς φέραμε τη ρύθμιση για ψήφο στα δεκαεπτά, ο κ. Μητσοτάκης από αυτό εδώ το Βήμα έλεγε ότι αυτά τα κάνουν οι δικτατορίες σε άλλη μια έτσι κορύφωση της αντιπολιτευτικής τακτικής, για την οποία φαντάζομαι ότι θα έχει μετανιώσει, εκτός και αν δυσόμοια χρόνια τώρα δεν σκεφτήκατε να αλλάξετε αυτήν τη δικτατορικού τύπου ρύθμιση και την εφαρμόζετε ως έχει.

Άρα, τα πυροτεχνήματα νομίζω ότι δεν κρύβουν και δεν διορθώνουν τις γνωστές παθογένειες. Υπήρξε και ένα παιχνίδι με το μητρώο εξεταστών. Άνοιξε παράθυρο συμμετοχής ιδιωτών εκεί. Ευτυχώς, το πήρατε πίσω και είναι σωστό.

Και, βεβαίως, δημιουργείτε άλλο ένα αστυνομικό σώμα, το οποίο λέγεται Αστυνομικό Σώμα Εξετάσεων Οδήγησης. Δεν ξέρω άλλη ευρωπαϊκή χώρα, εκτός από τη Βουλγαρία, όπου οι ένστολοι αναλαμβάνουν τις εξετάσεις οδήγησης. Νομίζω ότι και αυτό πρέπει να το σκεφτείτε ξανά.

Πολλή συζήτηση έχει γίνει και για τη δική μας ρύθμιση σε

σχέση με το βίντεο, με το οπτικοακουστικό υλικό το οποίο στην δική μας περίπτωση μεταφέρονταν αυτόματα στο Υπουργείο. Τώρα εδώ αποσπάται μια ειδική κάρτα μνήμης και διερωτώμεθα αν αυτό είναι εχέγγυο για την προστασία των προσωπικών δεδομένων, χώρα που οι εξεταστές θα πρέπει να έχουν φοιτήσει και σε σχολές σκηνοθεσίας; Βάλε την κάμερα, στήσε την καλά, πάρε πλάνο να φαίνεται ο εξεταστής, να φαίνεται ο εξεταζόμενος, να φαίνεται ο συμπλέκτης, να φαίνεται το γκάτζι, να κρύβονται τα προσωπικά δεδομένα των περαστικών και μόλις τελειώσεις, στήσε ξανά τις κάμερες με όλες αυτές τις προϋποθέσεις.

Και, βεβαίως, σε μια περίοδο ακρίβειας βλέπουμε ότι αυξάνεται και το κόμιστρο.

Ευτυχώς, υπαναχωρήσατε στην πρόθεσή σας να πάτε στα εξήντα εννιά έτη για το όριο ηλικίας των οδηγών λεωφορείων και, βεβαίως, εδώ πέρα ο κ. Καραμανλής -δεν είναι στην Αίθουσα- τα έχει κάνει μαντάρια, για να μην πω μανιτάρια.

Και μακάρι τα μανιτάρια να ήταν το πρόβλημα μόνο. Θα ευθυμούσαμε λίγο. Θα λέγαμε ότι μπήκαμε σε ένα βαγόνι με τον Χρήστο τον Γιαννούλη, το οποίο περίμενε να επισκευαστεί για να ξεκινήσει να πηγαίνει Θεσσαλονίκη-Δράμα και έχουν φουτρώσει μανιτάρια, κανονικά μανιτάρια. Δηλαδή, πόσο καιρό αυτό το πράγμα ήταν εκεί; Πόσο καιρό είχε να μπει άνθρωπος εκεί και να κοιτάξει εάν είναι σε θέση να εξυπηρετήσει; Ήταν στο μηχανοστάσιο έτοιμο για να μπει στα δρομολόγια. Γιατί; Γιατί υπάρχουν συνθήκες προβλήματα στους θυμούς. Σήμερα το πρωί το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη-Δράμα καθυστέρησε μιάμιση ώρα. Ο τρίτος συρμός στη σειρά ήταν έτοιμος να εκτελέσει δρομολόγιο. Οι δύο πρώτοι που δοκιμάστηκαν δεν κατάφεραν να ξεκινήσουν. Προχθές μισή ώρα καθυστέρησε.

Και θέλω να το πω, επίσης, παρά πολύ καθαρά και ήρεμα: Τρομοκρατία απέναντι στους εργαζόμενους δεν θα επιτρέψουμε. Μπορείτε να κατηγορήσετε εμένα και τον κ. Γιαννούλη, αν θέλετε, που μπήκαμε και είδαμε ιδίους όμμασι αυτήν την εγκατάλειψη, αλλά οι άλλες πρακτικές νομίζω περιττεύουν. Είναι εκ του περισού. Μην τις δοκιμάσετε. Δεν θα δουλέψουν και όποιος επιμένει θα πληρώσει τίμημα, διότι και αυτός που νομίζει ότι μπορεί να ασκεί τρομοκρατία μπορεί να βγει και στη σέντρα.

Το λέω, επίσης, πάρα πολύ απλά. Αυτή είναι η πολιτεία σας στους σιδηροδρόμους. Η Ξάνθη και η Κομοτηνή δεν έχουν δυο τρένο για δύο χρόνια, η Πελοπόννησος γιοκ. Πάει μέχρι το Κιάτο. Και ερχόμαστε εδώ και πανηγυρίζουμε για το έτος των σιδηροδρόμων, το οποίο έτος των σιδηροδρόμων τι ακριβώς αφορά; Τις δικές σας μόνο εξαγγελίες;

Αυτά να ξέρετε και να γνωρίζετε ότι δεν θα μείνουν έτσι με την προοδευτική διακυβέρνηση, η οποία μετά τις επόμενες εκλογές θα αναλάβει τις τύχες της χώρας και θα στηρίξει ένα μέσο, το οποίο είναι φιλικό προς το περιβάλλον και τον πολίτη.

Ο κ. Καραμανλής, βέβαια, -δεν μπορώ να πω- έχει μεριμνήσει για τη βόρεια Ελλάδα και έχει βάλει ένα τρένο για τις Σέρρες και ένα τρένο να επιστρέφει. Είναι και αυτό ενδεικτικό για το πώς αντιλαμβάνεται την ευθύνη του απέναντι στους πολίτες της βόρειας Ελλάδας συνολικά.

Επιτρέψτε μου στα δύο λεπτά που απομένουν να κάνω μια αναφορά και στα αντιπλημμυρικά έργα. Είχαμε πριν από κάποιες μέρες γεγονότα, τα οποία ήταν αποκαρδιωτικά, όπως το λεωφορείο το οποίο έμεινε στο Φάληρο και κόντεψε να βυθιστεί. Ευτυχώς δεν είχαμε θύματα. Έχουμε ένα τεράστιο αντιπλημμυρικό έργο το οποίο ξεκίνησε η περιφερειακή διοίκηση της Δούρου και το οποίο «πάγωσε» από το 2019 και μετά και εδώ είναι υπόλογη η Περιφέρεια Αττικής.

Δεν είναι εδώ, βεβαίως, ο κ. Καραμανλής, αλλά εγώ θα ήθελα να μάθω τι γίνεται και με το άλλο αντιπλημμυρικό έργο στο Μοσχάτο, το οποίο παρ' όλες τις εισηγήσεις των υπηρεσιακών, ήρθε εργολάβος και κατέθεσε τα παράπονά του. Οι εισηγήσεις των υπηρεσιακών ήταν να μη γίνουν αποδεκτές οι θέσεις του και τελικά έγιναν αποδεκτές. Έχουμε καταθέσει ερώτηση τριάντα δύο Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, περιμένουμε ερώτηση πριν την επόμενη νεροποντή, διότι από τη στιγμή που το Υπουργείο είπε ότι αυτοδίκαια λύνεται η εργολαβία, δεν έχει γίνει τίποτα. Δεν έχετε ούτε απευθυνθεί στους επιλαχόντες του προηγούμενου διαγωνισμού ούτε τον έχετε επαναπροκηρύξει.

Και αυτές νομίζω οι αδράνειες είναι αδράνειες τις οποίες δεν πρέπει να βλέπουμε. Θα θέλαμε να δούμε στην Καρδίτσα τα έργα με τη μεγάλη εργολαβία των 140 εκατομμυρίων ευρώ να προχωρούν. Δεν βλέπουμε πολύ μεγάλη κινητικότητα. Θα θέλαμε στην Εύβοια και στη βόρεια Αττική να δούμε τα στοιχειώδη πρώτα έργα να εκτελούνται. Ούτε αυτό το βλέπουμε. Και, βεβαίως, έχουμε μια γενική καθυστέρηση και στα μεγάλα έργα υποδομών.

Ακόμει μεγαλοστομίες πάλι για τον Πατρών-Πύργου. Δεν καταλαβαίνω αν έχετε μια τόσο μεγάλη επιτυχία, γιατί δεν μας φέρνετε την αλληλογραφία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή; Την έχουμε ζητήσει εδώ και μήνες ξανά και ξανά και έχουμε εξαγγελίες «α, τα καταφέραμε». Τίποτα δεν έχει γίνει. Απλώς επαναλαμβάνετε εσείς ότι τα καταφέρατε και προσβάλλετε και την Αντιπολίτευση, η οποία δια του κοινοβουλευτικού ελέγχου προσπαθεί να βγάλει άκρη.

Τέλος, υπάρχει μείζον ζήτημα με την έμμεση ιδιωτικοποίηση των υδάτων. Προχωρείτε σε ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών συντήρησης στην ΕΥΔΑΠ και εδώ πέρα φαίνεται ότι δεν έχετε πάρει κανένα μάθημα από τη διεθνή εμπειρία ιδιωτικοποιήσεων των μεγάλων δικτύων του νερού. Δεν είναι καιρός η δική σας πρακτική να φορτώσει στον Έλληνα πολίτη ακόμα ακριβότερες υπηρεσίες για το πόσιμο νερό. Το πόσιμο νερό είναι ανθρώπινο δικαίωμα και μια προοδευτική διακυβέρνηση ως τέτοιο θα το εξασφαλίσει.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Καββαδάς από τη Νέα Δημοκρατία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που έφερε σήμερα η Κυβέρνηση αποτελεί ένα σημαντικό βήμα στην κατεύθυνση της ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας καθώς αναβαθμίζει τις θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών. Δίνει λύση στα αξεπέραστα προβλήματα που προκάλεσε ο ν.4599/2019 της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ που οδήγησε στην ομηρία εκατόν πενήντα χιλιάδων υποψηφίων οδηγών, αλλά και επαγγελματιών αυτοκινητιστών από την αδυναμία διενέργειας εξετάσεων. Θυμίζω τη διάταξη για την καταγραφή και την απευθείας λειτουργία της πρακτικής δοκιμασίας και της θεωρητικής εξέτασης για την οποία γνωμοδότησε αρνητικά η Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Θυμίζω την πρόβλεψη για τη διενέργεια πρακτικής δοκιμασίας σε πίστες που η χώρα μας δεν διέθετε.

Το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών που διαμορφώθηκε έπειτα από διαβούλευση και συνεννόηση με τους φορείς στοχεύει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας μέσα από τη δημιουργία ενός νέου και βέλτιστου πλαισίου για τις θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών, που αξιοποιεί και τη διεθνή εμπειρία. Γι' αυτό και εισάγει μια σειρά από καινοτομίες που αναβαθμίζουν τον δείκτη διαφάνειας, αλλά και αξιοπιστίας των πρακτικών και θεωρητικών εξετάσεων όπως: Πρώτον, απόκτηση διπλώματος και προσωρινής άδειας οδήγησης πάντα με συνοδό από το δεκαεπτά, εφόσον ο υποψήφιος ολοκληρώσει με επιτυχία τις εξετάσεις οδήγησης. Δεύτερον, απλούστευση της θεωρητικής ύλης ώστε να είναι πιο κατανοητή και να ενισχύσει την κριτική σκέψη. Τρίτον, δημιουργία μητρώου εξεταστών πρακτικής δοκιμασίας υποψηφίων οδηγών με υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και άλλους δημοσίου λειτουργούς που θα πιστοποιούνται μέσω εξετάσεων. Τέταρτον, δημιουργία μητρώου εποπτών από το προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας με ειδική εκπαίδευση που θα ασκεί δειγματοληπτικό έλεγχο για την ορθή διεξαγωγή και διενέργεια των πρακτικών εξετάσεων. Πέμπτον, θεωρητική επιμόρφωση των εξεταστών και των εποπτών από το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης. Έκτον, αύξηση αποζημίωσης εξεταστών και χορήγηση αποζημίωσης στους επόπτες. Έβδομον, αυστηροποίηση ελέγχων ταυτοπροσωπίας των υποψηφίων οδηγών.

Η διαφάνεια διασφαλίζεται και από τη χρήση κάμερας μέσα στο όχημα κατά τη διενέργεια των πρακτικών εξετάσεων σύμ-

φωνα με τις οδηγίες και κατευθύνσεις της Ανεξάρτητης Αρχής Προσωπικών Δεδομένων. Το υλικό θα αποθηκεύεται για εύλογο χρονικό διάστημα και θα μπορεί να εξεταστεί σε περίπτωση καταγγελίας ή ένστασης που οι υποψήφιοι θα μπορούν να υποβάλουν ηλεκτρονικά.

Επίσης, πολύ σημαντικό είναι ότι στο νέο πλαίσιο πρακτικής δοκιμασίας προβλέπεται και το δικαίωμα ελεύθερης οδήγησης έως πέντε λεπτών χωρίς αξιολόγηση, εφόσον το επιθυμεί ο υποψήφιος ώστε να εξοικειωθεί με το όχημα.

Μία σημαντική μεταρρύθμιση είναι το νέο πληροφοριακό σύστημα για τη διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών που σχετίζονται με τη χορήγηση, επέκταση, ανανέωση και διαχείριση της άδειας οδήγησης ή του πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας. Τέλος, η καθιέρωση ειδικής θεωρητικής εξέτασης για υποψηφίους οδηγούς με ειδικές ανάγκες είναι μία πολύ θετική όσο και απαραίτητη καινοτομία.

Θα ήθελα, τέλος, να αναφερθώ σε δύο τροπολογίες που έχουν κατατεθεί από το Υπουργείο Μεταφορών. Η πρώτη δίνει τη δυνατότητα ταξινόμησης επαθέσιων και εννιαθέσιων ταξί από επαγγελματίες αυτοκινητιστές στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου. Πρόκειται για μία πολύ θετική ρύθμιση, κύριε Υπουργέ, που ξεκινά πιλοτικά σε μία περιφέρεια με ισχυρό τουριστικό ρεύμα που δικαιολογεί την άδεια ταξινόμησης τέτοιων οχημάτων.

Τα ίδια χαρακτηριστικά έχει και η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων. Γι' αυτό και θα ήθελα να σας ζητήσω στο εγγύς μέλλον να επεκτείνεται το μέτρο ώστε να ενταχθούν και άλλες περιφέρειες στη ρύθμιση και να μην υπάρχουν ταξί δύο ταχυτήτων.

Επίσης, σε νησιωτικές περιοχές, όπως η Λευκάδα, κατά τους θερινούς μήνες που η κίνηση αυξάνεται κατακόρυφα, αυξάνεται και η αναλογία και η ζήτηση ταξί με αποτέλεσμα οι πελάτες να αναγκάζονται να περιμένουν πολύ ώρα για να μετακινηθούν. Θα ήθελα, λοιπόν, να σας καλέσω, κύριε Υπουργέ, σε συνεργασία με την περιφέρεια να δείτε το θέμα και να βρεθεί μία λύση ώστε να εκδοθούν νέες άδειες ταξί με έδρα πολυσύχναστα χωριά σε παραλιακές κοινότητες με μεγάλη τουριστική κίνηση και να εξυπηρετούνται οι ανάγκες της θερινής περιόδου.

Τέλος, μια κουβέντα για την πολύ θετική τροπολογία που ανοίγει τον δρόμο για να προχωρήσουν τα υδατοδρόμια. Δίνεται η δυνατότητα ο ενδιαφερόμενος επενδυτής να ξεκινήσει τη λειτουργία ενός υδατοδρομίου με προσωρινή άδεια. Η διαδικασία της κανονικής αδειοδότησης δεν αναιρείται, αλλά συνεχίζει παράλληλα με όρο να έχει ολοκληρωθεί εντός ενός έτους από την έκδοση της προσωρινής. Και βεβαίως περιγράφονται συγκεκριμένες προϋποθέσεις και όροι που πρέπει να τηρούνται προκειμένου να δοθεί η άδεια και αφορά τον εξοπλισμό, το προσωπικό, τις προδιαγραφές της περιοχής λειτουργίας και άλλα.

Η διευκόλυνση των κάθε είδους μεταφορών και μετακινήσεων είναι προϋπόθεση ανάπτυξης και η συγκεκριμένη τροπολογία, κύριε Υπουργέ, και θέλω να σας συγχαρώ γι' αυτό, είναι ένα πάρα πολύ θετικό και πολύ αναγκαίο βήμα ώστε να προχωρήσουν επιτέλους αυτές οι πολύπαθες επενδύσεις στα υδατοδρόμια και οι πολίτες σε νησιωτικές περιοχές όπως τα Ιόνια να αποκτήσουν έναν επιπλέον τρόπο μετακίνησης και σύνδεσης τόσο με την υπόλοιπη χώρα όσο και μεταξύ τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου που έρχεται σήμερα προς ψήφιση και συζήτηση στη Βουλή αναβαθμίζει την εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών ενισχύοντας έτσι την οδική ασφάλεια. Όμως η οδική ασφάλεια περνά πρώτα και κύρια από το οδικό δίκτυο.

