**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 12 Φεβρουαρίου 2019, ημέρα Τρίτη και ώρα 16.20΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) **του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις» (3η συνεδρίαση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Δρίτσας Θεόδωρος, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Δελής Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Γεωργιάδης Μάριος, Αμυράς Γεώργιος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι ξεκινάει η συνεδρίαση με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις». Είμαστε στην 3η συνεδρίαση και πριν προχωρήσουμε στη διαδικασία ο κ. Υπουργός θα καταθέσει κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Τον λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Σε σχέση με τις παρατηρήσεις που έκαναν οι κοινοβουλευτικοί εκπρόσωποι των κομμάτων, αλλά και οι φορείς, σας ενημερώνω για μερικές νομοτεχνικές βελτιώσεις, προκειμένου να τις λάβετε υπόψη στην τοποθέτηση ψήφου. Δεν θα διαβάζω τις λεκτικές, η ένα «ή» που παρατήρησε ένας εκπρόσωπος φορέων, διότι αυτές είναι μέσα. Ο Σύνδεσμος Εκπαιδευτών Νομού Καβάλας και η Ομοσπονδία Εκπαιδευτών, καθώς και ο εκπρόσωπος του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Καραναστάσης ζήτησαν στο πρώτο στάδιο πρακτικής εξέτασης, οι δεξιότητες να είναι μέσα στους χώρους που θα διαμορφωθούν ή στους δρόμους που θα κλείνονται και στη συνέχεια να είναι στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Οπότε, αυτό γίνεται αποδεκτό. Αλλάζει η σειρά, όπως το ζήτησαν.

Ο κ. Μανιάτης, ο εκπρόσωπος της Περιφέρειας και ο εκπρόσωπος των εργαζομένων των Περιφερειών ζήτησαν το κόστος εκπαίδευσης και διεξαγωγής των αναγκαίων εξετάσεων για την απόκτηση αδειών οδήγησης, να βαραίνει τους δημόσιους φορείς στις οικείες περιφέρειες, το οποίο γίνεται αποδεκτό και αυτό και με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μπορούν να καθορίζονται και οι σχολές εκπαίδευσης οδηγών που προσφέρονται να παρέχουν δωρεάν τις υπηρεσίες τους για την εκπαίδευση των δημόσιων λειτουργών, τόσο για τις αντίστοιχες άδειες οδήγησης που προβλέπεται ότι πρέπει να πάρουν όσο και για την εκπαίδευσή τους σαν συνοδοί, για τα πεντάλ που πατούν και τα υπόλοιπα.

Υπάρχουν τέσσερις τροποποιήσεις, νομοτεχνικές βελτιώσεις, που αφορούν τα εδάφια της Αρχής Προσωπικών Δεδομένων για τις κάμερες και τα υπόλοιπα που ήταν παρατηρήσεις που δόθηκαν από την Αρχή. Ο κ. Φωκάς από τους ΑΝ.ΕΛ. είχε ζητήσει στην προηγούμενη συνεδρίαση, αντί για ένα έτος να αντικαθίσταται με τρία έτη. Επίσης, ο στρατηγός από την Τροχαία ζήτησε να υπάρχει ειδικό διακριτό σήμα στο οπίσθιο ανεμοθωράκιο για τους νέους που θα παίρνουν άδεια οδήγησης από τα 17 χρόνια, ώστε να μπορεί να είναι εύκολο να το βλέπουν και οι άλλοι οδηγοί.

Ο περιφερειάρχης Θεσσαλίας, ο κ. Μανιάτης, καθώς και από το ΣΥ.ΡΙΖ.Α., ζήτησαν να μπορούμε να έχουμε την ευελιξία αν κάποιες Περιφέρειες ή αν κάποιες περιφερειακές ενότητες δεν είναι έτοιμες στο τρίμηνο μεταβατικό διάστημα που προβλέπουμε, να μπορεί να παραταθεί για να μη φέρνουμε συνέχεια τροπολογίες. Το προβλέπουμε, με κοινή υπουργική απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Επίσης, και ο εκπρόσωπος της ΚΕΔΕ και ο Κώστας Αγοραστός ζήτησαν στην αρμόδια Επιτροπή που διαβουλευτήκαμε το νομοσχέδιο όταν γίνονται αποσπάσεις για τα ειδικά Σώματα, να υπάρχει από τους Δήμους η σύμφωνη γνώμη τους. Γίνεται αποδεκτό και αυτό καθώς και για το Σώμα Επιθεωρητών.

Ο κ. Αμυράς είχε ζητήσει μετά τη λέξη «διημέρευση» να προστεθεί η λέξη «ή διανυκτέρευση». Γίνεται αποδεκτό και αυτό.

Επίσης, οι εκπρόσωποι των πρατηρίων καυσίμων και οι συνάδελφοι μηχανικοί είχαν ζητήσει η φράση «έχει αφαιρεθεί», που είναι για την άδεια, να αντικατασταθεί με τη φράση «ανακαλείται προσωρινά». Το ζήτησε και ο Γιώργος Λαζαρίδης.

Τέλος, στο άρθρο 11 παράγραφος 3 του ν. 3897/2010, πάλι για τα πρατήρια, εκεί που αναφέρει το άρθρο «απομακρύνονται μέσα σε 8 έτη από την έναρξη ισχύος του ν. 3897/2010» αντικαθίσταται από τη φράση «παύουν να λειτουργούν με προσωρινή ανάκληση της άδειας λειτουργίας τους». Και αυτό είναι από τους πρατηριούχους καυσίμων.

Επίσης, σας ενημερώνω ότι θα υπάρχουν τέσσερις κοινές τροπολογίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με άλλους φορείς, τις οποίες προσπαθούμε να τις έχετε αύριο για να μην έρθουν τελευταία στιγμή στην Ολομέλεια. Δεν είναι τροπολογίες που γεννούν συγκρούσεις, αλλά ή καλύπτουν κενά που υπάρχουν από νομοθεσίες προηγούμενων χρόνων ή προσπαθούν να θεραπεύσουν διάφορες δυσλειτουργίες που υπάρχουν, όπως ο διαγωνισμός που έχουμε κάνει για τον παραλιακό δρόμο, την παλιά εθνική οδό στην Φθιώτιδα. Μετά από δεκαετίες η αρμόδια υπηρεσία χαρακτήρισε την εθνική οδό αιγιαλό και παραλία, οπότε δεν μπορεί να τρέξει το έργο και να γίνει συντήρηση. Άρα, συγκεκριμένα γι' αυτό το έργο και μου φαίνεται για ακόμη ένα, προκειμένου να ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός και να μην πληρώνει ρήτρες το ελληνικό δημόσιο, θα φέρουμε τροπολογίες.

Παρακαλώ, επειδή πραγματικά έχουμε χρόνο και αύριο, ανεξάρτητα εάν κάποιο κόμμα θα ψηφίσει επί της αρχής το σχέδιο νόμου ή θα καταψηφίσει για άλλους λόγους και όχι για το περιεχόμενο του σχεδίου νόμου, να φέρετε βελτιωτικές προτάσεις, γιατί πιστεύω ότι η οδική ασφάλεια, τα ΣΒΑΚ που προβλέπονται στο νομοσχέδιο, αλλά και το να κάνουμε μια μεγάλη τομή στον τρόπο που εκδίδονται οι άδειες οδήγησης, είναι κάτι πολύ σημαντικό και φαντάζομαι ότι είναι κοινός στόχος όλων να μη συνεχίσουμε να έχουμε την κατάσταση που έχουμε σήμερα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Λοιπόν, να ψηφίσουμε επί της αρχής.

Τον λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης από το ΣΥ.ΡΙΖ.Α.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.)**: Υπέρ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Κατσανιώτης από την Ν.Δ..

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.)**: Κατά.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ο κ. Μανιάτης από τη Δημοκρατική Συμπαράταξη ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ. δεν είναι εδώ.

Τον λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης από τη Χρυσή Αυγή.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή)**: Επιφύλαξη.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης από το Κ.Κ.Ε..

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.)**: «Παρών».

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ο κ. Γεωργιάδης από την Ένωση Κεντρώων δεν είναι εδώ.

Θα ψηφίσουμε ονομαστικά.

Αποστόλου Ευάγγελος, ΝΑΙ, Βράντζα Παναγιώτα, ΝΑΙ, Γκαρά Αναστασία, ΝΑΙ, Δημητριάδης Δημήτριος, απουσιάζει, Δρίτσας Θεόδωρος, ΝΑΙ, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, απουσιάζει, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, ΝΑΙ, Θεοφύλακτος Ιωάννης, ΝΑΙ, Ιγγλέζη Αικατερίνη, απουσιάζει, Καματερός Ηλίας, ΝΑΙ, Καραγιάννης Ιωάννης, ΝΑΙ, Καρακώστα Ευαγγελία, ΝΑΙ, Καραναστάσης Απόστολος, ΝΑΙ, Κάτσης Μάριος, απουσιάζει, Καφαντάρη Χαρά, ΝΑΙ, Κουρουμπλής Παναγιώτης, ΝΑΙ, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, ΝΑΙ, Ξυδάκης Νικόλαος, ΝΑΙ, Ουρσουζίδης Γεώργιος, ΝΑΙ, Παπαδόπουλος Νικόλαος, ΝΑΙ, Πρατσόλης Αναστάσιος, ΝΑΙ, Σέλτσας Κωνσταντίνος, ΝΑΙ, Σηφάκης Ιωάννης, απουσιάζει, Σιμορέλης Χρήστος, ΝΑΙ, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, ΝΑΙ, Συρμαλένιος Νικόλαος, ΝΑΙ, Τζάκρη Θεοδώρα, απουσιάζει, Τσιρώνης Ιωάννης, ΝΑΙ, Αθανασίου Χαράλαμπος, απουσιάζει, Αντωνιάδης Ιωάννης, ΟΧΙ, Αραμπατζή Φωτεινή, ΟΧΙ, Δήμας Χρίστος, απουσιάζει, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, απουσιάζει, Κατσανιώτης Ανδρέας, ΟΧΙ, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, απουσιάζει, Κόνσολας Εμμανουήλ, ΟΧΙ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), απουσιάζει, Μπουκώρος Χρήστος, απουσιάζει, Μπούρας Αθανάσιος, ΟΧΙ, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, απουσιάζει, Πλακιωτάκης Ιωάννης, απουσιάζει, Σκρέκας Κωνσταντίνος, απουσιάζει, Στύλιος Γεώργιος, απουσιάζει, Αρβανιτίδης Γεώργιος, ΝΑΙ και όσον αφορά την προηγούμενη ψηφοφορία η Δημοκρατική Συμπαράταξη ΠΑΣΟΚ\_ΔΗΜΑΡ ψηφίζει ΝΑΙ επί της αρχής, Μανιάτης Ιωάννης, απουσιάζει, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, απουσιάζει, Τζελέπης Μιχαήλ, ΝΑΙ, Ζαρούλια Ελένη, ΟΧΙ, Παναγιώταρος Ηλίας, απουσιάζει, Σαχινίδης Ιωάννης, ΟΧΙ, Συντυχάκης Εμμανουήλ, ΠΑΡΩΝ, Δελής Ιωάννης, ΠΑΡΩΝ, Κατσώτης Χρήστος, ΠΑΡΩΝ, Γεωργιάδης Μάριος, απουσιάζει, Αμυράς Γεώργιος, απουσιάζει, Λαζαρίδης Γιώργος, ΟΧΙ και Μίχος Νικόλαος, ΟΧΙ.

