**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 10.25΄, 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» (2η συνεδρίαση - ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

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

Επίσης, παρόντες για να ενημερώσουν την Επιτροπή ήταν οι κ.κ.: Κωνσταντίνος Αγοραστός, Πρόεδρος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ), Γεώργιος Χριστοδούλου, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδας (ΟΕΥΟΕ), Διαμαντής Ηλιάδης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ), Θωμάς Σακελλαρίου, μέλος του Σωματείου Ελλάδας και Κεντρικής Μακεδονίας «ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ», Βέτα Πανουτσάκου, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδας (ΟΣΥΑΠΕ), Θύμιος Λυμπερόπουλος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ), Γεώργιος Ασμάτογλου, Προέδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ), Ιωάννης Θεοδώρου, Συντονιστής της Επιτροπής Πρατηρίων για τεχνικά θέματα του Συνδέσμου Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος (ΣΕΕΠΕ), Μιχαήλ Κιούσης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδας (ΟΒΕ), Κωνσταντίνος Κεπαπτσόγλου, Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), Βασιλική Δανέλλη - Μυλωνά, Πρόεδρος του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ» (ΙΟΑΣ), Μαρίλυ Χριστοφή, Εμπειρογνώμων για θέματα προσβασιμότητας ΑμεΑ, Αριστείδης Ζωγράφος, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής Κωνσταντίνος Σίμψης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κωφών Ελλάδος, Παναγιώτης Σκέντζος, μέλος του Δ.Σ. της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Βιοτεχνών Ελλάδος (ΓΣΕΒΕΕ), Ιωάννης Παπαδόπουλος, Πρώην Πρόεδρος των Επιτροπών Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υγείας και Μέλος του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ), Παντελής Κουνιάδης, Πρόεδρος του Συλλόγου Εκπαιδευτών Βορείου Αιγαίου, Νικόλαος Σπανουδάκης, Ταξίαρχος, Τροχαία Αττικής, Κωνσταντίνος Μαλούχος, Πρόεδρος της Ένωσης Ιδιωτικών Υπαίθριων Σταθμών Αυτοκινήτων, Φώτιος Παναγιωτίδης, Πρόεδρος του Σωματείου Εκπαιδευτών Οδήγησης Αργολίδας «Ο ΑΡΓΕΑΣ», Νικόλαος Γρέτζελος, Αντιπρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Αθηνών, (ΕΕΑ), Αθανάσιος Καλύβας, Αντιπρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης, Κοσμάς Κάνδιας, Εκλέκτορας Αθήνας της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης.

 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, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Ανδρέας Ριζούλης, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Δήμας Χρίστος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μανιάτης Ιωάννης, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Γεωργιάδης Μάριος, Αμυράς Γεώργιος και Μίχος Νικόλαος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλημέρα σας. Κυρίες και κύριοι βουλευτές, αγαπητοί προσκεκλημένοι, πιστεύω ότι σήμερα θα γίνει ένας εποικοδομητικός διάλογος, με προτάσεις, πιθανόν αντιρρήσεις, αλλά το πιο σημαντικό είναι οι προτάσεις.

 Συνεδριάζει, λοιπόν, σήμερα, η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου 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». Είναι η 2η συνεδρίαση με βάση την κοινοβουλευτική συνήθεια και αφορά στην ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων. Σε ό,τι αφορά στη διαδικασία, αρχικά θα δοθεί ο λόγος για τρία λεπτά σε έναν εκπρόσωπο από κάθε φορέα. Στη συνέχεια, θα τεθούν ερωτήσεις από τους βουλευτές και μετά θα δοθεί η δυνατότητα και πάλι στους φορείς να απαντήσουν για άλλα δύο λεπτά. Το λόγο έχει ο κ. Χριστοδούλου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδας (ΟΕΥΟΕ)):** Ευχαριστούμε τον Υπουργό και όλους τους βουλευτές που μας κάνατε τη τιμή να παραβρεθούμε σήμερα εδώ, ώστε να βοηθήσουμε και εμείς στην υλοποίηση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, με σκοπό να έχει άμεση εφαρμογή. Λόγω της διαδικασίας των τριών λεπτών, θα προσπαθήσω να αναφερθώ μόνο στο θέμα της παραχώρησης των εκπαιδευτικών οχημάτων. Οι υπόλοιπες αναλυτικές προτάσεις της Ομοσπονδίας μας έχουν κατατεθεί στην Επιτροπή με υπόμνημα.

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ και οι παρόντες βουλευτές, με δεδομένο ότι το σχέδιο νόμου προβλέπει ότι σε διάστημα τεσσάρων μηνών θα πρέπει να παραχωρήσουμε τα οχήματά μας, θέλουμε να δηλώσουμε ότι ως Εκπαιδευτές Υποψήφιων Οδηγών και Κυκλοφοριακής Αγωγής, δεν φοβόμαστε την παραχώρηση των οχημάτων μας, γιατί το μόνο μέλημά μας τόσα χρόνια είναι η σωστή εκπαίδευση οδήγησης στους υποψήφιους οδηγούς, διότι ασκούμε λειτούργημα.

Όμως, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και κάποιες προϋποθέσεις, ώστε να γίνει η εφαρμογή της ανωτέρω διαδικασίας. Έως το χρονικό σημείο έναρξης της παράδοσης των οχημάτων μας, θα πρέπει να έχει βρεθεί το ασφαλιστικό προϊόν, το οποίο θα προβλέπει τις καλύψεις που αναφέραμε αναλυτικά στο υπόμνημά μας και να καλυφθεί το σημείο ότι η ευθύνη δεν θα βαρύνει τον κύριο και κάτοχο του οχήματος, όπως ισχύει μέχρι σήμερα, αλλά καθαρά και μόνο τους εξεταστές, οι οποίοι παραβρίσκονται επί του οχήματος.

Επίσης, στο σχέδιο νόμου αναφέρεται ότι το Σώμα Εξεταστών θα αναλάβει το έργο της δοκιμασίας της προόδου και της συμπεριφοράς, για το οποίο - όποιο και αν είναι αυτό - θα πρέπει να κατέχουν σε ισχύ άδεια οδήγησης για όλες τις κατηγορίες εντός δώδεκα μηνών, ενώ η δική μας υποχρέωση παραχώρησης των εκπαιδευτικών οχημάτων θα πρέπει να ξεκινάει εντός τεσσάρων μηνών.

Με δεδομένο ότι οι Εκπαιδευτές των Υποψηφίων Οδηγών έχουν κριθεί ότι συνδέονται άμεσα με την ασφάλεια της Οδικής Κυκλοφορίας, η οποία αποβλέπει - κατά κύριο λόγο - στην προστασία της ανθρώπινης ζωής και του κοινωνικού συνόλου, κρίνουμε απαραίτητο και ζητάμε, εφόσον υποχρεωθούμε στην παραχώρηση των οχημάτων μας, να κριθεί αναγκαία μία, τουλάχιστον, τρίμηνη εκπαίδευση του Σώματος Εξεταστών που θα δημιουργηθεί.

Οι καθ’ ύλην αρμόδιοι για την συγκεκριμένη εκπαίδευση είναι οι ίδιοι εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών κυκλοφοριακής αγωγής και ως Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδας θέτουμε στις υπηρεσίες στην Ομοσπονδία μας, ούτως ώστε να συσταθεί ένας φορέας εκπαίδευσης και πιστοποίησης του Σώματος Εξεταστών, οι οποίοι θα επανεκπαιδεύονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση, αναγκαζόμαστε να παραχωρήσουμε την περιουσία μας και τις ζωές των υποψηφίων οδηγών στα χέρια ενός φορέα, ο οποίος δεν έχει καμία σχέση με το αντικείμενο και δεν μπορεί να εξασφαλίσει την οδική ασφάλεια και την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Επίσης, το μεταβατικό στάδιο λέει ότι ο εκπαιδευτής που θα παρέχει τη θεωρητική και τη πρακτική εκπαίδευση στο υποψήφιο οδηγό δεν δύναται να παρίσταται στις εξετάσεις. Θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι αυτό δεν μπορεί να εφαρμοσθεί, διότι με δεδομένο τις ασφαλιστικές καλύψεις από τους δημόσιους φορείς θα πρέπει να υπάρχει σύμβαση εργασίας μεταξύ όλων των εκπαιδευτών.

Τέλος, παρακαλούμε, όπως λάβετε υπόψη ότι μετά από πέντε μήνες αποχής στους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών ανά την Ελλάδα, τους έχει «κοπεί το οξυγόνο» μαζί με τους πολίτες που αναμένουν να λάβουν την άδεια οδήγησης. Οπότε, θα θέλαμε να παρατείνεται την παράταση ισχύς από τέσσερις σε τουλάχιστον οκτώ μήνες, ώστε να μπορέσει να υπάρξει αποσυμφόρηση της κατάστασης και του κοινωνικού συνόλου, ώστε να μη ξανασταματήσουν οι εξετάσεις, κάτι το οποίο θα οδηγούσε σε «θάνατο» του κλάδου μας. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Ηλιάδης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης. Υπάρχει και σχετικό υπόμνημα.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ))**: Καλημέρα σας. Θέλετε διαφάνεια, και εμείς την θέλουμε και τη ζητάμε 15 χρόνια. Το Κράτος οφείλει να προστατεύει τους διοικούμενους και τα αγαθά της υγείας και ασφάλειας. Οι κάμερες καθιστούν απόλυτα διαφανείς τις εξετάσεις και τις θεωρητικές και πρακτικές.

Στις θεωρητικές εξετάσεις είναι πολύ εύκολο να διασφαλιστεί η διαφάνεια, διότι είναι σε σταθερό χώρο και μάλιστα, τη στιγμή που τα τρία τελευταία έτη υπάρχει έξαρση, έπρεπε ήδη να το είχατε εφαρμόσει. Έχουμε κρούσματα στη θεωρία και ο εκπαιδευτής είναι έξω, παρόλα αυτά, συνεχίζετε να κατηγορείτε τον εκπαιδευτή γιατί αυτό βολεύει. Δεν είναι ο εκπαιδευτής το πρόβλημα, το ξέρετε και εθελοτυφλείτε. Είναι απόλυτα καταχρηστικό το μέτρο του αποκλεισμού του εκπαιδευτή από το όχημα κατά την πρώτη φάση της εξέτασης, από τη στιγμή που η διαφάνεια εξασφαλίζεται απόλυτα με τις κάμερες και με τους διαφορετικούς εξεταστές σε πρώτη και δεύτερη φάση. Δεν είναι αναγκαίο και πρόσφορο μέσο η απουσία του εκπαιδευτή στην πρώτη φάση, διότι βάζει σε τεράστιο και άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια και την υγεία των χρηστών των οδών. Αντιθέτως, στη δεύτερη φάση είναι εφικτό, διότι είναι σε ελεγχόμενο χώρο.

Η αδιάλειπτη μετάδοση εικόνας και ήχου δεν είναι δυνατή, λόγω των συστημάτων που υπάρχουν στην Ελλάδα. Έχετε φτιάξει ένα νομοσχέδιο που προβλέπει ποινές στους εκπαιδευτές σε περίπτωση διακοπής της μετάδοσης. Αυτό δεν είναι Κράτος Δικαίου. Βγάζετε τον εκπαιδευτή από το αυτοκίνητο και του στερείται και την άδειά του δύο έως έξι χρόνια, εάν το σήμα δεν είναι καλό και διακοπεί η μετάδοση, δηλαδή, εξαρτάται το δικαίωμα του εκπαιδευτή στην εργασία την οικονομική ελευθερία από την τεχνολογία. Λέμε «ναι» σε σοβαρό ποινολόγιο, όμως, λέμε «όχι» στο να εξαρτάται η άδεια ασκήσεως επαγγέλματός μας από την τεχνολογία. Ο εκπαιδευτής έχει την ευθύνη της όλης διαδικασίας, ενώ σύμφωνα με το σχέδιο νόμου θα είναι σπίτι του και εσείς αυτό το λέτε Κράτος Δικαίου. Ζητάμε κάμερες καταγραφής, όπου το καταγεγραμμένο υλικό θα είναι ευθύνη του εξεταστή να το μεταφέρει στην υπηρεσία του.

Για μια ακόμα φορά, έχω να σας πω ότι εάν αναφερθεί ότι ο εκπαιδευτής θα είναι παρών στην πρώτη φάση της πρακτικής εξέτασης, αυτομάτως δεν υπάρχουν προβλήματα οδικής ασφάλειας όλων των χρηστών της κυκλοφορίας. Δεν κινδυνεύουμε να προξενήσουμε σοβαρά τροχαία ατυχήματα, ακόμη και απώλεια ζωής. Δεν υπάρχουν προβλήματα ασφαλιστικής κάλυψης, δηλαδή, ασφάλιση του αυτοκινήτου και τρίτων, και ασφαλιστικής σχέσης του άλλου εκπαιδευτή κατά το μεταβατικό στάδιο. Επίσης, δεν καταρρίπτεται η έννοια του υγιούς ανταγωνισμού, οπότε το νομοσχέδιο, κατά 50% με 60%, θα είναι εφαρμόσιμο. Εάν δεν υπάρχει αδιάλειπτη λήψη, αλλά μόνο η λήψη καταγραφής, τότε το υπόλοιπο κομμάτι του νομοσχεδίου είναι ικανό να εφαρμοστεί απόλυτα, χωρίς να καταπατάτε τα δικαιώματα των εκπαιδευτών, οπότε θα έχουμε ένα καλό νομοσχέδιο, εφικτό να εφαρμοστεί και με διασφάλιση της διαφάνειας και όχι την εξόντωση του εκπαιδευτή.

Κύριε Υπουργέ, δε ψάχνετε τη διαφάνεια για το επάγγελμα, γιατί αυτή την καλύπτετε με τις κάμερες καταγραφής, αλλά ψάχνετε εξιλαστήριο θύμα. Γιατί όμως; Κύριε Υπουργέ, εμείς 5.000 καθηγητές, που είναι το βιοποριστικό μας επάγγελμα, δε θα επιτρέψουμε, να μας αφήσετε στο δρόμο.

Κύριε Υπουργέ, όταν έχουμε ένα τέτοιο σχέδιο νόμου, που φέρνει τέτοιες ριζοσπαστικές αλλαγές στο υπάρχον σύστημα, σωστή μέθοδος είναι να εφαρμόζεται πρώτα πιλοτικά σε ένα μικρό κομμάτι του πληθυσμού, όπως είχε γίνει και το έτος 2000 με το MISTO. Πρώτη φορά στην ιστορία του επαγγέλματός μας στην Επιτροπή Σύνταξης του νομοσχεδίου δεν υπήρξε εκπρόσωπος του κλάδου μας, γι' αυτό και χωρίς την εμπειρία μας είναι ανεφάρμοστο, εκτός κι αν ο σκοπός σας είναι οι παρατάσεις. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Παναγιωτίδης.

**ΦΩΤΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εκπαιδευτών Οδήγησης Αργολίδας «Ο ΑΡΓΕΑΣ»):** Κυρίες και κύριοι, καλημέρα σας. Το σωματείο εκπαιδευτών Αργολίδας «Ο ΑΡΓΕΑΣ» θέλοντας να συμβάλει στην αναβάθμιση του συστήματος δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών σας παραθέτει απόψεις και προτάσεις, οι οποίες αναλυτικά παρατίθενται στο υπόμνημα που καταθέσαμε και συνοψίζονται ως εξής: Εκπόνηση και εφαρμογή πλάνου κυκλοφοριακής αγωγής, αρχής γενομένης από την πρωτοβάθμια εκπαίδευση ως την απόκτηση άδειας οδήγησης. Βελτίωση οδικού περιβάλλοντος με επικαιροποίηση της σήμανσης. Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης και ποινές όχι, κυρίως, εισπρακτικές, αλλά εκπαιδευτικές και σωφρονιστικές. Εκσυγχρονισμό των βιβλίων με κύρια κατεύθυνση την οδική ασφάλεια και δημιουργία συγγραμμάτων και διαδικασίες θεωρητικής εξέτασης για ειδικές κατηγορίες ΑμεΑ, αναλφάβητοι κ.λπ.. Προσθήκη μελετών περιπτώσεων με σκοπό την εξάλειψη της αποστήθισης από τους υποψηφίους και τη πραγματική γνώση του εξεταζόμενου κατά περίπτωση θέματος. Διενέργεια θεωρητικών εξετάσεων με σύστημα σε πραγματικό χρόνο στις αίθουσες εξετάσεων. Δημιουργία σώματος εξεταστών που θα αποτελείται από πρόσωπα που θα εξετάζονται και θα πιστοποιούνται από ανεξάρτητο φορέα με σκοπό τη γνωστική επάρκειά τους.

Τα οχήματα της σχολής οδήγησης αποτελούν περιουσιακό στοιχείο των ιδιοκτητών τους και ως εκ τούτου, η παραχώρηση αυτών στις Περιφέρειες χωρίς τον εκπαιδευτή δε μπορεί, να γίνει, αφού δεν εξασφαλίζεται ούτε το όχημα, ούτε οι ευρισκόμενοι μέσα και έξω απ' αυτό. Η απουσία εκπαιδευτή ή η αντικατάστασή του από άλλον στο μεταβατικό στάδιο δεν διασφαλίζει τη διαφάνεια. Αντιθέτως, η έλλειψη εμπειρίας των εξεταστών στην επίβλεψη των εξεταζόμενων και στην άμεση αντίδρασή τους, κυρίως, στα βαρέα οχήματα - σημειώνουμε 15 τόνους βάρος τα φορτηγά και 15 μέτρα μήκος - εγκυμονεί κινδύνους.

Οι πίστες αποτελούν λύση μόνο για ειδικές δοκιμασίες. Πρέπει δε να είναι δημόσιου χαρακτήρα και να υπάρχουν σε όλους τους νομούς. Η δε υποχρέωση αναθεώρησης και επικαιροποίησης των δοκιμασιών που θα γίνονται σ’ αυτές θα πρέπει, να γίνεται ανά τετραετία.

Η ύπαρξη κάμερας μπορεί να γίνει αποδεκτή στην εξέταση μόνο για την αποθήκευση και τη μεταφόρτωση δεδομένων για δειγματοληπτικό έλεγχο μετά την εξέταση. Η αδιάλειπτη σύνδεση είναι τεχνικά ανέφικτη, οικονομικά δυσβάσταχτη και σε καμία περίπτωση δε μπορεί, να τιμωρείται ο εκπαιδευτής ή η σχολή που όπως προβλέπεται από το νομοσχέδιο δε θα παραβρίσκεται στην εξέταση. Το ποινολόγιο, έτσι όπως είναι διαμορφωμένο, χάνει την αξία του ως εργαλείο συμμόρφωσης και μετατρέπεται σε εργαλείο εξόντωσης.

Διασφάλιση της αποζημίωσης των σχολών οδήγησης και θέσπιση ελάχιστης τιμής μαθήματος. Η παροχή εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας δε μπορεί να δουλέψει με τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς, αφού έκπτωση στις τιμές ισοδυναμούν και με αντίστοιχες της γνώσης. Κάτι ανάλογο ισχύει και στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ για τη διασφάλιση και την αξιοπιστία του τεχνικού ελέγχου. Επιπλέον, κίνητρο θα αποτελούσε και η απαλλαγή από το Φ.Π.Α. των μαθημάτων που ισχύει γενικότερα στην εκπαίδευση. Ευχαριστώ για την προσοχή σας. Ευελπιστώ ότι τα αιτήματά μας θα εισακουστούν και οι προτάσεις μας θα πραγματοποιηθούν.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ήσασταν ακριβής. Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης, κατ' εξαίρεση, λόγω του ότι είναι Εισηγητής, θέλει να κάνει μια ερώτηση.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης):** Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ. Επειδή είμαι Εισηγητής στην Ολομέλεια για τη Συνταγματική Αναθεώρηση θα πρέπει να αποχωρήσουν σε λίγο. Έτσι κι αλλιώς θα διαβάσω από τα πρακτικά τις τοποθετήσεις όλων των φορέων.

Με αφορμή, όμως, την τοποθέτηση του κ. Παναγιωτίδη θα ήθελα, να ρωτήσω - επειδή καταγράψατε μια σειρά προτάσεων - ποιο θεωρείτε ότι είναι το μείζον θέμα, το οποίο κατά την αντίληψη του Συλλόγου σας θα έπρεπε, εμείς, ως Εθνικό Κοινοβούλιο να αντιμετωπίσουμε. Δηλαδή, ποια είναι η προτεραιότητα που κατά τη γνώμη σας πρέπει να υπάρξει, ώστε να έχουμε ένα επιτυχημένο σύστημα εξετάσεων;

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καταγράφηκε η ερώτησή σας, κύριε Μανιάτη. Το λόγο έχει ο κ. Αγοραστός.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ)):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Η αναγκαιότητα του σχεδιασμού και της υλοποίησης δράσεων αναβάθμισης και βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, μέσω ενός εκσυγχρονισμένου κανονιστικού πλαισίου, δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και οδηγών, ασφαλώς αποτελεί στόχο πρώτης προτεραιότητας για τη χώρα μας και σε αυτό συμφωνούμε όλοι μας.

Το ζήτημα όμως είναι αν το συζητούμενο σχέδιο νόμου μπορεί να οδηγήσει σε αυτή τη κατεύθυνση και αν υλοποιήσει τους στόχους, όπως φαίνονται χαρακτηριστικά και παρεντίθενται στο πρώτο μέρος και στο εισαγωγικό της Αιτιολογικής Έκθεσης.

Ενδεικτικά, αναφέρω ότι «διενέργεια δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς από εξεταστές με κύριο και αποκλειστικό έργο καθώς και εντός του ωραρίου λειτουργίας των υπηρεσιών των περιφερειακών και περιφερειακών ενοτήτων» είναι προφανές, ότι ο συντάκτης του νομοσχεδίου αγνοεί, πρώτον, το γεγονός ότι οι εξεταστές οδήγησης επιτελούν πρόσθετο αυτοτελές έργο, το οποίο υλοποιείται από εργαζομένους που κατά το κύριο ωράριο εργασίας τους εργάζονται και εκτελούν καθήκοντα των υπηρεσιών, όπου βρίσκονται. Είτε Διευθύνσεις Μεταφορών, είτε Διευθύνσεις Υγείας, ή άλλες υπηρεσίες. Δεύτερον, αγνοεί τη τραγική υποστελέχωση των Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών σε όλες τις περιφερειακές ενότητας της χώρας που καθιστά αδύνατη την ένταξη του έργου των εξεταστών υποψηφίων οδηγών εντός του ωραρίου εργασίας των δημοσίων υπηρεσιών.

Το δεύτερο είναι η δημιουργία ειδικά διαμορφωμένων χώρων ή πιστών για τη διενέργεια ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων. Υπάρχουν περιφέρειες και περιφερειακές ενότητες, οι οποίες έχουν πίστες- και εμείς έχουμε σε δύο από τις τέσσερις-, αλλά δεν αναφέρετε για τη χωροθέτηση, το σχεδιασμό, τον τρόπο χρηματοδότησης και κατασκευής των νέων αυτών απαιτούμενων ειδικών χωρών σε κάθε περιφερειακή ενότητα.

Ακόμη, αναφερόμαστε και σε ένα εξαιρετικά σημαντικό και δομικό στοιχείο του νομοσχεδίου, το οποίο είναι τα εξής. Το έχω πει πολλές φορές μέσα στο Κοινοβούλιο ότι ένα νομοθέτημα πρέπει με τη ψήφισή του να υλοποιείται. Δυστυχώς, νομοθέτημα, το οποίο αποτελείται στο σύνολο του από 25 άρθρα και προβλέπει την έκδοση 27 νομοθετικών πράξεων δευτερογενούς δικαίου- προεδρικών διαταγμάτων, υπουργικών αποφάσεων και κοινών υπουργικών αποφάσεων- δεν θα ισχυριζόμουν και ούτε η πορεία και η ιστορία η διαχρονική δείχνει ότι είναι ένα καλό νομοθέτημα και ως προς την εφαρμογή του και το χρόνο της εφαρμογής του. Προς επίρρωση όλων αυτών, τα οποία έχουμε αναφέρει, έχουμε καταθέσει σχετικό υπόμνημα.

Πιστεύω ότι επειδή είναι σοβαρός ο νόμος αυτός, κύριε Υπουργέ, πρέπει να λάβετε υπόψη όλων αυτών των ανθρώπων που έχουν εικόνα και ήχο της πραγματικότητας και έχουν δίκιο σε ορισμένα πράγματα και οι εξεταστές και οι εκπαιδευτές, γιατί είναι ένα ζήτημα εθνικό.

Θέλω να σας πω ότι αυτή τη στιγμή είναι σε ομηρία υποψήφιοι οδηγοί πάνω από 70.000- έχουμε αρχίσει τις εξετάσεις- αλλά υπάρχει μία ουρά. Η ουρά αυτή δημιουργήθηκε όχι με υπαιτιότητα των περιφερειών, αλλά έχουμε και ένα άλλο ζήτημα.

Εδώ και τρία χρόνια έχουμε εξεταστές, οι οποίοι δεν πιστοποιούνται και οι εξεταστές, οι οποίοι έχουν φύγει με σύνταξη και εξεταστές, οι οποίοι δεν έχουν πιστοποιηθεί για τρία χρόνια. Έχει σταματήσει πριν από τρία χρόνια- έχουμε 2019 και από το 2016 έχει σταματήσει να υπάρχουν εξεταστές- με αποτέλεσμα να είναι λιγότεροι και να μην μπορούμε να περιορίσουμε το να υπάρχει μια μεγαλύτερη ουρά. Βέβαια, όλα τα έσοδα, τα οποία υπάρχουν αλλά και οι εξετάσεις οι θεωρητικές, οι οποίες υπάρχουν στις περιφέρειες γίνονται κανονικά όλο αυτό το χρονικό διάστημα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου) Εσείς δεν το κάνετε αυτό.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ)):** Ποιο;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών**): (Ομιλεί εκτός μικροφώνου) Εσείς.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ)):** Τι είπατε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου) Την εκπαίδευση των εξεταστών.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ)):** Μα, δεν την κάνουμε εμείς.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου) Εσείς την κάνετε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ)):** Όχι. Γίνεται από το Υπουργείο σας. Το Υπουργείο τους καλεί, κάνοντας δύο μέρες σεμινάριο και τους πιστοποιείτε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι κύριε Αγοραστέ εσείς το κάνατε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος (ΕΝΠΕ):** Εμείς στέλνουμε τη λίστα, αλλά κατόπιν πρόσκλησης δικής σας ότι θα κάνετε σεμινάρια και θα δώσετε πιστοποιητικά και θα δώσετε την άδεια και την έγκριση να γίνουν εξεταστές. Αν δεν βγάλετε εσείς την πρόσκληση, πώς;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τρεις φορές σας το έχουμε στείλει. Να σας τα δώσουμε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος (ΕΝΠΕ):** Το πρόβλημα του νομοσχεδίου είναι ότι εάν δεν ληφθούν οι αποφάσεις 27 δευτερογενείς ενέργειες, οι οποίες πρέπει να γίνουν, άμα δεν γίνουν γρήγορα θα υπάρξει πρόβλημα ξανά στο τέλος Μαΐου. Γι’ αυτό πρέπει να το δούμε από τώρα αφού νομοθετείτε δώστε μεγαλύτερη διάρκεια, φτιάξτε το μέχρι τέλος Αυγούστου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα έχουμε εκλογές τότε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος (ΕΝΠΕ):** Τι σχέση έχουν οι εκλογές; Δεν θα πάρει άδεια οδήγησης ο κόσμος επειδή θα έχουμε εκλογές. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Σακελλαρίου.

**ΘΩΜΑΣ ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ (Μέλος του Σωματείου Ελλάδας και Κεντρικής Μακεδονίας «ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ»):** Καλημέρα σας. Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, σας ευχαριστούμε που μας δίνετε την ευκαιρία να παρευρεθούμε σήμερα εδώ για να καταθέσουμε τις προτάσεις μας επί του σχεδίου νόμου για τη δοκιμασία προσώπων και συμπεριφοράς οδηγών, ώστε να καταφέρουμε να το κάνουμε άμεσα υλοποιήσιμο και εφαρμόσιμο με σκοπό την οδική ασφάλεια, τη διαφάνεια και την αναβάθμιση της εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών. Θέσεις που ήταν πάντοτε κύριο μέλημα του κλάδου μας. Για να μην χρονοτριβώ, οι τοποθετήσεις μας είναι επί συγκεκριμένων άρθρων. Για το άρθρο 2 και την παράγραφο 4 στις κατηγορίες μηχανών ΑΜ Α1 Α2 και Α, θα θέλαμε οι ειδικές δοκιμασίες να πραγματοποιούνται πρώτες και μετά η πορεία. Επί του ιδίου άρθρου στην παράγραφο 5 και στους ορισμούς για τις πίστες, θα θέλαμε οι πίστες να συνεχίσουν να είναι δωρεάν και δημόσιες και για την εκπαίδευση και για την εξέταση υποψηφίων οδηγών και οδηγών. Επίσης, να καθοριστούν και οι όροι χρήσης τους. Για το άρθρο 3 και την παράγραφο 1 θα ήταν προτιμότερο οι εξεταστές να μετακινούνται από τη μία περιφερειακή ενότητα στην άλλη, παρά οι εκπαιδευτές με τα οχήματά τους.

Επί του περιβόητου άρθρου 4 και της παραγράφου 7, εδώ θα θέλαμε να θέσουμε υπόψη σας την έκθεση πρακτικών του Συμβουλίου της Επικρατείας, κατά τη διάρκεια επεξεργασίας του ΠΔ 208, σύμφωνα με την οποία το επάγγελμα του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών συνδέεται με την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας, η οποία αποβλέποντας κατά κύριο λόγο στην προστασία της ανθρώπινης ζωής συνιστά λόγου δημοσίου συμφέροντος. Επίσης, το επαγγελματικό μας περίγραμμα του εκπαιδευτή όπου στις κύριες και βασικές λειτουργίες του προβλέπει ότι ο εκπαιδευτής, εκπαιδεύει, αξιολογεί υποψήφιους και κατόχους άδειας οδήγησης και συμμετέχει στην εξέτασή τους. Επί του ιδίου άρθρου και την παράγραφο 10, η ασφαλιστική κάλυψη υποψηφίων οδηγών και οδηγών δίκυκλων να είναι και κατά την εκπαίδευση και κατά την εξέτασή τους.

Επί του άρθρου 5 και της παραγράφου 1, που αφορά την καταγραφή εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών θα θέλαμε να σας πούμε ότι είναι δύσκολη η μεταφόρτωση μεγάλου όγκου οπτικοακουστικού υλικού εντός της ημέρας γι’ αυτό ζητάμε να γίνεται εντός 24 ωρών μετά τη λήξη της εξέτασης. Επί του ιδίου άρθρου 5 και την παράγραφο 5, θεωρούμε πως ο εκπαιδευτης δεν πρέπει να είναι υπεύθυνος για το αδιάληπτο σήμα. Για το άρθρο 8 και την παράγραφο 4, θα θέλαμε να εφαρμοστεί η εποπτεία και στις σχολές ΤΕΙ και στις ΕΚΑΜ και στις ΕΚΟΜΕ.