Ένα σύγχρονο οδικό δίκτυο όπου οι πολίτες μπορούν να κινούνται με ασφάλεια και ταχύτητα είναι η απαραίτητη προϋπόθεση για να έχουμε λιγότερα θύματα στην ασφάλτο. Γι' αυτό και θέλω κλείνοντας να κάνω ιδιαίτερη αναφορά στην υλοποίηση δύο πολύ μεγάλων οδικών έργων στην περιοχή μου: Της Αμβρακίας Οδού και του διπλού άξονα Βόνιτσας-Λευκάδας και Ακτίου-Αγίου Νικολάου. Αυτά τα έργα θα ολοκληρωθούν χάρη στην Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και οφείλω δημόσια να συγχαρώ την ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών και ιδιαίτερα τον υπουργό κ. Κώστα Καραμανλή διότι πολύ αποτελεσματικά και άμεσα ανέλαβε πρωτοβουλίες ώστε να κατασκευαστούν αυτοί οι πολύ σημαντικοί δρόμοι.

Αναμένουμε με προσμονή, κύριε Υπουργέ, την ολοκλήρωση και συμπλήρωση αυτού του οδικού δικτύου με την υποθαλάσσια ζεύξη της Λευκάδας με την Αιτωλοακαρνανία. Ένα έργο που σταμάτησε από προηγούμενη κυβέρνηση και που πλέον όχι μόνο έχει βγει από την αδράνεια, αλλά προχωρά πολύ ικανοποιητικά.

Και θέλω να ευχαριστήσω τον Υπουργό για το ενδιαφέρον και τη συνεργασία που έχουμε ώστε να δρομολογηθούν αυτές οι διαδικασίες και να δούμε αυτό το σπουδαίο έργο για τη Λευκάδα να αποκτά προοπτική, να παίρνει σάρκα και οστά.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Κατρίνης.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει πλέον ούτε ένας Έλληνας που να μην συμφωνεί με το αυταπόδεικτο συμπέρασμα ότι η Κυβέρνηση απέτυχε πλήρως στη διαχείριση της πανδημίας. Και η αποτυχία της Κυβέρνησης δυστυχώς είναι εκκωφαντική. Αποτυπώνεται στη μεγάλη διασπορά και έκταση των κρουσμάτων, στον αριθμό των εισαγωγών και των διασωληνωμένων που αυξάνεται γεωμετρικά το τελευταίο διάστημα. Αποτυπώνεται στην αποτυχία της εμβολιαστικής προσπάθειας την οποία πρώτα η ίδια η Κυβέρνηση υπονόησε με την εμπορική και όχι -ως όφειλε- παιδαγωγική χαρακτηρισμό εκστρατεία που υιοθετήθηκε, αλλά και τη στοχοποίηση όλων ανεξαιρέτως όσων διατάζουν να εμβολιαστούν στην κατάταξη ως αντιεμβολιαστές.

Αποτυπώνεται βεβαίως και στα χθεσινά μέτρα που ανακοίνωσε με μεγάλη καθυστέρηση ο Υπουργός Υγείας και το λέω αυτό γιατί προφανώς ο Πρωθυπουργός διαβλέποντας τα δύσκολα απέφυγε να κάνει διάγγελμα.

Αλήθεια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θυμάστε πόσα διαγγέλματα είχε κάνει ο κ. Μητσοτάκης αυτοθαυμαζόμενος για τις επιτυχίες της Κυβέρνησής του στη διαχείριση της πανδημίας; Τι έμεινε τελικά από τα διαγγέλματα του κ. Μητσοτάκη; Τι έμεινε από τις διαβεβαιώσεις της Κυβέρνησης για την επιτυχή διαχείριση της πανδημίας και για το τέλος αυτής;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κατάσταση είναι οριακή και η Κυβέρνηση δυστυχώς -και το τονίζω, δυστυχώς- δείχνει να μην το συνειδητοποιεί. Από το καλοκαίρι υπάρχει γεωμετρική πρόοδος στην αύξηση κρουσμάτων, εισαγωγών και διασωληνωμένων και η Κυβέρνηση όχι μόνο δεν πήρε μέτρα, αλλά επέτρεψε και τη χαλάρωση στην εφαρμογή των μέτρων που είχε ήδη λάβει.

Πόσοι έλεγχοι έγιναν, άραγε, το προηγούμενο διάστημα σε χώρους που υπήρχε συνωστισμός και -μια και συζητάμε, κύριε Υπουργέ, νομοσχέδιο δικό σας- στα μέσα μαζικής μεταφοράς; Πόσοι έλεγχοι έγιναν το προηγούμενο διάστημα; Και πόσοι έλεγχοι μπορούν να γίνουν ή θα γίνουν από δω και πέρα με τα μέτρα που εξαγγέθηκαν χτες από την Κυβέρνηση;

Ουσιαστικά η Κυβέρνηση αυτό για το οποίο νοιάζεται, το μόνο για το οποίο νοιάζεται, είναι η διαχείριση του πολιτικού κόστους. Για ό,τι πάει στραβά φταίνει οι πολίτες και η ίδια η Κυβέρνηση δεν έχει καμμία, μα καμμία, ευθύνη. Και δεν έχει κάνει, βεβαίως, κανένα, μα κανένα, λάθος μέχρι στιγμής.

Το γεγονός ότι η χώρα μας είναι στο 60% σε ποσοστό εμβολιασμών και σε τείχος ανοσίας, την ίδια στιγμή που η Πορτογαλία είναι στο 90% και άλλες χώρες προσεγγίζουν το 80%, δεν αποτελεί ευθύνη της Κυβέρνησης. Αποτελεί μόνο ευθύνη των πολιτών, σύμφωνα με την Κυβέρνηση. Αυτό μας λένε κάποιοι και επιμένουν και κάποιοι άλλοι -και μέλη της Κυβέρνησης- δηλώνουν ότι δεν ανησυχούν και για τον αριθμό των κρουσμάτων.

Έχοντας εδώ και έναν χρόνο στα χέρια της το όπλο του εμβολίου η Κυβέρνηση κατάφερε να έχει χειρότερα αποτελέσματα και στο δεύτερο και στο τρίτο κύμα της πανδημίας, όσον αφορά την επιδημιολογική εικόνα της χώρας. Και λέω «κατάφερε» γιατί πραγματικά πρόκειται περί κατορθώματος.

Για να μην αναφερθώ στα χθεσινά μέτρα! Μπορεί κάποιος να εξηγήσει πειστικά σε αυτήν την Αίθουσα γιατί εξαιρέθηκαν οι εκκλησίες από την εφαρμογή των μέτρων; Ο Υπουργός ο οποίος φυγαδεύτηκε από τον Πρόεδρο, τον κ. Κακλαμάνη, πριν, μη θέ-

λοντας να ακούσει ερωτήσεις σε αυτά τα οποία είπε, αλλά δεν δέχτηκε να κάνει διάλογο, κρύφτηκε πίσω από την έλλειψη συνταγματικότητας.

Και αναρωτιέμαι εγώ, όταν τον Μάρτιο του 2020 ο Πρωθυπουργός ο ίδιος δήλωνε πως «ό,τι ισχύει για τις δημόσιες συναιθροίσεις, ισχύει και για τις εκκλησίες» και ο ίδιος ο κ. Μητσοτάκης έλεγε «τα θρησκευτικά καθήκοντα πρέπει και αυτά να προσαρμόζονται στην πραγματικότητα», αλήθεια, κύριε Πλεύρη, όταν τα δήλωνε αυτά ο κ. Μητσοτάκης ήταν εκτός των ορίων της συνταγματικότητας; Υπάρχει σύμφωνη γνώμη των επισημόνων για την εξαίρεση συγκεκριμένων χώρων από την εφαρμογή των μέτρων; Σε αυτό δεν απάντησε ο κύριος Υπουργός.

Εγώ, λοιπόν, καλώ από το Βήμα της Βουλής την Εκκλησία να ζητήσει η ίδια να εφαρμοστούν τα υγειονομικά πρωτόκολλα που προβλέπονται για όλους τους δημόσιους χώρους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση έχοντας πάντα στον σχεδιασμό της τις πρόωρες εκλογές και τον φόβο του πολιτικού κόστους έχει εντάξει τη διαχείριση πανδημίας σε αυτόν τον σχεδιασμό. Κάνει διαχείριση πανδημίας, δεν κάνει διαχείριση πανδημίας, αλλά κάνει μόνο διαχείριση πολιτικού κόστους. Και με βάση αυτό και μόνο ανακινώνει τα μέτρα καθυστερημένα και μάλιστα και ημίμετρα.

Ο Υπουργός παραδέχτηκε πριν ότι αυτός εισηγήθηκε τα μέτρα στην επιτροπή των ειδικών. Αναρωτιέμαι, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αυτή η φυσιολογική διαδικασία; Είναι η διαδικασία που ακολουθήσαμε στο πρώτο κύμα της πανδημίας όταν οι ειδικοί εισηγούνταν και οι πολιτικοί υιοθετούσαν, πάντα με γνώμονα τη δημόσια υγεία; Ποιος εισηγείται τελικά και σε ποιον την εφαρμογή μέτρων για τη δημόσια υγεία; Η επιτροπή στην ειδικών στην Κυβέρνηση ή οι Υπουργοί, μέσω των καναλιών, στους επιστήμονες και στους υγειονομικούς;

Η ίδια η Κυβέρνηση, η οποία δήθεν αγωνιά για το κύρος και την επιτροπή εμπειρογνομόνων έχει ακυρώσει την επιτροπή των λοιμωξιολόγων εκτός από κάποιους λοιμωξιολόγους που, δυστυχώς, μη μπορώντας να διαχειριστούν τη δημοσιότητα έχουν από μόνοι τους αυτοακυρωθεί.

Και αυτήν τη στιγμή η Κυβέρνηση οφείλει να συνειδητοποιήσει τι έκανε η ίδια λάθος, γιατί πολιτικό κόστος όταν υπάρχει ζήτημα ζωής και θανάτου δεν υφίσταται.

Και μια και μιλάμε για θέματα ασφαλείας τα οποία έχουν σχέση με το νομοσχέδιο το οποίο σήμερα συζητιέται στην Εθνική Αντιπροσωπεία και μιλάμε για την οδική ασφάλεια, η εικόνα στη χώρα μας, παρά το γεγονός ότι έχει βελτιωθεί τα τελευταία χρόνια, την τελευταία δεκαετία και έχουμε ανέβει από την 26η θέση στην 20η στα ζητήματα οδικής ασφαλείας, υπολείπεται κατά πολύ του ευρωπαϊκού μέσου όρου. Και μάλιστα στην περίοδο του lockdown, δυστυχώς, οι δείκτες των τροχαίων δυστυχημάτων τείνουν να αυξάνονται.

Ο Υπουργός, κατά την παρουσίαση του εθνικού σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφαλείας και τη μείωση θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, είχε αναφερθεί στο τετράπτυχο της οδικής ασφαλείας: ασφαλείς δρόμοι, υπεύθυνοι οδηγοί, κυκλοφοριακή παιδεία, δίκαιοι κανόνες για όλους.

Ας τα δούμε. Ασφαλείς δρόμοι. Τι λένε αλήθεια τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και οι αριθμοί για τους ελληνικούς δρόμους; Αύξηση 24,5 στα οδικά τροχαία ατυχήματα που συνέβησαν σε ολόκληρη τη χώρα τον φετινό Ιούλιο σε σχέση με τον αντίστοιχο περσινό μήνα. Σε αυτά τα ατυχήματα υπήρξαν εβδομήντα δυο νεκροί αύξηση 25% και ογδόντα τέσσερις βαριά τραυματίες, αύξηση 45%, όπως επίσης και ελαφρά τραυματίες και τα αίτια για αυτή την καθόλου ευχάριστη, μάλλον πολύ δυσάρεστη, κατάσταση είναι πολλά: προβλήματα σε οδικές υποδομές, προβλήματα στη συντήρηση αλλά και καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων.

Και εδώ ερχόμαστε -για να το συνδέσω και με την τροπολογία- στο πολύπαθο έργο Πάτρα-Πύργος το σύγχρονο γεφύρι της Άρτας -μιας και βλέπω και τον αγαπητό συνάδελφο τον Βουλευτή Άρτας τον Χρήστο Γκόκα-, ένα έργο με διαχρονικές διακομματικές ευθύνες από το 2007 που σήμερα ακόμα οι πολίτες της Ηλείας και της Αχαΐας περιμένουν να υλοποιηθεί, ακούν πάρα πολλά, έχουν δει πάρα πολύ λίγα.

Υπήρχαν εξαγγελίες του Υπουργού και του Πρωθυπουργού

προεκλογικά το 2019 και αμέσως μετά ότι είναι έργο άμεσης προτεραιότητας και ότι θα γίνει το συντομότερο δυνατό. Έχουν περάσει σχεδόν δύομισιά χρόνια και ακόμα περιμένουμε την οριστική συμφωνία.

Και σήμερα με τροπολογία που εισάγεται προς συζήτηση και ψήφιση δεν έχουμε συγκεκριμένη δέσμευση από την ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών ότι την εισηγμένη ημερομηνία θα εγκριθεί η παραχώρηση του Πάτρα-Πύργος και θα ξεκινήσει το έργο και τότε αυτό θα ολοκληρωθεί.

Και βεβαίως και ο ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος διαμαρτύρεται για αυτό, δεν κάνει την αυτοκριτική του γιατί άφησε σχεδόν πέντε χρόνια χωρίς να γίνει τίποτα και συνεχίστηκαν να έχουμε τα τροχαία δυστυχήματα, θανατηφόρα πάρα πολλές φορές, δυστυχώς.

Εδώ, λοιπόν, υπάρχουν αμελίκτα ερωτήματα, τα οποία οφείλω να απευθύνω εξ ονόματος των πολιτών της Ηλείας στην ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών για να πάρουμε συγκεκριμένες απαντήσεις και δεσμεύσεις. Πότε ολοκληρώνεται η διαδικασία και πότε θα ξεκινήσει το έργο Πάτρα-Πύργος, γιατί εκκρεμεί ακόμα η οριστική έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ποιο είναι το περιεχόμενο της συμφωνίας με την Θλυμπία Οδό; Δεν έχουμε δει αυτό το περιβόητο μνημόνιο συναντίληψης. Γιατί το λέω αυτό; Γιατί με την τροπολογία που σήμερα συζητούμε, πηγαίνει στην παραχώρηση όχι μόνο το Πάτρα-Πύργος αλλά και το κομμάτι Πύργος-Τσακώνα, για το οποίο δεν ξέρω αν οι παραχωρησιούχοι έχουν δηλώσει ενδιαφέρον να το υλοποιήσουν, αν το Υπουργείο έχει εναλλακτική κατεύθυνση να ολοκληρωθεί αυτό το έργο, με ποιον τρόπο θα γίνει αυτό, και ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα. Το να φέρνουμε απλώς μια τροπολογία ένα τμήμα οδικού άξονα πολύ σημαντικού, πολύ νευραλγικού και για την Ηλεία κυρίως, αλλά και για τη Μεσσηνία, χωρίς να έχουμε διασφαλίσει συμφωνία των παραχωρησιούχων και συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και κόστος, νομίζω ότι απλά προσφέρεται για δημιουργία εντυπώσεων και όχι για την επίλυση ουσιαστικών προβλημάτων.

Αναφέρθηκαν από τον εισηγητή μας Χρήστο Γκόκα πολλά ζητήματα σε σχέση με το σύστημα εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών, το οποίο πρέπει να εκσυγχρονιστεί και το βασικότερο στοιχείο είναι να μην προκληθεί ούτε ταλαιπωρία ούτε περαιτέρω κόστος και επιβάρυνση με το νέο μοντέλο, διότι κανένας δεν μπορεί να ξεχάσει το τέλμα στο οποίο είχε οδηγηθεί η διαδικασία τα προηγούμενα χρόνια και βεβαίως και λόγω της πανδημίας πολύ μεγάλη συμφόρηση, πολύ μεγάλος αριθμός υποψηφίων που περιμένουν για εξετάσεις και γι' αυτό και η παρατήρηση η δική μας ότι πρέπει να ενισχυθεί το σώμα των εξεταστών νομίζουμε ότι είναι επιβεβλημένη, για να γλιτώσουμε αυτή την ταλαιπωρία.

Δεν γίνεται, όμως, να μιλάμε για εκσυγχρονισμό εκπαίδευσης χωρίς να γίνει επικαιροποίηση της εκπαιδευτικής ύλης ώστε ο οδηγός να είναι ενήμερος και για τις νέες τεχνολογίες που εφαρμόζονται στα οχήματα και για τη βελτίωση οδικής ασφάλειας αλλά και για την ηλεκτροκίνηση.

Όσον αφορά την κυκλοφοριακή παιδεία, νομίζω ότι συμφωνούμε όλοι ότι η απόκτηση ενσυναίσθησης για την ορθή οδική συμπεριφορά εξασφαλίζεται μόνο μέσω της εκπαίδευσης που πρέπει να ξεκινά από μικρή ηλικία και να συνεχίζεται σε όλη τη διάρκεια της ζωής του ατόμου. Απαιτούνται ειδικά μηνύματα, ειδικές εκστρατείες και καμπάνιες και θα θέλαμε να υπάρχει μια αναφορά από την Κυβέρνηση αν υπάρχει σχετικός σχεδιασμός.