Επομένως, το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Τον λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στις προηγούμενες συνεδριάσεις έγινε νομίζω σαφές ότι το συζητούμενο νομοσχέδιο στοχεύει στον εκσυγχρονισμό του συστήματος χορήγησης αδειών οδήγησης, με ενσωμάτωση των δυνατοτήτων που παρέχουν οι νέες τεχνολογίες και μέσω αυτού, στην αντιμετώπιση της διαφθοράς που έχει καταντήσει ενδημικό φαινόμενο στο χώρο αυτό και φυσικά και πολύ σημαντικό, στην άνοδο του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

Εισερχόμαστε, λοιπόν, σήμερα στην επί των άρθρων συζήτηση, αφού ακούσαμε και τις σημαντικές απόψεις των αρμόδιων και εμπλεκομένων φορέων, το πρωί. Νομίζω ότι έγινε μια ουσιαστική συζήτηση, όπου και ο Υπουργός δεσμεύτηκε για κάποιες από αυτές και κάποιες ήδη της έχει κάνει δεκτές, για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε στη βελτίωση αυτού του νομοσχεδίου. Στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου, στα άρθρα 1 έως 10, περιέχονται ρυθμίσεις που στοχεύουν στην αναβάθμιση και βελτίωση του συστήματος δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών με άδεια, με κύριο άξονα την προαγωγή, τη διαφάνεια, την αξιοκρατία και τη διασφάλιση του αδιάβλητου της όλης διαδικασίας. Θα σταθώ ιδιαίτερα σε κάποια σημεία που αντικατοπτρίζουν το πνεύμα του νομοσχεδίου και συνιστούν καινοτομίες σε σχέση με όσα ισχύουν μέχρι σήμερα. Έτσι, στο άρθρο 3, ορίζεται ότι οι εξεταστές θα είναι αποκλειστικής απασχόλησης και οι εξετάσεις θα διενεργούνται εντός του εργάσιμου ωραρίου. Πιο συγκεκριμένα, οι δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης, διενεργούνται από εξεταστές, οι οποίοι είναι κάτοχοι των αντίστοιχων αδειών οδήγησης και ανήκουν οργανικά και υπηρετούν σε διευθύνσεις των περιφερειακών ενοτήτων της χώρας. Ακόμα, καθορίζεται μέσα στο πρώτο δίμηνο κάθε έτους ο αριθμός των εξεταστών ανά κατηγορία άδειας οδήγησης και ανά περιφερειακή ενότητα της χώρας, σε διπλάσιο αριθμό των απαιτουμένων. Επιπλέον, κάθε τετράμηνο, μέσω ηλεκτρονικής κλήρωσης, ορίζονται οι μισοί εξεταστές ως τακτικοί και οι υπόλοιποι ως αναπληρωματικοί, με σκοπό τη διαρκή εναλλαγή των εξεταστών, οι οποίοι συμμετέχουν στη διαδικασία της διενέργειας της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς. Οι τακτικοί εξεταστές ασκούν αποκλειστικό έργο στο αντικείμενο και οι αναπληρωματικοί εξεταστές, παραλλήλως με τα κύρια καθήκοντά τους, ασκούν σύμφωνα με το άρθρο 30 του υπαλληλικού κώδικα, το πιο πάνω έργο μόνο όταν αυτό απαιτηθεί για την αντιμετώπιση αυξημένων ή επειγουσών υπηρεσιακών αναγκών. Πριν από την εξέταση κάθε σταδίου πραγματοποιείται ηλεκτρονική κλήρωση από την οποία προκύπτει ο εξεταστής για κάθε υποψήφιο οδηγό ή για οδηγό που είναι για αναθεώρηση άδειας ή αναβάθμιση. Η κλήρωση από την οποία προκύπτει το ζεύγος εξεταζόμενου και εξεταστή πραγματοποιείται ανά εξεταζόμενο πριν ακριβώς την έναρξη της εξέτασης και αφού έχει ολοκληρωθεί η εξέταση από την προηγούμενη κλήρωση.

Στα άρθρα 4 έως 7, περιγράφεται η διαδικασία δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών με άδεια. Συνοπτικά, κάθε υποψήφιος οδηγός θα υποβάλλεται πρώτα στη θεωρητική εξέταση και εφόσον επιτύχει, θα ακολουθεί η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για την κατηγορία οδήγησης που έχει ζητήσει ο υποψήφιος οδηγός, η οποία θα διενεργείται σε δύο στάδια. Πριν λίγο, ο Υπουργός έκανε μια διευκρίνιση ότι αλλάζουν αυτά τα δύο στάδια. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση και των δύο σταδίων της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, χορηγείται η άδεια οδήγησης για την κατηγορία που έχει ζητήσει ο ενδιαφερόμενος, μέσα σε προθεσμία 5 εργάσιμων ημερών από την ημέρα ολοκλήρωσης της δοκιμασίας. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης διενεργείται από έναν εξεταστή, ενώ καθ’ όλη τη διάρκεια της διενέργειάς της δεν επιτρέπεται να παρίσταται μέσα στο όχημα ο εκπαιδευτής του υποψήφιου οδηγού. Επιπλέον, θα διενεργούνται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή σε πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων. Οι ειδικές δοκιμασίες πραγματοποιούνται από τον υποψήφιο οδηγό χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή και του εξεταστή, μέσα ή επί του εκπαιδευτικού οχήματος. Κάθε εκπαιδευτικό όχημα που συμμετέχει στις εξετάσεις θα διαθέτει υποχρεωτικά διαδικτυακή σύνδεση με το Κέντρο Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως αυτό ορίζεται στον παρόντα νόμο.

Μέσα στο όχημα τοποθετείται κάμερα με μικρόφωνο που εικονίζει ευδιάκριτα ολόκληρη την καμπίνα του οχήματος ή τις θέσεις ανάβασης των μοτοσικλετών και κατά διάρκεια της εξέτασης είναι μια συνδεδεμένη συνεχώς με το Κέντρο Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η διαδικασία θα καταγράφεται από οπτικοακουστικά μέσα καθ’ όλη τη διάρκεια της, διαφορετικά θα είναι άκυρη. Η θεωρητική και πρακτική άσκηση θα μεταδίδονται σε πραγματικό χρόνο. Τέλος, οι υποψήφιοι οδηγοί για την απόκτηση άδειας οδήγησης κατά τη διάρκεια διεξαγωγής της πρακτικής τους εξέτασης υποχρεούνται σε ίδια ασφαλιστική κάλυψη έναντι του κυρίου και κατόχου του οχήματος.

Με το άρθρο 8, θεσπίζονται, πρώτον, η δυνατότητα διενέργειας των ειδικών δοκιμασιών κάνοντας χρήση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης καταγραφής των δεδομένων των διαδικασιών και αυτόματης εξαγωγής του αποτελέσματος και η διαμόρφωση συστήματος εποπτείας και ελέγχου των εκπαιδευτών, των διενεργούντων της θεωρητικής εξέτασης και των εξεταστών πέραν των άλλων με καταγραφή μέσων οπτικοακουστικών μέσων της θεωρητικής εξέτασης και της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, αλλά και αξιοποίηση του υπόψη καταγράφοντος υλικού στα πλαίσια της αξιολόγησης των εκπαιδευτών και των εξεταστών. Από την εφαρμογή της εποπτείας θα προκύπτουν εισηγήσεις προς την αρμόδια υπηρεσία για ανάληψη ενεργειών, διόρθωσης και βελτίωσης του εξεταστικού έργου.

Στο άρθρο 9, ορίζονται οι παραβάσεις και κατηγοριοποίησή τους ανάλογα με το βαθμό της σοβαρότητάς τους, καθώς και οι σχετικές διοικητικές κυρώσεις και πρόστιμα που επισύρουν.

Από το δεύτερο μέρος του παρόντος νομοσχεδίου από το 11 έως το 15 άρθρο, επισημαίνω το άρθρο 12, σύμφωνα με το οποίο τα μέλη των επιτροπών των θεωρητικών εξετάσεων είναι υπάλληλοι της Περιφέρειας και δεν συμμετέχουν στις πρακτικές εξετάσεις.

Στο άρθρο 13, με το οποίο καθορίζονται τα εξέταστρα και πρέπει να καταβάλει ο εξεταζόμενος για τη συμμετοχή τους διαδικασία και τα ποσοστά που γίνεται καταμερισμός.

Στο άρθρο 14, καθορίζεται η διαδικασία - αυτό που ανέφερε και πριν ο κ. Υπουργός - συνοδευόμενης οδήγησης για τους δεκαεπτάχρονους που έχουν πετύχει στις εξετάσεις του διπλώματος. Πιο συγκεκριμένα με το νομοσχέδιο θεσμοθετείται η συνοδευόμενη οδήγηση για τους δεκαεπτάχρονους, αφού πρώτα περάσουν τη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση και επιτύχουν στις αντίστοιχες εξετάσεις. Τότε θα τους χορηγείτε βεβαίωση δυνατότητας οδήγησης με συνοδό, ο οποίος θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 30 ετών, να έχει δίπλωμα οδήγησης για 5 χρόνια και να μην έχει καταλογιστεί βαθμούς ποινής στο point system. Επίσης, ο ανήλικος θα πρέπει να έχει μια ειδική ασφαλιστική κάλυψη και θα λάβει την οριστική άδεια οδήγησης μόλις συμπληρώσει τα 18 χρόνια.

Εξίσου σημαντικό είναι και το άρθρο 15, όπου εξασφαλίζει τη μηνιαία αποζημίωση των εξετάσεων - κάτι για το οποίο έχει γίνει ολόκληρη φασαρία όλο το προηγούμενο χρονικό διάστημα - και τις πραγματοποιθείσες εξετάσεις και για αυτές που θα πραγματοποιηθούν στους τρεις μήνες μετά τη δημοσίευση του νόμου και αν μέχρι εστιαστεί - όπως ανέφερε ο κ. Υπουργός - για περαιτέρω ακόμη παράταση. Επιπλέον, ορίζετε ότι διδασκαλία μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας στα πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια σχολεία της Επικράτειας επιτρέπεται να διενεργείται και από τους υφιστάμενες εξεταστές υποψηφίων οδηγών. Επίσης, περιέχεται εξουσιοδότηση για τον καθορισμό νέας διαδικασίας διδασκαλίας σε συλλόγους γονέων και κηδεμόνων και σε άλλους κοινωνικούς φορείς από τους συμμετέχοντες εξεταστές. Ακόμα, καθίσταται υποχρεωτική η ηλεκτρονική ανάρτηση των αποτελεσμάτων των εξετάσεων ανά σχολή. Επίσης, προβλέπεται ο καθορισμός των γλωσσών στις οποίες μεταφράζεται και διατίθεται η ύλη της θεωρητικής εκπαίδευσης και εξέτασης και του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Παρέχεται το δικαίωμα χρήσης διερμηνέα κατά τη διάρκεια της πρακτικής εξέτασης οποιασδήποτε γλώσσας που επιλέγει ο εξεταζόμενος, όπου η δαπάνη της οποίας θα βαρύνει τον ίδιο.

Τέλος, στο τρίτο μέρος, θα σταθώ στο άρθρο 19, όπου στο Π.Δ.455/1976 τροποποιείται έτσι ώστε στον ορισμό του υπαίθριου πάρκινγκ οι απαραίτητες θέσεις μειώνονται σε 5 που ήταν 10 πριν.

Στο άρθρο 20, ρυθμίζονται κάποια θέματα των πρατηρίων.

Τέλος, στο άρθρο 22, για τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας - εδώ για πρώτη φορά εισάγεται θεσμικό πλαίσιο για τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας - ορίζεται ότι θα εκπονούν οι Δήμοι και οι Περιφέρειες και ως περιοχή παρέμβασης των σχεδίων αυτών ορίζεται η περιοχή εντός των διοικητικών τους ορίων.

Παρέχεται η εξουσιοδότηση, ώστε με Κοινή Υπουργική Απόφαση επιτέλους να καθοριστεί το πλαίσιο οδηγιών, όπως και οι προδιαγραφές εκπόνησης. Όπως είπα και στην εισήγησή μου στην πρώτη συνεδρίαση, πρόκειται για ένα πλήρες, φιλόδοξο και καινοτόμο νομοσχέδιο, το οποίο πιστεύω ότι θα αλλάξει ριζικά το τοπίο στον καίριο για την οδική ασφάλεια τομέα της χορήγησης των αδειών οδήγησης.

Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κατσανιώτης.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Ευχαριστώ, κύρια Πρόεδρε. Μιλάμε για ένα σχέδιο νόμου που στην ουσία, όπως καταλάβαμε και σήμερα, από τη συζήτηση με τους φορείς, πιάνει μόνο ένα κομμάτι της πολύ μεγάλης διαδικασίας που ο Υπουργός μας έλεγε ότι θέλει να αγγίξει. Στην ουσία, δε γίνεται καμία συζήτηση και καμία αναφορά στο κομμάτι που αφορά την οδική ασφάλεια, στο κομμάτι που αφορά την εκπαίδευση, στο κομμάτι που αφορά το πως θα φτιάξουμε μια οδηγική κουλτούρα. Είναι ένα νομοσχέδιο που πρέπει να παραδεχτούμε ότι στην ουσία φτιάχνεται για το άρθρο 15. Αυτό που η Κυβέρνηση και ο Υπουργός προσπαθεί είναι με ένα νομοθέτημα να μπορέσει να λύσει το μεγάλο πρόβλημα που έχει με τους εξεταστές και τον τρόπο πληρωμής τους.