Επί του άρθρου 10 και παράγραφος 2ββ΄ στις μεταβατικές διατάξεις ζητάμε να παρευρίσκεται εντός του εκπαιδευτικού οχήματος ο ίδιος εκπαιδευτής που ολοκλήρωσε την εκπαίδευση, διότι θα πρέπει να υπάρχει εργασιακή σχέση μεταξύ όλων των εκπαιδευτών καθώς το πρόστιμο του ασφαλιστικού φορέα σε περίπτωση παραπτώματος ανέρχεται στις 10.500 ευρώ.

Επί του άρθρου 15 παράγραφος 1ε θα θέλαμε να γίνει καθορισμός του τι σημαίνει «υπηρεσιακές ανάγκες».

Επί του άρθρου 15 και της παραγράφου 5, η απόδοση των νέων βιβλίων καθώς και του νέου προγράμματος ΜΣΘΕΥΟ και ΜΣΠΕΙ στις σχολές οδηγών και τις σχολές ΠΕΙ να γίνει τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την εφαρμογή τους. Παράλληλα, σας ζητάμε να λάβετε μέριμνα και για τα άτομα με μαθησιακές δυσκολίες.

Κλείνοντας με το άρθρο 22 και την παράγραφο 7, βάσει της παραγράφου 1 του ιδίου άρθρου, τα ΣΒΑΚ έχουν ως αναπόσπαστο κομμάτι τους την οδική ασφάλεια. Βάσει του Συμβουλίου της Επικρατείας, αιτούμαστε την ένταξη των εκπαιδευτών οδηγών και κυκλοφοριακής αγωγής της κάθε περιφερειακής ενότητας, μέσω των εκπροσώπων τους, να ενταχθούν στο δίκτυο φορέων των ΣΒΑΚ. Σας ευχαριστούμε πάρα πολύ και ελπίζουμε να γίνουν όλα άμεσα υλοποιήσιμα.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Πανουτσάκου.

**ΒΕΤΑ ΠΑΝΟΥΤΣΑΚΟΥ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδας(ΟΣΥΑΠΕ)):** Ευχαριστούμε για την πρόσκληση. Χρειάστηκε να περάσουν τρία χρόνια περίπου από τη νομοθέτηση του έργου των εξετάσεων εντός ωραρίου για να καταθέσετε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Χρειάστηκε να νομοθετήσετε τρεις φορές μεταβατικές ρυθμίσεις, αναγκαστικής συνέχισης του ίδιου συστήματος εξετάσεων. Χρειάστηκε να μείνουν απλήρωτοι για 9 μήνες οι εξεταστές υποψηφίων οδηγών για φέρετε τη ρύθμιση για να πληρωθούν. Χρειάστηκε να προκηρύξουμε τρεις φορές αποχή από τις εξετάσεις και μάλιστα τελευταία, για τεσσεράμισι μήνες, μετά από πέντε μήνες απλήρωτης δουλειάς.

Σκόπιμα λέμε, δεν ακούσατε καμιά φωνή ούτε τη δική μας, ούτε κανενός άλλου, αφού σας λέγαμε «αποδεσμεύστε την αποζημίωση από τις ρυθμίσεις και ελάτε να συζητήσουμε για ένα σύστημα εξετάσεων που θα λειτουργεί με διαφάνεια και θα υπηρετεί την οδική ασφάλεια».

Δημιουργήσατε μια τεράστια αγανάκτηση πολιτών, εκπαιδευτών και εξεταστών. Ναι, μετά από 3 χρόνια αδιαφορίας για τα προβλήματα απαξίωσης εξεταστών και εκπαιδευτών, μετά από χρόνια διατήρησης ενός διάτρητου συστήματος εκπαίδευσης, μπορούμε να πούμε ότι ακολουθήσατε την πεπατημένη όλων των μέχρι τώρα κυβερνήσεων, το δοκιμασμένο δρόμο απαξίωσης των κατ’ όνομα δημόσιων πολιτικών, προκειμένου να «πέσουν στα μαλακά» οι προτεινόμενες αλλαγές. Κάνατε επιλογές χρονοκαθυστέρησης συνειδητά, προκειμένου να ενισχύσετε την αγανάκτηση των πολιτών και να καταφέρετε να μη γίνει συζήτηση για την ουσία του ζητήματος.

Τι κι αν χρόνια τώρα μιλάμε για ένα αναχρονιστικό και διάτρητο πλαίσιο που δημιουργεί το έδαφος για κάθε είδους παράτυπες ή ακόμα και έκνομες ενέργειες, τι κι αν έχουμε επανειλημμένα καταδικάσει φαινόμενα διαφθοράς τι κι αν ζητούσαμε μέτρα για τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας με διαφάνεια, για το σύνολο των αρμοδιοτήτων των διευθύνσεων μεταφορών, μέτρα που θα ξεχωρίζουν την ήρα από το στάρι τι κι αν ζητάμε ένα θωρακισμένο σύστημα που να μην αφήνει περιθώριο να καίγονται τα χλωρά με τα ξερά και να στοχοποιούνται συλλήβδην όλοι οι εμπλεκόμενοι, ως αρμόδιο υπουργείο, αποσπασματικά και επιφανειακά, αντιμετωπίζετε αυτό το τεράστιας σημασίας ζήτημα που έχει να κάνει με την ανθρώπινη ζωή. Ούτε καν τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των χρησιμοποιούμενων πληροφοριακών συστημάτων δεν έχετε εξασφαλίσει.

Το σχέδιο νόμου που καταθέσατε είναι το ίδιο σχεδόν με αυτό που είχατε δώσει στη δημοσιότητα πριν από αρκετούς μήνες. Τόσους μήνες, τόσος καιρός, λέμε προς τι; Δεν συζητήσατε με κανέναν. Αρνηθήκατε επανειλημμένα τη συνάντηση μαζί μας, δεν βρήκατε ούτε ένα λεπτό. Για αυτή την δημοκρατία μιλάτε;

Βγαίνετε στα κανάλια και «τσουβαλιάζετε» τους εξεταστές, όσο και αν εμείς καταγγέλλουμε το διάτρητο σύστημα που διατηρείτε και διατυμπανίζετε.

Καταθέσατε ένα σχέδιο στο οποίο δεν έχετε λάβει υπόψη καμιά θέση. Εκτός από τα ζητήματα που σχετίζονται με την απαίτησή μας για διαφάνεια για την αποτελεσματικότητα των οποίων διατηρούμε επιφυλάξεις, το μόνο που λύνει προσωρινά είναι η πληρωμή των οφειλομένων δεδουλευμένων και βέβαια στη συνέχεια, το καταργείτε, παρά το γεγονός ότι οι εξετάσεις οδήγησης αποτελούν ειδικό έργο και δεν είναι αρμοδιότητα ενταγμένη στα καθήκοντα δουλειάς των υπαλλήλων, στις θέσεις για τις οποίες έχουν τοποθετηθεί, έχουν διοριστεί. Θα υποχρεώνονται να μετακινούνται εκτός υπηρεσίας για τη διενέργεια των πρακτικών εξετάσεων και δεν μας λέτε, πώς θα καλύπτονται αυτές οι μετακινήσεις, αφού δεν προβλέπεται αποζημίωση για τα οδοιπορικά τους έξοδα.

Καταργείτε την αποζημίωση, μειώνετε τις αποδοχές των συναδέλφων σε συνέχεια και σε πλήρη εναρμόνιση με τις ρυθμίσεις των προηγούμενων κυβερνήσεων που καταργήσανε την αποζημίωση για το λεγόμενο βοηθητικό έργο των εξετάσεων.

Μετά από τρία χρόνια σχεδόν και πάλι δεν ανοίγετε τα χαρτιά, γιατί παραπέμπετε σε μια σειρά υπουργικών αποφάσεων. Εντάσσετε το έργο όπως είπαμε, εντός ωραρίου λειτουργίας των υπηρεσιών. Το καταργείτε ως έργο, το μετατρέπετε σε απλή αρμοδιότητα και η υποστελέχωση, την οποία, δεν ξέρω, αν αγνοείτε ή σκόπιμα το κάνετε, καθιστά αδύνατη τόσο την ένταξη του έργου των εξετάσεων εντός ωραρίου, όσο και την αντιμετώπισή του ως κύριου και αποκλειστικού.

Και βέβαια, νομίζουμε ότι το γνωρίζετε και το αναγνωρίζετε, γι’ αυτό παρακάτω λέτε ότι δίνεται το δικαίωμα να απασχολούνται και σε άλλες αρμοδιότητες ή στις νησιωτικές περιοχές θα είναι αποκλειστικό έργο, μόνο για μια μέρα.

Και βέβαια, μεταφέρετε αυτήν την αρμοδιότητα μαζί με τις άλλες αρμοδιότητες, όπως είπαμε στις περιφέρειες, στις οποίες από το 2011 και μετά μόνο έχουν έρθει πάρα πολλές αρμοδιότητες χωρίς πόρους και προσωπικό και το προσωπικό έχει μειωθεί κατά 40% και πάνω.

Για να «μπαλώσετε» τις καταστάσεις βάζετε έναν εξεταστή ανά εξεταζόμενο και για να εξασφαλίσετε τη διαρκή, όπως λέτε, εναλλαγή τους μισούς εξεταστές τους χαρακτηρίζετε ως αναπληρωματικούς που θα ασκούν και άλλα καθήκοντα. Και βέβαια, μιλάτε και για παράλληλα καθήκοντα, προφανώς αγνοώντας ή κάνοντας ότι αγνοείται ό,τι ορίζει ο υπαλληλικός κώδικας για τα λεγόμενα παράλληλα καθήκοντα.

Αναφέρεστε σε δύο κληρώσεις, μια για το κάθε τετράμηνο και μία πριν από την εξέταση. Καλό το μέτρο λέμε των κληρώσεων, όμως δεν νομοθετείτε κάτι καινούργιο, όπως προπαγανδίζετε.

Και πείτε την αλήθεια και τώρα προβλέπονται κληρώσεις και τώρα γίνονται κληρώσεις, αλλά όχι παντού. Και όχι παντού, γιατί απαιτούνται πάνω από 11 εξεταστές και ακριβώς η υποστελέχωση και η έλλειψη εξεταστών δεν δίνει αυτό το δικαίωμα και τη δυνατότητα παντού.

Πείτε μας, επίσης, γιατί βάζετε σε δεύτερη μοίρα τους εξεταστές ΔΕ κατηγορίας και μάλιστα αδιακρίτως. Δεν έχει καμία λογική ο ΠΕ διοικητικός να κρίνεται πιο κατάλληλος από το ΔΕ τεχνικό και μάλιστα, από μηχανικό, ελεγκτή του ΚΤΕΟ και τα σχετικά. Και μόνο αν γνωρίζατε ότι στην Αττική που θεωρώ ότι θα οφείλατε να το γνωρίζετε ότι στους 166 εξεταστές, οι 79 είναι ΠΕ και οι 87 ΔΕ.

Δεν θα σταθούμε στην οδική εκπαίδευση και στη συμπεριφορά, ούτε σε άλλες πλευρές οδικής ασφάλειας και της εξασφάλισης της απρόσκοπτης μετακίνησης των λαϊκών στρωμάτων, αν και κατά την άποψή μας και μόνο το γεγονός ότι συζητάμε το σύστημα των εξετάσεων οδήγησης αποσπασμένο από όλα τα άλλα, δείχνει το ατελέσφορο του θέματος.

Το σίγουρο είναι ότι δεν προσεγγίζετε τα ζητήματα αυτά από τη σκοπιά των δημόσιων αγαθών που πρέπει να παρέχονται από το κράτος με σύγχρονες και αναβαθμισμένες προδιαγραφές και μεθόδους, μακριά από τη λογική του κέρδους και της ανταποδοτικότητας που με κάθε αφορμή ενισχύεται και γι' αυτό δεν μας προξενεί και εντύπωση που αυξάνετε τα παράβολα.

Σκόπιμα, βεβαίως, δεν ξεκαθαρίζετε ποιοι θα φτιάξουν τις πίστες εκπαίδευσης για τις ειδικές δοκιμασίες. Γιατί δεν χρηματοδοτείτε για το σκοπό αυτό τις περιφέρειες από τα εκατομμύρια των εσόδων που έχετε;

Τέλος, αφήνετε άθικτο το ζήτημα των πρακτικών εξετάσεων των 74άρηδων, οι οποίοι υποχρεούνται για να ανανεώσουν την άδεια λειτουργίας τους να πληρώσουν και να περάσουν και πάλι πρακτική άσκηση οδήγησης με οποιοδήποτε όχημα χωρίς την παρουσία εκπαιδευτή, χωρίς να προβλέπεται, πώς θα αποτρέπεται κάποιο ατύχημα ή κάποιες ενδεχόμενες ποινικές, αστικές ευθύνες του εξεταστή.

Ζητάμε να ανακαλέσετε τη ρύθμιση και να μην προσθέσετε νέα προβλήματα στους εξεταστές. Έστω και με καθυστέρηση οφείλετε να ακούσετε όλους τους ειδικούς που λένε ότι ο έλεγχος αξιολόγησης ικανότητας οδήγησης σε έναν ηλικιωμένο συνδέεται, κυρίως με ιατρικά δεδομένα και όχι με την πρακτική εξέτασης της οδήγησης και γι' αυτό ζητάμε να γίνονται ολοκληρωμένες, όπως λένε, ιατρικές εξετάσεις και μπορείτε να συνεργαστείτε με οποιοδήποτε ιατρικό σύλλογο, από δημόσια νοσοκομεία και να αποσύρετε τη συγκεκριμένη απόφαση.

Εν κατακλείδι, θεωρούμε ότι το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου είναι αποσπασματικό και δεν διασφαλίζει το δημόσιο χαρακτήρα του έργου των εξετάσεων, ούτε επιλύει υπαρκτά προβλήματα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Λυμπερόπουλος.

**ΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ)):** Καλημέρα, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κύριες και κύριοι βουλευτές, εμείς δεν έχουμε πολλά σήμερα ως παρέμβαση σε αυτό το νομοσχέδιο, απλώς έχουμε ορισμένες μικρές παρεμβάσεις, οι οποίες όμως είναι απαραίτητες σε συνέχεια μιας λειτουργίας του Υπουργείου Μεταφορών που μας έβγαλε από ένα χαώδες σύστημα από το 2015 και ύστερα και ουσιαστικά, υπήρχε μια εντολή από πολλούς παράγοντες να εξαφανιστεί αυτός ο κλάδος.

Ο κλάδος έχει βρει στο πρόσωπο του Υπουργού μια δικαίωση στη λειτουργία του, σίγουρα περιμένει και άλλα πολλά σε υπουργικές αποφάσεις και κάποιες τροπολογίες, τις οποίες τις έχουμε συζητήσει και η θέληση υπάρχει και περιμένουμε να τελειώσουμε το δυνατόν γρηγορότερα. Οι μικρές παρεμβάσεις που υπάρχουν σήμερα στο νομοσχέδιο είναι πάρα πολύ καλές, γιατί λύνουν μικρά προβλήματα, αλλά στην έκταση που υπάρχουν θα μας δώσουν λύσεις.