Θα θέλαμε να υπάρχει μια αναφορά από την Κυβέρνηση, αν υπάρχει σχετικός σχεδιασμός. Νομίζουμε ότι είναι κάτι που απηχεί στα «θέλω» όλων των πτερυγών της Βουλής.

Βεβαίως, θέλουμε δίκαιους κανόνες για όλους. Ακόμα και οι ευάλωτοι χρήστες των οδικών αξόνων θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν ισότιμα και να έχουν τα ίδια δικαιώματα. Γι' αυτό και νομίζω ότι η ίδρυση κέντρων αξιολόγησης και πιστοποίησης για οδηγούς με αναπηρία είναι μία θετική εξέλιξη.

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

Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Θα κάνω μια μικρή αναφορά -αναφέρθηκε και ο συνάδελφος κ. Καβαβάδας- γιατί δεν καταλαβαίνουμε για ποιον λόγο η τροπο-

λογία για τη μετατροπή των ταξί περιορίζεται. Μάλιστα, έγινε αντικείμενο υποδοχής και με θερμά χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Συμπολίτευσης και ο Βουλευτής της Συμπολίτευσης κ. Καβαβάδας είναι που ζήτησε το αυτόνοτο. Ποιο; Όπως εφαρμόζεται στο Νότιο Αιγαίο, να εφαρμοστεί και σε άλλες περιοχές που έχουν τουριστική κίνηση, όπως είναι η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, όπως είναι η Περιφέρεια Κρήτης. Το θεωρούμε πραγματικά ακατανόητο και αδιανόητο, εκτός αν εξυπηρετεί κάποια συγκεκριμένη δέσμευση του Υπουργού προς κάποιον Βουλευτή ή κάποιον παράγοντα της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου.

Όσον αφορά την τροπολογία της ΥΠΑ, που με βάση το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους θα κοστίζει 4,28 εκατομμύρια ευρώ για τις υπηρεσίες ασφαλείας, καλό θα είναι εκεί να προβλεφθεί να μπορούν να συμμετέχουν και μικρότερα σχήματα και να μη ζητούμε αυτά, κύριε Υπουργέ, που γίνονται πιλοτικά στο Ηράκλειο με κόστος για το ελληνικό δημόσιο.

Τέλος, στην τροπολογία 1119 -θα έρθει και ο αρμόδιος Υπουργός, φαντάζομαι- για την Επιτροπή Εποπτείας και Ελέγχου Παιγνίων, υπάρχουν πάρα πολλές διατάξεις οι οποίες χρήζουν διευκρινίσεων. Υπάρχει αυτή η παράταση στην αναστολή κατεδάφισης, αναστολή εκτέλεσης πρωτοκόλλων κατεδάφισης, η οποία έληξε τον Οκτώβριο και είχε σηκώσει θύελλα διαμαρτυριών και αντιδράσεων.

Είναι ενδεικτική και αυτή η παράταση του «μεταρρυθμιστικού» οίστρου που διέπει αυτή την Κυβέρνηση, η οποία όλα τα προσαρμόζει στις ανάγκες της συγκυρίας και σε μία σκοπιμότητα και στρατηγική που μάλλον φαντάζει προεκλογική.

Δεν θα έπρεπε, όμως, να γίνεται αυτό στα ζητήματα οδικής ασφάλειας -και παρά τις όποιες βελτιώσεις έχουν γίνει από τον Υπουργό και μετά από παρατηρήσεις και δικών μας Βουλευτών και Βουλευτών της Αντιπολίτευσης αλλά και των φορέων που συμμετείχαν στη συζήτηση- που είναι, νομίζω, ζητήματα που πραγματικά μπορούν να ενώσουν και μπορούν να φέρουν όλους μας στην ίδια πλευρά.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ**)

Είναι στο χέρι, λοιπόν, της Κυβέρνησης μέχρι το τέλος της συζήτησης να γίνουν οι τροποποιήσεις, να γίνουν οι διορθώσεις, ώστε όλοι να αισθανθούμε ότι συμβάλλουμε θετικά σε κάτι το οποίο θα έχει αντίκτυπο στην κοινωνία, θα είναι χρήσιμο και για λόγους δημόσιας ασφάλειας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Κατρίνη.

Καλησπέρα σας και από εμένα!

Και καλείται στο Βήμα ο κ. Ανδρέας Ξανθός από τον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία και να ετοιμάζεται ο κ. Μπούμπας από την Ελληνική Λύση. Μετά θα μιλήσει ο Υφυπουργός.

Ορίστε, κύριε Ξανθέ, έχετε τον λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ: Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, θα κάνω μια αναφορά στην τροπολογία του Υπουργείου Υγείας και θα μου επιτρέψετε με αυτή την αφορμή να κάνω ένα σχόλιο για την υγειονομική συγκυρία, την οποία περνάει η χώρα, η οποία εξελίσσεται, δυστυχώς, με πολύ επώδυνο τρόπο. Το καταλαβαίνουμε όλοι, το παρακολουθούμε.

Η πανδημία πλέον είναι ανεξέλεγκτη στην Ελλάδα. Βιώνουμε - και φοβόμαστε ότι θα επιδεινωθεί αυτό στο επόμενο διάστημα- μία υγειονομική τραγωδία με επίκεντρο ξανά τη βόρειο Ελλάδα και τη Θεσσαλονίκη.

Το Εθνικό Σύστημα Υγείας πιέζεται αφόρητα, το ανθρώπινο δυναμικό του είναι στο όριο του burnout και η εικόνα του συναδέλφου από το Νοσοκομείο της Λάρισας τα λέει όλα.

Έχουμε ανακοινώσεις μέτρων χθες από τον Υπουργό Υγείας που είναι τραγικά αναντίστοιχες με την κρίσιμότητα της κατάστασης. Έχουμε τροπολογία του Υπουργείου Υγείας σήμερα που, επίσης, δεν αντιμετωπίζει κανένα μεζονος σημασίας θέμα και δεν ενισχύει την υγειονομική στρατηγική για μια αξιοπρεπή διαχείριση αυτής της κρίσης.

Χθες ο κ. Πλεύρης παρουσίασε μία δέσμη, χωρίς ούτε να υπάρχει ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης ειδικά για τη βόρειο Ελ-

λάδα, το οποίο θα οδηγεί σε μία επιστράτευση όλων των διαθέσιμων υγειονομικών δυνάμεων και δομών και του δημόσιου τομέα και του ιδιωτικού τομέα και των Ενόπλων Δυνάμεων.

Δεν είναι δυνατόν την ώρα που καταρρέουν τα δημόσια νοσοκομεία να μην τολμά η Κυβέρνηση να κάνει κινήσεις επίταξης κρίσιμων δομών του ιδιωτικού τομέα και να συστρατεύσει δυνάμεις απέναντι στην κοινή μάχη. Αυτό είναι -νομίζω- τεράστια πολιτική αβεβλητήρια και ολιγωρία. Και, προφανώς, δεν είναι επίταξη ιδιωτικών κλινικών η εμπλοκή ορισμένων μικρομεσαίων κλινικών και κέντρων αποκατάστασης που διαθέτουν έναν ελάχιστο αριθμό κλινών για COVID περιστατικά.

Επίσης, δεν υπάρχει καμμία καινούργια στρατηγική για τον εμβολιασμό. Η Κυβέρνηση προχώρησε με τη λογική των προθύμων, η δεξαμενή αυτή εξαντλήθηκε πάρα πολύ γρήγορα, δεν έγινε καμμία σοβαρή έρευνα -επιστημονική, κοινωνική- για να αναλυθούν οι βαθύτερες αιτίες αυτής της άρνησης αλλά και των διαφορών, των αποκλίσεων που υπάρχουν στις διαφορετικές περιοχές -περιφέρειες, ηλικίες, επαγγέλματα, μορφωτικά επίπεδα στη χώρα- για να γίνει μια πιο στοχευμένη, πιο πειστική και άρα πιο αποτελεσματική παρέμβαση. «Παρέμβαση αγωγής υγείας» λέγεται αυτό το πράγμα στην κοινότητα, στον γενικό πληθυσμό, αξιοποιώντας τους οικογενειακούς γιατρούς, αξιοποιώντας τους επαγγελματίες υγείας και όχι μόνο με κάποια τηλεοπτικά σποτάκια. Δεν έγινε και ούτε γίνεται αυτό.

Δεν υπάρχει μια αίσθηση ότι ζούμε μια μεγάλη κρίση και πρέπει να πάμε σε ένα restart, συνολικό restart, σε όλα τα επίπεδα και στην πολιτική διαχείριση και στην επιστημονική εποπτεία και αξιολόγηση και στον συντονισμό παρεμβάσεων που πρέπει να γίνουν.

Και αυτό δεν παράγει κοινωνικές και πολιτικές συναισθήσεις, δεν δίνει την αίσθηση στην κοινωνία ότι κάτι πραγματικά κρίσιμο συμβαίνει σήμερα, το οποίο πρέπει να το αντιμετωπίσουμε με μία προσπάθεια μίνιμουμ συνεννόησης.

Είναι τα αντανάκλαστα τραγικά ελλειμματικά, γιατί κυρίως η Κυβέρνηση είχε μονίμως την αίσθηση της προσωρινότητας απέναντι σε αυτή την πανδημία. Νόμιζε ότι όπου νά ναι είναι μια μπόρα που θα περάσει και μάλιστα διά της έλευσης των εμβολίων και με τη λογική ότι διανύουμε το τελευταίο μίλι και όλα αυτά. Αυτά κατέρρευσαν διεθνώς.

Είμαστε σε νέα φάση, χρειάζεται νέα στρατηγική. Τέτοια στρατηγική δεν υπάρχει και αυτο ενισχύει την ανασφάλεια, την αβεβαιότητα, την αμφισβήτηση και την κρίση εμπιστοσύνης ενός σημαντικού, από ό, τι αποδείχτηκε, κομματιού της κοινωνίας απέναντι σε αυτή τη διαχείριση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Δεν θα σας μείνει χρόνος για το νομοσχέδιο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ: Και, φυσικά, δεν υπάρχει καμμία αλλαγή στην αποτυχημένη γραμμή ότι τα περιοριστικά μέτρα τα οποία λαμβάνονται αφορούν αποκλειστικά και μόνο τους ανεμβολίαστους. Αυτό, επίσης, είναι προβληματικό.

Το 40% του πληθυσμού είναι ανεμβολίαστο, το 1/3 των ενηλίκων είναι ανεμβολίαστο, το 25% των άνω των ογδόντα ετών είναι ανεμβολίαστο, το 28% των καρκινοπαθών είναι ανεμβολίαστο. Υπάρχουν πληθυσμοί ειδικής ευαλωτότητας, όπως είναι οι πρόσφυγες, οι μετανάστες, οι Ρομά, οι φυλακισμένοι, οι άστεγοι, οι τοξικοεξαρτημένοι, που τα ποσοστά εμβολιασμού είναι τραγικά χαμηλά και κανείς δεν ασχολείται με αυτό.

Και έρχεται η Κυβέρνηση, λοιπόν, και μας φέρνει μια τροπολογία, η οποία προβλέπει την παράταση του κοινωνικά άδικου και σκληρού μέτρου της αναστολής εργασίας των μη εμβολιασμένων εργαζομένων στο σύστημα υγείας μέχρι 31 Δεκεμβρίου.

Τώρα, την ώρα της κρίσης, την ώρα της μεγάλης πίεσης, δεν αντιλαμβάνεται η Κυβέρνηση ότι πρέπει αυτοί οι επτά χιλιάδες άνθρωποι να επιστρέψουν πάραυτα στα νοσοκομεία, με ενισχυμένα προφανώς μέτρα και στάνταρντ ασφαλείας για την προστασία τη δική τους αλλά και για την προστασία των ασθενών, όπως άλλωστε έχει συμβεί με εκατοντάδες ανεμβολίαστους εργαζόμενους, οι οποίοι έχουν πάρει πιστοποιητικό απαλλαγής από τον εμβολιασμό από ειδικές τριμελείς επιτροπές και έχουν κυρίως στη δουλειά τους με δύο rapid test την εβδομάδα.

Με τον ίδιο τρόπο, λοιπόν, πρέπει να γίνει και για τους υπόλοι-

πους, προκειμένου να στηριχθεί το ΕΣΥ σε αυτή την κρίσιμη φάση και να σταματήσει αυτή η κοινωνική αγριότητα του να χάνουν άνθρωποι τη δουλειά τους και να φτωχοποιούνται, επειδή προφανώς για τους λάθος λόγους επιμένουν ακόμα να μην εμβολιάζονται. Αυτό είναι απαράδεκτο, όπως απαράδεκτο είναι και το να μην ανανεώνονται οι συμβάσεις επικουρικών ιατρών, όπως μας είπε περιχαρής χθες ο Υπουργός, οι οποίες έληγαν 31 Οκτωβρίου και είχε υποσχεθεί ότι όλες θα παραταθούν μέχρι τις 31 Μαρτίου. Διαφωνούμε, λοιπόν, με την τροπολογία σε κρίσιμα θέματα.

Υπάρχει και κάτι άλλο το οποίο πραγματικά είναι πολύ προβληματικό. Στο άρθρο 2 λέει ότι νομοθετείται η δυνατότητα να πουλήσουμε πλεονάζοντα εμβόλια της χώρας μας σε άλλες χώρες.

Προσέξτε, αγαπητοί συνάδελφοι. Έχουμε μια τρομερή κρίση ανισότητας σε όλον τον κόσμο. Από τα χερίπου επτά δισεκατομμύρια δόσεις που έχουν γίνει σε όλο τον κόσμο, το 1,4 μόνο έχει γίνει στις φτωχές χώρες του Τρίτου Κόσμου. Αν νομίζετε, λοιπόν, ότι θα βρούμε αγορές για να δώσουμε τα δικά μας πλεονάζοντα εμβόλια, ανεξάρτητα από το ποιο είδος εμβολίου, με ποιους όρους θα γίνει αυτό, με ποιες διαδικασίες, με ποιες τιμές, κ.λπ., θεωρώ ότι πραγματικά είναι τραγικό. Αντί να πιέζουμε την παγκόσμια πολιτική κοινότητα -γιατί η παγκόσμια επιστημονική κοινότητα και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας έχει εδώ και καιρό παρουσιάσει την πρόταση για απελευθέρωση της πατέντας των εμβολίων- αντί να γίνουν άλλου τύπου διεθνείς ρυθμίσεις κεντρικές για να είναι προσβάσιμα τα εμβόλια, τα φάρμακα, τα ιατροτεχνολογικά προϊόντα σε όλο τον κόσμο και έτσι να αντιμετωπίσουμε αυτή την παγκόσμια κρίση, αντί να σταματήσουμε να υπάρχει ευνοϊκό έδαφος νέων μεταλλάξεων σε ανεμβολίαστους πληθυσμούς, αντί να κινηθούμε και να πάρουμε πρωτοβουλίες σαν χώρα με άλλες χώρες της Ευρώπης, του ευρωπαϊκού Νότου, αντί να δείξουμε πραγματικά ένα αλληλέγγυο και ανθρωπιστικό πρόσωπο, το μόνο που ενδιαφέρει την Κυβέρνηση είναι ένα πλεόνασμα, προφανώς, ένα απόθεμα εμβολίων, να το πουλήσει άγνωστο σε ποιες χώρες και με ποιες προϋποθέσεις.

Υπάρχει, επίσης, και μια τελευταία ρύθμιση στην τροπολογία η οποία αφορά τα στάνταρ διακομιδής διασωληνωμένων και βαρέως πασχόντων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ, κύριε Ξανθέ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητέ μου συνάδελφε Χρήστο Κέλλα, επειδή είσαι και της δουλειάς και της ειδικότητας, υπάρχουν αποφάσεις του ΚΕΣΥ που προσδιορίζουν ποιες ειδικότητες μπορούν με ασφάλεια και ποιότητα για τον ασθενή να κάνουν τις διακομιδές. Δεν είναι δυνατόν να ρίχνουμε τα στάνταρντ ασφαλείας και να λέμε ότι μπορούν να διακομίζονται ασθενείς από οποιονδήποτε ειδικευμένο γιατρό ή από ειδικευμένο γιατρό που έχει κάνει έξι μήνες ειδικότητα.