Στα άρθρα 1 έως 10 θα δούμε τους παράγοντες που εμπλέκονται στο εν λόγω σχέδιο νόμου. Οι εξεταστές, που όπως μας είπε η Ένωση Περιφερειών το πρωί, στις οποίες ανήκουν οι εξεταστές, είναι λίγοι, δε φτάνουν. Επίσης, μας είπαν ότι αν γίνουν αποκλειστικής απασχόλησης, άρα, μέσα στο ωράριο τους θα υπάρξει τεράστιο πρόβλημα στις Περιφέρειες. Αυτοί που μπορούν να μας πουν αν θα υπάρξει ή δε θα υπάρξει πρόβλημα, δεν είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, είναι οι Περιφερειάρχες και αυτό μας είπαν σήμερα το πρωί.

Το δεύτερο κομμάτι που θα υπάρχει με τους εξεταστές θα είναι η εκπαίδευση τους. Θα πρέπει να εκπαιδευτούν, έτσι ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις νέες ανάγκες και απαιτήσεις που θα υπάρχουν για το ρόλο που προβλέπεται στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Θα δεχτούν; Ξέρουμε ότι θα υπάρχουν άνθρωποι που θα δεχτούν να πάρουν αυτή την ευθύνη χωρίς να παίρνουν παραπάνω χρήματα; Η Ένωση Περιφερειών μας είπε ότι δεν ξέρει, επομένως το ένα κομμάτι αφορά τους υπαλλήλους των Περιφερειών.

Το δεύτερο κομμάτι αφορά τις σχολές οδηγών. Αυτό που σήμερα μας είπαν είναι ότι δεν έχουν το παραμικρό πρόβλημα. Μάλιστα, μας είπαν ότι είναι και αίτημα τους πάνω από 15 χρόνια να υπάρχουν κάμερες στα αυτοκίνητα την ώρα της εξέτασης. Αυτό που δε μπορεί κανείς να διασφαλίσει αυτή τη στιγμή είναι, πρώτον το αδιάλειπτο σήμα. Πώς θα μπορεί να υπάρχει αδιάλειπτο σήμα μέσα από τα συστήματα που το Υπουργείο θα δώσει τις τεχνικές προδιαγραφές για να μπορέσουν οι άνθρωποι να προμηθευτούν τις κάμερες και τα μικρόφωνα που χρειάζεται;

Το δεύτερο πρόβλημα που υπάρχει αφορά στο γιατί το Υπουργείο για τον εαυτό του ζητάει δώδεκα μήνες χρόνο για να μπορέσει να φτιάξει το πληροφοριακό σύστημα, ενώ αντίθετα στις σχολές οδηγών λέει ότι σε τέσσερις μήνες πρέπει να το έχουν έτοιμο και ότι θα έχουν και την ευθύνη της αποστολής του. Επομένως, το Υπουργείο δεν εποπτεύει, αλλά περιμένει από τις σχολές οδηγών να πάρουν το κόστος και τη διαχείριση.

Επίσης, το κομμάτι που έχει να κάνει με την παρουσία των εξεταστών ή όχι, στο ένα κομμάτι της εξέτασης, ποιος ή πότε θα είναι εκπαιδευμένοι οι εξεταστές; Ποιος θα έχει την ευθύνη; Σήμερα, δεν ήρθαν η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών, γιατί και εκεί υπάρχει ένα θέμα για το πώς και εάν θα ασφαλίζεται το αυτοκίνητο ή με ποιο τρόπο ή με τι προϊόν.

Συνεχίζοντας, δε ρωτήσαμε, δεν ασχολήθηκε κανείς για το πριν. Μέχρι τώρα η κουβέντα είναι για τον τρόπο εξέτασης. Θεωρούμε, ότι αυτή τη στιγμή τα πράγματα είναι όπως πρέπει στην εκπαίδευση των νέων οδηγών; Είναι σύγχρονα; Πιάνουμε τα καινούργια πράγματα; Γι' αυτό δεν έγινε καμία συζήτηση, καμιά αναφορά από το Υπουργείο μόνο συζητήσεις για οδική ασφάλεια και αυτοί που θα είναι εξεταστές να μπορούν να κάνουν μαθήματα στα σχολεία. Τι θέλω να πω με αυτό; Ότι φτιάχνουμε ένα σύνθετο σύστημα, το οποίο θέλει 26 υπουργικές αποφάσεις με στόχο να πιάσουμε τη διαφθορά. Ο κ. Υπουργός αναφέρει συνεχώς ότι ο στόχος αυτού του νομοσχεδίου είναι η οδική ασφάλεια, ενώ στην ουσία αυτό που είδαμε όλοι μέχρι σήμερα είναι, ότι υπάρχει διαφθορά σ' αυτόν τον κλάδο, σε αυτό το χώρο υπάρχει συναλλαγή και πρέπει να χτυπηθεί. Δύο είναι τα ερωτήματα. Με αυτό τον τρόπο και αυτή τη διαδικασία χτυπάμε τη διαφθορά; Από τη στιγμή που δεν θα είναι μέσα ο δάσκαλος, στη σχολή οδηγών δεν μπορεί να γίνει η συναλλαγή; Δεν υπάρχει τρόπος συναλλαγής Αυτό είναι το ένα ερώτημα που πρέπει να μας απαντήσει ο Υπουργός.

Επίσης, το δεύτερο σημαντικό ερώτημα έχει να κάνει με το εξής. Μας ενδιαφέρει μόνο αυτό ή τι οδηγούς βγάζουμε στο δρόμο; Το πρώτο είναι η διαφθορά και αυτό που λέμε είναι, ότι θα συμφωνήσουμε όλοι εδώ, ότι δεν υπάρχει διαφθορά που έχει να κάνει με κόμματα. Η διαφθορά έχει να κάνει με πρόσωπα και όταν υπάρχουν θύλακες διαφθοράς εκεί, κύριε Υπουργέ, θα είμαστε όλοι μαζί, έτσι ώστε να σπάμε αυτούς τους θύλακες. Η διαφθορά είναι και κομμάτι – αν θέλετε - και κουλτούρας και παιδείας και εκπαίδευσης, είναι άθροισμα πραγμάτων. Αυτό, όμως, που επιμένω είναι ότι με αυτό το σύστημα, με ένα πολύπλοκο σύστημα που θα κάνει πάρα πολύ χρόνο, εάν όλα πάνε καλά, να λειτουργήσει η διαφθορά δε χτυπιέται, απλά θα αλλάξει τρόπο. Αυτό είναι το ζητούμενο. Αυτό πρέπει να βγάλουμε.

Το επόμενο που για μένα είναι σημαντικό είναι το εξής. Θα έπρεπε σε ένα τέτοιο νομοσχέδιο να έχουμε όλοι μας ξεκινήσει από την αρχή, να έχουμε ξεκινήσει από την εκπαίδευση, μεθόδους εκπαίδευσης, τρόπους εκπαίδευσης, τι θα κάνουμε στα σχολεία, πως θα φτιάξουμε οδηγούς που πραγματικά θα μπορούν να βγουν στο δρόμο, που θα είναι πραγματικοί οδηγοί με κουλτούρα, θα είναι Ευρωπαίοι. Αυτό δεν το ακουμπάμε καθόλου.

Προχωράμε σε ένα - δύο άρθρα ακόμα. Σχετικά με το άρθρο 17, κύριε Υπουργέ, στην ουσία, έρχεται και δημιουργεί μια καινούργια δομή, το Σώμα Επιθεωρητών και αυτό που δεν καταλαβαίνω πραγματικά είναι γιατί ένα τέτοιο Σώμα Επιθεωρητών χρειάζεται τρεις θέσεις ειδικών συμβούλων και τρεις δικηγόρους. Ποιος είναι ο λόγος, δηλαδή, που έρχεστε και αντί να φτιάξετε ένα Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών, δημιουργείτε θέσεις; Μήπως υποκρύπτουν κάτι άλλο; Σε αυτό θα θέλαμε μια απάντηση.

Τελειώνοντας, κύριε Υπουργέ, είναι ένα νομοσχέδιο που στην ουσία του αφενός δε θα λειτουργήσει ποτέ γιατί είναι πολύπλοκο, αφετέρου δε θα έχετε την ευθύνη της λειτουργίας του. Ξεκινάει από 4 - 12 μήνες και είναι σίγουρο με όλα τα νομοθετήματα που έχουμε δει, ότι το 4 θα γίνει 6, το 6 θα γίνει 8 και ξέρετε, όπως σας έχω ξαναπεί, όχι ότι δεν είστε εσείς ο καλός Υπουργός για τον κ. Τσίπρα, αλλά η κυβέρνηση δεν θα είναι στην εξουσία. Φέρνετε, λοιπόν, ένα νομοσχέδιο που ξέρετε ότι θα εφαρμοσθεί από την επόμενη κυβέρνηση, ξέρετε ότι δεν είναι στη σωστή κατεύθυνση, ξέρετε ότι είναι πολύπλοκο και το κάνετε στην ουσία για να εξυπηρετήσετε μόνο αυτό που έχετε πει στην Τρόικα, το 2015.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο Υπουργός Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων κ. Γαβρόγλου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΒΡΟΓΟΥ (Υπουργός Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Καταθέτουμε μια τροπολογία με δύο άρθρα. Το πρώτο είναι μια εμβληματική τροπολογία και έχει σχέση με τη στήριξη φροντίδας τέκνων των αναπληρωτών καθηγητών. Αυτό έγινε δυνατόν, μετά από μια πάρα πολύ στενή συνεργασία με το Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης και προσωπικά με την κυρία Ξενογιαννακοπούλου, όπως και με το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και την κυρία Αχτσιόγλου. Με την προτεινόμενη διάταξη, δίνεται η δυνατότητα να λαμβάνουν οι μητέρες αναπληρώτριες καθηγήτριες, μέλη του ειδικού εκπαιδευτικού προσωπικού ή μέλη του ειδικού βοηθητικού προσωπικού, άδεια ανατροφής, αμέσως μετά την άδεια μητρότητας. Η άδεια ανατροφής είναι για τρεισήμισι μήνες, όπως ακριβώς είναι και στην περίπτωση των μόνιμων εκπαιδευτικών. Και με αυτήν την τροπολογία, επιδιώκουμε μια αναλογική εφαρμογή του δημοσιοϋπαλληλικού κώδικα, όπου η αναπληρώτρια μητέρα εκπαιδευτικός θα έχει τη δυνατότητα ανάμεσα στο να πάρει αυτήν την άδεια ή τη μείωση του ωραρίου της κατά δύο ώρες εβδομαδιαία.

Η εν λόγω ρύθμιση είναι σύμφωνη με την επιταγή του άρθρου 21 του Συντάγματος, που προστατεύει την οικογένεια, τη μητρότητα και τα παιδιά και εστιάζεται και συνδέεται με τις ιδιαίτερα αυξημένες ανάγκες, τόσο της ίδιας, όσο και των τέκνων. Θέλουμε να υπογραμμίσουμε, ότι η συγκεκριμένη ρύθμιση είναι μια δίκαιη ρύθμιση και μέχρι τώρα, ήταν πραγματικά μη αποδεκτό το καθεστώς, όπου για το συγκεκριμένο θέμα οι μόνιμοι εκπαιδευτικοί είχαν αυτή τη δυνατότητα, ενώ οι αναπληρωτές δεν είχαν μια τέτοια δυνατότητα, ενισχύοντας πάλι και πρακτικά, αλλά και πολιτικά την έγνοια μας για το θέμα της οικογένειας, της μητρότητας και της παιδικής ηλικίας. Και, βεβαίως, η άδεια ανατροφής αφορά την κάλυψη των πραγματικών και όχι των τεκμαιρόμενων αναγκών, γι' αυτό δεν δίνεται και στον πατέρα του παιδιού.