 (Συνέχεια ομιλίας, κ. Θύμιου Λυμπερόπουλου, Προέδρου της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων - ΠΟΕΙΑΤΑ)

Γενικότερα για το νομοσχέδιο, θέλω να πω ως πολίτης ότι είναι ένα νομοσχέδιο που κάνει μια παρέμβαση να διορθώσει πολλά στραβά και θεωρώ ότι όποιος, ως πολίτης παρεμβαίνει, πρέπει να καταλάβει, ότι όπως και στον κλάδο το δικό του- και εγώ να μιλήσω για το δικό μου υπάρχουν πολλά στραβά, πρέπει να παρεμβαίνω, πρώτα απ' όλα στην ποιότητα παροχής υπηρεσιών και στις κακές στρεβλώσεις που υπήρχαν, αλλά παράλληλα και στις κακές συμπεριφορές που υπήρχαν και υπάρχουν- γιατί αλλιώς δεν θα φτιάξουμε ποτέ ένα σύστημα που θα υπάρχει εξεταστής, που ξέρετε τόσα χρόνια, πώς λειτουργούσε, πόσες φορές σε έκοβαν για να περάσεις ένα δίπλωμα και πότε το έπαιρνες, ακόμη και εξεταστής που να μην είχε δίπλωμα και να ήξερε να οδηγήσει, όλα αυτά τα στραβά σίγουρα σε όλους τους κλάδους υπήρχαν, όπως και εδώ, πρέπει να τα διορθώσουμε και όλοι μαζί, όχι να είμαστε επιθετικοί σε ότι καινούργιο γίνεται και να μένουμε πάντα το παλιό και να μη γίνεται τίποτα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Ασμάτογλου,

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΣΜΑΤΟΓΛΟΥ (Προέδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων - ΠΟΠΕΚ):** Κύρια Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση στην Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων, να τοποθετηθεί σε αυτά τα επίμαχα ζητήματα του νομοσχεδίου που περνάμε σήμερα.

Θα ξεκινήσω από τα θετικά. Πράγματι, διευκρινίζουμε μέσα σε αυτό το νομοσχέδιο, το θέμα του απλού και του μικτού διανομέα. Τελικά, αυτό θα λύσει πάρα πολλά προβλήματα, τα οποία πάρα πολλά πρατήρια αυτή τη στιγμή μένουν ανενεργά, ένεκα της τοποθέτησής τους και μετά από την εγκύκλιο, την οποία είχε βγάλει ο κ. Γενικός Γραμματέας σχετικά με αυτό, άρα λοιπόν, είναι θετικό αυτό.

Δεύτερο θετικό είναι ότι δεν ανακαλείτε πλέον την άδεια- και μην ξεχνάμε ότι η κανονιστική διάταξη βγήκε το Σεπτέμβριο και πολύ σωστά, το μεταθέτετε μέχρι τέλος του 2019 και πάρα πολύ καλά κάνετε, κύριε Υπουργέ, γι' αυτό- αλλά το πρόβλημα είναι το εξής, ότι εν μέσω του χειμώνα, λόγω ελλείψεως υλικών και λόγω δυσκολιών των εγκαταστατών- που έχουν λίγο προσωπικό- θα πάει, πράγματι, μέχρι τέλος του 2019.

Δεν ζητάμε παράταση σε αυτό. Αυτό που ζητάμε εμείς, είναι η άδεια, η οποία ανακαλείται προσωρινά, ούτως ή άλλως, το πάτε μέχρι τέλος του 2019, είμαστε μέσα στο 2019, αν ένα πρατήριο εναρμονιστεί, για παράδειγμα, μεταξύ του Μαΐου και του Αυγούστου ή μεταξύ του Αυγούστου και του Οκτωβρίου, τι νόημα έχει να του πάρουμε για δύο μήνες την άδειά του, να την ανακαλέσουμε προσωρινά, όπως το λέτε, - και πολύ καλά το κάνετε και εμείς μαζί σας είμαστε-, αλλά σε αυτό το κομμάτι, ας μην του παίρνουμε την άδεια, αφού έχετε δώσει ούτως ή άλλως, μέχρι το τέλος του 2019, αφήστε η ανάκληση αυτή να είναι μέχρι το τέλος του 2019 χωρίς να είναι προσωρινή ανάκληση. Να δοθεί αυτό το περιθώριο, ώστε όλοι να εναρμονιστούν μέχρι το τέλος του 2019, αυτά τα οποία έχουν, εγγύτερα από 30 μέτρα, πρόβλημα.

Ένα άλλο θέμα, το οποίο θέλω να συζητήσουμε, κύριε Υπουργέ, είναι το θέμα των αντιεκρηκτικών ζωνών. Σε κάποια πρατήρια, τα οποία έχουν υπερκείμενους ορόφους, δεν τίθεται θέμα για τις αντιεκρηκτικές ζώνες, ενώ τίθεται θέμα σε ένα άλλο απλό πρατήριο.

Ένα ακόμα θέμα, το οποίο θέλω να συζητήσουμε και έχει πολύ μεγάλη σημασία για σας, αλλά και για εμάς βέβαια, είναι ότι «πήρατε πίσω» αυτό το οποίο μας είχατε δώσει την προηγούμενη φορά είχατε πει ότι είναι απόφαση δική σας για τα πρατήρια ενέργειας- γιατί περί πρατηρίων ενέργειας πρόκειται, δεν είμαστε πια πρατήρια βενζίνης και το ξέρετε καλύτερα από εμάς- θα βγάλετε μια υπουργική απόφαση για τη μείωση των αποστάσεων και για τα μικτά πρατήρια. Για τα απλά πρατήρια, πολύ καλά το κάνατε, έχουμε δουλέψει πάρα πολύ μεγάλο διάστημα μαζί, έχετε λύσει πάρα πολλά προβλήματα στον κλάδο μέσα σε αυτό το διάστημα της υπουργικής σας θητείας στο χώρο μας, όσον αφορά τους υπερκείμενους ορόφους,- το γνωρίζω και πολύ καλά-, όσον αφορά στη μείωση των εσωτερικών αποστάσεων, όσον αφορά στην εγκατάσταση για τα πρατήρια να βάλουν υγραέριο, αλλά έχουμε ένα θέμα με αυτό που την προηγούμενη φορά όταν πέρναγε το νομοσχέδιο είχατε πει, να αποφασίσετε για τη μείωση και των μεικτών πρατηρίων. Πρέπει- και γνωρίζετε καλά- ότι τα πρατήρια είναι πρατήρια ενέργειας.

Εμείς, λοιπόν, τι θέλουμε; Nα βάλουν από αύριο όλες τις εναλλακτικές μορφές ενέργειας μέσα και να μπορούν να τις τοποθετήσουν. Επικαλούμεθα το blue-book της Αγγλίας. Αυτό, το επικαλούμεθα και δίνει το βάρος στους μηχανολόγους για να εκδώσουν και την απόφαση για τη μείωση των εξωτερικά. Να μην τη μηδενίσετε, όμως μειώστε την. Μειώστε τη, έχει σημασία αυτό κύριε Υπουργέ και μη βγάλετε αυτό το δικαίωμα που είχατε να αποφασίσετε για αυτά τα μικτά πρατήρια και έχει πολύ μεγάλη σημασία και θα δώσει πολύ μεγάλη ζωή. Αυτά ήθελα να επισημάνω.

Επίσης, θέλω να σας πω ότι είχατε μια πολύ μεγάλη ευαισθησία να ικανοποιήσετε τον κλάδο μας και σας ευχαριστούμε πολύ, αλλά γι’ αυτά τα οποία σας είπα τώρα, αν έχετε την καλοσύνη θα πρέπει να τα διευθετήσουμε και με τη συνεργασία που έχουμε με τον Γενικό Γραμματέα να μπορέσουμε να τα ξεπεράσουμε και αυτά. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, τα άλλα θα τα συζητήσουμε. Σε αυτό που ζητάτε το τελευταίο, γιατί το είχαμε θεσμοθετήσει, θα σας αναφέρω ότι βγάλαμε την υπουργική απόφαση και κάναμε διαβούλευση με την Πυροσβεστική. Η Πυροσβεστική ήταν κάθετη στις αποστάσεις. Επομένως, δεν μπορούμε να έχουμε μία υπουργική απόφαση που δεν εκδίδετε, γιατί η αρμόδια υπηρεσία που είναι η Πυροσβεστική, είναι τελείως κάθετη στην άποψή της και γι’ αυτό το καταργούμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΣΜΑΤΟΓΛΟΥ (Προέδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ)):** Πρέπει να τους πείσουμε κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πώς να τους πείσουμε;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΣΜΑΤΟΓΛΟΥ (Προέδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ)):** Να τους πείσουμε, διότι στην Αγγλία και όλα αυτά, τα οποία σας έχουμε καταθέσει, έχουν μειώσει αισθητά τις αποστάσεις στην Ευρώπη, σε όλη την Ευρώπη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αυτός είναι ο λόγος που έχουν μέσα και θα πρέπει να το ξέρετε. Έτσι και εμείς το έχουμε μειώσει, αλλά….

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΣΜΑΤΟΓΛΟΥ (Προέδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ)):** Άρα, η δική μας η Πυροσβεστική, δεν πρέπει να διαφοροποιείτε από τα νομοθετήματα, τα οποία επικρατούν στην Ε.Ε..

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Μαλούχος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΟΥΧΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Ιδιωτικών Υπαίθριων Σταθμών Αυτοκινήτου):** Κύριε Υπουργέ, κύριε Γενικέ Γραμματέα, κυρίες και κύριοι υπηρεσιακοί παράγοντες, καλή σας ημέρα και σας ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση.

Κατ’ αρχάς, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την πολιτική και υπηρεσιακή ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και την κυρία Κανελλοπούλου, για τη διαχρονική συνεργασία και την επίλυση ορισμένων από τα αιτήματά μας. Συγκεκριμένα, αναφέρομαι στο κατατεθέν σχέδιο νόμου και ειδικότερα στο άρθρο 19 που μας αφορά.

Θα θέλαμε να επισημάνουμε μια έλλειψη στη διατύπωση που προφανώς από λάθος παραλήφθηκε και είναι η φράση «ή διανυκτέρευση», τυχόν μη αναφορά της φράσης αυτής δημιουργεί πολλά προβλήματα, τόσο στους λειτουργούντες υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, όσο και για τους νέους που θα ιδρυθούν. Παρακαλούμε, λοιπόν, για τη συμπλήρωση της διατύπωσης, η οποία είναι και με τη διανυκτέρευση, όπως είναι σήμερα στο τροποποιημένο άρθρο 27 παρ. 1 του π.δ. 455/76. Δεν έχω κάτι άλλο να αναφέρω και σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας και είμαστε στη διάθεσή σας, για οποιαδήποτε διευκρίνιση.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Θεοδώρου.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥ (Συντονιστής της Επιτροπής Πρατηρίων για τεχνικά θέματα του Συνδέσμου Εταιρειών Πετρελαιοειδών Ελλάδας (ΣΕΕΠΕ)):** Καλημέρα και από εμένα και σας ευχαριστούμε πολύ που μας καλέσατε.

Είμαστε απόλυτα σύμφωνοι με το νομοσχέδιο, όπως και κατ’ ιδίαν έχουμε συζητήσει και με τους όλους τους υπηρεσιακούς παράγοντες, θα ήθελα να επισημάνω, όμως, δύο μικρά σημεία. Επειδή η ορολογία «νέα άδεια λειτουργίας» στο προηγούμενο νομοθέτημα δημιούργησε πάρα πολλά θέματα, θα ήθελα να διευκρινίσουμε εδώ, το εξής απλό και αυτό το επικαλέστηκε και ο κ. Ασμάτογλου. Όταν ένα πρατήριο -εν πάση περιπτώση- μέχρι το τέλος του χρόνου έχει το δικαίωμα να τακτοποιηθεί και να συνεχίσει τη λειτουργία του, δεν έχει κανένα νόημα να μιλάμε για νέα άδεια λειτουργίας, κατάθεση σχεδιαγραμμάτων, έγκριση σχεδιαγραμμάτων, υλοποίηση, κατάθεση άδειας λειτουργίας, παρέλευση του χρόνου που προβλέπετε για να συνεχίσει τη λειτουργία του.

Θεωρώ ότι εξαρχής ο όρος νέα άδεια είναι λάθος, διότι οποιοδήποτε μαγαζί σήμερα λειτουργεί και θέλει να κάνει μια τροποποίηση, υποβάλλει μια έγκριση σχεδιαγραμμάτων, λειτουργεί, υλοποιεί και λαμβάνει μια καινούργια άδεια, που από αυτή και μετά, νομιμοποιείται να ασκεί τις καινούργιες δραστηριότητες. Εδώ δεν μιλάμε για καινούργια δραστηριότητα, μιλάμε για μέτρα ασφαλείας για τη συνέχιση της λειτουργίας του πρατηρίου. Από τη στιγμή, λοιπόν, που τα μέτρα ελήφθησαν, βεβαιώνονται, πιστοποιούνται ως εξοπλισμός εργασίας, δεν υπάρχει κανένας λόγος αναμονής εκδόσεως μιας άδειας και είναι ασφαλές να συνεχίσει να λειτουργεί.

Μην μπούμε στη διαδικασία, γιατί κάποιοι παρερμηνεύουν στις υπηρεσίες.

Στις υπηρεσίες, κάποιοι παρερμηνεύουν, διαβάζουν αυτό που γράφεται μέσα στο 2 και το 4, των οποίων η άδεια λειτουργίας έχει αφαιρεθεί και μπαίνουν στη λογική «κάτσε να σου αφαιρέσω την άδεια, να είμαστε σύννομοι και να στη ξαναδώσω». Θεωρώ ότι αν απλά αφαιρέσουμε τις 6 λέξεις, των οποίων η άδεια λειτουργίας έχει αφαιρεθεί είναι εντάξει το θέμα, γιατί καταλαβαίνω ότι είναι γραμμένο και δεν μπορεί να τροποποιηθεί οτιδήποτε. Δείτε το, σας παρακαλώ.

Το δεύτερο θέμα, το οποίο και αυτό έχει περιέλθει από τις πολλές εγκυκλίους, διατάξεις, νόμους είναι το εξής. Δεν μπορεί ένα πρατήριο, το οποίο έχει όροφο ή δεν έχει όροφο, να έχει διαφορετική αντιμετώπιση, ως προς τις ζώνες. Είχαμε πει ξεκάθαρα ότι οι ζώνες πρέπει να λαμβάνονται μέσα στα όρια του οικοπέδου και αυτά καθορίζουν τα μέτρα και τη λειτουργία του πρατηρίου, γιατί το πρατήριο οριοθετείται μέσα σε ένα οικόπεδο. Δεν έχει καμία διαφορά το να έχει όροφο ή να μην έχει όροφο, δεδομένου ότι τα μέτρα υλοποιούν όλους του κανόνες ασφαλείας.

Θα πρέπει, λοιπόν, να ξεκαθαρίσουμε διαπαντός αυτό το θέμα, γιατί είναι κρίμα να λέμε σε κάποιον «χτίσε έναν όροφο, για να είσαι εντάξει». Είναι τελείως παράλογο, να έχω ένα πρατήριο χωρίς όροφο και να είναι ανασφαλές και ότι θα του βάλω όροφο από πάνω να γίνεται ασφαλές. Κάπου, έχει μπερδευτεί η έννοια. Μιλάμε για τις αντιεκρηκτικές ζώνες και μόνο ότι εξετάζονται μέσα στα όρια του οικοπέδου σε όλα τα πρατήρια, εκτός από τα πρατήρια που δεν έχουν ανωδομή.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κιούσης.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΙΟΥΣΗΣ(Πρόεδρος Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος):** Αναλυτικά οι θέσεις της Ομοσπονδίας έχουν σταλεί στο Υπουργείο, στον κ. Υπουργό και στα κόμματα. Θέλω να επισημάνω, τρία τέσσερα πράγματα. Συμφωνούμε να δοθεί παράταση για την υλοποίηση των μέτρων, κάτω από πολυκατοικίες και κοντά σε απαγορευτικές χρήσεις. Συμφωνούμε να δοθεί βαρύτητα στην υλοποίηση των μέτρων στο χρονοδιάγραμμα του νόμου, με ανοιχτά όμως τα πρατήρια. Προτείνουμε δύο λύσεις, να δοθεί χρόνος 4 μηνών για κατάθεση φακέλων στα συγκοινωνιών και σε όσους δεν καταθέσουν μόνο τότε να επέλθει προσωρινή ανάκληση, μέχρι την υλοποίηση των μέτρων.