Η κατάσταση είναι κρίσιμη. Χρειάζεται συστράτευση δυνάμεων και κυρίως πρέπει να ενισχύσουμε το ηθικό του ανθρώπινου δυναμικού του ΕΣΥ. Κίνητρα δεν χρειάζονται πια να δοθούν, όπως γίνονταν μέχρι τώρα εντελώς αναποτελεσματικά, σε ιδιώτες γιατρούς για να βοηθήσουν εφημερεύοντας στο ΕΣΥ. Αυτό δεν δούλεψε. Κίνητρα πρέπει να δώσουμε σε αυτούς που δουλεύουν και που έχουν τάσεις φυγής από το σύστημα, τάσεις παραίτησης.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

Υπάρχει κρίση στελέχωσης και κρίση ηθικού των ανθρώπων αυτή την περίοδο, η οποία πρέπει να αντιμετωπιστεί με μια ολοκληρωμένη παρέμβαση, για την οποία δυστυχώς η Κυβέρνηση δεν έχει την πολιτική βούληση να το κάνει.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Έτσι μου κάνετε πάντα, με φέρνετε σε δύσκολη θέση. Πώς να σταματήσω τώρα εγώ τον κ. Μπούμπα;

Τον λόγο έχει, λοιπόν, ο κ. Κωνσταντίνος Μπούμπας από την Ελληνική Λύση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πολύ μεγάλο και βασικό το θέμα το οποίο συζητάμε σήμερα. Έχει να κάνει με τη οδηγική συμπεριφορά, την κουλτούρα και το επίπεδο. Όμως, νομίζω ότι ριζικές τομές δεν γίνονται προς αυτή την κατεύθυνση, διότι καλό θα είναι κατ' αρχάς να δούμε πόσο κοστίζουν τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα και κατ' επέκταση στην Ευρώπη και γιατί δεν εφαρμόστηκε και στη χώρα μας η Συνθήκη της Βερόνας σε ό,τι αφορά τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Όμως, δεν μπαίνουμε επί της ουσίας, διότι απλά επικοινωνήσα και μίλησα με πολλούς εκπαιδευτές οδήγησης και οι ίδιοι άνθρωποι θέλουν ένα σώμα καθαρά εξεταστών που να έχουν και την εκπαίδευση και το επίπεδο και να μην έρχονται και παρέρχονται σε αυτή τη θέση ως εξεταστές, διότι πρέπει να έχουν την κατάλληλη γνώση, αλλά και να αποπνέουν εμπιστοσύνη. Αν θέλετε να μη δημιουργήσετε καινούργιο σώμα -λένε οι περισσότεροι- τότε εκ περιτροπής ο υπάλληλος που θα είναι εξεταστής να μην έρχεται και παρέρχεται αλλά να είναι, για παράδειγμα, έναν μήνα και τον επόμενο μήνα να είναι άλλος, διότι στις επαγγελματικές εξετάσεις, όπως για παράδειγμα σε ένα φορτηγό ή σε ένα λεωφορείο, χρειάζεται ο εξεταστής να είναι πάνω από δύο ώρες. Θα δείτε ότι θα έχουμε και πάλι φαινόμενα του παρελθόντος, όπου οι εξεταστές δεν θα πηγαίνουν για εξετάσεις ή θα τις κάνουν «με το ζόρι» -ας μου επιτραπεί ο όρος- και δεν θα είναι οι πραγματικά αντικειμενικές, αδιάβλητες και δίκαιες εξετάσεις απέναντι στους υποψήφιους οδηγούς.

Σε ό,τι αφορά αυτό που λέει ο αρμόδιος Υπουργός κ. Καραμανλής με την τροποποίηση ότι μετά από τα μαθήματα τα θεωρητικά δεν μπορεί να ξεκινήσει η πρακτική οδήγηση, δηλαδή θα πρέπει να ολοκληρωθεί η θεωρητική εξέταση, αυτό σημαίνει ότι θα πάει πάρα πολύ χρόνο πίσω, διότι αν δείτε στα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα Αθηνών και Θεσσαλονίκης, μετά από τα θεωρητικά μαθήματα και μέχρι να γίνει η θεωρητική εξέταση μπορούν να παρεμβληθούν μέχρι και δύο μήνες. Αυτό λένε οι σχολές οδηγών, αν βγει έξω με στοιχεία.

Άρα, λοιπόν, θα είναι αδρανοποιημένος μέχρι και δίμηνο εκεί που είναι ζεστός ο υποψήφιος οδηγός; Αυτό είναι λανθασμένο. Δεν είναι εδώ ο Υπουργός να μας απαντήσει. Τελικά, ο εκπαιδευτής θα κάθεται στο μπροστινό κάθισμα ή θα κάθεται πίσω; Διότι τώρα λέγεται ότι μπορεί να κάθεται και μπροστά, μπορεί να κάθεται και πίσω. Οι ίδιοι λένε ότι από τη στιγμή που υπάρχουν κάμερες πλέον στο όχημα πρέπει να κάθονται μπροστά και για ψυχολογικούς λόγους. Θα θυμάστε οι περισσότεροι πως όταν πήρατε δίπλωμα, θέλατε δίπλα τον δάσκαλό σας για να αισθάνεστε λίγο πιο χαλαρά. Δεν είναι για να παρέμβει στα πετάλια. Αυτό θα το δει η κάμερα πλέον. Άρα αυτό πλέον μπορεί να το υπερκεράσει κάποιος και μπορεί ο εκπαιδευτής να καθίσει στο μπροστινό κάθισμα.

Είναι μέγα λάθος σήμερα -και το επισημαίνω, καθώς είμαι δικυκλιστής πάρα πολλά χρόνια- κάποιος με ερασιτεχνικό δίπλωμα αυτοκινήτου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να μπορεί να οδηγήσει μέχρι και «πεννηντάρικη» μηχανάκι δίκυκλο που λέμε. Είναι μέγα λάθος. Είναι άλλη η οδήγηση στο «πεννητάρικη» στο δίτροχο, άλλη η οδήγηση στις τέσσερις ρόδες. Είναι μέγα λάθος. Αν δείτε τα στοιχεία από αυτούς οι οποίοι χτύπησαν με «πεννητάρια», είχαν δίπλωμα αυτοκινήτου, αλλά δεν είχαν δίπλωμα μοτοποδηλάτου. Κάποτε ήταν στην Τροχαία αυτό. Σήμερα, για να πάρει κάποιος δίπλωμα 125 κυβικά, πρέπει να κάνει πέντε θεωρητικά μαθήματα υποχρεωτικά. Θεσπίστε το και στα «πεννητάρια».

Δεν είναι ίδια η οδήγηση, κύριοι, να οδηγείς ένα «πεννητάρικη» δίτροχο, επειδή έχεις ερασιτεχνικό δίπλωμα αυτοκινήτου! Θα γίνουν ατυχήματα! Είναι διαφορετική η ισορροπία στους δύο τροχούς από το τιμόνι στους τέσσερις. Μέγα λάθος! Δεν το συζητάμε!

Τώρα, γίνεται πολύς λόγος για τις διάφορες συμβάσεις, για τα έργα οδοποιίας, για τις κοινοπραξίες, όπως αυτό που φέρνετε με τροπολογία για τον δρόμο Κόρινθος - Πύργος - Τσακώνα, ο οποίος λόγω της οικονομικής κρίσης -τα ξέρει πολύ καλά αυτό ο οικονομολόγος μας κ. Βιλάρδος- απεντάχθηκε το 2013.

Έρχεται το 2014 με ΚΥΑ, όπου το ξαναβάζετε μέσα τότε, αλλά εσείς του ΣΥΡΙΖΑ δεν προχωράτε στη δημοπράτηση. Όμως, σήμερα η Κυβέρνηση, ενώ δεν θα υπάρχουν επιπτώσεις με τον

v.4219 σε βάρος του δημοσίου, κάνει τον μειοδοτικό διαγωνισμό. Υπάρχει, όμως, κατάτμηση σε οκτώ τμήματα.

Πρέπει, όμως, να πούμε στον κόσμο ότι αυτό θα χρηματοδοτηθεί από το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Ανάπτυξης που λέγεται «Περιφερειακής Ανάπτυξης» του 2014 μέχρι 2020. Μην περιμένει ο Έλληνας να πάρουμε λεφτά για οδοποιία από το νέο ΕΣΠΑ. Η οδοποιία έκλεισε. Πρέπει να πούμε την αλήθεια. Δηλαδή, το νέο ΕΣΠΑ 2021 - 2027 δεν προβλέπει χρηματοδότηση για οδοποιία. Μην οραματίζεται ο κόσμος ότι θα αποκατασταθούν οι αυτοκινητόδρομοι. Ό,τι πήραμε, πήραμε! Μάλιστα, το συγκεκριμένο έργο θα χρηματοδοτηθεί βάσει ΕΣΠΑ, αφού πάρει έγκριση από το Ελεγκτικό Συνέδριο, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ασφάλειας κ.λπ., με 300 εκατομμύρια ευρώ. Τι σημαίνει αυτό; Παίρνει λιγότερα έργα, γιατί χάσαμε την ευκαιρία από το προηγούμενο ΕΣΠΑ, κατά 200 εκατομμύρια λιγότερο. Πάνε τα 200 εκατομμύρια. Να μην καθυστερούσαμε; Αφού είμαστε εκπρόθεσμοι στις δημοπρατήσεις.

Σχετικά με τις κοινοπραξίες, το είπα και την άλλη φορά. Πέντε κοινοπραξίες θα βάλουν στα ταμεία τους τα επόμενα είκοσι χρόνια, με τα διόδια που έχετε κάνει σε όλη την Ελλάδα, 43 δισεκατομμύρια ευρώ. Ποιος τα λείει αυτά; Ο κ. Χρυσοχοϊδης, όταν ήταν Υπουργός Μεταφορών, που τον είχατε στην Κυβέρνηση. Τάδε έφη Χρυσοχοϊδης για τις πέντε κοινοπραξίες.

Εσείς, κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, έχετε ευθύνες για το «τρελό πάρτι» στην «Αττική Οδό». Δεν μπορούμε να έχουμε, κύριε Παππά, στις άλλες εταιρείες αποζημίωση 80.000 ευρώ το χιλιόμετρο στην ασφαλτόστρωση και στην «Αττική Οδό», με τις «Αττικές Διαδρομές» που είναι δορυφόρος, να δικαιολογεί μέχρι 1 εκατομμύριο ευρώ στην ασφαλτόστρωση. Αν αυτό δεν λέγεται διαπλοκή σε όλο της το μεγαλείο, τότε τι να πω;

Πότε θα παραδοθεί το θέμα της «Αττικής Οδού» στο δημόσιο; Εδώ υπάρχουν διαφυγόντα κέρδη. Αυτά πρέπει να τα δούμε, διότι τελικά οι κοινοπραξίες είναι αυτές που κάνουν κουμάντο. Λέει ο κ. Καραμανλής τώρα.

Έχουμε διόδια -το καταγγείλαμε ως Ελληνική Λύση την άλλη φορά- «night club». Πολύ καλά ακούσατε. Είναι διόδια που λειτουργούσαν και πλήρωνες μόνο τη νύχτα και τη μέρα ήταν ελεύθερα. Γιατί έγινε αυτό; Είναι στο σημείο στο Δερβένι, στη Θεσσαλονίκη, στον δρόμο Θεσσαλονίκης - Σερρών που τέμνει την Εγνατία. Λανθασμένη χωροθέτηση, ελλοχεύει ο κίνδυνος ατυχήματος. Επειδή μπορεί να υποβληθούν μηνύσεις, διότι τελευταία στιγμή έβλεπε ο άλλος τα διόδια, σου λέει «τη νύχτα να τα παίρνουμε από τα φορτηγά που έρχονται αφού είναι πιο αραιή η κίνηση, για να μην έχουμε και καμμία μήνυση». Μάλιστα, ο Περιφερειάρχης Κεντρικής Μακεδονίας κ. Τζιτζικώστας έχει κάνει δημόσια δηλώσεις για τη λανθασμένη χωροθέτηση.

Μαθαίνω χτες ότι τα διόδια επανέρχονται και λειτουργούν όλο το εικοσιπεντάωρο και, μάλιστα, σήμερα με ομίλη. Και ρωτώ αν γίνει ατύχημα στον Έλληνα φορολογούμενο -γιατί σε λίγο θα μπουν διόδια και στην αυλή του σπιτιού μας- ποιος θα πληρώσει τα σπασμένα και ποιος θα επιβαρυνθεί τις μελέτες από συγκοινωνιολόγους, πολιτικούς μηχανικούς και οποιονδήποτε άλλο, αφού είναι σε λανθασμένο σημείο τα διόδια;

Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να μιλήσω για το θέμα της υγείας με αυτές τις τροπολογίες που έρχονται. Γίνεται το «έλα να δεις» στο Νοσοκομείο των Σερρών. Χρειάζεται να κάνουμε και επίκαιρη ερώτηση γι' αυτό ή να γίνει συζήτηση. Διότι έγιναν κάτι περίεργα σεμινάρια σε γιατρούς άλλων ειδικοτήτων προκειμένου να διασωληνώσουν ανθρώπους που είναι προσβεβλημένοι από τον COVID. Μετά το πήρε πίσω η 4^η Υγειονομική Περιφέρεια και είπε «απλά σε ασθενείς που νοσούν βαριά». Παίζουμε με τις λέξεις.

Χωρίς αναισθησιολόγο το Νοσοκομείο των Σερρών, με έναν ουρολόγο -ψάχνουμε να τους βρούμε- με εκατόν είκοσι νοσηλευτές και επτά γιατρούς σε αναστολή, με πληρότητα 100% και έχουν σηκώσει τα χέρια ψηλά. Όποιος μπαίνει μέσα δεν γλιτώνει, αφού δεν υπάρχουν τα μέσα, δεν υπάρχουν τα κρεβάτια και δεν έχουμε και τις αντίστοιχες ειδικότητες των αναισθησιολόγων.

Και αν μιλάμε με νούμερα, να ξέρετε εν όψει κατάθεσης προϋπολογισμού ο κόσμος -που θα σας τα πει ο οικονομολόγος μας αυτά- τα χρέη των νοσοκομείων, κύριοι, ότι το 2019 ήταν περίπου

322 εκατομμύρια ευρώ. Το 2020 τα χρέη έχουν εκτοξευτεί στα 502 εκατομμύρια ευρώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Πόσο είναι φέτος; Είναι 922 εκατομμύρια ευρώ. Γιατί; Διότι πήραμε υλικά από τους προμηθευτές, αλλά το κράτος δεν μπορεί να τα πληρώσει. Κι εγώ λέω: αυτό το συσσωρευμένο χρέος πού μετακυλιέται; Δεν θα πάει στον φορολογούμενο πολίτη που θα πληρώνει ακριβά την υγεία; Δυσθεώρητο είναι το ποσό αύξησης, 169% επάνω.

Πριν από λίγο υπήρχε και ψήφισμα διαμαρτυρίας από τον Δήμο Σουφλίου που κλείνεται τα περιφερειακά ιατρεία, κλείνεται τους «δορυφόρους». Ο πυρήνας χωρίς τους «δορυφόρους» δεν λειτουργεί, αποδυναμώνεται. Τα κέντρα υγείας και τα περιφερειακά κέντρα κατεβάζουν ρολά. Αν δεν υπάρχουν «δορυφόροι», πώς θα λειτουργήσει ο πυρήνας, παρακαλώ, σε ό,τι αφορά την υγεία;

Αναφέρθηκε πολύ αναλυτικά ο κ. Βιλιάρδος στις περιέργες αεροπορικές εταιρείες που παίρνουν, ενώ κάποιες άλλες δεν επιδοτούνται. Για παράδειγμα, η «ELLINAIR» κ.λπ., που συνδράμει και για τους Ρώσους που έρχονται στην Ελλάδα και αφήνουν τα χρήματά τους και επιδοτείται η «AEGEAN». Πριν από λίγο μού κατήγγειλαν ότι αν κλείσεις εισιτήριο ηλεκτρονικά με την «AEGEAN» και κάνεις λάθος σε ένα γράμμα του επιθέτου σου και πάρεις τηλέφωνο στην «AEGEAN» να το διορθώσεις -έκανα λάθος, έγραψα «Μπούμπας» με δύο μι, «Βιλιάρδος» με τρία λάμδα- πληρώνεις συν 20 ευρώ. Εκεί καταλήξαμε, κύριοι. Βγάζουν και από τη μύγα ξίγκι, που λέει ο λαός στην καθομιλουμένη. Αυτός είναι ο αερομεταφορέας υπέρ γενικότερα του πολίτη;

Όταν ο κ. Μητσοτάκης έκανε την πρόταση για το πιστοποιητικό QR του εμβολιασμού, ο πρώτος που τον υποστήριξε ήταν η ΑΤΑ, το International Transformer Association. Γιατί; Διότι η ΑΤΑ έχει δημιουργήσει παγκοσμίως καρτέλ στα αεροπορικά εισιτήρια. Αυτό καταφέραμε. Τίποτε δεν είναι τυχαίο.

Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Καλείται στο Βήμα ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, μετά πόσο είμαστε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Μετά έχουμε τον κ. Κούβελα και στη συνέχεια δύο Κοινοβουλευτικούς που ζήτησαν να μπουν ενδιάμεσα. Βιάζεται η κ. Αραμπατζή! Δηλαδή, θα δοθεί ο λόγος στον κ. Καραθανασόπουλο και την κ. Αραμπατζή και μετά σε εσάς.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριες συνάδελφοι, δεν θα μπω στον πειρασμό να ξεφύγω από τα θέματα του νομοσχεδίου, γιατί έτσι δεν θα μιλούσα καθόλου για το νομοσχέδιο. Σας το βεβαιώ αυτό. Έτσι, λοιπόν, θα μείνω σε κάποια σημαντικά και σε μια-δυο τροπολογίες. Θεωρώ ότι όλες οι τροπολογίες παίζουν ρόλο, αλλά κάποιες είναι πιο σημαντικές.

Το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Οδηγώντας με ασφάλεια» φιλοδοξεί -αυτός είναι και ο στόχος μας- να δημιουργήσει ένα σύστημα που θα διασφαλίζει το αδιάβλητο της διαδικασίας αξιολόγησης των υποψηφίων οδηγών, αλλά κυρίως θα προάγει το επίπεδο της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας. Κι αυτό γιατί δεν αναβαθμίζεται μόνο το σκέλος που αφορά την εξέταση αλλά και εκείνο που αφορά την εκπαίδευση. Αξιοποιούμε την τεχνολογία, αναμορφώνουμε την ύλη και τον τρόπο που καλύπτει τις εκπαιδευτικές ανάγκες των περισσότερων ομάδων του πληθυσμού.