Το δεύτερο άρθρο της τροπολογίας έχει σχέση με τη δυνατότητα να μπορούν τα παιδιά που φοιτούν είτε στα εσπερινά επαγγελματικά λύκεια τριετούς διάρκειας, είτε τα τετραετούς διάρκειας στον τομέα ναυτιλιακών επαγγελμάτων και ειδικότητα πλοιάρχου και μηχανικού εμπορικού ναυτικού, οι οποίοι ναυτολογούνται ως προσωπικό καταστρώματος ή μηχανής, να μπορούν να αποκτούν το εγχειρίδιο κατευθυνόμενης εκπαίδευσης σε πλοίο, πριν την απόκτηση του τίτλου σπουδών. Νομίζουμε και τα δύο, ιδιαίτερα το πρώτο, είναι μια εξαιρετικά σημαντική τροπολογία, όπως είπα, στην κατεύθυνση άμβλυνσης των ανισοτήτων, ανάμεσα στους μόνιμους και αναπληρωτές εκπαιδευτικούς, αλλά κυρίως στις μητέρες, οι οποίες, μέχρι τώρα, μεγαλώνουν αυτά τα παιδιά κάτω από πραγματικά, πάρα πολύ δύσκολες συνθήκες. Είναι μια αδικία, που με την τροπολογία αυτή αίρεται.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Υπουργέ, συμφωνώ βέβαια και με την πρώτη τροπολογία και με τη δεύτερη. Ωστόσο όμως, στην πρώτη τροπολογία νομίζω ότι θα μπορούσατε να προσθέσετε και το δικαίωμα του αναπληρωτή στην μετάθεση, εφόσον υπάρχουν σπουδαίοι λόγοι, οικογενειακοί, ιδιαίτερα των παιδιών. Επειδή ξέρω ότι έχει υπάρξει ειδική υπουργική απόφαση για να αντιμετωπιστεί ένα τέτοιο πρόβλημα, νομίζω ότι είναι μια ευκαιρία μέσα από αυτήν την τροπολογία, να συμπεριλάβετε και αυτό το ζήτημα, που είναι πολύ σημαντικό και μπορεί να διευκολύνει τέτοια ζητήματα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΒΡΟΓΟΥ (Υπουργός Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων):** Για να καταλάβω την πρότασή σας, λέτε να παίρνουμε υπόψη ως κριτήριο;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ταυτόχρονα με αυτό, επειδή έχετε κάνει μια ειδική υπουργική απόφαση, όπως γνωρίζω, για να αντιμετωπιστεί ένα θέμα αναπληρώτριας που είχε παιδί με πολύ σημαντικά προβλήματα. Λέω, να συμπεριληφθεί μέσα σε αυτήν την τροπολογία και αυτή.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ (Υπουργός Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων):** Γνωρίζετε, ότι επειδή σχεδόν το σύνολο των αναπληρωτών πληρώνονται μέσα από το ΕΣΠΑ, δεν επιτρέπεται η μετάθεση, εκτός από πάρα πολύ ειδικές περιπτώσεις που ο Υπουργός μπορεί να κάνει την εξαίρεση, όπως και το έκανα για την συγκεκριμένη κυρία. Νομίζω, πολλοί Υπουργοί προχώρησαν σε μια τέτοια εξαίρεση και να μην το γενικεύσουμε αυτό.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ(Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή):** Κυρία Πρόεδρε πριν να ξεκινήσει να κυλάει ο χρόνος, ήθελα να τοποθετηθώ σχετικά με την ψηφοφορία που έγινε προηγουμένως. Σίγουρα, υπήρξαν και προέκυψαν νέα δεδομένα στη σύσταση του Σώματος. Κυρία Πρόεδρε, θα έπρεπε να είμαστε ενήμεροι. Αυτό θα έπρεπε να γίνει είτε με την αποστολή e-mail από τον Πρόεδρο της Βουλής είτε από εσάς, σχετικά με την αλλαγή της διαδικασίας. Δεν ήμασταν ενήμεροι ότι επίκειται ονομαστική ψηφοφορία. Θα έπρεπε να γίνει, τουλάχιστον, είτε στην πρώτη Επιτροπή είτε να είμαστε ενήμεροι, οπότε είμαι υποχρεωμένος να καταγγείλω, για να καταγράφει και στα πρακτικά, ότι ίσως να είναι μια τακτική την οποία την κάνατε εξεπίτηδες, να είναι ενήμεροι μόνο οι Βουλευτές της Κυβέρνησής σας και να υπάρχει αποχή. Διότι, πράγματι, η πλειοψηφία αυτών που έλειπαν ήταν από κόμματα της Αντιπολίτευσης. Εάν είναι μια πάγια τακτική που θα ακολουθηθεί σε όλα τα επόμενα νομοσχέδια θα πρέπει να είμαστε ενήμεροι, οπότε αλλάζουμε και την ψήφο μας επί της αρχής, και είναι κατά.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας διακόπτω για να μην αφήνουμε αναπάντητα ερωτήματα. Αυτή η διαδικασία έχει γίνει, και σαν κόμμα οφείλετε να γνωρίζετε, και σε άλλη Επιτροπή, στη Διαρκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων, καθώς επίσης το έχουμε πει και στη Διάσκεψη των Προέδρων ότι θα ακολουθείται αυτή η διαδικασία.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή):** Κυρία Πρόεδρε, είμαστε ενήμεροι.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είναι γνωστό, ότι επί της αρχής ψηφίζουμε στην τρίτη συνεδρίαση, μετά την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων. Δεν έγινε κάτι καινούργιο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή):** Γνωρίζετε πολύ καλά ότι δεν είναι η πρώτη φορά που συμμετέχω στην Επιτροπή. Γνωρίζω πάρα πολύ καλά ότι έχει υπάρξει και σε άλλη Επιτροπή, αλλά δεν ήμασταν ενήμεροι ότι θα γίνεται από δω και πέρα σε όλα τα νομοσχέδια. Ήσασταν υποχρεωμένη να μας ενημερώσετε. Τη διαδικασία την ξέρουμε πάρα πολύ καλά, όπως και τον Κανονισμό. Οφείλετε, όμως να μας ενημερώνετε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν ήταν υποχρέωσή μας αυτή, επιτρέψτε μου, γιατί χρέος κάθε Βουλευτή είναι όταν έχει Επιτροπή να είναι παρών στην Επιτροπή.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή):** Κυρία Πρόεδρε, είχε παράλληλα και στην Ολομέλεια την Αναθεώρηση του Συντάγματος, θα έπρεπε να είμαστε ενήμεροι. Και στις Επιτροπές ήμουν παρών σε όλες.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πάρα πολλές φορές παράλληλα με την Ολομέλεια γίνονται και Επιτροπές, το γνωρίζουμε, εκτός εάν πρόκειται για Ολομέλεια που αφορά την Επιτροπή μας, τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή):** Μα, κυρία Πρόεδρε, ήμουνα παρών σε όλες τις Επιτροπές δεν έλειψα σε κάποια, αλλά πουθενά δεν ακούστηκε ότι θα γίνει αυτή η διαδικασία.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Παρευρισκόμαστε και στην Ολομέλεια, κυρία Πρόεδρε. Γι’ αυτό.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης, επί των άρθρων.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή):** Σχετικά με το πρώτο μέρος του σχεδίου νόμου, μετά από μια πολύμηνη καθυστέρηση και αφού η κατάσταση έχει φτάσει στο απροχώρητο με την αποχή των εξεταστών υποψηφίων οδηγών, λόγω μη καταβολής των αποζημιώσεων, προωθείτε προς ψήφιση το εν λόγω σχέδιο νόμου, ώστε να ξεμπλοκάρουν περίπου 70.000 υποθέσεις υποψηφίων οδηγών, οι οποίες έχουν συσσωρευτεί και οι οποίες δεν μπορούν να λάβουν ή να ανανεώσουν τα διπλώματά τους λόγω κωλυσιεργίας της Κυβέρνησης. Ταυτόχρονα, οι επαγγελματίες που ασχολούνται στον τομέα αυτό, οι εκπαιδευτές και οι σχολές οδηγών, βρίσκονται σε μια κατάσταση, θα έλεγα, τεχνητής ανεργίας, λόγω της αποχής των εξεταστών. Θα έπρεπε, λοιπόν, να έχει υπάρξει προ πολλού νομοθετική πρωτοβουλία στον τομέα αυτό για τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών αυτών και την καταπολέμηση της διαφθοράς και όχι να σπεύδετε τελευταία στιγμή στην επίλυση χρονίζοντων προβλημάτων. Τα ελάχιστα προβλήματα επιλύονται με το παρόν σχέδιο νόμου, αφού τα ατυχήματα και τα θανατηφόρα δυστυχήματα συνεχίζονται, όχι μόνο λόγω ελλιπούς εκπαίδευσης των οδηγών, αλλά και της τραγικής κατάστασης - θα έλεγα- κύριε Υπουργέ, του οδικού δικτύου της χώρας μας, ειδικά του περιφερειακού.

Επιπλέον, πρόκειται για ένα νομοσχέδιο, το οποίο για να εφαρμοστεί στην πράξη θα πρέπει να εκδοθούν 27 δικές σας υπουργικές αποφάσεις, 3 κοινές υπουργικές αποφάσεις, ένα διάταγμα δικό σας και μια εντολή δική σας, για να ενεργοποιηθούν όλες αυτές οι απαραίτητες υποδομές.

Κύριε Υπουργέ, στο άρθρο 3, η εξέταση υποψηφίων σε άλλη περιφερειακή ενότητα είναι κάτι σχετικά εύκολο για την ηπειρωτική χώρα, αν και όπως γνωρίζετε συνοδεύεται αυτό με επιπλέον έξοδα για τη μετακίνηση.

Τι γίνεται, όμως, με τις νησιωτικές περιφερειακές ενότητες, όπου οι μετακινήσεις των περιπτώσεων αυτών είναι πολύ πιο δαπανηρές και ειδικά το χειμώνα είναι τελείως απαγορευτικές, θα έλεγα. Γιατί το νομοσχέδιο δεν λύνει εξαρχής και όχι με μεταγενέστερη υπουργική απόφαση το πρόβλημα αυτό, με την τοποθέτηση ελάχιστων απαιτούμενων εξεταστών όλων των κατηγοριών σε όλες τις περιφερειακές ενότητες. Θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, στις νησιωτικές περιφερειακές ενότητες, οι οποίες αντιμετωπίζουν και το μεγαλύτερο πρόβλημα, ώστε να μην ταλαιπωρούνται οι εξεταζόμενοι υποψήφιοι οδηγοί, οι οποίοι θέλουν να ανανεώσουν τις άδειες οδήγησής τους. Κύριε Υπουργέ, εδώ το ερώτημα που προκύπτει είναι το εξής. Γιατί να ορίζετε ο αριθμός των υπαλλήλων που θα γίνουν εξεταστές, με δική σας υπουργική απόφαση και όχι με μια απόφαση του Περιφερειάρχη, ο οποίος σίγουρα έχει -θα έλεγα- καλύτερη εικόνα σχετικά με τις ανάγκες των υπηρεσιών του σε θέματα προσωπικού. Επίσης, κύριε Υπουργέ, δεν μπορώ να αντιληφθώ πώς θα εξασφαλίζετε η κυκλική εναλλαγή των τακτικών εξεταστών με την τυχαία ηλεκτρονική κλήρωση. Δηλαδή, η τυχαία ηλεκτρονική κλήρωση θα αποκλείει, όσους έχουν ήδη εκλεγεί, ώστε να υπάρξει μια δίκαιη εναλλαγή τακτικών και αναπληρωματικών εξεταστών; Το προβλέπει αυτό;

Επιπλέον, ίσως να είναι και το πιο σημαντικό ζήτημα, έχει επισημανθεί από την ΕΣΑμεΑ, την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία και από την Ομοσπονδία Κωφών Ελλάδος, πως δεν υπάρχει στο σημερινό σχέδιο νόμου πρόβλεψη για την εξυπηρέτηση τους. Οι οποίοι αναγκάζονται να προσέρχονται με δικές τους δαπάνες στο κέντρο αξιολόγησης ικανότητας και προετοιμασίας οδήγησης για οδηγούς με αναπηρία «ΗΝΙΟΧΟΣ», που λειτουργεί στο Εθνικό Κέντρο Αποκατάστασης στην Αθήνα με τεράστιο οικονομικό κόστος και ταλαιπωρία για τους ίδιους.

Κύριε Υπουργέ, θεωρώ, ότι είναι επιβεβλημένο, να υιοθετήσουμε στο σύνολο της προτάσεις τους, ώστε να δημιουργηθούν κρατικά εξειδικευμένα εξεταστικά κέντρα σε όλες τις Περιφέρειες της χώρας, για την καλύτερη φυσικά εξυπηρέτησή τους. Θα τολμούσα, να προστεθεί και άλλη μία πρόβλεψη για τους οδηγούς, οι οποίοι κατέληξαν με κινητικά προβλήματα μετά από ατύχημα, να παρέχεται από το κράτος η ανέξοδη εκπαίδευσή τους, ώστε να αποκτήσουν και αυτοί τις γνώσεις που απαιτούνται, για να μπορούν να οδηγούν ως άτομα με κινητικές δυσκολίες.