Κύριε Υπουργέ, τον Νοέμβριο 2016 με τον ν. 4439, κάποιοι μίλαγαν για 7.000, 8.000 και 9.000. Δυστυχώς, επιβεβαιωθήκαμε ότι για να υλοποιηθούν τα μέτρα είναι περί τα 30.000 ευρώ. Επειδή βγαίνουν πάρα πολλά προγράμματα, πρέπει να σκεφτούμε, πώς θα ενταχθούν αυτές οι εργασίες σε κάποιο πρόγραμμα χρηματοδότησης. Δεν συμφωνούμε με τίποτα να κλείσουν τα πρατήρια, έστω και προσωρινά, γιατί ένα κλειστό πρατήριο - έστω και προσωρινά - θα κλείσει οριστικά τη μεγάλη πλειονότητα των έντιμων συναδέλφων πρατηριούχων. Δεν μπορεί να φτιάξει αυτά τα έργα όταν είναι ανοιχτά, έχει μια ροή, μια ρευστότητα. Καταλαβαίνετε, όταν είναι κλειστά αυτοί οι συνάδελφοι, πώς θα μπορούν να επενδύσουν, να υλοποιήσουν, να κόψουν επιταγές, να βρουν συνεργεία, να συνεχίσει αυτή η ροή με κλειστά τα πρατήρια. Οπότε, δεν συμφωνούμε να κλείσουν ούτε για μία μέρα, γιατί πάλι αυτά τα μέτρα, οι «συνάδελφοι» που κινούνται σε ύποπτα συμφέροντα θα τα φτιάξουν.

Έχουμε ένα σοβαρό θέμα. Δεν συμφωνούμε να επιτρέπεται σε μια εγκατάσταση, να δημιουργηθεί δίπλα σε ένα πρατήριο. Θα το πω απλά, για να γίνω κατανοητός. Έχουμε ένα πρατήριο που δουλεύει 30 χρόνια νομιμότατα και πάει δίπλα, στο δεύτερο όροφο και ανοίγει μια σχολή χορού με 51 άτομα και καλείται το πρατήριο να επενδύσει 30.000 ευρώ. Θεωρώ ότι είναι πολύ άδικο αυτό και ξέρετε ότι υπάρχει μεγάλη πιθανότητα η σχολή χορού σε ένα χρόνο να κλείσει, αλλά εμείς θα έχουμε δώσει τα 30.000 ευρώ ή θα έχουμε κλείσει.

Αυτό θεωρούμε ότι είναι πάρα πολύ άδικο και είναι πάρα πολλές αυτές οι περιπτώσεις, ειδικά με τα καφέ που είναι της μόδας οι επενδύσεις σε αυτόν το τομέα στην Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια. Καταλαβαίνετε ότι οποιοσδήποτε νόμιμος, νομιμότατος, συνάδελφος πανελλαδικά μπορεί να καλεστεί να επενδύσει 30.000 ευρώ, το λιγότερο.

Όπως δεν επιτρεπόταν και δεν επιτρέπεται σε ένα πρατήριο να αδειοδοτείται κοντά σε απαγορευμένες χρήσεις, έτσι να μη γίνεται και για τις απαγορευμένες χρήσεις. Ας επιληφθούν οι πολεοδομίες, οι πυροσβεστικές και γενικά, οι αδειοδοτούσες αρχές να μην επιτρέπεται. Δεν είναι δυνατόν μετά από είκοσι ή τριάντα χρόνια, οτιδήποτε να ανοίξει και να πάμε εμείς να επανεπενδύσουμε για την ασφάλεια.

Καταρχήν, συμφωνούμε να μη θεωρείται χαρακτηριστικό σημείο ο αμιγώς διανομέας υγραερίου. Σχετικά με τη κατάργηση των διατάξεων του ν.4530, περί δυνατότητας λειτουργίας πρατηρίων και μικτών πρατηρίων κοντά σε απαγορευμένες χρήσεις πρέπει να διευκρινιστεί εάν φέρνει σε εφαρμογή παλιές διατάξεις που ο ν.4530 κατήργησε. Πρέπει να το δούμε αυτό για να μην υπάρχουν παρερμηνείες και πολλές ερμηνευτικές εγκύκλιοι.

Εάν δεν κλείσετε τα πρατήρια, εάν βρούμε κάποιο τρόπο χρηματοδότησης, εάν κάθετα να μην επιτρέπεται η δημιουργία απαγορευμένων χρήσεων δίπλα στα υφιστάμενα πρατήρια και εάν δούμε λίγο και τον ν.4530, είμαστε θετικοί. Ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση και το χρόνο που μας δώσατε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε. Ο κ. Κεπαπτσόγλου, έχει το λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΕΠΑΠΤΣΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων ΣΕΣ)):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καλημέρα σε όλους και σας ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Έχουμε κάποιες παρατηρήσεις σχετικά με τη δοκιμασία προσόντων και θα τις καταθέσουμε με υπόμνημα.

Εγώ θα μιλήσω για το άρθρο 22, σχετικά με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τα οποία περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο. Ο Σύλλογος έχει ιδιαίτερο προβληματισμό για το πώς διαμορφώνεται και διατυπώνεται αυτό το άρθρο.

Πρώτα απ' όλα, πρέπει να πούμε ότι τα ΣΒΑΚ είναι βασικά εργαλεία για τον προγραμματισμό της χρηματοδότησης των ΟΤΑ τα επόμενα χρόνια. Με βάση αυτά τα σχέδια, δηλαδή, ουσιαστικά, θα χρηματοδοτηθούν έργα, δράσεις και μέτρα που θα αφορούν τους πολίτες.

Παρόλα αυτά, διαβάζοντας το άρθρο, συνειδητοποιούμε ότι το περιεχόμενο του, ο ορισμός και ούτω καθεξής, απέχουν παρασάγγας από την καλή ευρωπαϊκή πρακτική και μετατρέπεται σε κάτι άλλο.

Επιπλέον, θα πούμε ότι και οι διαδικασίες εγκρίσεων που περιλαμβάνονται είναι πάρα πολλές. Δεν μπορούμε σε αυτή τη χώρα που ζούμε να έχουμε ένα νομοσχέδιο και μια διαδικασία, η οποία θέλει δέκα εγκρίσεις. Γι' αυτό εμείς προτείνουμε, ουσιαστικά, η έγκριση να γίνεται αποκλειστικά από το Υπουργείο Μεταφορών για να μην έχουμε αυτή την πολυπλοκότητα. Έχουμε καταθέσει αναλυτικά τις προτάσεις μας. Θεωρούμε ότι το άρθρο και επιστημονικά έχει προβλήματα, μιας και μετατρέπουμε τα ΣΒΑΚ σε κάτι άλλο από αυτό που είναι. Επίσης, χρειαζόμαστε μια πιο ευέλικτη διαδικασία και πιο κατάλληλος από το Υπουργείο δεν υπάρχει. Δεν μπορούμε να έχουμε δέκα, δεκαπέντε εγκρίσεις. Κατά τα άλλα, έχουμε καταθέσει υπόμνημα και ευχαριστούμε για τον χρόνο σας.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η κυρία Μυλωνά έχει το λόγο.

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΔΑΝΕΛΛΗ - ΜΥΛΩΝΑ (Πρόεδρος του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ» - (ΙΟΑΣ):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι, αναφορικά με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου έχουμε να παραθέσουμε τα ακόλουθα.

Καταρχήν, συμφωνούμε και ευελπιστούμε ότι εάν εφαρμοστεί, όπως προτείνετε, θα αντιμετωπίσει υφιστάμενα προβλήματα, παθογένειες του υφιστάμενου συστήματος και θα συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Να πω ακόμη ότι μας ικανοποιεί το γεγονός ότι στο σχέδιο νόμου έχουν ενσωματωθεί προτάσεις μας που υπεβλήθησαν στη Γραμματεία του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατά την περίοδο της διαβούλευσης, σε επιμέρους άρθρα που είχαμε επισημάνει.

Τα προβλήματα της αδιαφάνειας, της αναξιοκρατίας και της διαβλητότητας του συστήματος αξιολόγησης που έχουν διαπιστωθεί, πιστεύουμε ότι είναι κρίσιμα και χρήζουν αντιμετώπισης, όπως με το νομοσχέδιο που προτείνετε.

Συμφωνούμε με τη διαδικασία δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών, την ηλεκτρονική καταγραφή των υποψηφίων οδηγών, την εποπτεία και αξιολόγηση εκπαιδευτών και εξεταστών, τους χώρους ενέργειας δοκιμασιών, καθώς και τα προτεινόμενα για τη συνοδευόμενη οδήγηση και την επαναξιολόγηση των ικανοτήτων ηλικιωμένων οδηγών.

Πιστεύουμε, όμως, ότι η επιτυχία του εγχειρήματος θα κριθεί από την άμεση εξασφάλιση της υλικοτεχνικής υποδομής, για την όσο το δυνατόν ταχύτερη εφαρμογή του.

 Ελπίζουμε ότι τα θέματα που δεν τίθενται στις λεπτομέρειές τους, θα διευθετηθούν με σχετικές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με τον καθορισμό ενεργειών εποπτείας και λοιπών θεμάτων, όπως η επικαιροποίηση της διδασκόμενης ύλης, η εκπαίδευση των εκπαιδευτών, θέματα που δεν περιλαμβάνεται στο σχέδιο νόμου. Επίσης, δεν γνωρίζω, εάν για τους εξεταστές και ελεγκτές εφαρμόζεται το πόθεν έσχες.

Αναφορικά με τα θέματα κυκλοφοριακής αγωγής, όπως αναφέρονται στο άρθρο 15 παρ. 2, σας επισημαίνουμε ότι στο Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας ήδη διαθέτουμε τεκμηριωμένη επιστημονική πολυετή εμπειρία με την υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων σε σχολεία της χώρας, ανά την επικράτεια, καθώς και των προγραμμάτων που αναφέρονται σε σχολές γονέων. Μόνο το 2018 πάνω από 33.000 μαθητές παρακολούθησαν τα πιστοποιημένα προγράμματα του Ινστιτούτου, ανεβάζοντας τον αριθμό των εκπαιδευμένων παιδιών σε 210.000 και των εκπαιδευτικών σε 5.290.

Με την ιδιότητά μας, ως συμβουλευτικό όργανο του ΟΗΕ και ως ενεργού μέλους του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών, όπως επίσης και ως επιστημονικός σύμβουλος του Υπουργείου Παιδείας για θέματα εκπαιδευτικής τηλεόρασης, όπου είμαστε τα δύο τελευταία χρόνια και συνδιοργανωτής σε πανελλήνιους διαγωνισμούς ψηφιακής δημιουργίας, θέτουμε την εμπειρία μας αυτή στην υπηρεσία της πολιτείας γιατί πιστεύουμε ότι πραγματικά είναι πολύ κρίσιμο το ζήτημα αυτό για την ευαισθητοποίηση μαθητών και πολιτών για τη δημιουργία συνείδησης οδικής ασφάλειας και της προστασίας της ζωής στο δρόμο. Σας ευχαριστώ και έχουμε και υπόμνημα, το οποίο θα καταθέσουμε για τις λεπτομέρειες.

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει η κυρία Χριστοφή.

 **ΜΑΡΙΛΥ ΧΡΙΣΤΟΦΗ (Εμπειρογνώμων για θέματα προσβασιμότητας ΑμεΑ)**: Καλημέρα σας. Ευχαριστούμε κι εμείς για την πρόσκληση. Θα είμαι πάρα πολύ σύντομη.

Το βασικό σημείο, το οποίο έχουμε εντοπίσει είναι ότι από το νομοσχέδιο λείπει και πάλι η διάσταση της αναπηρίας. Παρόλο που κατά καιρούς έχουμε υποβάλει σχετικά αιτήματα και προτάσεις τόσο στο Υπουργείο, όσο και στο Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας και παρά το γεγονός ότι ο πρόσφατος ν. 4488/17 και η κύρωση της Σύμβασης για τα Δικαιώματα των ΑμεΑ επιβάλλουν την ενσωμάτωση της διάστασης της αναπηρίας σε όλες τις πολιτικές και τα μέτρα που λαμβάνουν οι διοικητικές αρχές. Έχουμε ήδη καταθέσει αναλυτικό υπόμνημα, δε θα επαναλάβω όλα αυτά που λέμε μέσα, απλά θα εστιάσω σε δύο βασικά θέματα.

Το πρώτο αφορά τις εξετάσεις για λήψη άδειας οδήγησης ατόμων με κινητικές αναπηρίες. Όπως γνωρίζετε, παρότι προβλέπεται αυτές θα γίνονται και από τις περιφερειακές υπηρεσίες, ουσιαστικά γίνονται μόνο από ένα εξειδικευμένο κέντρο τον ΗΝΙΟΧΟ που λειτουργεί στο Εθνικό Κέντρο Αποκατάστασης. Είναι, δυστυχώς, ένα μόνο κέντρο που εξυπηρετεί όλη την Ελλάδα και είναι υποστελεχωμένο. Όλα τα άτομα με κινητικές αναπηρίες καταφεύγουν σ' αυτό από όλη τη χώρα με ότι σημαίνει αυτό σε χρόνο και κόστος για τα άτομα αυτά. Αυτό που ζητάμε είναι να δημιουργηθούν αντίστοιχα εξεταστικά κέντρα σε κάθε Περιφέρεια και, τουλάχιστον, να γίνει αρχή με τη δημιουργία τέτοιων κέντρων, όπως ο ΗΝΙΟΧΟΣ στη Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο, ούτως ώστε να αποσυμφορηθεί το κέντρο και, προφανώς, να στελεχωθεί ώστε να μπορεί να λειτουργεί κανονικά.

Το δεύτερο σημείο, το οποίο θα σας αναλύσει ο κ. Σίμψης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κωφών Ελλάδος, αφορά στην άρση θεμάτων που γεννούν διακρίσεις σε βάρος κωφών και βαρήκοων υποψηφίων οδηγών. Αυτά κυρίως εστιάζονται στην απουσία πρόβλεψης πιστοποιημένου διερμηνέα σε όλες τις φάσεις των εξετάσεων και στην άρση μέτρων που γεννούν διακριτική μεταχείριση σε βάρος των ατόμων αυτών, όπως αναφέρονται κάποιες εξετάσεις σε ΟΡΛ κ.λπ., τη στιγμή που ήδη τα άτομα αυτά διαθέτουν πιστοποίηση κώφωσης. Αυτά, όμως, θα τα αναφέρει αναλυτικότερα ο κ. Σίμψης.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Σίμψης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΙΜΨΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κωφών Ελλάδος):** Καλημέρα, κυρία Πρόεδρε, εκπρόσωποι του Υπουργείου, εκπρόσωποι φορέων, κυρίες και κύριοι βουλευτές, ως Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κωφών Ελλάδος εκπροσωπώ όλα τα σωματεία όλης της Ελλάδος. Έχουμε υποβάλει και εμείς υπόμνημα, γι' αυτό θα αναφερθώ σε κάποια σημαντικά θέματα, περιληπτικά.