Το σχέδιο νόμου ξεκαθαρίζει επίσης το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τα ιστορικά οχήματα, ενώ περιλαμβάνει και ένα σύνολο λοιπών διατάξεων με τις οποίες αντιμετωπίζονται προβλήματα στον κλάδο των αυτοκινητιστών και άλλα θέματα που απασχολούν τους πολίτες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε ένα νομοσχέδιο που φαίνεται να μοιάζει ελάχιστος σημασίας ίσως για κάποιους, ενώ στην πραγματικότητα υπερβαίνει το μείζον, γιατί είναι ζωτικό για τον καθέναν και την καθεμία, για ολόκληρη την κοινωνία μας.

Η δομή και η διαδικασία του εξεταστικού συστήματος απόκτησης ικανότητας οδήγησης είναι καθοριστικής σημασίας για την κοινωνία, για την οικονομία, για την παιδεία τόσο σε συλλογικό όσο και σε ατομικό επίπεδο. Δεν συνδέεται μόνο με την ασφάλεια αλλά με όλες τις πτυχές των δημόσιων πολιτικών που εφαρμόζονται και φυσικά ως προς αυτά που είπα προηγουμένως είναι ζήτημα παιδείας που αφορά όλους τους Έλληνες και τον καθέναν και την καθεμία ξεχωριστά.

Εμάς ως Κυβέρνηση, αλλά και ολόκληρο το Κοινοβούλιο, οφείλει να μας απασχολεί μέσα από το πρίσμα των δημόσιων πολιτικών. Η οδική ασφάλεια αποτελεί μια σημαντική προτεραιότητα για όλους μας και για την Κυβέρνηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κατάσταση αδιαφάνειας, αλλά και η κουλτούρα διαφθοράς μας πληγώνουν, τραυματίζουν τον πολιτισμό μας, την παιδεία μας. Οι δημόσιες πολιτικές οφείλουν να ρυθμίζουν τους τομείς της οικονομίας και της κοινωνίας, αλλά και η διοίκηση οφείλει, ως μηχανισμός υποστήριξης των δημόσιων πολιτικών, να είναι υπεύθυνη και αποτελεσματική.

Πέραν αυτού, πρόκειται αφ' ενός για νομοσχέδιο που επιλύει γρίφους και αδιέξοδα του ν.4599/1999 που η σημερινή Αξιωματική Αντιπολίτευση με καθυστέρηση τεσσάρων ετών από την εκλογή της έφερε προς ψήφιση λίγο πριν τις εκλογές του 2019. Είναι ένα νομοσχέδιο που εντός του πλαισίου της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021 - 2030 δίνει ένα όραμα για μηδενικές απώλειες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θα επεκταθώ όμως παρακάτω στις παθογένειες που είχε ο προηγούμενος νόμος του ΣΥΡΙΖΑ. Απλώς, επειδή ακούστηκε από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο, θα πω ότι είχε και αρνητική γνωμοδότηση από την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα για την καταγραφή απευθείας μετάδοσης τόσο της πρακτικής δοκιμασίας όσο και της θεωρητικής εξέτασης. Αυτό το λέω επειδή το ανέφερε ο κ. Παππάς προηγουμένως.

Νομίζουμε, λοιπόν, και πιστεύουμε ότι θα φέρει αποτελέσματα, γιατί θέλουμε να γίνονται καλύτεροι οδηγοί οι συμπολίτες μας, οι νέες γενιές που έρχονται. Και αυτό γιατί πρέπει να αναβαθμιστεί το σκέλος της εκπαίδευσης κι αυτό δίνει ακόμη μεγαλύτερη αξία και να μην έχουμε φαινόμενα σαν κι αυτά τα οποία ζήσαμε τις τελευταίες μέρες για άλλη μια φορά, θανάτους νέων ανθρώπων, κάτι που είναι ό,τι πιο θλιβερό υπάρχει σε αυτά που συμβαίνουν γύρω μας.

Θα πω επιγραμματικά τις βασικές διατάξεις του σχεδίου νόμου, γιατί αναφέρθηκαν και από συναδέλφους και από τον Υπουργό Κώστα Καραμανλή. Θα είμαι σύντομος λοιπόν. Οι υποψήφιοι που έχουν συμπληρώσει το δέκατο έβδομο έτος ηλικίας μπορούν να λάβουν μέρος στις θεωρητικές εξετάσεις αλλά και στις πρακτικές δοκιμασίες. Παρέχεται, επίσης, η δυνατότητα να έχουν άδεια οδήγησης με συνοδό όσοι υποψήφιοι οδηγοί έχουν συμπληρώσει δεκαεπτά έτη και ολοκληρώνουν επιτυχώς την πρακτική δοκιμασία την οποία κάνουν. Μετά από τον έναν χρόνο του προσωρινού διπλώματος, το καινούργιο δίπλωμα έρχεται απευθείας στο σπίτι του καθενός.

Προβλέπεται ειδική θεωρητική εκπαίδευση για συγκεκριμένες κατηγορίες υποψηφίων οδηγών. Αναδιαμορφώνεται και απλουσιεύεται η ύλη της θεωρητικής εκπαίδευσης. Τα ερωτηματολόγια των θεωρητικών εξετάσεων διατίθενται και σε άλλες γλώσσες πέραν της ελληνικής. Αυστηροποιείται ο έλεγχος διεξαγωγής των θεωρητικών εξετάσεων. Γίνεται ενημέρωση υποψηφίων με τη χρήση οπτικοακουστικού υλικού για τη διαδικασία της εξέτασης. Γίνεται δειγματοληπτικός έλεγχος ταυτοπροσωπίας των υποψηφίων οδηγών.

Σημαντικό είναι ότι γίνεται ειδική θεωρητική εξέταση ατόμων που δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση, ειδική θεωρητική εξέταση κωφών-βαρήκοων υποψηφίων και με την προβολή βίντεο στον ηλεκτρονικό υπολογιστή που περιλαμβάνει ερωτήσεις, απαντήσεις, τα σχήματα, τα κείμενα στη νοηματική γλώσσα, καθώς και τους υπότιτλους.

Αναφέρομαι σε πράγματα τα οποία κουβεντιάσαμε και στην επιτροπή και είδαμε θέματα για τα οποία πραγματικά είμαστε ανοιχτοί σε μια συζήτηση για να συμπληρωθούν και να βελτιωθούν. Ένα από αυτά -το είπε ο κύριος Υπουργός στην ομιλία του- ήταν η τοποθέτηση του εκπαιδευτή στο μπροστά κάθισμα. Δεν θα αναφερθώ παραπάνω. Νομίζω έχει σχολιαστεί ιδιαίτερα.

Θέλω, επίσης, να σας πω ότι καταρτίζεται και τηρείται το Μητρώο Εξεταστών Πρακτικής Δοκιμασίας Υποψηφίων Οδηγών και Οδηγών κάτι το οποίο, δυστυχώς, δεν υπήρχε μέχρι σήμερα. Καταρτίζεται και τηρείται το Μητρώο Εποπτών. Συστήνεται Επιτροπή Εποπτείας και Ενστάσεων η οποία συμμετέχει στο έργο της απομακρυσμένης εποπτείας που υπάρχει. Η απομακρυσμένη εποπτεία είναι ένας δειγματοληπτικός έλεγχος ή απομακρυσμένος έλεγχος κατόπιν καταγγελίας ή ένστασης της πρακτικής δοκιμασίας των υποψηφίων οδηγών. Οι υποψήφιοι οδηγοί, λοιπόν, έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν ένσταση κατά του αποτελέσματος το οποίο έχει συμβεί.

Είναι σημαντικό ότι ιδρύονται κέντρα αξιολόγησης ικανότητας και προετοιμασίας οδήγησης με την καλύτερη εξυπηρέτηση από μια με κινητικά προβλήματα, τύπου «Ηνίοχος». Μέχρι σήμερα ταλαιπωρούνταν όλοι οι συμπολίτες μας για να επισκέπτονται ένα μόνο τέτοιο κέντρο. Είμαστε βέβαιοι ότι αυτή η λογική και η αξιολόγηση που θα γίνει στην πράξη θα φέρουν πάρα πολύ θετικά αποτελέσματα.

Στο άρθρο 25 διευκολύνεται η οδήγηση κατόχων αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, τον Καναδά, την Αυστραλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, το Γιβραλτάρ, οι οποίοι διαμένουν προσωρινά στην Ελλάδα ή είναι τουρίστες από τις χώρες αυτές και δεν μπορούσαν μέχρι σήμερα να οδηγήσουν την ελληνική επικράτεια.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υφυπουργού)

Λίγα λεπτά ακόμα, κύριε Πρόεδρε.

Με το άρθρο 27 αποκαθίσταται μια αδικία απέναντι στους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών που είναι υπάλληλοι του δημοσίου και εξασκούσαν το επάγγελμα πριν καθιερωθεί το ασυμβίβαστο. Λύνεται και αυτό.

Επίσης, για να αφήσω κάτι για τη δευτερομιλία μου, θέλω να αναφερθώ σε δύο τροπολογίες.

Η μία τροπολογία είναι αυτή η οποία είναι μια πάγια θέση των ταξί για τα εννιαθέσια. Μέχρι σήμερα δεν ικανοποιήθηκε από κανέναν, από καμμία κυβέρνηση, από κανένα Υπουργείο Μεταφορών. Κατ' αρχάς, λοιπόν, ικανοποιούμε το πάγιο αίτημα αυτό των ιδιοκτητών ταξί. Το ικανοποιούμε, όμως, σταδιακά, σεβόμεστε και την Τοπική Αυτοδιοίκηση Β' Βαθμού -γιατί η Περιφέρεια, απ' ό,τι ξέρετε, δίνει τις άδειες- όχι ανεξέλεγκτα. Υπάρχουν υπουργικές αποφάσεις οι οποίες θα καθορίζουν και τον τρόπο και το ποσοστό. Κατ' αρχάς θα δούμε τον τρόπο απόκτησης και τη συμπεριφορά των υπολοίπων οδηγών, δηλαδή αυτών που δεν θα πάρουν το εννιαθέσιο ταξί. Η πρόθεσή μας είναι το μέτρο αυτό να προχωρήσει και να ολοκληρωθεί σε όλη τη χώρα. Είναι ένα δικαίωμα αίτημα και θα γίνει όπως πρέπει, με τον σωστό τρόπο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Ένα δεύτερο είναι το εξής: Μιλάμε εδώ και πολλά χρόνια για τα υδροπλάνα και υδροπλάνα δεν βλέπουμε. Θέλω να στείλω ένα μήνυμα σήμερα ότι όσοι έχουν στο μυαλό τους ότι τα υδροπλάνα δεν θα πετάξουν ποτέ, να το ξεχάσουν. Και το λέω αυτό γιατί είχα την τύχη και την τιμή το 2014 να είμαι πάλι στην ίδια θέση και τότε είχαν βγει οι δύο πρώτες άδειες ίδρυσης και λειτουργίας. Από το 2014 μέχρι σήμερα έχουν περάσει επτά χρόνια και δεν έχει βγει καμμία άδεια ίδρυσης και λειτουργίας. Καμμία!

Κατατέθηκε μία τροπολογία που πραγματικά δίνει τη δυνατότητα μιας προσωρινής άδειας, χωρίς να υπάρχει κανένα θέμα ασφαλείας, χωρίς να γίνονται εκπαιδεύσεις στα θέματα ασφαλείας. Πιστεύω ότι με αυτόν τον τρόπο -θα αποδειχθεί, βέβαια, στην πράξη και η συνεισφορά των υπολοίπων Υπουργείων, θέλω να είμαι ξεκάθαρος- θα μπορέσουμε να ξεκινήσουμε τη διαδικασία αυτή και να την ολοκληρώσουμε. Σε μια τουριστική χώρα, όπως είναι η Ελλάδα, τα υδροπλάνα έπρεπε να πετάνε εδώ και πάρα πολλά χρόνια.

Ολοκληρώνοντας, κύριε Πρόεδρε, παρουσιάσαμε ένα σχέδιο

νόμου το οποίο φιλοδοξούμε να αλλάξει πρώτα απ' όλα τη νοοτροπία που υπάρχει σχετικά με τον τρόπο που πάει ένας νέος άνθρωπος να βγάλει ένα δίπλωμα. Χρησιμοποιούμε την τεχνολογία με τρόπο που διευκολύνει και όχι που μεπερδεύει τα πράγματα, όπως συνέβη με τον νόμο του ΣΥΡΙΖΑ. Επίσης, βελτιώνει το πλαίσιο της εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών. Κι αυτό γιατί ζητούμενο σε όλα είναι η προσπάθεια για βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.

Κλείνοντας, κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πω ότι, όπως είπαμε και στην αρχή, το νομοσχέδιο αυτό δεν έχει κόμματα, δεν έχει ταμπέλες. Είναι ένα νομοσχέδιο, όμως, που θα πρέπει όλοι με τη στάση μας -που υπήρχε τόσο στην επιτροπή όσο και στην Ολομέλεια- να συμβάλουμε στην οικοδόμηση μιας νέας κουλτούρας υψηλής σημασίας σε εξετάσεις απόκτηση διπλώματος οδήγησης.

Εσείς ελπίζω ότι μπορείτε να προστρέξετε με συναίνεση και να ψηφίσετε όλα αυτά με τα οποία συμφωνείτε. Γιατί είναι δεδομένο ότι η παρουσία όλων μας απέναντι στην οδική ασφάλεια είναι μόνο θετική. Ας έρθουμε εδώ να το αποδείξουμε και στην πράξη.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα συνεχίσω στη δευτερολογία μου.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Καλείται στο Βήμα ο κ. Δημήτριος Κούβελας από τη Νέα Δημοκρατία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αρχικά επιτρέψτε μου να εκφράσω από το Βήμα της Βουλής τη θλίψη μου για τον αιφνίδιο θάνατο της Φώφης Γεννηματά, της γυναίκας, της μητέρας, της πολιτικού, που πάλεψε γενναία και είναι νικήτρια στην καρδιά και τη σκέψη μας για τη μαχητικότητά της σε όλη την οικογενειακή, πολιτική διαδρομή της. Εκφράζω τα ειλικρινή συλλυπητήριά μου στην οικογένειά της και στους συνεργάτες της στο ΚΙΝΑΛ.

Κύριε Υπουργέ, το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα θα έλεγα ότι βάζει τους πυλώνες κυκλοφοριακής αγωγής και κουλτούρας στο οικοδόμημα της ορθής οδηγικής συμπεριφοράς που συμφωνούμε όλοι ότι πρέπει να χτίσουμε. Η σημερινή συζήτηση διεξάγεται ενώ η κοινή γνώμη είναι συγκλονισμένη για τα δύο τροχαία δυστυχήματα που έγιναν στη Θεσσαλονίκη, όπου ένας διανομέας τροφίμων και μια νεαρή κοπέλα ποδηλατώντας έχασαν τη ζωή τους πηγαίνοντας στη δουλειά.

Φυσικά δεν κάθεται η πολιτεία στο τιμόνι των αυτοκινήτων. Έχει όμως την ευθύνη να διαπαιδαγωγήσει την οδηγική μας συνείδηση από τις νεαρές ηλικίες και να εξασφαλίσει ότι αυτός που παίρνει δίπλωμα οδήγησης είναι ικανός να οδηγήσει με ασφάλεια για τον ίδιο και τους άλλους. Το παρόν σχέδιο νόμου εισάγει ακριβώς αυτό το νέο πλαίσιο κανόνων που εντάσσονται στο ολοκληρωμένο σχέδιο για την οδική ασφάλεια στη χώρα μας.

Επιβάλλεται όλες οι πτέρυγες της Βουλής να συμφωνήσουμε σε αυτή την ανάγκη χωρίς αγκυλώσεις, έχοντας δύο προτάγματα: Πρώτον, οδική ασφάλεια σημαίνει ασφαλέστεροι δρόμοι, σημαίνει καλύτερα οχήματα, σημαίνει όμως προπάντων ικανούς και προσεκτικότερους οδηγούς. Και, δεύτερον, οδική ασφάλεια και κυκλοφοριακές συμπεριφορές, νέο σύστημα εξετάσεων υποψηφίων οδηγών είναι θέματα τα οποία δεν επιτρέπεται να έχουν πολιτικό ιδεολογικό πρόσημο.

Θυμίζω ότι επί της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ANEL είχατε φέρει ένα νομοσχέδιο το οποίο στην πράξη δεν εφαρμόστηκε ποτέ, αναδεικνύοντας τελικά αστοχίες, παρά τις καλές προθέσεις που είναι βέβαιο ότι είχατε. Η διάταξη για τις κάμερες εντός των οχημάτων δεν πήρε την έγκριση της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα, αλλά κυρίως άλλες διατάξεις οι οποίες οδήγησαν σε μετωπική σύγκρουση ανάμεσα στους ιδιοκτήτες των σχολών οδηγών με τον νόμο Σπίρτζη. Σε αυτά προστέθηκε και η αποχή των εξεταστών δημοσίων υπαλλήλων από τις σχετικές εξετάσεις και αποτέλεσμα όλων των παραπάνω ήταν το απόλυτο χάος.

Έτσι για πάνω από είκοσι μήνες, την περίοδο 2016 - 2019, οι

σχολές οδηγών έπαψαν να λειτουργούν στην πραγματικότητα. Βρέθηκαν στα πρόθυρα χρεοκοπίας ως επιχειρήσεις και επαγγελματίες. Το χειρότερο όμως είναι ότι το καλοκαίρι του 2019 βρήκαμε πάνω από εκατόν πενήντα χιλιάδες υποψήφιους οδηγούς να βρίσκονται σε μια ιδιότυπη ομηρία, να μην μπορούν να δώσουν εξετάσεις.