Σχετικά με το άρθρο 4, στην προηγούμενη Επιτροπή, είχαμε επισημάνει σε ό,τι αφορά την πτώση δικτύου που μπορεί να υπάρξει. Εδώ, όμως, αναφέρεται ότι η ευθύνη θα είναι αποκλειστικά των εκπαιδευτών και των εξεταστών. Γιατί, κ. Υπουργέ; Από που θα προκύπτει αυτό; Τι σχέση και τι ευθύνη μπορεί να έχει ο εξεταστής και ο εκπαιδευτής για την πτώση του δικτύου; Όπως και το κόστος αγοράς εξοπλισμού, θα μετακυληθεί όλο αυτό το κόστος στους εξεταζόμενους; Μάλιστα στην πρώτη συνεδρίαση είχατε αναφέρει για τα ασφαλιστήρια συμβόλαια, ότι θα προσαρμοστούν οι αγορές στα νέα δεδομένα. Μέχρι τότε, όμως, τι γίνεται με τις περιπτώσεις που εκκρεμούν για να πάρουν διπλώματα; Από τη στιγμή που δεν καλύπτεται ο τρίτος σε μια περίπτωση ατυχήματος, όπου θα λείπει και ο εκπαιδευτής, η αγορά δεν είναι έτοιμη. Μήπως θα έπρεπε να προετοιμάσετε πρώτα την αγορά, ούτως ώστε να είναι έτοιμη να καλύπτουν ασφαλιστικά όλων των ειδών τα ατυχήματα που μπορούν να προκύψουν; Το ότι ο εξεταστής δεν βρίσκεται -όπως σας είπα πριν- εντός του οχήματος, δεν λέει τίποτα για την 100% αποτροπή φαινομένων διαφθοράς. Από τη στιγμή που ο εξεταστής, κύριε Υπουργέ, γνωρίζει τον εξεταζόμενο, μπορεί με την κλήρωση να μειώνεται αυτή η πιθανότητα, αλλά είναι πάρα πολύ πιθανόν να συμβεί. Εφόσον, όμως, υπάρχουν δύο στάδια πρακτικής εξέτασης, θα μπορούσαν να υπάρχουν και δύο διαφορετικοί εξεταστές για κάθε πρακτικό στάδιο.

Επίσης, θα πρέπει να προβλεφθούν διατάξεις, οι οποίες να αφορούν τη θεωρητική και πρακτική εξέταση ΑμεΑ και αγράμματων πολιτών, ώστε η εξέταση να είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί με μεταφραστές νοηματικής γλώσσας για βαρήκοους ή για κωφούς. Μήπως θα έπρεπε να υιοθετήσετε πρακτικές άλλων χωρών, όπου οι οδηγοί υποβάλλονται σε μελλοντική επανεξέταση τους των ικανοτήτων τους σε μεταγενέστερο στάδιο μετά από ένα εύλογο χρονικό διάστημα και να λαμβάνεται υπ' όψιν η εν γένει συμπεριφορά του οδηγού.

Σχετικά με το άρθρο 6, πιστεύετε ειλικρινά ότι με δειγματοληπτικούς ελέγχους από το Σώμα Επιθεωρητών θα είναι ποτέ δυνατόν να αξιολογούνται σωστά οι εξεταστές και οι εκπαιδευτές;

Σχετικά με το άρθρο 7. Εδώ πιστεύω ότι η εν λόγω πρόβλεψη για ειδικούς χώρους εξέτασης ή πίστες θα παραμείνει κενό γράμμα, κύριε Υπουργέ, αφού προϋποθέτει τη δημιουργία τους. Λίγοι τέτοιοι χώροι υπάρχουν στις Περιφέρειες. Θα πρέπει, λοιπόν, να δοθεί προτεραιότητα στη δημιουργία κατάλληλων χώρων για τη διενέργεια αυτών των εξετάσεων. Το χρονικό όριο, που θέτει το σχέδιο νόμου, 20 μηνών υποχρεωτικής εξέτασης, σε τέτοιους χώρους, είναι πολύ πιεστικό. Και πιστεύω ότι θα είναι σχεδόν ανεφάρμοστο, χωρίς ειδικά κονδύλια. Θα υπάρξει κάποια άλλη κοινή υπουργική απόφαση με το Υπουργείο Οικονομικών για αυτά τα κονδύλια;

Σχετικά με το άρθρο 8, εδώ μιλάμε για μια πολυδάπανη ιστορία, όπου επιβαρύνεται ο φορολογούμενος. Θεωρούμε πως πρώτα θα πρέπει να δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές για τη διενέργεια των εξετάσεων και να ληφθούν άλλα σημαντικά προβλήματα και μετά να εξεταστεί η δημιουργία ολοκληρωμένου ηλεκτρονικού συστήματος. Το μόνο θετικό σημείο είναι η δυνατότητα υποβολής καταγγελιών, με το ηλεκτρονικό σύστημα, εκ μέρους των υποψηφίων οδηγών. Νομίζουμε ότι θα βοηθήσει υπό προϋποθέσεις στην αντιμετώπιση φαινομένων διαφθοράς ή άδικης αντιμετώπισης για οποιοδήποτε άλλο λόγο.

Σημαντικό, επίσης, θεωρώ να τηρούνται ευλαβικά τα της προστασίας προσωπικών δεδομένων, για τα οποία θα θέλαμε περισσότερες λεπτομέρειες. Και για το πώς θα εξασφαλιστεί αυτό, δεδομένου ότι ο εξεταζόμενος θα καταγράφεται με οπτικό-ακουστικά μέσα.

Σχετικά με το άρθρο 9, εδώ αναμφισβήτητα οι επιβαλλόμενες κυρώσεις είναι αυστηρές. Σε κάποια σημεία, θα έλεγα και υπερβολικές. Και σαφέστατα, έχουν φόρο-εισπρακτικό χαρακτήρα. Θα έπρεπε να έχουν άλλη κατηγοριοποίηση και να συνδυάζονται με εντατικότερους ελέγχους.

Στο άρθρο 10, θεωρώ πως στα προβλεπόμενα χρονοδιαγράμματα, τα οποία θα είναι και μάλλον ανεφάρμοστα, καθότι η εφαρμογή του νόμου προϋποθέτει την έκδοση - όπως ανέφερα και πριν - δεκάδων υπουργικών αποφάσεων.

Σχετικά με το Δεύτερο Μέρος και το άρθρο 11. Εδώ, πιστεύω ότι είναι απαράδεκτη η πάγια τακτική εναρμόνισης με την ενωσιακή νομοθεσία, λες και δεν μπορεί να εφαρμοστεί μια εθνική νομοθεσία.

Με το άρθρο 13, είμαστε αντίθετοι, καθότι η αύξηση των εξέταστρων είναι άλλη μια «φορομπηχτική» πολιτική. Επιπλέον, τιμωρείται, με το έστω μικρό χαράτσι των 30 ευρώ, όποιος τυχαίνει να του κλέψουν ή να του καταστρέψουν το όχημα του. Αυτό μας λέτε εδώ. Επίσης, ενδεχομένως να είναι μικρό το ποσοστό του ενός τρίτου υπέρ των Περιφερειών, καθ' ότι από τα ποσά αυτά θα μπορούσαν να δημιουργηθούν οι απαιτούμενες υποδομές πρακτικής εξέτασης. Αυτό θα πρέπει να το ξαναδείτε, κύριε Υπουργέ.

Σχετικά με το άρθρο 14, αυτή η διάταξη είναι απαράδεκτη και επικίνδυνη, καθότι τα ανήλικα άτομα δεν έχουν ούτε την ωριμότητα, όπως σας ανέφερα και στην πρώτη Επιτροπή, ούτε την αίσθηση του κινδύνου, ούτε την υπομονή, προκειμένου να βγουν στους δρόμους οδηγώντας ένα αυτοκίνητο οποιουδήποτε κυβισμού, με ή χωρίς την παρουσία ενήλικα κατόχου διπλώματος οδήγησης. Για τη δυνατότητα λήψης άδειες οδήγησης ανηλίκων από τα 17 και την οδήγηση με συνοδεία ενηλίκων στο όχημα, θα θέλαμε πραγματικά να μας πείτε τι συμβαίνει στατιστικά σε άλλες χώρες, για αυτήν την περίπτωση. Διότι, αν είναι να αυξηθούν οι παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. και τα ατυχήματα, τότε θα ήταν προτιμότερο να παραμείνει το ελάχιστο χρονικό όριο των 18 ετών. Επίσης, δεν γίνεται να εφαρμοστεί ένα τέτοιο μέτρο στη χώρα μας, αφού δεν υπάρχει ανάλογη κυκλοφοριακή εκπαίδευση από την πρώτη βαθμίδα εκπαίδευσης.

Σχετικά με το άρθρο 15, εδώ έχει φθάσει στο απροχώρητο η κατάσταση με την αποχή των εξεταστών, τους οποίους επιλέξατε να αφήσετε απλήρωτους, κρατώντας ομήρους τους υποψήφιους οδηγούς, τους οδηγούς και τους επαγγελματίες που ασχολούνται με το αντικείμενο. Δίνετε αναδρομικά τις αποζημιώσεις αυτές. Το θέμα είναι πότε πιστεύετε ότι θα εξομαλυνθεί η κατάσταση, που δημιουργήθηκε με ευθύνη του Υπουργείου σας, δεδομένου ότι έχουν συσσωρευτεί χιλιάδες υποθέσεις εκκρεμών αδειών οδήγησης;

Κύριε Υπουργέ, για τη διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία, πρέπει δυστυχώς να γίνουν πολλά ακόμα για να φθάσουμε σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο. Και αυτό φαίνεται από τις στατιστικές των τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων. Θα έλεγα, στερείται σοβαρότητας η μετάφραση της ύλης της θεωρητικής εκπαίδευσης και εξέτασης του Κ.Ο.Κ., σε οποιαδήποτε γλώσσα επιθυμεί ο εξεταζόμενος. Έστω, ιδία δαπάνη, όσον αφορά στη διερμηνεία. Εδώ -θα έλεγα- έχετε μετατρέψει την Ελλάδα σε μια «χαβούζα» πολυπολιτισμικότητας και οι Έλληνες φορολογούμενοι θα πρέπει να πληρώνουν για τις μεταφράσεις των κειμένων αυτών, σε κάθε πιθανή εξωτική γλώσσα της υφηλίου. Όποιος επιθυμεί να ζήσει εδώ και να λάβει και δίπλωμα οδήγησης, να μάθει πρώτα ελληνικά. Διαφορετικά, πώς θα κυκλοφορεί στους δρόμους, όπου η σήμανση αναγράφεται στα ελληνικά ή ακόμα και με λατινικούς χαρακτήρες;

Τελείωσα, κυρία Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Ιωάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Δελής Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Γεωργιάδης Μάριος, Αμυράς Γεώργιος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Σαχινίδη. Τον λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης.

**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων):** Κυρία Πρόεδρε, είμαι Γενικός Εισηγητής στη Συνταγματική Αναθεώρηση και ευχαριστώ τον κ. Κατσώτη για την υπομονή, απλά θέλω να πω ότι διατηρούμε την επιφύλαξή μας, θα τοποθετηθούμε αύριο συνολικά στην 4η συνεδρίαση.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Το είπαμε και στην πρώτη συνεδρίαση σε σχέση με το σχέδιο νόμου, δεν είμαστε κατά, αλλά δεν θεωρούμε ότι αυτό μπορεί να αντιμετωπίσει τα μεγάλα προβλήματα που σήμερα παρατηρούνται σ’ αυτό τον μηχανισμό, γι’ αυτό και είμαστε «παρών» σ’ αυτό το σχέδιο νόμου. Πιστεύουμε ότι δεν μπορεί να διασφαλίσει τη διαφάνεια, την αξιοκρατία και το αδιάβλητο που αυτό λέτε στην αιτιολογική έκθεση. Γιατί πιστεύουμε ότι δεν μπορεί να τα λύσει; Γιατί, όπως είπαμε όλο αυτό το σύστημα είναι πλήρως ιδιωτικοποιημένο, από τις σχολές οδηγών κ.ο.κ.. Μοιραία αντικειμενικά συνυπάρχει όλη αυτή - να το πω έτσι - η διαδικασία του χρηματισμού για να πάρει ο άλλος το δίπλωμά του. Δεν υπάρχει αυτό που είπαμε από την αρχή η ουσιαστική εκπαίδευση, που δεν είναι μόνο να ξέρεις τον Κ.Ο.Κ., είναι η οδική συμπεριφορά, η κυκλοφοριακή αγωγή. Λέτε ότι έχετε ήδη κάνει ένα project για τα σχολεία, προκειμένου να είναι στην εκπαίδευση πιλοτικά. Κύριε Υπουργέ ωστόσο, όμως, ακούστηκαν εδώ προτάσεις που έχω την εντύπωση ότι είναι πολύ σημαντικές, που πρέπει να τις επεξεργαστεί ακόμα περισσότερο το Υπουργείο, προκειμένου πράγματι να κάνει ένα τέτοιο εκπαιδευτικό σύστημα που να διασφαλίζει συνολικά μία κυκλοφοριακή αγωγή, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια. Να αυξάνεται αυτή η οδική ασφάλεια, να το πω έτσι, διότι δυστυχώς πάντα θα υπάρχουν τα ατυχήματα. Νομίζω ότι είναι πολύ πίσω συνολικά αυτό το ζήτημα στη χώρα μας, όσον αφορά στο θέμα της συνολικής εκπαίδευσης, της συνολικής παιδείας για την οδική ασφάλεια. Είναι ένα θέμα που νομίζω ότι πρέπει να αντιμετωπιστεί. Φαίνεται ότι τώρα δεν είστε έτοιμοι, αλλά όμως θέλει επεξεργασία μαζί με συγκοινωνιολόγους και με όλους αυτούς τους επιστήμονες, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα τέτοιο σύστημα που μπορεί πράγματι να συμβάλει σε αυτό που λέμε κυκλοφοριακή αγωγή.