Σχετικά με το Πρώτο Μέρος, στο άρθρο 4, παράγραφος 1. Οι υποψήφιοι, που είναι κωφοί, βαρήκοοι, σ’ αυτό πρέπει να απαλείψετε τον όρο αγράμματοι, γιατί εξετάζονται με τη διαδικασία της παραγράφου 1 του παρόντος και εφόσον το επιθυμούν με την παρουσία διερμηνέα ελληνικής νοηματικής γλώσσας ή και χειληανάγνωσης, ο οποίος φυσικά διαθέτει σχετική πιστοποίηση, που επιδεικνύει στην επιτροπή εξετάσεων και προσέρχεται με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου. Ο διερμηνέας μεταφράζει στην ελληνική νοηματική γλώσσα, ή επικοινωνεί μέσω χειληανάγνωσης τα σχήματα και το κείμενο που εμφανίζονται στην οθόνη και ο υποψήφιος επιλέγει τη σωστή απάντηση.

Σχετικά με την παράγραφο 5 και την παράγραφο 7, που αφορά μοτοσικλέτες και αυτοκίνητα θέλουμε, ειδικά για τους υποψηφίους που είναι κωφοί, βαρήκοοι, η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς στην πορεία να πραγματοποιείται ως εξής. Να προεπιλέγεται από τον εξεταστή μια συγκεκριμένη διαδρομή, να ενημερώνεται ο υποψήφιος για αυτή τη διαδρομή και να την πραγματοποιεί. Στο τέλος της διαδρομής, εάν απορριφθεί ο υποψήφιος ο εξεταστής της να τον ενημερώνει για τυχόν σφάλματα που έκανε και γιατί απορρίφθηκε και κατά τη διάρκεια της ενημέρωσης να υπάρχει φυσικά διερμηνέας νοηματικής γλώσσας.

Άρθρο 7, παράγραφος 1. Ειδικά για τους κωφούς και βαρήκοους υποψηφίους στο χώρο της διενέργειας των ειδικών δοκιμασιών να παρίσταται φυσικά διερμηνέας της ελληνικής νοηματικής γλώσσας ή χειληανάγνωσης, εάν το επιθυμεί ο υποψήφιος.

Σχετικά με το άρθρο 10, μεταβατικές διατάξεις. Θέλουμε να τροποποιηθούν κάποιες διατάξεις, που αφορούν κωφούς και βαρήκοους. Η Ομοσπονδία Κωφών Ελλάδος ζητεί να συμπεριληφθούν κάποιες διατάξεις τροποποίησης.

Πρώτον, να καταργηθεί η επιβληθείσα με τον ν.4413/2016, άρθρο 74, Παράρτημα 3, επιβολή χρήσης ηλεκτροακουστικής συσκευής ή κοχλιακού εμφυτεύματος, ως προϋπόθεση για να χορηγηθεί η ανανέωση της άδειας οδήγησης.

Δεύτερον, να καταργηθεί η επιβληθείσα με τον ν.4413/2016 εξέταση από ΩΡΛ, ως προϋπόθεση για να χορηγηθεί στον υποψήφιο η ανανέωση της άδειας, γιατί έτσι γίνεται διάκριση στους κωφούς και του βαρήκοους.

Τρίτον, να καταργηθεί στο άρθρο 74 ο αποκλεισμός των κωφών από την Ομάδα 2 των οδηγών. Οι κωφοί και οι βαρήκοοι είναι και αυτοί οδηγοί, δεν αλλάζει κάτι σε εμάς, γιατί να γίνεται αυτή η διάκριση;

Τέταρτον, η χρονική διάρκεια αδειών οδήγησης σε κωφούς και βαρήκοους να εξομοιωθεί με την ισχύουσα διάρκεια, που ισχύει για όλους τους Έλληνες πολίτες, δηλαδή να μην γίνεται διάκριση σε εμάς και σε αυτό. Επίσης, να παραταθεί η ισχύς των αδειών οδήγησης για τα κωφά και βαρήκοα άτομα, που έχουν χορηγηθεί με προγενέστερες διατάξεις, όπως για όλους τους Έλληνες πολίτες.

Πάγιο αίτημα της Ομοσπονδίας μας είναι η απόδοση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στην ελληνική νοηματική γλώσσα και στη συνέχεια η διανομή του σε ηλεκτρονική μορφή, cd ή dvd, ώστε να καταστεί προσβάσιμος στους κωφούς και βαρήκοους, με βάση τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης του ΟΗΕ για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, αλλά και του ν.4488/2017, άρθρο 65, όπου αναφέρεται ότι η ελληνική νοηματική γλώσσα αναγνωρίζεται ως ισότιμη με την ελληνική γλώσσα.

Πιστεύουμε, ότι το κράτος πρέπει πραγματικά να προωθήσει και να καλύψει αυτές τις ανάγκες. Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν, ότι εμείς ως κωφοί και βαρήκοοι δεν έχουμε κανένα άλλο πρόβλημα, απλά έλλειψη ακοής.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Παπαδόπουλος.

Έχουμε υποβάλει ως ΕΚΑΒ υπόμνημα στο Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, επομένως, θα αναφερθώ σε λίγα σημεία. Συμφωνώ σε πάρα πολλά από όσα ειπώθηκαν, δεν θα τα επαναλάβω.

Η απουσία εκπαιδευτή δεν μας βρίσκει σύμφωνους, διότι είναι ζήτημα ασφάλειας της πορείας. Δεν ξέρω, αν οι ασφαλιστικές εταιρείες θα ασφαλίζουν τα αυτοκίνητα με έναν οδηγό, ο οποίος δεν έχει δίπλωμα και με έναν εκπαιδευτή που δεν έχει εκπαιδευτεί να παρεμβαίνει σε επικίνδυνες καταστάσεις. Επόμενος, ο εκπαιδευτής πρέπει να είναι μέσα στο αυτοκίνητο και δεν βλέπω κανένα αξιόλογο στόχο για να μην είναι μέσα. Το δεύτερο είναι η ελλιπής μετάδοση. Δεν μπορεί να είναι απόδειξη και αιτία τιμωρίας των σχολών, διότι μπορεί να είναι και τεχνικό το πρόβλημα.

Η αξιολόγηση υλικού είναι πολύ καλή, αλλά πρακτικώς δεν πρόκειται να γίνει. Θα συσσωρεύονται περιπτώσεις αξιολόγησης υλικού, στο τέλος θα είναι τόσες πολλές, ώστε το Υπουργείο θα αναγκαστεί να παραχωρεί διπλώματα χωρίς αξιολόγηση. Το νομοσχέδιο, δηλαδή, πρέπει να λαμβάνει υπόψη του και την πρακτική. Είναι εφαρμόσιμα αυτά που λέει ή δεν είναι; Στα ελληνικά νομοσχέδια αυτό δεν λαμβάνεται ποτέ υπόψη. Μπορεί να εφαρμοστεί ή δεν μπορεί να εφαρμοστεί; Μπορεί να ελεγχθεί η εφαρμογή ή δεν μπορεί να ελεγχθεί;

Τονίζω ότι τα ΑμεΑ ενισχύονται κ. Χριστοφή, αλλά δεν λαμβάνονται πουθενά υπόψη στην πράξη, δεν είναι μόνο στο νομοσχέδιο, στην καθημερινότητα, τα πάντα είναι κατειλημμένα, η Αστυνομία δεν παρεμβαίνει, Όποτε τηλεφωνήσω, δεν πηγαίνει η Αστυνομία να αφαιρέσει τα αυτοκίνητα, οι πεζοδρόμοι είναι κατειλημμένοι. Σκεφτείτε τα τυφλά άτομα που περνάνε με κόκκινο, νομίζοντας ότι είναι πράσινο ή είναι πράσινο, τρία αυτοκίνητα κατά μέσο όρο σε κάθε διασταύρωση περνάνε με ερυθρό σηματοδότη. Επομένως, στην πράξη δεν προστατεύονται.

Μία επιπλέον πρότασή μας είναι στο πρώτο στάδιο δοκιμής θα πρέπει να γίνει εξέταση την ημέρα, τη νύχτα και στην εθνική οδό, διότι νύχτα δε διδάσκεται σε όλες τις σχολές, η εθνική οδός ίσως σε πολύ λίγες σχολές και ο οδηγός, αφού εξεταστεί μπαίνει στην εθνική οδό με μεγάλες ταχύτητες και με μεγάλους κινδύνους. Επομένως, η εξέταση πρέπει να έχει τρία μέρη.

Το επόμενο θέμα είναι η συνοδευόμενη οδήγηση που θα έπρεπε να αναφερθούν οι διάφοροι φορείς. Εμείς δεν είμαστε θετικοί, έχουμε υποβάλει υπόμνημα στο Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας.

Ερωτώ: Είναι εφικτός ο έλεγχος από την Τροχαία; Δεν είναι εφικτός. Για παράδειγμα, ένας αστυνόμος θα υποθέτει ότι ένας είναι κάτω των 17 ετών και θα τον σταματάει και ο συνοδηγός θα έχει έγγραφη πιστοποίηση; Το Υπουργείο θα πιστοποιεί αυτούς, γιατί βάζει ορισμένες προϋποθέσεις; Θα τους δίνει ένα έγγραφο ότι δικαιούται να είναι σύνοδος ατόμου 17 ετών, ο οποίος έχει προσωρινό δίπλωμα οδήγησης; Αυτά είναι ανέφικτα. Θα εκφυλιστεί το μέτρο, οι 17 χρόνοι οδηγών κανονικά με τα ανάλογα ατυχήματα, γιατί ένας χρόνος διαφορά σε αυτή την ηλικία είναι μεγάλος χρόνος ωριμότητας. Δεν είναι από 17 με 18, η ωριμότητα είναι πολύ δυσανάλογα μεγάλη με το μικρό αυτό χρονικό διάστημα.

Θα ήθελα να πω δύο βασικά σχόλια. Όλα σχεδόν τα νομοσχέδια είναι καλά με όλες αυτές τις παρεμβάσεις που γίνονται. Το θέμα δεν είναι το νομοσχέδιο, αλλά η εφαρμογή. Πάρτε το νομοσχέδιο του ’80, εφαρμόστε το, θα είναι καλύτερα τα αποτελέσματα από το σημερινό. Το πρόβλημα δεν είναι να βγάζουμε νομοσχέδια, είναι να τα εφαρμόσουμε. Το σημερινό νομοσχέδιο έχει εχέγγυα μη εφαρμογής. Είναι πολύπλοκο, έχει πολλές τεχνικές προϋποθέσεις, πολλές προϋποθέσεις αλλαγής συμπεριφοράς και νοοτροπίας και δεν πρόκειται να εφαρμοστεί ούτε μετά από πέντε χρόνια. Θα βγαίνουν βοηθητικές υπουργικές αποφάσεις, οι οποίες θα κάνουν, όπως πάντα διάτρητο το νομοσχέδιο και στο τέλος δεν πρόκειται να εφαρμοστεί.

Αυτή είναι η πρότασή μας και μία πληροφορία του Υπουργού ότι και μέτρο να βάλετε για τη διαφθορά σε ένα μήνα έχει παρακαμφθεί. Εμείς έχουμε την εμπειρία από τις επιτροπές του Ι.Κ.Α., κάθε μήνα βάζαμε νέα μέτρα, μέσα σε δέκα μέρες τα μέτρα είχαν παρακαμφθεί. Βρίσκουν τρόπους όσοι θέλουν να παραμείνουν διεφθαρμένοι να παρακάμπτουν τη νομοθεσία. Δεν πρόκειται να κάνετε τίποτα με όλα αυτά τα μέτρα, εάν δεν πάρετε υπαλλήλους ή εκπαιδευτές που έχουν αποδειχθεί ότι έχουν δωροδοκηθεί, να τους αφαιρέσετε τη σύνταξη, την ιδιότητα, να τους απολύσετε και να πληρώσουν και αποζημιώσεις. Αν δεν το κάνετε αυτό, δυστυχώς, δεν πρόκειται να γίνει τίποτα.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Ζωγράφου.

**ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα να δώσω μια άλλη προσέγγιση σε αυτό το νομοθέτημα και νομίζω ότι θα ομονοήσουμε όλοι ότι το σχέδιο νόμου αυτό είναι στην ουσία το τελευταίο κομμάτι ενός παζλ που παραμένει ακόμα σταθερό με προσλαμβάνουσες και σταθερές του 1985. Ως εκ τούτου, στεκόμαστε κριτικά πάνω σε αυτό, αλλά όπως λέει και ο σοφός λαός «Απ' το ολότελα καλή κι η Παναγιώταινα».

Πάνω σε αυτό θα κάνουμε τέσσερις προσεγγίσεις και σας έχουμε καταθέσει και το σχετικό υπόμνημα. Πρώτον, για τη θεωρητική αξιολόγηση, άρθρο 4, παρ. 1, προτείνουμε να αλλάξει το σύστημα θεωρητικής εκπαίδευσης και αξιολόγησης με αναθεώρηση και εμπλουτισμό των υπαρχόντων ερωτήσεων, εισαγωγή αγνώστων ερωτήσεων σε ποσοστό 30% και μελέτες περιπτώσεων που να καλύπτουν, όμως, ένα ευρύ φάσμα της σύγχρονης ειδικότητας, όπως αυτή διαμορφώνεται δυναμικά. Οι εξετάσεις αυτές μπορούν να γίνονται και «online» από πιστοποιημένα ΚΕΘΕΥΟ, με καταγραφή και εποπτεία σε πρώτο χρόνο από κάμερες και επιτόπου ελέγχους, έτσι ώστε, να εξοικονομηθούν ανθρώπινοι πόροι από τις Περιφερειακές Ενότητες.

Παράγραφος 2 και παράγραφος 3. Προτείνουμε να γίνουν οι εξετάσεις οδήγησης προσφορά στην εκπαιδευτική διαδικασία και όχι, μέσω τιμωρίας ή μέσω διαφθοράς. Να αλλάξουν μορφή και ενότητες, να γίνεται ολιστικός έλεγχος σε όλες τις εκπαιδευτικές οντότητες που βραβεύεται ένας μαθητής και όχι «πέρασες ή κόπηκες». Να γίνονται οι εξετάσεις σε πραγματικές συνθήκες στο δρόμο, σε ένα ενιαίο στάδιο και να καταγράφονται σε πρώτο χρόνο. Να έχουν τη μορφή θεματικής αξιολόγησης με διαφορετικό με διαφορετικό πολλαπλασιαστή ανά θεματική ενότητα, να παράγεται κατά τη διαδικασία της εξέτασης μια έκθεση αξιολόγησης του εξεταστή που θα παραδίδεται στον οδηγό και το αποτέλεσμα να εξάγεται συνολικά από συγκεκριμένο αλγόριθμο.

Η παραπάνω διαδικασία να καταγράφεται και να παραδίδεται στον μαθητή σε ηλεκτρονική μορφή, έτσι ώστε, να αποτελεί και αυτή ένα εκπαιδευτικό μάθημα με υψηλό δείκτη δυσκολίας. Να διαδραματίζει ουσιαστικό εκπαιδευτικό ρόλο στην επιπλέον συμπληρωματική εκπαίδευση του εξεταζόμενου σε περίπτωση απορριπτικού αποτελέσματος ή αντίστοιχα, σημείο αναφοράς έναρξης της οδηγητικής του πορείας.