Τότε επαναφέραμε το παλιό σύστημα εξέτασης προσωρινά για να ξεμπλοκάρουμε τη δύσκολη αυτή κατάσταση και δεσμευτήκαμε ότι σύντομα θα έρθει το νέο σύγχρονο σύστημα εξέτασης, μαζί με ένα πλαίσιο για την οδηγική συμπεριφορά το οποίο θα λύνει προβλήματα, αλλά κυρίως θα είναι εφικτό να εφαρμοστεί στην πράξη. Αυτό εισάγεται σήμερα στη Βουλή προς ψήφιση.

Από την ακρόαση των φορέων στην επιτροπή στις προηγούμενες συνεδριάσεις φάνηκε περίτρανα η θετική στάση τόσο των σχολών οδηγών, των εκπαιδευτών δηλαδή, όσο και των θεσμικών φορέων των συγκοινωνιών απέναντι στην πρωτοβουλία γενικότερα της Κυβέρνησης.

Ταυτόχρονα κεντρικός στόχος του νομοθετήματος που συζητάμε είναι να μπει τέλος στα φαινόμενα διαφθοράς που υπάρχουν εδώ και πολλά χρόνια στη διαδικασία των εξετάσεων υποψηφίων οδηγών. Οφείλουμε να παραδεχθούμε ότι πρέπει να σταματήσουμε αυτή την κατάσταση, καθώς επίσης και ένα άλλο νοσηρό φαινόμενο στο οποίο οδηγούσε, δηλαδή πολλοί νέοι οδηγοί πρώτα να παίρνουν δίπλωμα οδήγησης και στη συνέχεια να μαθαίνουν να οδηγούν. Συνεπώς διασφαλίζουμε την αξιοπιστία των εξετάσεων και συμβάλλουμε να βγουν πραγματικά καλοί νέοι οδηγοί στους δρόμους.

Όσον αφορά τις βασικές καινοτομίες του νέου πλαισίου, θα ξεκινούσε κανείς από την πρώτη που είναι αδιάβλητες εξετάσεις που πετυχαίνουμε με τρεις τρόπους. Πρώτον οι κάμερες μπαίνουν μέσα στα οχήματα κατά τη διάρκεια της εξέτασης, έχοντας όμως ήδη εξασφαλίσει προκαταβολικά την έγγραφη έγκριση της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα, σε αντίθεση με την προηγούμενη περίοδο. Δεύτερον αυξάνουμε την αξιοπιστία διευρύνοντας το σώμα των εξεταστών. Δεν είναι υπόθεση λίγων πλέον οι εξετάσεις.

Βάζουμε τέλος με αυτόν τον τρόπο στις καθυστερήσεις που σημειώνονταν αφού αυξάνει ο αριθμός τους, δίνοντας τη δυνατότητα και σε όποιον άλλον δημόσιο υπάλληλο επιθυμεί, αφού προηγουμένως περάσει κατάλληλη εκπαίδευση και έχει διαπίστευση, να γίνει και αυτός εξεταστής. Έτσι λοιπόν μπαίνει ένα τέλος και στους ψιθύρους για ύπαρξη κυκλωμάτων, πράγμα το οποίο έθλιβε όλους μας.

Τρίτο σημείο εγγύησης, δημιουργούμε τον θεσμό του επόπτη, οι οποίοι μπαίνουν στο όχημα κατά τη διάρκεια της εξέτασης, εποπτεύουν τη διαδικασία ιδίως όταν σε ένα εξεταστικό κέντρο παρατηρούνται προβλήματα.

Κύριε Καραμανλή, κύριε Υπουργέ, θέλω να εκφράσω την απόλυτη ικανοποίησή μου για την τελική εισήγησή σας όσον αφορά τη θέση εξεταστή και εκπαιδευτή μέσα στο όχημα κατά τη διάρκεια της εξέτασης του υποψήφιου οδηγού. Είχαμε κουβεντιάσει το ζήτημα εκτενώς στη συνάντησή μας στις αρχές του έτους. Σας είχα μεταφέρει τη θέση της συντριπτικής πλειοψηφίας των εκπαιδευτών οδηγών πιστεύοντας ότι έχουν δίκιο.

Γνωρίζω ότι το ζήτημα σας απασχόλησε πολύ μέχρι την τελευταία στιγμή. Να είστε βέβαιος ότι παίρνουμε τη σωστή απόφαση. Ο εκπαιδευτής πρέπει να κάθεται στη θέση του συνοδηγού, καθώς με την παρουσία του δημιουργεί αίσθημα ασφάλειας τόσο στον υποψήφιο οδηγό όσο και στον εξεταστή που θα κάθεται στο πίσω κάθισμα. Άλλωστε με την κάμερα πλέον μέσα στο όχημα κάθε πιθανότητα μεροληπτικής συμπεριφοράς υπέρ του υποψήφιου οδηγού σχεδόν μηδενίζεται.

Δεύτερη καινοτομία. Καταθέτουμε και καθιερώνουμε τη δυνατότητα απόκτησης διπλώματος με συγκεκριμένους όρους ήδη από τα δεκαεπτά έτη στα νέα παιδιά, με έναν εμπειρότερο οδηγό δίπλα τους για τον πρώτο χρόνο. Είναι άλλος ένας τρόπος να δείξουμε ότι εμπιστευόμαστε τους νέους μας, οι οποίοι ήδη άλλωστε έχουν δικαίωμα συμμετοχής στις εκλογές και καθορισμού του μέλλοντός τους. Προφανώς λοιπόν μπορούν να οδηγούν ασφαλώς ένα όχημα μετά από την κατάλληλη εκπαίδευση και τις εξετάσεις. Είναι μια καλή διεθνής πρακτική που εφαρμόζεται σε

πολλές χώρες του κόσμου, στις περισσότερες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η θεωρητική δοκιμασία επικαιροποιείται, ενισχύεται η κριτική σκέψη. Τέλος στην αντιγραφή και τα σκονάκια. Στην πρακτική εξέταση θα έχουμε νέα διαβαθμισμένη διαδικασία όπου θα διαπιστώνονται και οι γνώσεις για τη λειτουργία του αυτοκινήτου, αλλά και η δυνατότητα χρήσης πλοηγού από τους νέους οδηγούς.

Τέταρτη καινοτομία είναι ότι πρώτη φορά λαμβάνεται ολοκληρωμένη μέριμνα για άτομα με αναπηρία και για όσους έχουν ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες. Έτσι λοιπόν προβλέπεται πέρα από την ειδική εκπαίδευση, η δυνατότητα διερμηνέων για τους κωφούς, η δυνατότητα να δώσουν σε μία άλλη γλώσσα τις εξετάσεις όσοι δεν γνωρίζουν δηλαδή ελληνικά.

Και βέβαια εδώ θυμίζω ότι οδική ασφάλεια σημαίνει και ασφαλέστεροι και καλύτεροι δρόμοι. Είναι μεγάλο το έργο που γίνεται και έγινε σχετική αναφορά και στο οδικό δίκτυο. Θα πρόσθετα λοιπόν και κατάλληλοι ποδηλατοδρόμοι. Αν θέλετε, υπό το φως του τραγικού δυστυχήματος που έγινε προχθές στη Θεσσαλονίκη, προτείνω να είναι πολύ αυστηρή η τήρηση των επίσημων προδιαγραφών κατασκευής ποδηλατοδρόμων. Από την πολιτεία να γίνεται αυτός ο έλεγχος και να μην επαφίεται στον κάθε δήμαρχο και στις δυνατότητες που υπάρχουν στην κάθε πόλη.

Κλείνοντας κύριε Πρόεδρε, θέλω να εκφράσω την μεγάλη μου ικανοποίηση ως Βουλευτή Θεσσαλονίκης. Κύριοι Υπουργοί, έχουμε αυτή την περίοδο έναν οργανισμό έργων υποδομής στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Είναι γνωστό ότι το μετρό παρά τις επίμονες προσπάθειες κάποιων θλιβερών, θα τους χαρακτηρίζα και εμμονικών να προσφεύγουν στη δικαιοσύνη ενάντια στο κοινό αίσθημα και στην ανάγκη επιτέλους η πόλη να αποκτήσει αυτό το έργο και να αναδειχθούν ταυτόχρονα –είναι ο μοναδικός τρόπος– τα σπουδαία αρχαιολογικά ευρήματα ιδίως στον σταθμό Βενιζέλου, θα προχωρήσει.

Θα προχωρήσει λοιπόν αυτό, δεν υπάρχει αμφιβολία. Ο ΟΑΣΘ έχει αναμορφωθεί σταθερά, χρειάζεται ακόμη προσπάθεια για να απολαμβάνουμε οι Θεσσαλονικείς την καθημερινότητα που μας αξίζει πραγματικά. Το λιμάνι διασυνδέεται, το Flyover μπαίνει μπρος και η αναβάθμιση της περιφερειακής οδού τον επόμενο χρόνο. Το ρολόι προφανώς δείχνει ώρα Θεσσαλονίκης με υπογραφή της ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Το ρολόι της Βουλής δείχνει δέκα λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Δεν ξεχνάω και το ρολόι της Βουλής.

Κύριε Πρόεδρε, έχω ξεφύγει. Ευχαριστώ όλους σας για την ανοχή.

Κλείνοντας επιμένω στην πρότασή μου για εισαγωγή μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής ήδη στα δημοτικά μας. Πρέπει τα παιδιά μας από αυτή τη νεαρή ηλικία να αποκτήσουν τις βασικές αρχές οδηγικής παιδείας. Θα πρέπει και τα ίδια να καταλαβαίνουν τι γίνεται όταν βρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητο, έτσι θα αισθάνονται πιο ασφαλή και με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσουν με τις δικές τους παρατηρήσεις να κάνουν και εμάς τους μεγαλύτερους ακόμη καλύτερους οδηγούς. Θα ήθελα, λοιπόν, τα παιδιά μας, τα παιδιά μου να είναι οι πιο αυστηροί κριτές όλων μας όταν βρισκόμαστε στο τιμόνι.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Καλείται στο Βήμα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω την τοποθέτησή μου αναφερόμενος στις τροπολογίες, ξεκινώντας πρώτα απ' όλα από την τροπολογία του Υπουργείου Υγείας, η οποία έρχεται σε μία τραγική συγκυρία όπου έχει εκτοξευθεί και έχει πάρει ανεξέλεγκτες διαστάσεις το τέταρτο κύμα πανδημίας.

Και όλο αυτό επιβεβαιώνει τις εγκληματικές ευθύνες που έχει

η κυβερνητική πολιτική στη διαχείριση της πανδημίας, όπου πόνταρε όλα τα λεφτά της στην ατομική ευθύνη και στο εμβόλιο και γι' αυτό ακριβώς τον λόγο και δεν έχει πάρει κανένα απολύτως ουσιαστικό μέτρο ενίσχυσης του δημόσιου συστήματος υγείας, των νοσοκομείων με τη δημιουργία νέων ΜΕΘ, με προσλήψεις μόνιμου προσωπικού, αλλά αντίθετα προχωράει σε μια σειρά μπαλώματα, τα οποία αντί να αντιμετωπίσουν την κατάσταση, την κάνουν ακόμη χειρότερη, όπως για παράδειγμα με τις μετακινήσεις, που στην τροπολογία βάζει και άλλες ειδικότητες που μπορούν να μετακινούνται από νοσοκομείο σε νοσοκομείο. Παράδειγμα τρανό η μετακίνηση γιατρών από το νοσοκομείο της Πάτρας στα νοσοκομεία του Πύργου, διακόσια χιλιόμετρα σε έναν δρόμο καρμανιόλα μετά από εξαντλητικά ωράρια.

Και λέτε ότι έτσι αντιμετωπίζετε τα προβλήματα και τα κενά που υπάρχουν στα νοσοκομεία, με ιδιώτες γιατρούς, που αυξάνετε και το όριο των υπερωριών; Αυτοί, όμως, δεν μπορούν να ενταχθούν με επάρκεια σε ένα νοσοκομείο. Είναι διαφορετικός ο τρόπος λειτουργίας του νοσοκομείου, δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες των νοσοκομείων με την ίδια επάρκεια ενός γιατρού, ο οποίος εργάζεται στο νοσοκομείο. Άρα, και την ανάγκη πρόσληψης με την αύξηση εφημεριών των νοσοκομειακών γιατρών, που οδηγεί επί της ουσίας στην εξάντληση των ανθρώπινων ορίων και βλέπουμε καθημερινά το τι βιώνουν οι γιατροί και ιδιαίτερα οι γιατροί στις ΜΕΘ.

Προχωράει σε παζάρια με τους εμπόρους της υγείας. Επί της ουσίας, δηλαδή, στηρίζει την κερδοφορία των ιδιωτικών κλινικών αντί να προχωρήσει σε επίταξη χωρίς καμμία απολύτως αποζημίωση. Διαμορφώνει πρωτόκολλα λάστιχο στους εργασιακούς χώρους στο όνομα του να μη θιγεί η κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων.

Η ατομική ευθύνη αποτελεί το κυρίαρχο κυβερνητικό αφήγημα που οδηγεί στον κοινωνικό αυτοματισμό και στον διαχωρισμό ανάμεσα στους εμβολιασμένους και στους μη εμβολιασμούς, όπου επί της ουσίας αξιοποιείται ο μη εμβολιασμός για να ληφθούν μια σειρά αντεργατικά μέτρα, όπως η αναστολή εργασίας σε γιατρούς και νοσηλευτές αυτήν ακριβώς την περίοδο ή τα τελευταία μέτρα τα οποία εξήγγειλε χθες η Κυβέρνηση για τους ανεμβολίαστους ουσιαστικά και αποκλειστικά.

Και εδώ πέρα μπαίνει ένα ερώτημα: Υπάρχουν κλειστοί χώροι που κολλάει και πρέπει να κάνουν τα τεστ οι ανεμβολίαστοι και άλλοι κλειστοί χώροι που δεν κολλάει η πανδημία; Δηλαδή τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν είναι κλειστοί χώροι; Δεν θα έπρεπε με την ίδια λογική και εκεί να κάνουν τεστ για να μπορούν να εισέλθουν; Τα σουπερμάρκετ κλειστοί χώροι δεν είναι; Γιατί εκεί να μην κάνουν τεστ για να μπορούν να εισέλθουν; Ή στις εκκλησίες, που είναι και αυτός κλειστός χώρος;

Εδώ υπάρχει μια σειρά παραδοξότητες που καλλιεργούν ακριβώς και τη δυσπιστία, αλλά και τον ανορθολογισμό. Δηλαδή ένας που κάνει έναν πολιτικό γάμο στο δημαρχείο και αυτοί οι οποίοι θα πάνε θα πρέπει να κάνουν τεστ, ενώ στην εκκλησία δεν χρειάζονται να κάνουν τεστ;

Τι λογική αυτή και πώς με αυτή τη λογική θα πείσετε τον κόσμο, ο οποίος δεν έχει εμβολιαστεί, να προχωρήσει να κάνει εμβόλια, όταν καλλιεργείτε ακριβώς τον ανορθολογισμό, όταν καλλιεργείτε με τις πολιτικές επιλογές τη δυσπιστία στον κόσμο; Ενώ θα έπρεπε να έχετε πάρει μέτρα με ευθύνη του κράτους και για τους εμβολιασμένους, αλλά και για αυτούς που δεν έχουν εμβολιαστεί μέχρι τώρα με δωρεάν τεστ για όλους παρεχόμενα από το κράτος.

Έτσι λοιπόν δεν μπορεί να ισχύουν, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, δύο μέτρα και δύο σταθμά. Γιατί με αυτόν τον τρόπο και τη δυσπιστία και τον ανορθολογισμό καλλιεργείτε. Έτσι λοιπόν χρειάζονται συγκεκριμένα μέτρα και εμείς τα τονίζουμε. Δηλαδή πρώτον, πρωτόκολλα και μέτρα πρόαψης της υγιεινής και ασφάλειας στους χώρους δουλειάς και στα μέσα μαζικής μεταφοράς, για να μην αποτελούν αυτοί οι χώροι πηγές και εστίες υπερμετάδοσης της πανδημίας. Αναβάθμιση των νοσοκομείων με προσλήψεις μόνιμου προσωπικού και δημιουργία νέων ΜΕΘ με μετατροπή των υφιστάμενων συμβάσεων εργασίας αορίστου χρόνου σε μόνιμες συμβάσεις. Επαναλειτουργία των νοσοκομείων που έκλεισαν με ευθύνη των συγκυβερνήσεων Νέας Δη-

μοκρατίας - ΚΙΝΑΛ, αλλά και ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ. Επίταξη του ιδιωτικού τομέα χωρίς καμμία αποζημίωση και δημιουργία μιας πραγματικά πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας, η οποία θα λειτουργεί σε εικοσιτετράωρη βάση για να οδηγεί και σε αποσυμφόρηση των νοσοκομείων, αλλά και ταυτόχρονα να έχει την ευθύνη της για τον εμβολιασμό, με ουσιαστικά μέτρα εξατομικευμένης ενημέρωσης και εξέτασης, με φαρμακοεπαγρύπνηση και με συστηματική παρακολούθηση των ανθρώπων μετά τον εμβολιασμό. Όμως όλα αυτά δεν υπάρχουν στην ατζέντα της Κυβέρνησης.