Όσον αφορά στο θέμα της διαφάνειας, τι μπορεί να λύσει σήμερα αυτό που λέτε ότι ο εκπαιδευτής δεν θα είναι. Ο εκπαιδευτής και ο εξεταστής συνήθως είναι λίγο αλληλοδιαπλεκόμενα πρόσωπα σ’ αυτό το μηχανισμό που δίνει την άδεια οδήγησης. Σώμα εξεταστών λέτε ότι κάνετε και θα είναι αποκλειστικής απασχόλησης. Εμείς δεν έχουμε αντίρρηση σε αυτό. Ωστόσο, όμως, αυτό που ακούσατε και από την Ομοσπονδία των υπαλλήλων των Περιφερειών να το λάβετε υπόψη σας, ότι αυτοί οι εξεταστές και αυτοί του Υπουργείου μόνο οι 10 έχουν άδεια οδήγησης και μάλιστα Ι.Χ. αυτοκινήτου. Άρα, λοιπόν, είναι θέμα της εκπαίδευσης, το οποίο δεν έχει λυθεί και πρέπει να αντιμετωπιστεί, έτσι ώστε αυτό το Σώμα των εξεταστών να έχει πράγματι τη γνώση και να εξετάζει αντικειμενικά τον υποψήφιο οδηγό, έτσι ώστε να αποδίδεται η άδεια οδήγησης αν πράγματι τη δικαιούται. Γιατί δε μπορεί να εξετάζει κάποιος, ο οποίος δεν είναι κάτοχος ενός τέτοιου αντίστοιχου διπλώματος οδήγησης.

Κύριε Υπουργέ, στους σκοπούς αναφέρετε «…υπεύθυνος καθορισμού ειδικά διαμορφωμένων χώρων». Ποιος θα είναι υπεύθυνος για αυτούς; Θα είναι οι Περιφέρειες; Πρέπει να το ορίσετε. Δεν ορίζετε ποιος είναι. Το αφήνετε έτσι. Λέτε, ο σκοπός του παρόντος είναι ο καθορισμός ειδικά διαμορφωμένων χώρων για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων. Ποιος θα τους κάνει αυτούς τους χώρους; Ορίστε το, οι Περιφέρειες;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**  Ή το Υπουργείο ή οι Δήμοι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ναι, όμως να οριστεί. Κατά τη γνώμη μας θα έπρεπε να συμπεριλαμβάνονται στο σχέδιο νόμου, γιατί αλλιώς είναι κάτι το οποίο μπορεί να το κάνει η Περιφέρεια, να το δώσει για διαχείριση ή να το κάνει με ΣΔΙΤ με έναν ο οποίος δεν θα είναι εκπαιδευτής, δεν θα έχει σχολή οδηγών, αλλά θα είναι ένας real estate και να δώσει κάτι να το νοικιάζει και να στοιχίζει η άδεια οδήγησης που λένε «ο κούκος αηδόνι». Άρα, λοιπόν, πρέπει να διευκρινιστεί τι θα είναι αυτό, αν θα είναι δημόσιο, αν θα ανήκει στην Περιφέρεια, ποιο θα είναι το κόστος της χρήσης αυτού του ειδικά διαμορφωμένου χώρου. Αυτό δεν ορίζεται.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, δεν κάνατε αποδεκτό το θέμα που τέθηκε να εξετάζεται ο υποψήφιος στη δοκιμασία στο στάδιο που αποτυγχάνει. Είναι τα ίδια στάδια, ποιος ο λόγος να ξαναεπαναλαμβάνει το στάδιο. Είναι ένα θέμα που πρέπει να το δείτε. Ένας δίνει μια εξέταση, έχει το άγχος, το στρες κ.λπ. και πετυχαίνει στο ένα στάδιο. Του λέτε ξανά πάλι από την αρχή, τι θα διασφαλίσει αυτό; Γιατί να μην κάνει την εξέταση στο στάδιο που αποτυγχάνει;

Επίσης, παρακάτω λέτε για την εποπτεία και λέτε με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να ανατίθενται καθήκοντα επόπτη σε αξιολόγηση. Μα μπορεί ο αξιολογητής να εποπτεύει αξιολογητή; Είναι ένα θέμα, κύριε Υπουργέ, όπως και να το κάνουμε. Καταλαβαίνω, κατανοώ ότι δεν μπορείτε να κάνετε προσλήψεις έτσι ώστε να στελεχώσετε με το αντίστοιχο προσωπικό και τους εξεταστές και τους επόπτες και όλο αυτό το σώμα, ωστόσο όμως θα μπορούσατε να διασφαλίσετε ότι ο αξιολογητής δεν θα εποπτεύει τον αξιολογητή. Είναι ένα θέμα που δεν συνάδει με το πνεύμα που λέτε ότι πρέπει να έχει το νομοσχέδιο ότι πρέπει να χτυπήσει τη διαφθορά και μπορέσει να διασφαλίσει τη διαφάνεια.

Επίσης, λέτε, κύριε Υπουργέ, σε περίπτωση έλλειψης εξεταστών κάποιας κατηγορίας άδειας οδήγησης δεν διενεργούνται εξετάσεις για την κατηγορία αυτή. Και πάλι λέμε, γιατί η ευθύνη πρέπει να μεταφέρεται στον υποψήφιο οδηγό αν υπάρχει έλλειψη εξεταστή; Η ευθύνη μεταφέρεται στον υποψήφιο, τον πάτε ακόμη πιο πίσω. Δεν θα μπορεί εδώ να λειτουργήσει αυτό, γιατί η κάθε Περιφέρεια θα λέει, εγώ δεν έχω εξεταστή, άρα, λοιπόν, δεν κάνω εξέταση, το ακυρώνω, πάει αργότερα και ξανά αργότερα. Έτσι, λοιπόν, και αυτοί που έχουν δικαίωμα να πάρουν την άδεια οδήγησης, αλλά και αυτοί που έχουν την αγωνία να μπορέσουν να πάρουν ένα άλλο δίπλωμα άλλης κατηγορίας θα πηγαίνουν από μήνα σε μήνα για να μπορέσουν να λύσουν το πρόβλημά τους.

Κύριε Υπουργέ, λέτε παρακάτω, τα στοιχεία των αδειών οδήγησης που έχουν χορηγηθεί ανά κατηγορία το προηγούμενο ημερολογιακό έτος και πράγματι θέλω να ρωτήσω, τώρα υπάρχουν στατιστικά στοιχεία που να οδηγήσουν στην αναγκαία στελέχωση με κριτήριο τη γρήγορη διευθέτηση των αιτούντων άδειας οδήγησης; Αν υπάρχουν τέτοια στοιχεία θα πρέπει να είναι η βάση για να μπορεί πραγματικά να προχωρήσει γρήγορα όλη αυτή η διαδικασία και για τα διεθνή στάνταρ που υπάρχουν. Δεν μπορεί να μην παίρνετε υπόψη για τον ελάχιστο χρόνο. Όπως λέτε και σήμερα έγινε συζήτηση για τον ελάχιστο χρόνο και αυτός ο ελάχιστος χρόνος των 24 ωρών, αν δεν κάνω λάθος, είναι πάρα πολλά χρόνια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**  Είναι 24 μαθημάτων.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ναι, τα διεθνή στάνταρτ ποια είναι; Είναι αυτά; Αν είναι αυτά, εντάξει. Εάν δεν είναι νομίζω ότι χρειάζεται μια προσαρμογή και επειδή η χώρα μας έχει πάρα πολλά δυστυχήματα, κ. Υπουργέ, νομίζω και σε αυτό θα πρέπει να πάμε σε μια χώρα με τα καλύτερα και τα πιο μεγάλα στάνταρτ, έτσι ώστε πράγματι, εδώ, αυτό το ζήτημα να βελτιωθεί, η οδική ασφάλεια και να μειωθούν τα ατυχήματα - δυστυχήματα.

Επίσης, σε νησιωτικές περιοχές πάλι, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι θέλει μια ιδιαίτερη φροντίδα, στη βάση και της νησιωτικότητας την οποία λέτε. Δεν μπορεί οι Περιφέρειες εκεί να αγνοούν τις ανάγκες των κατοίκων και να μην έχουν στελεχωμένες τις υπηρεσίας με το αντίστοιχο προσωπικό. Εάν δεν το κάνουν οι Περιφέρειες, πρέπει να το επιβάλει το Υπουργείο, τι να κάνουμε τώρα δηλαδή;

Κύριε Υπουργέ, για την ασφαλιστική κάλυψη, νομίζω ότι το κόστος αυτό για τον υποψήφιο οδηγό, δεν μπορεί να φορτώνεται συνέχεια. Όσο αυτό αυξάνεται, αυξάνεται και η διαφθορά, γιατί ο άλλος προκειμένου να τελειώσει το θέμα του με την πρώτη φορά, θα πληρώσει για να τελειώσουμε με την πρώτη φορά. Το κόστος και με την αύξηση των εξέταστρων και με την ασφάλιση, το ασφαλιστικό συμβόλαιο που απαιτείται κι όλα αυτά, νομίζω ότι αυξάνεται αρκετά όλο αυτό το κόστος ασφάλισης.

Όπως ειπώθηκε και εδώ, η χρήση των οπτή-ακουστικών μέσων δεν μπορεί να εξαλείψει τη διαφθορά, έτσι και αλλιώς, μπορεί να καταγραφεί, μπορεί εκεί να υπάρξει έλεγχος δειγματοληπτικός, αλλά όταν έχεις 400, για παράδειγμα στην Αττική, εξετάσεις υποψηφίων την ημέρα, τι θα προλάβει να εξετάσει κάποιος; Ποιος θα είναι αυτός; Τι μηχανισμός θα είναι αυτός που θα μπορεί, πράγματι, να βλέπει εάν θέλετε τα οπτή-ακουστικά μέσα, για να μπορεί να βγάζει συμπεράσματα;

Και πάλι ο έλεγχος θα είναι δειγματοληπτικός, άρα, θέλει εδώ μεγαλύτερη σκέψη γύρω από αυτό το ζήτημα, πως θα διασφαλίζεται όλη αυτή η διαδικασία. Επειδή έχουμε πει για τα άλλα ζητήματα, παρακάτω και για τους 74αρηδες οδηγούς κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι θα πρέπει να το δείτε. Όταν κάποιος οδηγεί, δεν ξεχνά, ούτε κι εκείνος ο οποίος έχει το ποδήλατο, δεν ξεχνά να κάνει ποδήλατο. Άρα, λοιπόν, το θέμα είναι ιατρικό.