Ως εκ τούτου, θεωρούμε ότι πιλοτικά, η διαδικασία της πρακτικής αξιολόγησης δεν πρέπει να διακόπτεται, αλλά να συνεχίζεται και στα δύο στάδια και να έχει δικαίωμα ο εξεταζόμενος, αν απορριφθεί στο πρώτο και επιτύχει στο δεύτερο στάδιο, να επαναλάβει το πρώτο στάδιο με διαφορετικό εξεταστή.

Για το άρθρο 13, το οποίο, το συνδέουμε με το άρθρο 22 και έχει να κάνει με τη συνοδευόμενη οδήγηση, η πρόταση του Συλλόγου είναι πάγια και έχει να κάνει με το δίπλωμα κινητικότητας. Σήμερα, το δίπλωμα οδήγησης θα καταργηθεί, έτσι και αλλιώς, αν όχι σε πέντε, σε δέκα χρόνια και αυτό που έχει μια μεγάλη αξία σήμερα είναι κατά πόσο ένας χρήστης του δρόμου μπορεί να χρησιμοποιεί με όλες τις μορφές το δρόμο και να κυκλοφορεί με ασφάλεια. Προτείνουμε ότι αντί το άρθρο 13 να μιλάει για συνοδευόμενη οδήγηση να θεσμοθετήσει το δίπλωμα κινητικότητας ανά ηλικία με άξονα τη μη μηχανοκίνητη κινητικότητα, έτσι ώστε, η κυκλοφοριακή αγωγή να καθίσταται από κύριο μάθημα σε όλη την υποχρεωτική εκπαιδευτική διαδικασία και σε συνέχεια αυτού, η ολιστική αξιολόγηση ενός χρήστη για μηχανοκίνητο όχημα να γίνεται μέσα από άλλες διατάξεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Στο κομμάτι αυτό είπαμε ότι δεν γίνεται να υπάρχει αυτή η «σχιζοφρένεια» στο νομοσχέδιο, από τη μια πλευρά να μιλάμε για ξεκίνημα στον ανήφορο και από την άλλη, συμμετοχή στα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Για εμάς η συμμετοχή των εκπαιδευτών οδήγησης και κυκλοφοριακής αγωγής στην ομάδα διοίκησης έργου, θα δώσει διεισδυτικότητα στο νέο εγχείρημα, δεδομένου ότι με τη θεσμοθέτηση των ΣΒΑΚ, η κινητικότητα στην πορεία αποκτά νέα χαρακτηριστικά, τα οποία ενθαρρύνουν την εντονότερη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, του περπατήματος, του ποδηλάτου και άλλων εναλλακτικών κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης, ενώ παράλληλα όλη αυτή η διαδικασία εισάγει νέες τεχνολογίες και ευφυή συστήματα εξοπλισμού του οδικού χώρου.

Εμείς ως Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής, έχουμε παράξει δύο διεπιστημονικά συνέδρια με αυτό το θέμα. Υπάρχει μια πολύ μεγάλη γνωσιακή βάση, όπως επίσης και πιστοποιημένοι συνάδελφοι εκπαιδευτές, οι οποίοι θα μπορούσαν να βοηθήσουν σε αυτή την κατεύθυνση. Θεωρούμε ότι μια Υπουργική Απόφαση, η οποία θα μπορούσε να καθορίσει τέτοιου είδους διατάξεις και σε σχέση με τις θεματικές ενότητες, αλλά και σε σχέση με τη συμμετοχή μας στα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, θα απογειώσει το συγκεκριμένο νομοθέτημα, εφόσον αυτή η λογική, η οποία παράγεται σήμερα, δεν έχει να κάνει με το σήμερα και το αύριο, αλλά με το χθες. Σας ευχαριστώ.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής) :** Το λόγο έχει ο κ. Γρέντζελος.

 **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΡΕΝΤΖΕΛΟΣ (Αντιπρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Αθηνών (Ε.Ε.Α.) :** Κατ’ αρχήν, για το σχέδιο νόμου, σε ό,τι αφορά σε θέματα διαφάνειας, είμαστε μαζί με τον Υπουργό, άλλωστε, πάρα πολλά πράγματα από αυτά, τα έχουμε προτείνει και εμείς. Στα θετικά του σχεδίου νόμου είναι η δημιουργία του Σώματος Εξεταστών, όμως θα πρέπει να δούμε τα προσόντα.

 Στο άρθρο 3, λέει ότι για να είναι κάποιος αξιολογητής, θα πρέπει να είναι δημόσιος υπάλληλος και να έχει το δίπλωμα της κατηγορίας, περνάει και ένα σεμινάριο, αλλά πιστεύουμε ότι δεν είναι αρκετό και δεν σημαίνει ότι μπορεί να παρέμβει σε μια δύσκολη κατάσταση. Αν εμμένει ο Υπουργός, στο να μην είναι ο εκπαιδευτής μέσα στο όχημα, θα πρέπει οι εξεταστές να περάσουν αντίστοιχο σεμινάριο και αντίστοιχη πιστοποίηση με τους εκπαιδευτές οδηγών.

 Επίσης, δεν καταλαβαίνουμε το λόγο από τη στιγμή που θα υπάρχουν τόσες δικλείδες ασφαλείας, δηλαδή, θα υπάρχουν κάμερες, εξεταστές, θα υπάρχει η δημόσια διοίκηση, θα υπάρχει δειγματοληπτικός έλεγχος, δεν βλέπουμε το λόγο που θα πρέπει να είναι έξω ο εκπαιδευτής.

 Όσον αφορά στο άρθρο 10, στο μεταβατικό στάδιο, λέει ότι, κατά το στάδιο της πορείας δεν θα είναι μέσα ο εκπαιδευτής που εκπαίδευσε τον οδηγό, αλλά διαφορετικός εκπαιδευτής. Αυτό νομίζουμε ότι έχει προβλήματα, δημιουργεί επιπλέον κόστος στις σχολές οδηγών και θα πρέπει να υπάρχει έννομη σχέση εργασίας, με ποιον τρόπο θα επιλέγεται ο εκπαιδευτής που θα είναι μέσα στο αυτοκίνητο και αν αρνηθεί να παρέχει την υπηρεσία, τι γίνεται;

 Επίσης, θα πρέπει να υπάρχει ρητή η πρόβλεψη ότι οι χώροι θα είναι δημόσιοι ή δημοτικοί και όχι ιδιωτικοί, διότι σε κάποιο σημείο στο ασφαλιστικό προϊόν, αναγράφεται «για κάλυψη σε δημόσιους ή ιδιωτικούς χώρους». Δεν θέλουμε να ανοίξει κάποια πόρτα σε ιδιώτες και να πληρώνουμε κάποιο ποσό για να εκπαιδεύουμε ή να εξετάζουμε τους μαθητές μας.

 Επίσης, στο άρθρο 10, λέει ότι μέχρι να γίνουν οι πίστες, θα γίνονται ειδικές δοκιμασίες σε δρόμο που θα γίνεται περιορισμός της κυκλοφορίας ή απαγόρευση. Με τα σημερινά δεδομένα η Αστυνομία νομίζουμε ότι δεν έχει τη δυνατότητα, διότι πηγαίνεις για υπεύθυνη δήλωση και σου λέει «έλα το απόγευμα, έχουμε αυτόφωρο». Δεν είναι δυνατόν να κλείσει τόσους χώρους ταυτόχρονα.

 Επίσης, όπου δεν υπάρχει αξιολογητής, θα πρέπει να μετακινείται το αυτοκίνητο, ο εκπαιδευτής και ο υποψήφιος σε άλλη περιφέρεια. Το πιο σωστό είναι να μετακινείται ο εξεταστής, όχι όλοι μαζί σε άλλη περιφέρεια, αυτό θα συμβεί στις μεγάλες κατηγορίες κυρίως.

 Επίσης, με τις ασφαλιστικές εταιρείες που έχουμε συζητήσει, δεν θέλουν να φτιάξουν προϊόν, διότι σου λέει, ο μαθητής τι ευθύνη έχει όταν εξετάζεται; Πιθανόν, να βγει ένα προϊόν για τις σχολές οδηγών, το οποίο θα ανεβάσει το κόστος, πράγμα που θα αποφεύγαμε εάν ήταν ο εκπαιδευτής μέσα στο αυτοκίνητο.

Τέλος, θα πρέπει για τη θεωρητική εκπαίδευση να υπάρχει για άτομα με ειδικές ανάγκες και τους κωφάλαλους ειδική πρόβλεψη για e-learning. Να μην υπάρχει φυσική παρουσία στο χώρο των Σχολών, αλλά να υπάρχει e-learning για να μπορούν εξ αποστάσεως να εξυπηρετούνται. Ευχαριστώ πολύ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Σπανουδάκης.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΠΑΝΟΥΔΑΚΗΣ (Ταξίαρχος Τροχαίας Αττικής)**: Αξιότιμοι κυρίες και κύριοι, κύριε Υπουργέ, εκ των πραγμάτων η παρέμβασή μου θα είναι συνοπτική και θα εστιαστεί μόνο στην προσέγγιση του νομοσχεδίου από τροχονομικής απόψεως.

Θα κάνουμε μια παραδοχή στο σημείο αυτό ότι το υφιστάμενο σύστημα απόκτησης άδειας οδήγησης είναι απαρχαιωμένο και πρέπει να αλλάξει.

Συμφωνώ να τοποθετηθούν κάμερες και μικρόφωνα εντός των εκπαιδευτικών οχημάτων, οπότε σε μια από τις πρώτες επαφές του με το δημόσιο, με την ευρεία έννοια, οι άλλες είναι η έκδοση ταυτότητας και Α.Φ.Μ., ο εξεταζόμενος να εισπράττει ότι η εξέτασή του είναι αντικειμενική, αξιοκρατική και αδιάβλητη. Να αντιληφθούν οι υποψήφιοι οδηγοί ότι για να αποκτήσουν δίπλωμα θα πρέπει να το αποκτήσουν αυτό «με το σπαθί τους», έχοντας, δηλαδή, πλήρη επάρκεια θεωρητική και πρακτική επάνω σε ζητήματα οδήγησης και συμπεριφοράς στις οδούς. Θα συμφωνήσουμε, λοιπόν, με την προτεινόμενη νομοθετική εισαγωγή του νέου συστήματος εξετάσεων υποψηφίων οδηγών. Στη συνέχεια, θα ήθελα να αναφερθώ στην πρόταση εισαγωγής του συστήματος συνοδευόμενης οδήγησης από ανηλίκους, πρόταση, η οποία πράγματι αποτελεί καινοτομία για τα ελληνικά δεδομένα.

Ωστόσο, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, ότι στη χώρα μας το επίπεδο της οδικής ασφάλειας είναι υψηλό, πλην, όμως, δεν είναι προηγμένο κατά την αντίστοιχη έννοια που ισχύει στις αντίστοιχες χώρες της Ε.Ε., που λειτουργούν ανάλογα συστήματα, τούτο, διότι στη χώρα μας λείπει η οδηγική κουλτούρα και η παιδεία.

Οδηγικά δε στερούμαστε από τους άλλους Ευρωπαίους, όμως, πάσχουμε, χωλαίνουμε στην οδηγική κουλτούρα και παιδεία. Για παράδειγμα, θα ήθελα εδώ να σας αναφέρω την εμπειρία μου από την αντιμετώπιση νέων οδηγών στη χώρα μας από τους παλιούς οδηγούς, κορναρίσματα, άσεμνες χειρονομίες κλπ. για τα οποία δεν θα αναφερθώ περαιτέρω.

Θα πρέπει να προσθέσω και μία ακόμα οπτική, υπό τη συζήτηση του θέματος, θίγοντας εμπειρικά και μόνο τη συμβολή του συνοδού στον ανήλικο υποψήφιο οδηγό. Όταν για παράδειγμα από μικρή ηλικία θεωρούμε ως αυτονόητο τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας, τη χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, επειδή έτσι έχει αποτυπωθεί στη μνήμη μας από τους γονείς, τους φίλους, τους οικείους μας, είναι δυνατόν οι συνοδοί να είναι πάντοτε κατάλληλα προετοιμασμένοι και εκπαιδευμένοι, προκειμένου να μεταδώσουν τη συμμόρφωσή τους με τις διατάξεις του νόμου και όχι με τη λανθασμένη τους οδηγική παιδεία;

Επί της ουσίας, λοιπόν, οι συνοδοί πρέπει να πληρούν και κάποια ουσιαστικά κριτήρια πέραν των τυπικών που περιγράφονται στο νομοσχέδιο, τα οποία θα έχουν να κάνουν με την οδηγική τους επιμόρφωση. Μήπως, δηλαδή, θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο παρακολούθησης κάποιου σεμιναρίου επιμόρφωσης, το οποίο θα πιστοποιεί την οδηγική τους πληρότητα;

Στο δια ταύτα, όμως, και συγκεκριμένα επί της αξίωσης ποινικών ευθυνών σε περίπτωση τροχαίων ατυχημάτων, κατά την άποψή μου, θα πρέπει να αποτυπωθεί η ποινική ευθύνη ανήλικου υποψήφιου οδηγού ή του συνοδού αυτού, σαφώς στην προτεινόμενη διάταξη.

Θα πρέπει, λοιπόν, σε ένα τροχαίο ατύχημα με σωματικές βλάβες, οι αστυνομικοί του Ανακριτικού να προβούν στις απαραίτητες προανακριτικές ενέργειες καταλογίζοντας αντίστοιχες ποινικές ευθύνες σε βάρος του υπαίτιου. Ομοίως κατ’ αναλογική άποψη πρέπει να ελεγχθεί και η δυνατότητα του ανηλίκου να συμμετέχει στην ως άνω διαδικασία αυτενεργώντας ή και με χωρίς τα συναίνεση των γονέων - κηδεμόνων του πρόβλεψη, η οποία πρέπει να κρίνεται απαραίτητο να αποτυπωθεί καθορίζοντας αντίστοιχη διαδικασία, δικαιολογητικά, υπεύθυνη δήλωση γονέων στην προτεινόμενη διάταξη.

Τέλος, θεωρώ ότι για το μεγαλύτερο και ευχερέστερο τροχονομικό έλεγχο, αλλά και για την ενημέρωση των λοιπών οδηγών που κινούνται στο οδικό δίκτυο πρότασή μου είναι να προβλεφθεί η τοποθέτηση - ανάρτηση ειδικού διακριτικού σήματος στον οπίσθιο ανεμοθώρακα του οχήματος, στο οποίο οδηγεί ανήλικος υποψήφιος οδηγός, καθώς και τις αντίστοιχες διοικητικές ποινές.

Κλείνοντας. θα ήθελα να σας διαβεβαιώσω ότι η Ελληνική Αστυνομία και οι Υπηρεσίες Τροχαίας παραμένουν στη διάθεσή σας για να συνεισφέρουν με κάθε τρόπο στη μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων, στην απόκτηση οδηγικής παιδείας και κουλτούρας και στη διαμόρφωση του υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Ευχαριστώ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Σίμψης για να κάνει μια διόρθωση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΙΜΨΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κωφών Ελλάδος)**: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Ο προηγούμενος ομιλητής, Αντιπρόεδρος του Επιμελητηρίου Αθηνών κ. Γρέντζελος ανέφερε τη λέξη «κωφάλαλος». Να ξέρετε, ότι αυτό δεν ισχύει, μην το χρησιμοποιείτε σας παρακαλώ, έχει καταργηθεί η λέξη και επίσημα και από το Υπουργείο. Να χρησιμοποιείτε παρακαλώ τη λέξη «κωφός» ή «βαρήκοος». Ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αποστόλου Ευάγγελος, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Ριζούλης Ανδρέας, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Δήμας Χρίστος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μανιάτης Ιωάννης, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Γεωργιάδης Μάριος, Αμυράς Γεώργιος και Μίχος Νικόλαος.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Σίμψη. Το λόγο έχει ο κ. Σκέντζας, μέλος του Δ.Σ. της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Βιοτεχνών Ελλάδος (ΓΣΕΒΕΕ).