Και τι έχουμε τώρα με την τροπολογία; Να μπορεί όχι μόνο να κάνει δωρεά, αλλά και να πουλάει, λέει, τα εμβόλια τα οποία δεν χρησιμοποιούνται στη χώρα μας σε τρίτες χώρες. Μόνο και μόνο το γεγονός ότι στις λεγόμενες αυτές τρίτες χώρες της Αφρικής και της Ασίας μόνο το 2,8% του πληθυσμού τους έχει εμβολιαστεί αναδεικνύει τον παρασιτικό χαρακτήρα, τη σαπίλα του συστήματος, τον απάνθρωπο χαρακτήρα του καπιταλιστικού συστήματος, που το εμβόλιο είναι εμπόρευμα. Αυτή η λογική καλλιεργεί και μια σειρά ανορθολογικά ζητήματα.

Έτσι λοιπόν το υποκριτικό σας ενδιαφέρον όπως και των υπόλοιπων κυβερνήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για δωρεάν διάθεση εμβολίων στις τρίτες χώρες δεν αφορά τους λαούς των χωρών αυτών, αλλά ακριβώς τη συμμετοχή και της Ελλάδας σε γεωπολιτικά παχνίδια, όταν τα εμβόλια χρησιμοποιούνται ως μέσο διεύθυνσης στις χώρες αυτές. Και τώρα δίπλα στη λεγόμενη φιλανθρωπία σας προστίθεται με τον νόμο, με την τροπολογία αυτή και ο χαρακτήρας του εμπόρου για να πουλάτε αυτά τα εμβόλια τα οποία δεν αξιοποιούνται.

Και αυτή η κατάσταση θα υπήρχε εφόσον είχε αντιμετωπιστεί από την Κυβέρνηση και είχαν πάρει όλα τα μέτρα για την πλήρη εμβολιαστική κάλυψη του πληθυσμού της χώρας μας. Τι είπε ο κύριος Υπουργός; Αυτά που είναι σε ημερομηνία λήξης. Πόσο καιρό πριν ή μετά; Ή μήπως θα στέλνουμε και θα πουλάμε τα ληγμένα εμβόλια στους κατοίκους των τρίτων χωρών; Έτσι λοιπόν η προστασία της δημόσιας υγείας δεν μπορεί να αφηθεί στην κυβερνητική πολιτική. Πρέπει να γίνει ευθύνη του λαϊκού παράγοντα.

Δεύτερο ζήτημα για τις τροπολογίες. Θα αναφερθώ στην τροπολογία που επί της ουσίας επαναφέρει στον αρχικό νόμο Σουφλιά το τμήμα του δρόμου Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα.

Ήταν μία σύμβαση που ήταν λεόντεια, που εξυπηρετούσε απλά και μόνο τα συμφέροντα του παραχωρησιούχου και ήταν σε βάρος των λαϊκών αναγκών.

Και από αυτή την άποψη, εμείς το λέμε καθαρά: Τι είδους επανένταξη είναι αυτή πάλι; Υπάρχει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα; Δεν δόθηκε καμμία απολύτως απάντηση έστω για το τμήμα Πατρών - Πύργου. Καμμία απάντηση για το συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Πότε θα ξεκινήσει; Πότε θα ολοκληρωθεί το έργο; Πόσα διόδια θα υπάρχουν στο πλαίσιο αυτής της λεόντειας σύμβασης, με την οποία θα δημιουργηθούν πανάκριβα διόδια για τον λαό, ένας πανάκριβος δρόμος; Τι δρόμος ακριβώς θα είναι; Ποιο θα είναι το μέγεθός του; Θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες ασφαλούς μετακίνησης του κόσμου; Θα υπάρχει νέα χάραξη;

Και μη μου πείτε τώρα. Δέκα χρόνια συζητάμε και παραπάνω -είκοσι φτάνουμε- για την ανάγκη να υπάρξει νέα χάραξη από την Πάτρα προς Πύργο, γιατί δεν μπορεί να καταστρέψει τις οικιστικές περιοχές που υπάρχουν νοτίως της Πάτρας ο νέος οδικός άξονας. Και αυτός ακριβώς ο λόγος αναδεικνύει -αν επιμένετε σε αυτή τη χάραξη και δεν τη μεταφέρετε αλλού λόγω της αύξησης του κόστους δημιουργίας νέας χάραξης- ότι η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής είναι απλώς προσημαστική για σας. Προτιμάτε, δηλαδή, να χάνονται ανθρώπινες ζωές παρά να αλλάξει η χάραξη. Θα υπάρξουν στο κομμάτι αυτό αντιπλημμυρικά έργα συνοδά του οδικού άξονα;

Ανοίγω εδώ μια παρένθεση, κυρίες Υπουργέ. Όλοι οι οδικοί άξονες που έχουν γίνει μέχρι τώρα έγιναν χωρίς αντιπλημμυρικά έργα. Γιατί άλλωστε; Γιατί θα αύξανε το κόστος, με αποτέλεσμα να υπάρχουν πολλά πλημμυρικά φαινόμενα τα οποία έγιναν λόγω ακριβώς αυτών των συγκεκριμένων οδικών αξόνων χωρίς τα συγκεκριμένα αντιπλημμυρικά έργα που θα υπήρχαν. Και από αυτή την άποψη, αναγκάστηκε το Υπουργείο Μεταφορών να κάνει νέο δώρο στους εργολάβους 500 εκατομμύρια, για να γίνουν τα απα-

ραϊτητα αντιπλημμυρικά έργα των οδικών αξόνων.

Τρίτο ζήτημα σε αυτή την κατάσταση. Αλήθεια, σας ενδιαφέρει τόσο πολύ η ανθρώπινη ζωή; Γιατί έχετε διαμορφώσει σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο εγκλωβίζει ολόκληρες περιοχές. Στην πρόσφατη πυρκαγιά στην περιοχή της Αιγιάλειας αναδείχθηκε μέσα από τη σιδηροδρομική χάραξη ο κίνδυνος του εγκλωβισμού του κόσμου, όταν υπήρχε μόνο μία ψηλή γέφυρα που μπορούσαν να περάσουν τα πυροσβεστικά σε μία ακτίνα δέκα χιλιομέτρων. Άρα, δηλαδή, οι περιοχές της Πεύκας, της Μπούκας και του Λόγγου μόνο εξαιτίας ότι δεν πήρε μεγάλη έκταση η πυρκαγιά δεν αντιμετώπισαν καταστροφές και δεν υπήρξαν ανθρώπινες απώλειες, από τη στιγμή που δεν μπορούσαν να έχουν πρόσβαση τα πυροσβεστικά οχήματα. Αντίστοιχη κατάσταση υπάρχει σε όλη την Αιγιάλεια, όπου έχετε εγκλωβίσει περιοχές λόγω της συγκεκριμένης χάραξης της σιδηροδρομικής γραμμής χωρίς διαβάσεις, χωρίς να μπορούν να μετακινούνται ελεύθερα τα μεγάλα αυτοκίνητα της Πυροσβεστικής, για να μπορεί να σώζεται ο κόσμος από αυτά. Κι αυτό βεβαίως, γίνεται στο όνομα της μείωσης του κόστους κατασκευής του σιδηροδρομικού άξονα. Έτσι, λοιπόν, σε αυτή τη λογική μείωσης κόστους παίζετε στη ρουλέτα τις ανθρώπινες ζωές.

Κύριε Υπουργέ, θα δείτε αυτά τα επικίνδυνα σημεία; Θα πάρετε μέτρα αντιμετώπισης αυτών των κακοτεχνιών που βάζουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή; Θα μας απαντήσετε σε αυτό;

Και τέλος, για το συγκεκριμένο άξονα Πύργος - Τσακώνα τι θα γίνει αλήθεια; Άγνωστοι αι βουλαί. Στο μαύρο σκοτάδι αν θα υπάρξει η ολοκλήρωση μέχρι την Τσακώνα. Αλήθεια, θα παρακαμφθεί η λίμνη Καϊάφα με το πολύ σημαντικό οικοσύστημα το οποίο έχει; Γιατί αλλιώς δεν μπορεί να υπάρξει αυτοκινητόδρομος μέσα από την λίμνη Καϊάφα. Ή θα το υποβαθμίσετε τελείως το οικοσύστημα της λίμνης Καϊάφα; Θα κάνετε διαφορετική χάραξη που να παρακάμπτει τη λίμνη Καϊάφα; Ή μήπως, όπως πιέζουν ορισμένοι τοπικοί εκεί παράγοντες, ο δρόμος αντί να φτάσει στην Τσακώνα θα φτάσει μέχρι την αρχαία Ολυμπία; Γιατί εκεί πέρα υπάρχει το συμφέρον και του κατασκευαστή αλλά και της ανάπτυξης του τουρισμού, υποτίθεται, και όχι της ανθρώπινης ανάγκης.

Και από αυτή την άποψη, μπαίνοντας στην ουσία του νομοσχεδίου, στο οποίο τοποθετήθηκε πολύ αναλυτικά ο ειδικός αγορητής μας, ο σύντροφος Λεωνίδας Στολτίδης, αναδεικνύεται η άποψη της Κυβέρνησης για το τι σημαίνει οδική ασφάλεια. Μόνο κατ' ευφημισμό μπορούμε να συζητήσουμε την υπόθεση οδικής ασφάλειας, γιατί ακριβώς την περιορίζετε απλά και μόνο στις εξετάσεις απόκτησης διπλώματος επί της ουσίας. Καλά, μόνο αυτό είναι η οδική ασφάλεια; Τα υπόλοιπα δε μετράνε;

Συζητούμε, λοιπόν, την άδεια απόκτησης διπλώματος. Δεν είναι μια διαδικασία εμπορευματοποιημένη, άρα, εν τη γενέσει της μια σαθρή διαδικασία; Δεν είναι μια πανάκριβη υπόθεση για τα λαϊκά στρώματα να αποκτήσουν δίπλωμα; Πολύ ακριβή βεβαίως. Γι' αυτό ακριβώς πάνε στο μίνιμουμ, το οποίο επί της ουσίας υποβαθμίζει την αναγκαία εκπαίδευση των οδηγών αλλά και την απόκτηση κυκλοφοριακής παιδείας, όπως λέτε. Και αυτή ακριβώς η εμπορευματοποίηση, το ότι το δίπλωμα μετατρέπεται σε εμπόρευμα που μπορεί να πουληθεί και να αγοραστεί χωρίς τα τυπικά τα οποία περιλαμβάνει είναι και η μήτρα ακριβώς της διαπλοκής και της διαφθοράς. Το αντιμετωπίζει αυτό το νομοσχέδιο σας; Όχι βεβαίως. Διατηρείται ο εμπορευματικός χαρακτήρας της εκπαίδευσης των υποψήφιων οδηγών και της απόκτησης διπλώματος.

Αλλά οδική ασφάλεια δεν είναι μόνο το πώς θα αποκτήσει κάποιος το δίπλωμα. Η οδική ασφάλεια συσχετίζεται με τις υποδομές. Τι υποδομές έχετε κάνει όλες οι κυβερνήσεις τα προηγούμενα χρόνια; Υποδομές που ήταν απαραίτητες, για να ολοκληρωθούν τα διευρωπαϊκά δίκτυα, δηλαδή οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες που να διευκολύνουν τη μεταφορά εμπορευμάτων ταχύτερα, χωρίς εμπόδια, για να διασφαλιστεί η κερδοφορία των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων. Έτσι, λοιπόν, δημιουργήσατε συμβάσεις παραχώρησης λεόντειες, με πανάκριβα διόδια για τον λαό και διασφαλισμένο κέρδος για τους παραχωρησιούχους. Γιατί, όταν τα έσοδα που έχουν από τα διόδια δεν φτάνουν το μαθηματικό τύπο, το κράτος κάθε έτος συμβάλ-

λει στο να έχουν διασφαλισμένα κέρδη οι παραχωρησιούχοι και με μείωση του κόστους λειτουργίας.

Αλήθεια, δεν έχουν υποχρέωση οι παραχωρησιούχοι που εκμεταλλεύονται τους οδικούς άξονες να κρατούν τους δρόμους ανοικτούς σε χιονόπτωση; Κι όμως, για τις κυβερνήσεις σας δεν την έχουν αυτή την ευθύνη -τυπικά μπορεί-, γιατί κλείνετε με κυβερνητικές αποφάσεις τους δρόμους, για να μην μπουν σε κόστος να διατηρούνται ανοικτοί οι δρόμοι με κινδύνους και για την ανθρώπινη ζωή και για την μετακίνηση του κόσμου.

Αλήθεια, πώς παραλάβατε δρόμους, οδικούς άξονες πανάκριβους χωρίς φωτισμό; Δεν είναι επικίνδυνα τα σκοτεινά σημεία αυτών των δρόμων; Και απευθύνομαι και στις κυβερνήσεις ΣΥΡΙΖΑ - ANEΛ. Δεν είναι επικίνδυνα αυτά σημεία και ιδιαίτερα, δρόμοι και οδικοί άξονες που διέρχονται από βουνά και ορεινούς όγκους, τον χειμώνα, με βροχές, με ομίχλη; Κι όμως, είναι δρόμοι σκοτεινοί, γιατί δεν έχουν φωτισμό. Γιατί αυτό αυξάνει το κόστος λειτουργίας για τον παραχωρησιούχο.

Και οι υπόλοιποι οδικοί άξονες, όσοι δεν εντάσσονται σε αυτά τα διευρωπαϊκά δίκτυα, είναι δρόμοι οι οποίοι είναι επί της ουσίας κατεστραμμένοι, δρόμοι οι οποίοι είναι επικίνδυνοι, καθώς δεν έχετε καμμία απολύτως μέριμνα στο επαρχιακό οδικό δίκτυο. Απλώς, κάποια μπαλώματα κάνετε, που όχι μόνο δεν αντιμετωπίζουν την κατάσταση, αλλά τους μετατρέπουν σε ακόμη πιο επικίνδυνους για τις μετακινήσεις του κόσμου.

Και η ίδια λογική υπάρχει και σε αυτά τα οποία κάνετε και εσείς ως κυβερνήσεις, αλλά και οι τοπικοί σας παράγοντες σε δήμους και περιφέρειες. Ποδηλατοδρόμους, λέει. Ποιον ποδηλατόδρομο, αλήθεια; Με ποια ασφάλεια μπορεί να μετακινείται ένας ο οποίος κάνει ποδήλατο σε έναν ποδηλατόδρομο ο οποίος είναι ανάμεσα σε αυτοκίνητα και σε πεζούς και όπου πρέπει να στρίψουν αυτοκίνητα, όπως είναι ο ποδηλατόδρομος εδώ, του Μεγάλου Περιπάτου, που κάνει ο κ. Μπακογιάννης στην Αθήνα; Όταν πρέπει να στρίψουν δεξιά αυτοκίνητα και φορτηγά, τι είδους ποδηλατόδρομος είναι αυτός; Διασφαλίζει καθόλου την ανθρώπινη ζωή; Το είδαμε και το βλέπουμε καθημερινά. Αντίθετα, είναι απλά και μόνο η λογική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για βιώσιμη κινητικότητα, που υποτάσσει τα πάντα στην ανάγκες του κεφαλαίου και, ταυτόχρονα, τη γη και τη χωροταξία, όχι στην ασφαλή μετακίνηση του κόσμου, αλλά στο πώς θα κερδίσουν αυτοί οι οποίοι εκμεταλλεύονται χωροτακτικά τη γη και την αξία της.

Δεύτερο ζήτημα. Δεν σχετίζεται η ασφάλεια με το τι είδους οχήματα κινούνται; Και τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης δεν σχετίζονται με την οικονομική δυνατότητα του καθένα;

Τα λαϊκά στρώματα μπορούν να έχουν αυτοκίνητα ασφαλή, αυτοκίνητα συντηρημένα, όταν είναι πανάκριβα και τα αυτοκίνητα και η συντήρησή τους; Δεν υπάρχει εδώ διαχωρισμός βαθύτατος και άρα επικίνδυνα οχήματα για τις ίδιες τους τις ανάγκες και την ασφάλεια τους, παλιά και κακοσυντηρημένα; Δεν υπάρχει η λογική της οποια καλλιεργείτε ως κυβερνήσεις μέσα από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, ηλεκτρονικά και έντυπα, για τα γρήγορα αυτοκίνητα, για τα αυτοκίνητα μεγάλου κυβισμού ως πρότυπα καταξίωσης αλλά και επίδειξης στα νέα παιδιά, με αποτέλεσμα να έχουμε τη δολοφονία του ντελιβερά στη Θεσσαλονίκη με τις κόντρες που γίνονταν από τα χλιδάτα αυτοκίνητα μέσα στην πόλη; Τι είναι αυτό; Με αυτά τα πρότυπα καλλιεργείτε την οδική ασφάλεια;

Ή μήπως δεν είναι ζήτημα ασφάλειας το γεγονός ότι στα μέσα μαζικής μεταφοράς, που είναι στην πλειονότητά τους παλαιά, τα οποία είναι σαπάκια, που στοιβάζουν τον κόσμο, διευρύνετε περαιτέρω τον χρόνο λειτουργίας και κυκλοφορίας των συγκεκριμένων οχημάτων με το νόμο σας; Μάλιστα, αυτό ανάγεται στη λογική ότι «κοιτάξετε να δείτε, πρέπει ο κόσμος να πληρώνει 5% στα εισιτήρια του ΚΤΕΛ, για να ανανεώσουν μέσα από αυτά τα έσοδα τα λεωφορεία τους, τον στόλο τους και τις υποδομές». Μέχρι τώρα τι έχουν κάνει τα ΚΤΕΛ; Πόσο έχουν ανανεώσει τον στόλο τους απ' αυτά τα χρήματα που τα πληρώνει ο εργαζόμενος, που τα πληρώνει αυτός που μετακινείται με τα ΚΤΕΛ; Αντί να είναι υπόθεση οι νέες επενδύσεις που θα κάνουν τα ΚΤΕΛ σε υποδομές και νέα λεωφορεία μέσα από την κερδοφορία την οποία βγάζουν, είναι και τα κέρδη ζεστά στην τσέπη και τα νέα

λεωφορεία σε βάρος των εισοδημάτων των λαϊκών στρωμάτων.