Θα μπορεί πράγματι εδώ να πιείτε ότι οι 74αρηδες οδηγοί, πρέπει να έχουν πέρα από τον παθολόγο, τον οφθαλμίατρο, να έχουν και τον ΩΡΛ για τα αφτιά τους και τα λοιπά, να έχουν τα αντανακλαστικά τους από νευρολόγο ή δεν ξέρω από τι και να τελειώνει εκεί το θέμα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το έχουμε και σήμερα και δεν τελειώνει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Δεν το είχατε σήμερα. Σήμερα έχετε παθολόγο και οφθαλμίατρο. Εγώ λέω το εξής, ότι θα πρέπει να εξετάζεται και για τα αντανακλαστικά του από έναν νευρολόγο, ο οποίος μπορεί να πιστοποιεί. Δεν χρειάζεται πάλι. Η πρακτική ευκαιρία εξέτασης τι σημαίνει; Εάν έχει τα αντανακλαστικά του, αυτό δεν σημαίνει; Μπορούμε, λοιπόν, να μην βάλουμε σε αυτήν την διαδικασία ξανά τον 74χρονο. Προτιμότερο είναι να πείτε ό,τι όταν είσαι 74 ετών το δίπλωμά σου τέλος. Αν, όμως, εκτιμούμε ό,τι αυτοί μπορούν να οδηγήσουν ακόμη, μέχρι τα 80 τους και ο πρίγκιπας της Αγγλίας ήταν 90, εάν μπορεί μέχρι τα 80 ή τα 85 του, μπορεί μέχρι τότε, αλλά όμως δεν ξεχνά αυτός να οδηγεί. Πράγματι, όμως, η υγεία του διασαλεύεται και αυτό μπορεί η πιστοποίηση του γιατρού, να δείξει ότι αυτός, πράγματι, μπορεί, να οδηγήσει. Εν πάση περιπτώσει, πολλά είναι αυτά που μπορούμε να πούμε ακόμη. Εμείς προσπαθούμε μέσα από κάθε άρθρο, να πούμε τις προτάσεις μας και τις θέσεις μας, μπας και μπορεί να βελτιωθεί αυτή η κατάσταση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ και εγώ, ξεκινούμε τώρα με τους ομιλητές.

Τον λόγο έχει ο κ. Κόνσολας Εμμανουήλ.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας που έχω την τιμή να είμαι μέλος, πολλές φορές έχουμε συζητήσει ότι νομοσχέδια που έχουν περιεχόμενο σαν και το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου που κατατέθηκε από την κυβέρνηση, είναι πολύ σημαντικά προκειμένου και να αντιμετωπισθεί η οδική ασφάλεια, αλλά και τα συναφή ζητήματα που έχουν τεθεί εδώ.

Ο κ. Κατσανιώτης, ο Εισηγητής μας για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο έχει πει, ότι είναι σημαντικό να αντιμετωπισθούν κάποιες από τις παραμέτρους που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, τα ζητήματα της κυκλοφοριακής αγωγής, αλλά και συνολικά για την εκπαίδευση που αφορούν τους οδηγούς και αλλά και τους εκπαιδευόμενους στην επικράτεια.

Ωστόσο, όμως, επιτρέψτε μου από την αρχή να επισημάνω, κυρία Πρόεδρε, ότι Βουλευτές της Ν.Δ. στο παρελθόν έχουν καταθέσει Ερώτηση προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που σχετίζεται με το εθνικό στρατηγικό σχέδιο οδικής ασφάλειας. Θα περίμενα συνάμα, τέσσερα χρόνια μετά η κυβέρνηση, να έχει καταθέσει ένα συνολικό σχέδιο που να αντιμετωπίσει όλα αυτά τα προβλήματα.

Όχι μόνο δεν απάντησε στην ερώτηση, αλλά δεν έχουν υιοθετηθεί από την κυβέρνηση αυτές όλες οι προτροπές που κατέθεσαν στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας δεκάδες, μα δεκάδες επιστήμονες και παράγοντες που σχετίζονται με τα ζητήματα αυτά. Όχι μόνο δεν έχει απαντήσει, αλλά φέρνει ακόμα μια φορά νομοσχέδιο αποσπασματικά μόνο και μόνο για την εκπαίδευση των οδηγών, όταν ήδη έχει δημιουργήσει τα προβλήματα με τα συναφή ζητήματα που είχαμε δει στο προηγούμενο διάστημα δημιουργώντας και καλλιεργώντας το κοινωνικό αυτοματισμό.

Το δεύτερο που θέλω να επισημάνω από την αρχή, είναι ότι σε επιτροπή σχετική είχαμε καταθέσει την πρόταση και μάλιστα σε συνέχεια αναφορών άλλων συναδέλφων, βλέποντας κανείς τους δείκτες οδικής ασφάλειας στα νησιά, είχαμε καταθέσει την πρόταση να υιοθετηθεί ένα από τα νησιά του Αιγαίου, να γίνει το μοντέλο βιώσιμης κινητικότητας και οδικής ασφάλειας στη χώρα από το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, κάτι το οποίο δεν έχει γίνει ούτε κι αυτό.

Τέλος, εισαγωγικά, ήθελα να τονίσω ότι στο πλαίσιο αυτής της συζήτησης, και ο Εισηγητής μας τόνισε, ότι χρειάζεται τουλάχιστον 14 υπουργικές αποφάσεις, προκειμένου να υλοποιηθούν αυτά τα ζητήματα. Εμείς, θέλουμε από την αρχή να ξαναναστρέψουμε το ενδιαφέρον της κυβέρνησης στην πρόταση μας, στην πρόταση της Ν.Δ., ο Κυριάκος Μητσοτάκης κατέθεσε ως πολιτικός φορέας και ως κόμμα, εδώ και σε εθνική διαβούλευση- κάτι το οποίο δεν έχει γίνει για αυτό το νομοσχέδιο- να υιοθετηθεί επιτέλους- ένα παράδειγμα λέω μόνο- το εθνικό στρατηγικό σχέδιο οδικής ασφάλειας που υιοθετήθηκε από το Πολυτεχνείο και το οποίο έχει ενσωματωθεί και στην κουλτούρα του καθενός από εμάς, γιατί καταλαβαίνουμε ότι είναι μια σύνθετη αυτή η διαδικασία στο να θεσμοθετηθεί ένα νομοσχέδιο που αφορά τα ζητήματα. Να υιοθετηθεί, λοιπόν, από την κυβέρνηση και υπό την Προεδρία της Ελληνικής Δημοκρατίας ή του πρωθυπουργού, να μπορέσει να λειτουργήσει και παράλληλα, να υπάρχει ένα διυπουργικό όργανο ελέγχου και εποπτείας της υλοποίησης αυτών των ζητημάτων που συνάπτεται με αυτό νομοσχέδιο.

Θα ήθελα, μόνο να πω σε ό,τι αφορά τις προτάσεις που κατέθεσαν τόσο στην Επιτροπή την πρωινή, αλλά και σε επίπεδο της μικρής διαβουλεύσεις που έγινε με υπαιτιότητα της κυβέρνησης, θα ήθελα έστω και την ύστατη αυτή ώρα, να ακούσουν οι κυβερνώντες τα ζητήματα που κατέθεσε η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης και ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαίδευσης Οδήγησης και Κυκλοφοριακής αγωγής- που καταθέτω στα πρακτικά ξανά αν και υπάρχει κι σε εσάς- και θα ήθελα να επισημάνω, τρία μόνο ζητήματα.

Έχει προταθεί από τους εκπροσώπους των φορέων να αλλάξει το σύστημα θεωρητικής εκπαίδευσης και αξιολόγησης με αναθεώρηση και εμπλουτισμό των υπαρχόντων ερωτήσεων. Η διαδικασία που αφορά τις ερωτήσεις σε ποσοστό 30% και ένα key study που καλύπτει ένα ευρύ φάσμα σύγχρονης κινητικότητας. Μάλιστα, είχε προταθεί από αυτούς, οι εξετάσεις να γίνονται on line από πιστοποιημένα ΚΕΘΕΥΟ, με καταγραφή, εποπτεία πρώτο χρόνο σε κάμερες και επιτόπου ελέγχους. Αυτά τα ζητήματα, αν έχει την ευαισθησία η κυβέρνηση να τα ακούσει και να υπάρχει αυτή η προοπτική σε δεύτερο χρόνο έστω και να δούμε αν θα λειτουργήσουν στη βάση αυτή.

Στο άρθρο 3, υπάρχει κάτι το οποίο λέχθηκε και εδώ από τον συνάδελφο. Η μετακίνηση των υποψηφίων οδηγών μαζί με τους εξεταστές και τα οχήματά τους σε άλλη περιφερειακή ενότητα. Παρακαλώ, τον Υπουργό αλλά και την ηγεσία του Υπουργείου, να δει με θετικό μάτι, εις ό,τι αφορά το νησιωτικό χώρο, να μου πείτε, πώς από το Αγαθονήσι θα μετακινηθεί στην Αστυπάλαια, στην Κω, στην Κάλυμνο ή από την Κάσο και την Κάρπαθο, στη Ρόδο. Είναι δυνατόν να υπάρχει τέτοια διάταξη;

Ξέρω για σας, την ευαισθησία σας, στην εκλογή σας στην περιφέρεια του Πειραιά. Είναι δυνατόν ποτέ να μιλάμε για ένα καινοτόμο σύγχρονο νομοσχέδιο, όταν δεν λύνει τέτοιες παθογένειες στις νησιωτικές περιοχές;

Γνωρίζουν οι συντάκτες του νομοσχεδίου τι σημαίνει η έννοια απόσταση στις νησιωτικές περιφέρειες, αλλά και τι οικονομία κλίμακας υπάρχει εάν τυχόν δώσουμε μια λύση οριστική;

Άρθρο 4, που αφορά τη θεωρία, την πορεία και τις ειδικές διαδικασίες. Ποια είναι η λογική του να αναγκάζει ένας εξεταζόμενος που έχει περάσει τις εξετάσεις στο πρώτο ή στο δεύτερο στάδιο να ξαναδώσει από την αρχή όλα αυτά. Και μάλιστα ποια είναι η λογική να υπάρχουν οι ίδιοι εξεταστές στα τρία βήματα. Άρα, ποια είναι η λογική της διαφάνειας; Δεν συνιστά ενίσχυση διαφάνειας αυτή η διαδικασία.

Να κλείσω μόνο με το άρθρο 9, που προβλέπει αφαίρεση άδειας της αν υπάρξει άρνηση στη διάθεση αυτοκινήτου όπως καταγράφεται στο άρθρο 8 και συγκεκριμένα στην παράγραφο 4. Θα ήθελα να το ξαναδείτε αυτό κυρία, Πρόεδρε. Ιδιαίτερα για τον νησιωτικό χώρα έχουμε ζητήματα.

Και θα ήταν επίσης, για το άρθρο 5 η χρήση οπτικοακουστικών υλικών μια πολύ σημαντική καινοτομία εάν δοθεί οριστική απάντηση σε σχέση με το τι θα συμβεί εάν στη διάρκεια της εξέτασης δεν υπάρχει διαδικασία τροφοδοσίας της διαδικασίας της εξέτασης. Άρα εκεί τι θα συμβεί; Έχουμε απάντηση γι' αυτό; Υπάρχει τεχνικό πρόβλημα και αδυναμία στο σήμα μετάδοσης; Αν υπάρχει, ποιος ευθύνεται για αυτή τη διαδικασία μετά τη διακοπή της εξέτασης; Θα τηρείται αρχείο αν υπάρξει πρόβλημα προκειμένου να υπάρξει τεκμηρίωση; Δεν μας έδωσε απάντηση η κυβέρνηση γι' αυτό.

Και κλείνω με μια αναφορά στην παράγραφο 2 με τα προσωπικά δεδομένα, τα οποία έχουν τεθεί και στην αίθουσα αυτή και παρακαλώ να ληφθεί υπόψη στην τελική πρόταση που θα κατατεθεί στην ολομέλεια.

Και σε ό,τι αφορά τις πίστες, που είπαν και άλλοι συνάδελφοι, να παρακαλέσω την ηγεσία του Υπουργείου να μας μιλήσει που υπάρχει πίστα σε ένα από τα νησιά της επικράτειας. Πίστα δηλαδή εξέτασης. Υπάρχουν προδιαγραφές; Αν δεν υπάρχουν τι προτείνει στο πλαίσιο αυτής της αναφοράς;

Θέλω να πιστεύω, κυρία Πρόεδρε, κλείνοντας ότι ο Υπουργός έχει τις ευαισθησίες νομίζω ότι πρέπει τώρα, γιατί τέσσερα χρόνια είναι πάρα πολλά που πέρασε η κυβέρνηση, να υιοθετήσει το εθνικό στρατηγικό σχέδιο εθνικής ασφάλειας γιατί είναι το μόνο πλαίσιο που μπορεί να έχει μια βιώσιμη προοπτική στην αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων.

Ευχαριστώ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ:** Σας ευχαριστώ, κύρια Πρόεδρε. Πάρα πολύ περιορισμένος ο χρόνος, θα προσπαθήσω και εγώ να βάλω μέσα σε αυτό το στενό χρονικό πλαίσιο την τοποθέτησή μου. Καταρχήν, εν τάχει θα ήθελα να πω ότι υπάρχουν κάποια θετικά στοιχεία ως προς το θέμα της αντιμετώπισης της διαφθοράς και τα λοιπά, αλλά υπάρχουν και πάρα πολλά ερωτηματικά τα οποία εγείρονται είτε από το θέμα της τοποθέτησης πολλών ηλεκτρονικών μέσων, αλλά κυρίως από το ζήτημα της απομάκρυνσης του εκπαιδευτή από το αυτοκίνητο. Δηλαδή, από το αυτοκίνητο για πολλούς λόγους, γιατί πρώτον είναι ένα περιουσιακό στοιχείο του εκπαιδευτή, από την άλλη πρέπει να δούμε το θέμα των ασφαλειών και τα λοιπά, αλλά και το θέμα της διαδικασίας της εκπαίδευσης, χωρίς τον εκπαιδευτή μέσα. Για μένα εγείρονται πολλά ερωτηματικά.

Το άλλο είναι το θέμα των 74χρονων, όπου το θεωρώ εγώ αδικαιολόγητο αυτό το να υποβάλλονται στην διαδικασία των εξετάσεων οδήγησης, θα έλεγα ότι θα δικαιολογούνταν ίσως κάποιες εξετάσεις ιατρικές, πιο αναλυτικές. Δηλαδή με την προσθήκη πέρα του παθολόγου και του οφθαλμίατρου, ενός νευρολόγου και τα λοιπά.

Εν τάχει τώρα περνάω στο άλλο το ζήτημα των πρατηρίων, όπου ο τρόπος με τον οποίον αντιμετωπίζονται οι πρατηριούχοι είναι ένας τρόπος εντελώς αναπτυξιακός, το οποίο εγώ δεν μπορώ να το καταλάβω. Ακούσαμε και τους φορείς στην πρωινή συνεδρίαση να αντιδρούν στην πρόβλεψη για αφαίρεση της άδειας των πρατηριούχων μέχρι να υλοποιηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσαρμοστούν τα πρατήρια στους νέους κανόνες. Είναι άδικο να παραμένουν κλειστά τα πρατήρια, καθώς η πλειοψηφία των 1500 πρατηριούχων έχουν κινήσει τις διαδικασίες, αλλά υπάρχουν σημαντικοί λόγοι για τις καθυστερήσεις των εργασιών.

Οι εταιρείες που εγκαθιστούν τον συγκεκριμένο εξοπλισμό, είναι μόλις τέσσερις και με επιστολή τους έχουν ενημερώσει τις σχετικά αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου, για ενδεχόμενες καθυστερήσεις. Βλέπετε, αδυνατούν να εξυπηρετούν ταυτοχρόνως τις μεγάλες ανάγκες που προκύπτουν από 1500 επαγγελματίες. Θα πρέπει τέσσερις εταιρείες, να τακτοποιήσουν πάνω από 1500 επιχειρήσεις. Δεν χρειάζεται μεγαλύτερη ανάλυση αυτό, δηλαδή, το πόσο χρόνο χρειάζονται για να τακτοποιηθεί αυτό; Επομένως, προκύπτουν πολύ μεγάλες καθυστερήσεις. Από την στιγμή που οι πρατηριούχοι έχουν εκκινήσει τις διαδικασίες μόλις από το Σεπτέμβριο, όταν και εκδόθηκε η εφαρμοστική εγκύκλιος του ν. 4538/2018, δεν είναι υπαιτιότητα των πρατηριούχων η όποια καθυστέρηση. Η αφαίρεση της άδειας λειτουργίας μέχρι την υλοποίηση της εφαρμογής, θα προκαλέσει σίγουρα προβλήματα στους επαγγελματίες και την κοινωνία, γιατί έχουμε περιπτώσεις και με χωριά, δηλαδή, εάν κλείσει κάποιο πρατήριο σε ένα χωριό, δεν θα υπάρχει πρατήριο στο χωριό και θα πρέπει να κάνουν πολλά χιλιόμετρα για να μπορέσουν να βρουν κάποιο άλλο πρατήριο. Επομένως, δημιουργείτε και κοινωνικό πρόβλημα. Προτείνω να μην αφαιρείται προσωρινά και ούτε να αναστέλλεται η άδεια, αλλά αυτή να αφαιρείται οριστικώς, εφόσον το πρατήριο δεν έχει συμμορφωθεί έως τις 31/12/2019. Άλλωστε, κύριε Υπουργέ – βέβαια απουσιάζει ο κύριος Υπουργός, αλλά ελπίζω θα του το μεταφέρετε εσείς - σε αυτό ακριβώς το πλαίσιο, είχατε κάνει αποδεκτή τεχνική πρόταση που είχα καταθέσει για το άρθρο 25 του ν.4439/2016, για την παράταση του χρόνου προσαρμογής των πρατηρίων κάτω από οικοδομές.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 70, και συγκεκριμένα στην κατάργηση της παρ. 2 του άρθρου 70 του ν.4530/2018, με την οποία δίνετε η δυνατότητα ακόμη και μηδενισμού των αποστάσεων που απαιτούνται για την εγκατάσταση των δεξαμενών υγραερίου. Διαφωνώ, κύριε Υπουργέ. Κύριε Υπουργέ, προτείνω να διατηρηθεί η διάταξη για την έκδοση της υπουργικής απόφασης, όπως προβλέπεται.

Επίσης, σε συζήτηση που είχαμε προηγουμένως, είπατε ότι η πυροσβεστική έκανε κάποιες υποδείξεις και τα λοιπά. Καλό είναι να αναφερθώ σήμερα εδώ και για τους συναδέλφους, αλλά και για την Επιτροπή, για κάποια ενημέρωση. Οι αποστάσεις σε ό,τι αφορά την πατρίδα μας, οι οποίες προβλέπονται από το π.δ. 595/84, είναι 50 μέτρα. Αντίστοιχες αποστάσεις σήμερα στην Ευρώπη, όπως για παράδειγμα στη Γερμανία, η οποία ξέρετε ότι διακρίνεται για την αυστηρότητά της, είναι 5 μέτρα και όπου υπάρχουν υπόγειες δεξαμενές «εδαφόπλακα» πάχους 0,5 μέτρα, οι αποστάσεις περιορίζονται στο 1 μέτρο, δηλαδή από 5 στο 1 μέτρο. Η αντίστοιχη δική μας, είναι 50 μέτρα. Στην Αγγλία, οι αποστάσεις είναι 7,5 μέτρα χωρίς τοίχο και 4 μέτρα με πυράντοχο τοίχο. Στην Αμερική, οι αποστάσεις είναι 15 μέτρα, ενώ για δεξαμενές μικρότερης χωρητικότητας, δεν υπάρχουν περιορισμοί. Επαναλαμβάνω, ότι στην πατρίδα μας, είναι 50 μέτρα. Γι' αυτό, λοιπόν, όταν ξεκίνησα την τοποθέτησή μου για τα πρατήρια, έκανα την επισήμανση ότι αντιμετωπίζονται με μια φιλοσοφία εντελώς αντί-αναπτυξιακή, και εάν εν πάση περιπτώσει σας λένε ότι δηλαδή μιλούν για 50 μέτρα, γιατί υπάρχει πρόβλημα, και εδώ βλέπουμε ότι η σύγκριση με το τι συμβαίνει στο εξωτερικό εκθέτει αυτούς τους ανθρώπους. Μάλλον θα πρέπει να προχωρήσετε σε κάποιες υποδείξεις σε αυτούς, οι οποίοι επιμένουν στα 50 μέτρα ή να βελτιώσουν τις ικανότητές τους για την αντιμετώπιση αυτών των καταστάσεων ή κάτι άλλο συμβαίνει και θα πρέπει να το συζητήσουμε όλοι μαζί.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αρβανιτίδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε, Θα είμαι πολύ σύντομος, γιατί έχω ελάχιστες παρατηρήσεις. Κυρία Πρόεδρε, το παρόν νομοσχέδιο φέρνει σημαντικές αλλαγές σε ό,τι αφορά τον τρόπο διεξαγωγής των θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών και βέβαια με αποκλειστικό στόχο την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, μέσα από την σωστότερη και διαφανεί αξιολόγηση των προσόντων συμπεριφοράς των οδηγών.

Θα ήθελα να κάνω μόνο σε τρία άρθρα παρατηρήσεις. Πρώτον, αφού πάμε να φτιάξουμε ένα Σώμα εξεταστών, το οποίο θα είναι απόλυτα καταρτισμένο, εννοώ στο μέλλον και ποιοτικότερο, ίσως θα πρέπει στα προσόντα τους να έχουν διακριτή σημασία οι απόφοιτοι των Μηχανολόγων Οχημάτων του Τ.Ε.Ι. Θεσσαλονίκης και πρόσφατα Α.Ε.Ι..

Είναι ένα ζήτημα, όπου παρόλο που δεν υπήρχε τέτοιο Σώμα, που προφανώς στελεχωνόταν από οτιδήποτε, κάποια στιγμή στα χαρακτηριστικά τους πρέπει νομίζω να αναβαθμιστούν. Θεωρώ, ότι με αυτό τον τρόπο είναι το μοναδικό τμήμα, το οποίο έχει τέτοια πιστοποίηση και είναι και οι καταλληλότεροι προκειμένου να στελεχώσουν το Σώμα των εξεταστών.

Στο άρθρο 5, στην πρώτη παράγραφο, αναφέρετε τον τρόπο που θα καταγράφουν και θα χρησιμοποιούνται τα οπτικοακουστικά μέσα, τα οποία στη συνέχεια θα μεταφορτώνονται με την ευθύνη του εκπαιδευτή του υποψηφίου και της Διεύθυνσης Μεταφορών σε αυτή τη βάση δεδομένων. Αυτό μπορεί να λειτουργήσει, όταν ο εκπαιδευτής παρίσταται. Όταν δεν παρίσταται, πως θα γίνει αυτή η διαδικασία; Με ποιο τρόπο, όταν ο εκπαιδευτής δεν παρίσταται στην εξέταση, όλο αυτό το πράγμα θα λειτουργήσει; Στη Διεύθυνση Συγκοινωνιών, ποιος φορέας θα χειριστεί όλο αυτό το υλικό; Δεν πιστεύω να υπάρχει πρόβλεψη γι’ αυτό, αλλά υπάρχει και η πιθανότητα να μην είναι ο εκπαιδευτής στην εξέταση.

Επίσης, στο άρθρο 8 σχετικά με το δικαίωμα καταγγελίας σε ό,τι αφορά τη διαδικασία, που έχει αυτός ο οποίος υπόκειται στις εξετάσεις έχετε 2 μέρες. Νομίζω ότι πρέπει να αυξηθεί σε 5 ημέρες, για να δώσετε εύλογο χρόνο προκειμένου να μπορεί να προβεί κάποιος στην καταγγελία σχετικά με το θέμα αυτό.

Όσον αφορά στα κριτήρια, τα οποία έχετε και ένα ένα από αυτά είναι λόγος απόρριψης, για παράδειγμα στον ελιγμό της στάθμευσης ενός Ι.Χ. τα 35 εκατοστά μακριά από την απόσταση από το πεζοδρόμιο είναι εντάξει, ενώ στα 36 κόβεται και αυτός μπορεί να είναι λόγος απόρριψής του. Προτείνω ένα πιο ολιστικό σχέδιο από τη συνολική συμπεριφορά τους, παρά το αποκλειστικό, στον πόντο, κριτήριο αξιολόγησης.

Όσον αφορά στα εγχειρίδια, υπάρχουν ακόμα ενότητες που αναφέρονται σε καρμπιρατέρ και σε παλιότερα συστήματα. Μιλάμε για την περίοδο των ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, των υβριδικών αυτοκινήτων ή του φυσικού αερίου. Η χώρα έχει βάλει στόχο στο ΕΣΕΚ, το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα, πολύ γρήγορα να περάσουμε στην ηλεκτροκίνηση, ως κρίσιμο τομέα για τον οποίο θα φτάσουμε. Όλα αυτά θέλουν άμεση επικαιροποίηση και επίσης συνεχή κατάρτιση των εκπαιδευτών και αυτών που κάνουν τις εξετάσεις πάνω στα θέματα αυτά.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Υπουργός θα μιλήσει, αύριο, στη συνεδρίαση της β΄ ανάγνωσης. Ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση μας.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Γκαρά Αναστασία, Δημητριάδης Δημήτρης, Ζεϊμπέκ Χουσείν, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Ιωάννης, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Τσιρώνης Ιωάννης, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος και Λαζαρίδης Γιώργος.

Τέλος και περί ώρα 17.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**