Μήπως δεν σχετίζεται η οδική ασφάλεια με την εντατικοποίηση της εργασίας των επαγγελματιών οδηγών, που δουλεύουν κάτω από απάνθρωπες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης, με ωράρια «λάστιχο» και χωρίς να ξεκουράζονται; Δεν παίζει ρόλο αυτό στην οδική ασφάλεια και στο πώς αυτοί οι άνθρωποι θα ανταποκριθούν; Φθάνετε στο σημείο με τη διάταξη που έχετε στον νόμο να βγουν στη σύνταξη στα εξήντα εννέα τους χρόνια, να διευρύνετε δηλαδή τον εργασιμό χρόνο των επαγγελματιών οδηγών. Με τι κουράγιο, με τι αντανάκλαστικά μπορούν να πάνε τον τιμόνι κάτω από ατελείωτα ωράρια, αντί να είναι ένα επάγγελμα βαρύ και ανθυγιεινό και να βγαίνουν πολύ γρήγορα στη σύνταξη όλοι αυτοί οι επαγγελματίες οδηγοί;

Φαίνεται, όμως, και από τις προτεραιότητες κατά πόσο θέλετε την οδική ασφάλεια, όταν θα έπρεπε να είναι προτεραιότητα της Κυβέρνησης -και της δικής σας και των προηγούμενων- η μετακίνηση του κόσμου μέσα από μέσα μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς. Πού είναι ο σιδηρόδρομος στη χώρα μας; Πού είναι τα υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς αστικού χαρακτήρα στις υπόλοιπες πόλεις; Και τι κάνετε γι' αυτό; Τίποτα απολύτως, γιατί το ανάγετε και αυτό σε ατομική ευθύνη του κόσμου και όχι σε κρατική ευθύνη, να παρέχει το κράτος ασφαλείς, μαζικές, φθηνές μεταφορές, που να καλύπτουν τις ανάγκες του.

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

Έτσι, λοιπόν, συμπερασματικά, κύριε Πρόεδρε -και ολοκληρώνω και σας ευχαριστώ-, ο σχεδιασμός που κάνουν όλες οι αστικές κυβερνήσεις και οι δικές σας τόσο των μεταφορών όσο και των αναγκαίων υποδομών γίνεται με κριτήριο τη μεγιστοποίηση του κέρδους, όπου η πολεοδομική αναρχία με τον ανορθολογισμό των μετακινήσεων από το σπίτι στον χώρο εργασίας δημιουργούν άγχος και πίεση στον κόσμο. Η οδική ασφάλεια δεν μπορεί να είναι προσωπική υπόθεση. Στον αντίποδα αυτής τη πολιτικής, αυτής της λογικής, βρίσκεται η πρόταση του ΚΚΕ για επισημονικό κεντρικό σχεδιασμό και στον τομέα των μεταφορών, για αξιοποίηση όλων των μορφών μεταφοράς με συμπληρωματικό ρόλο και όχι ανταγωνιστικό μεταξύ τους, με προτεραιότητα στις μαζικές μεταφορές, με ανάπτυξη ενός πυκνού δικτύου αστικών αλλά και υπεραστικών μαζικών μεταφορών, με προτεραιότητα στα μέσα σταθερής τροχιάς. Αυτή είναι η αντίληψη του ΚΚΕ. Όμως, αυτό επιβάλλει έναν ριζικά διαφορετικό δρόμο ανάπτυξης της οικονομίας και της κοινωνίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας ευχαριστούμε και εμείς. Πήρατε και την τριτολογία σας.

Επειδή πέσαμε πάνω σε βράχο υποχρεώσεων, θα δώσω τώρα τον λόγο στον Υφυπουργό Οικονομικών κ. Απόστολο Βεσυρόπουλο για την τροπολογία 1119/28 και αμέσως μετά θα πάρει τον λόγο ο κ. Γιόγιακας και στη συνέχεια η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, η κ. Αραμπατζή.

Τον λόγο έχει ο Υφυπουργός Οικονομικών κ. Απόστολος Βεσυρόπουλος.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λαμβάνω τον λόγο, προκειμένου να αναφερθώ στην τροπολογία με γενικό αριθμό 1119 και ειδικό αριθμό 28 που κατατέθηκε από το Υπουργείο Οικονομικών.

Τα άρθρα 1 έως 10 έχουν ως σημείο αναφοράς ζητήματα που συνδέονται με την ενίσχυση του ρόλου και τη λειτουργία της Επιτροπής Εποπτείας και Ελέγχου Παιγνίων. Συγκεκριμένα, λόγω της πολυπλοκότητας των ζητημάτων που καλείται να διαχειριστεί η επιτροπή, με το άρθρο 1 δίνεται η δυνατότητα στην επιτροπή να αναθέτει υπηρεσίες νομικής υποστήριξης σε δικηγόρους με ειδικεύση γύρω από θέματα και υποθέσεις που αφορούν στο έργο και στις ανάγκες της επιτροπής. Παρέχεται, επίσης, η δυνατότητα στην επιτροπή να συνάπτει συμβάσεις με εξωτερικούς συνεργάτες για περιορισμένο χρονικό διάστημα μέχρι το τέλος του 2022 και σε άλλους τομείς που σχετίζονται με το έργο της αρχής.

Το 2022 αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί το έργο των νέων αδειοδοτήσεων σε επιχειρήσεις διαδικτυακών παιγνίων και κα-

ζίνο με την αντίστοιχη διασφάλιση των δημοσίων εσόδων και να έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία στελέχωσης της αρχής με εξειδικευμένο προσωπικό.

Με τα άρθρα 2 έως 5 της τροπολογίας ρυθμίζονται ζητήματα καθορισμού των αποδοχών των μελών της Επιτροπής Εποπτείας και Ελέγχου Παιγνίων, καθώς και των μελών του Σώματος Ελεγκτών Παιγνίων που υπηρετεί σε αυτήν. Παράλληλα, προβλέπεται η σύσταση τεσσάρων θέσεων συνεργατών για την υποβοήθηση του έργου του προέδρου της επιτροπής, με προϋπόθεση την επισημονική γνώση και επαγγελματική εμπειρία γύρω από τα ειδικά ζητήματα που άπτονται του πεδίου ευθύνης της επιτροπής.

Το άρθρο 6 της τροπολογίας παρέχει τη δυνατότητα στην επιτροπή να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις με άλλους φορείς και αρχές, προκειμένου να προωθήσει την εθνική στρατηγική για το υπεύθυνο παιχνίδι. Αναφερόμαστε βεβαίως σε φορείς που ειδικεύονται στην ψυχοκοινωνική και ατομική πρόληψη και στη θεραπεία της προβληματικής ενασχόλησης με τα τυχερά παίγνια. Σε αυτούς τους φορείς συγκαταλέγονται ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα, ερευνητικά πανεπιστημιακά ινστιτούτα, ερευνητικά ιδρύματα, καθώς και νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα.

Με τα άρθρα 7 και 8 επέρχονται αλλαγές στον τρόπο στελέχωσης του Σώματος Ελεγκτών Παιγνίων της Επιτροπής Εποπτείας και Ελέγχου Παιγνίων, δίνοντας τη δυνατότητα απόσπασης ή μετάταξης μελών του Σώματος Ελεγκτών Παιγνίων που υπηρετούν στην αρχή. Προβλέπεται, επίσης, ότι τα μέλη του Σώματος Ελεγκτών Παιγνίων, καθώς και το προσωπικό της Επιτροπής Εποπτείας και Ελέγχου Παιγνίων, που συνεπικουρεί στον έλεγχο, θα ασκούν τα καθήκοντά τους όλο το εικοσιτετράωρο και όλες τις ημέρες της εβδομάδας. Η συγκεκριμένη ρύθμιση επιβλήθηκε λόγω των ειδικών απαιτήσεων του ελεγκτικού έργου για τα τυχερά παίγνια που δεν περιορίζεται στο πενήντημερο.

Με το άρθρο 9 της τροπολογίας προβλέπεται η συγκρότηση αμειβόμενων επιτροπών ή ομάδων εργασίας μη μόνιμου χαρακτήρα από δημόσιους υπαλλήλους και εμπεριονόμενες του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα για την εκτέλεση ειδικών έργων και εργασιών, καθώς και για τη διενέργεια ερευνών ή την εκπόνηση μελετών που εξυπηρετούν τους σκοπούς της επιτροπής.

Με το επόμενο άρθρο, το άρθρο 10, περιορίζεται ο αριθμός των ημερών μετακίνησης εκτός έδρας των μελών του Σώματος Ελεγκτών Παιγνίων από διακόσιες σαράντα ημέρες στις εκατόν ογδόντα ημέρες.

Θα πρέπει εδώ να τονίσω ότι οι όποιες δαπάνες προκύπτουν από την εφαρμογή των ανωτέρω συγκεκριμένων ρυθμίσεων θα καλυφθούν από τον προϋπολογισμό της Επιτροπής Εποπτείας και Ελέγχου Παιγνίων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αναφερθώ στη συνέχεια στα άρθρα 11, 12 και 13 που συνδέονται με ζητήματα που αφορούν στη φορολογική πολιτική και στη δημόσια περιουσία.

Αναλυτικά, μέσα από το άρθρο 11 επιχειρούμε να δώσουμε λύση στην αδυναμία ένταξης των οφειλών όσων έχουν πληγεί από την πανδημία στη ρύθμιση του άρθρου 289 του ν.4738/2020. Αναφέρομαι στη ρύθμιση των τριάντα έξι και εβδομήντα δύο δόσεων.

Ποιο είναι, λοιπόν, το νέο στοιχείο που φέρνει αυτή τη ρύθμιση; Το νέο στοιχείο είναι ότι διευρύνεται το πεδίο των οφειλών που μπορούν να ενταχθούν στη ρύθμιση των τριάντα έξι και εβδομήντα δύο δόσεων και δίνεται πλέον η δυνατότητα ένταξης και όσων οφειλών είχαν υπαχθεί στην πάγια ρύθμιση των είκοσι τεσσάρων ή σαράντα οκτώ δόσεων. Προϋπόθεση είναι να πρόκειται για οφειλές φυσικών προσώπων, επιτηδευματιών ή νομικών προσώπων και νομικών οντοτήτων που επλήγησαν από τα μέτρα για την αντιμετώπιση της πανδημίας με κύριο κωδικό αριθμό δραστηριότητας που περιλαμβάνεται στις αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών και που είχαν κλείσει προσωρινά με κρατική εντολή οποιαδήποτε περίοδο από τις 27 Οκτωβρίου του 2020 έως τις 31 Ιουλίου 2021 και έχουν υπαχθεί στην πάγια ρύθμιση μετά τις 27 Οκτωβρίου του 2020. Για να ενταχθούν στη ρύθμιση των τριάντα έξι και εβδομήντα δύο δόσεων θα πρέπει η πάγια ρύθμιση να είναι σε ισχύ και η δόση του Οκτωβρίου να καταβληθεί έως τις 15 Νοεμβρίου.

Το άρθρο 12 της τροπολογίας αναφέρεται στην παραχώρηση χρήσης κοινόχρηστων εκτάσεων για την εκτέλεση έργων εγκατάστασης υποβρυχίων καλωδίων ηλεκτρικής ενέργειας και τηλεπικοινωνιών για τη διασύνδεση νήσων ή βραχονησίδων με την ηπειρωτική χώρα. Η συγκεκριμένη ρύθμιση αποτελεί προσθήκη στον ν.2971/2001 για τον αιγιαλό και την παραλία και συγκεκριμένα στην παράγραφο 2 του άρθρου 14.

Με την εν λόγω ρύθμιση η εφαρμογή της συγκεκριμένης διάταξης για την παραχώρηση κοινόχρηστης έκτασης περιορίζεται αποκλειστικά και μόνο για τις ανάγκες των έργων διασύνδεσης των νησιών με το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο και το δίκτυο μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και επιταχύνεται η διαδικασία.

Όπως όλοι γνωρίζετε, αυτό αποτελεί αναγκαία συνθήκη για να επεκταθεί η ευρυζωνικότητα, αλλά και να διασφαλιστεί ενεργειακή επάρκεια και η απρόσκοπτη ηλεκτροδότηση των νησιών. Οφείλω να επισημάνω ότι με την εγκατάσταση υποθαλάσσιων καλωδίων οπτικών ινών ενισχύεται η διασύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά. Αυτός, άλλωστε, είναι ένας από τους στρατηγικούς στόχους τόσο της «πράσινης» μετάβασης όσο και του ψηφιακού μετασχηματισμού της χώρας.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ ακόμα ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, συνεχίστε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Πρόκειται για έργα που έχουν ήδη ενταχθεί προς χρηματοδότηση στο πλαίσιο του Ταμείου Ανάκαμψης. Ουσιαστικά είναι μια ρύθμιση με κοινωφελή χαρακτήρα και στόχο.

Με το άρθρο 13 της τροπολογίας αναστέλλεται μέχρι τις 31 Μαρτίου 2022 η εκτέλεση πρωτοκόλλων κατεδάφισης και διοικητικής αποβολής για έργα που υφίστανται πριν τις 9 Μαρτίου 2021 και έχουν κατασκευαστεί στον αιγιαλό, την παραλία, την όχθη, την παρόχθια ζώνη, το υδάτινο στοιχείο, τον πυθμένα και το υπέδαφος του βυθού της θάλασσας, λιμνοθάλασσας, λίμνης και κοίτης πλεύσιμου ποταμού χωρίς να υπάρχει απόφαση παραχώρησης για τη χρήση τους.

Ο στόχος αυτής της χρονικής παράτασης είναι να δοθεί η δυνατότητα να ολοκληρωθούν ενδεχόμενες διαδικασίες νομοποίησης-τακτοποίησης, μια δυνατότητα που δεν υπήρχε το προηγούμενο διάστημα, λόγω των ειδικών συνθηκών που δημιούργησε η πανδημία.

Τέλος, με το άρθρο 14 αντιμετωπίζεται το ζήτημα της ανάγκης υιοθέτησης μεταβατικού καθεστώτος σε ιδρύματα, κατά την έννοια του ν.2879/2000, τα οποία συμμετέχουν άμεσα σε συστήματα διακανονισμού συναλλαγών με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σύνολο των ρυθμίσεων της τροπολογίας που μόλις ανέλυσα συνιστούν εύλογες θεσμικές παρεμβάσεις της Κυβέρνησης του Κυριάκου Μητσοτάκη και μπορούν να συγκεντρώσουν ευρεία πλειοψηφία και συναίνεση.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υφυπουργέ.

Μόλις ενημερώθηκα από τον Πρόεδρο της Βουλής ότι ο Υπουργός κ. Καραμανλής έκανε το πρώτο rapid test και βρέθηκε θετικός. Τώρα πήγε να κάνει και μοριακό. Θα δούμε τι θα γίνει. Ωστόσο, θα διακόψουμε τη συνεδρίαση για να εκκενωθεί η Αίθουσα και να κάνουμε όλες τις απαραίτητες ενέργειες. Θα ενημερωθείτε για το πότε θα συνεχίσουμε. Μάλλον αύριο, γιατί η Υγειονομική Υπηρεσία πρέπει να κάνει τη δουλειά της.

Σας εύχομαι, λοιπόν, καλή συνέχεια και η Παναγιά μαζί σας!

Διακόπτουμε, λοιπόν, τη συνεδρίαση για να δούμε τι θα πει και για το μοριακό test ο κύριος Υπουργός και μετά βλέπουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ορίστε, κύριε Γιαννούλη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ήθελα να πω πως ευχόμαστε να είναι κάτι περαστικό και να είναι καλά ο κ. Καραμανλής!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όλοι το ευχόμαστε αυτό στον κ. Καραμανλή!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ορίστε, κύριε Κέλλα, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Ευχόμαστε περαστικά στον κύριο Υπουργό και να τον έχουμε σύντομα κοντά μας υγιέστατο. Επίσης, ευχόμαστε να είναι και ασυμπτωματικός ει δυνατόν!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Βεβαίως, κύριε Κέλλα!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Να είστε καλά!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα κι εγώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ορίστε, κύριε Γκόκα, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Κι εμείς από την πλευρά μας θα θέλαμε να ευχηθούμε περαστικά και να είναι χωρίς δυσάρεστες συνέπειες η όλη εξέλιξη της υγείας του κυρίου Υπουργού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όλοι το ευχόμαστε αυτό!

ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα κι εγώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ορίστε, κυρία Αραμπατζή, έχετε τον λόγο.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ: Παρέλκει, νομίζω, να πούμε για τις δικές μας ολόθερμες ευχές. Ευχόμαστε κατ' αρχάς το PCR test στο οποίο θα υποβληθεί ο κύριος Υπουργός να είναι αρνητικό. Σε κάθε περίπτωση, ευχόμαστε ταχεία ανάρρωση στον κύριο Υπουργό!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Λύεται η συνεδρίαση. Ώρα λήξης: 17.06'.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