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΕΝΤΖΟΣ (μέλος του Δ.Σ. της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Βιοτεχνών Ελλάδος (ΓΣΕΒΕΕ) ):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Ονομάζομαι Παναγιώτης Σκέντζος και είμαι εκπρόσωπος της ΓΣΕΒΕΕ. Αντικαθιστώ τον κ. Καββαθά, ο οποίος δεν μπορεί να παραστεί. Θα σας πω επιτροχάδην κάποιες παρατηρήσεις.

Το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις, καταρτίστηκε στη βάση αντιμετώπισης φαινομένων διαφθοράς και χρηματισμού, που, όπως είναι προφανές, συνδέονται με την οδική ασφάλεια. Παράλληλα, επιχειρείται και ο εκσυγχρονισμός του συστήματος εξέτασης για τη χορήγηση διπλωμάτων οδήγησης. Με βάση αυτά και επί της αρχής, η ΓΣΕΒΕΕ θεωρεί ότι η φιλοσοφία που διαπνέει το νομοσχέδιο είναι σε θετική κατεύθυνση.

Ωστόσο, θέλουμε να επισημάνουμε ορισμένες παρατηρήσεις. Θα σας καταθέσουμε και υπόμνημα. Σε ό,τι αφορά το πρώτο θέμα, την πρώτη αναφορά στη διαδικασία εξέτασης των υποψηφίων προς δίπλωμα οδηγών αυτοκινήτων, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 7, ορίζεται ότι κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας προσόντων, ο εκπαιδευτής των υποψηφίων οδηγών δεν επιτρέπεται να παρίσταται. Αυτό, αφορά το πρώτο στάδιο που λαμβάνει χώρα εντός του αστικού ιστού, όσο και το δεύτερο στάδιο που λαμβάνει χώρα εντός ελεγμένων χώρων.

Θεωρούμε ότι για λόγους ασφαλείας, κατά το πρώτο στάδιο εξέτασης, ο εκπαιδευτής θα πρέπει να παρίσταται. Και τούτο, γιατί ένας νέος οδηγός δεν διαθέτει την απαιτούμενη εμπειρία, ώστε να αντιδράσει στην οποιαδήποτε έκτακτη κατάσταση που θα προκύψει. Άλλωστε, η εμπειρία αποκτάται με το χρόνο. Επιπλέον, η παρουσία του εκπαιδευτή δεν επηρεάζει τη διαδικασία της δοκιμασίας. Τουναντίον, επιτρέπει στον εξεταστή να είναι προσηλωμένος αποκλειστικά στη διαδικασία αξιολόγησης του υποψήφιου οδηγού. Με άλλα λόγια, η παρουσία του εκπαιδευτή κατά την πρώτη φάση δοκιμασίας του υποψηφίου, δημιουργεί καλύτερες συνθήκες οδικής ασφάλειας, τόσο για τους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου, αλλά και για καλύτερες συνθήκες διενέργειας της διαδικασίας εξέτασης, τόσο για τον εξεταζόμενο, όσο και για τον εξεταστή. Πέραν αυτών, με τα όσα προβλέπονται στο νομοσχέδιο, την ευθύνη για οτιδήποτε συμβεί την έχει ο εκπαιδευτής, ο οποίος μάλιστα, δεν θα βρίσκεται, εάν παραμείνει ως έχει, μέσα στο αυτοκίνητο. Με βάση τα προαναφερθέντα, θεωρούμε ότι το άρθρο 4, παρ. 7, θα πρέπει να τροποποιηθεί κατά την πρώτη φάση της διαδικασίας.

Άλλωστε, θέλουμε να πιστεύουμε, για να το πω γρήγορα και με δικά μου λόγια ότι όταν θέλουμε να χτυπήσουμε τη διαφθορά είναι αποδεδειγμένο ότι συνήθως εμπλέκονται όλοι. Δεν είναι μόνο ο εκπαιδευτής. Είναι οι εξεταστές, γενικότερα είναι πάρα πολλοί παράγοντες. Όταν θεωρούμε και αντιμετωπίζουμε καχύποπτα τον εκπαιδευτή, αυτό προσβάλλει και τον εκπαιδευτή και τον κλάδο. Επιμένουμε λοιπόν ότι πρέπει να είναι μέσα.

Για τη δεύτερη φάση, δεδομένου ότι η δοκιμασία πραγματοποιείται σε ελεγχόμενο χώρο, η παρουσία του εκπαιδευτή δεν είναι αναγκαία. Οφείλουμε λοιπόν, πριν από όλα τα άλλα, να διασφαλίσουμε τις όσο το δυνατόν καλύτερες συνθήκες ασφάλειας κατά τη διάρκεια της διαδικασίας των υποψηφίων οδηγών. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να προβλεφθεί ότι ο εκπαιδευτής και η σχολή οδήγησης και κυκλοφοριακής αγωγής, δεν φέρει ουδεμία ευθύνη έναντι του εξεταζόμενου ή οποιουδήποτε άλλου, σε περίπτωση ατυχήματος ή οποιασδήποτε άλλης αξιόποινης πράξης, όταν ο εκπαιδευτής είναι εκτός του οχήματος και δεν μπορεί να ελέγξει την κατάσταση εκ των πραγμάτων.

Το δεύτερο που θέλουμε να επισημάνουμε αφορά τη χρήση του οπτικοακουστικού υλικού, άρθρο 4 παράγραφος 9, σε συνδυασμό με το άρθρο 5. Καταρχάς, να σημειώσουμε ότι η τοποθέτηση ή η χρήση τέτοιου υλικού για λόγους ασφαλείας, αποτελεί πάγια θέση της ΓΣΕΒΕΕ και της κλαδικής ομοσπονδίας της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών, τουλάχιστον εδώ και δεκαπέντε χρόνια. Ο τρόπος όμως που εισάγεται στο νομοσχέδιο είναι σε μεγάλο βαθμό αντιλειτουργικός. Σκοπός θα πρέπει να είναι η θέσπιση ενός νέου τρόπου εξετάσεων που θα είναι εφικτός να εφαρμοστεί και να διασφαλίσει το αδιάβλητο των εξετάσεων. Ως εκ τούτου, θεωρούμε πως δεν είναι εφικτό να μεταδίδεται σε πραγματικό χρόνο online και αδιάλειπτα, ήχος και εικόνα, καθώς είναι πλείστες οι περιπτώσεις, ακόμη και στη χρήση άλλων συσκευών που το σήμα διακόπτεται, λόγω ελλείψεως σύνδεσης γιατί είναι περιοχές που δεν καλύπτονται πάντα.

 Με άλλα λόγια η πρόβλεψη του νομοσχεδίου στερείται της αναγκαίας τεχνολογικής υποδομής.

Θεωρούμε ότι κάθε εκπαιδευτικό όχημα που συμμετέχει στις εξετάσεις πρέπει να είναι εφοδιασμένο με σύστημα καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων εικόνας και ήχου, τα οποία θα μεταφορτώνονται με ευθύνη του εξεταστή και θα ελέγχονται ακολούθως από την αρμόδια υπηρεσία. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να αρθεί η ευθύνη που προβλέπει το νομοσχέδιο για τους εκπαιδευτές και ορίζει τεράστιες ποινές για κάτι το οποίο δεν είναι σε θέση να ελέγχουν.

Το τρίτο που θα ήθελα να σημειώσουμε είναι η εναλλαγή εξεταστών μεταξύ των δύο σταδίων εξετάσεων άρθρο 4 παρ. 2. Προτείνουμε να προβλεφθεί διαφορετικός εξεταστής σε κάθε στάδιο της εξέτασης ανά υποψήφιο. Με αυτό τον τρόπο δημιουργείται μία επιπλέον δικλίδα ασφαλείας για τη μη διαβλητότητα του συστήματος χορήγησης αδειών οδήγησης.

Τέλος, το άρθρο 3, παρ. 1 που ορίζει ότι σε περίπτωση μη ύπαρξης εξεταστή για τη συγκεκριμένη κατηγορία απόκτησης άδειας οδήγησης στην περιφερειακή ενότητα του υποψηφίου υποχρεώνεται ο υποψήφιος μαζί με τον εκπαιδευτή και το όχημα του εκπαιδευτή να αλλάξει περιφερειακή ενότητα προκειμένου να μπορέσει να εξεταστεί.

Θα πρέπει να τροποποιηθεί κατά την άποψή μας. Ο λόγος είναι προφανής. Το κόστος μετακίνησης είναι δυσανάλογα υψηλότερο για τους υποψηφίους και τους εκπαιδευτές τους σε σχέσεις με το κόστος μετακίνησης των εξεταστών στην περιφερειακή ενότητα των υποψηφίων.

Άρα, πρέπει οι εξεταστές να πηγαίνουν στην περιφερειακή ενότητα. Θα σας καταθέσουμε και το υπόμνημα με περισσότερες λεπτομέρειες. H ΓΣEΒΕΕ για το θέμα των τροπολογιών για τα ΤΑΧΙ, συμφωνούμε πλήρως με τις θέσεις και προτάσεις της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας, όπως αυτές παρουσιάζονται από το Προεδρείο και από τον Πρόεδρο τον κ. Λυμπερόπουλο. Ευχαριστώ.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κουνιάδης, Πρόεδρος του Συλλόγου Εκπαιδευτών Βορείου Αιγαίου.

**ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΟΥΝΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος του Συλλόγου Εκπαιδευτών Βορείου Αιγαίου):** Σας ευχαριστώ. Μετά από είκοσι πέντε χρόνια σε αυτό το αντικείμενο νομίζω πως έχω λόγο να καταθέσω το τι συμβαίνει, τι έχω ζήσει και τι είναι αυτό που κρατάει την Ελλάδα τόσο πίσω από αυτό που λέμε Οδική Ασφάλεια. Ακόμα για άλλη μια φορά δεν άκουσα -το πρώτο από τα τέσσερα που έχω γράψει εδώ- μιλάμε για εκπαίδευση, εκπαίδευση και δεν αναφέρουμε για το χώρο.

Οδική Ασφάλεια. Βασίζεται σε τέσσερις άξονες. Ο χώρος που κινούμαστε, η εκπαίδευση, η εξέταση, οι εξεταστές, η καταστολή. Την καταστολή δεν την αναφέρω καθόλου, δεν έχει να κάνει με το νομοσχέδιο που ασχολούμαστε. Ο χώρος στον οποίο κινούμαστε ως πεζοί οδηγοί πάσχει από παράλειψη εργαλείων του κώδικα από κακή εσφαλμένη χρήση του. Υπουργεία, Περιφέρειες, Δήμοι, Οργανισμοί, φορείς γενικά με ερασιτεχνισμό προχειρότητα έως και «τσαρλατανισμούς» πολλές φορές τοποθετούν ότι, όπου. Αποτέλεσμα να μην υπάρχει συντονισμένη λειτουργία, ομογενής συμπεριφορά των χρηστών και ταύτιση του «εκπαιδεύεσαι» με το «εφαρμόζειν». Η επανάληψη και διάρκεια της ακαταστασίας αυτής οδηγεί τελικά σε απαξίωση των υποχρεώσεων, φαντασία συμπεριφοράς και πολλές φορές αυτοσχεδιασμούς.

Σε αυτό, η χώρα μας είναι πάρα πολύ πίσω σε σχέση με τις άλλες δεν ακούστηκε καθόλου εδώ μέσα. Δεν αφορά το σημερινό σχέδιο, αλλά και να εφαρμοστεί το νομοσχέδιο και όποιο νομοσχέδιο έχει να κάνει με Οδική Ασφάλεια θα πρέπει να σκεφτούμε σε ποιο χώρο κινούμαστε και που υστερούμε από την υπόλοιπη Ευρώπη.

Έχω πρόταση επ’ αυτού, να συσταθεί Επιτροπή για το σκοπό αυτό σε κάθε πόλη. Περιφέρεια, Δήμο θεσμοθετημένα μέλους του κλάδου μας και με υποχρέωση να συνεδριάζει κάθε εβδομάδα και να δίνει μία τουλάχιστον πρόταση τη φορά. Σήμερα δεν ξέρω, τι γίνεται πάνω σε αυτό, το ζω κάθε φορά και στο εκπαιδεύεσαι και στο εξετάζειν.

Ο κλάδος μας. Πρέπει να διαχωριστεί η θέση μεταξύ των συναδέλφων που έχουν πέσει θύματα αυτού του διασυρμού και αυτών που ασχολούνται με την εκπαίδευση παράγουν ψεύτικα δίπλωμα.

Αναφέρομαι στους λίγους αυτούς που πρέπει να πετάξει έξω το σύστημα, το κράτος, ο νόμος μια και ο πολιτισμός μας, η παράδοση, η αξιοπρέπειά μας δεν επιτρέπει να το κάνουμε εμείς.

Θεωρία. Όταν το 2000 ήλθε ο δεσμός των ΚΕΘΕΥΟ σηκώσαμε πολύ ψηλά τον πήχη με την ανησυχία για το αύριο συνεταιριστήκαμε και λειτουργήσαμε σοβαρά. Κίνητρο για αυτή τη συνεταιριστική σοβαρή λειτουργία εμείς το κρατάμε ακόμα εκεί που είμαστε, πάσχουμε βέβαια ταλαιπωριόμαστε, αλλά το κρατάμε.

Κίνητρο για αυτή τη λειτουργία ήταν η έκθεση του κάθε δασκάλου σε άγνωστο κοινό, άρα, υποχρέωση και φροντίδα να είναι τουλάχιστον καταρτισμένος. Ούτε η Πολιτεία, ούτε ο κλάδος φρόντισαν να διαφυλαχθεί το αντικείμενο με προφάσεις που δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Το αποτέλεσμα, δυστυχώς, δικαιώνει την κατάσταση που ζούμε.

Τρέχαμε τότε χωρίς να έχουμε θεσμικό ρόλο και δεν το χρειαζόμαστε. Προσπαθήσουμε σε κάθε Γενική Συνέλευση να πείσουμε και τις δύο Ομοσπονδίες ότι θα χαθεί η αξία της θεωρίας. Απάντηση. Δίνουμε αξία στον κάθε δάσκαλο. Ερμηνεία αυτού. Μαζεύουμε ψήφους από τον ευτελισμό.

Εξέταση: Στους μαθητές μας μαθαίνουμε καλή χρήση του οχήματος, σωστή συμπεριφορά στο χώρο και κατά τη λήξη της εκπαίδευσης, αντί να ανεβαίνει το επίπεδό του, επιδιώκουμε μια σκηνοθετημένη συμπεριφορά, τέτοια που να είναι αρεστή στον εξεταστή. Εκείνος, πάλι, με κριτήριο την υπηρεσιακή Οδηγία και με την εμπειρία που του μετέδωσε κάποιος παλαιότερος συνάδελφος, βγάζει το συμπέρασμά του.

Για τους εξεταστές θα πω: Μηδενική εκπαιδευτική γνώση, ελάχιστη επικοινωνιακή συμπεριφορά, ανεπίδεκτες παρατηρήσεις επί του Κώδικα. Ήθελα να ήξερα, εάν τους έχουν υποχρεώσει να γνωρίζουν τον Κώδικα. Αυτοσχεδιάζουν, πολλές φορές.

Αν είχαμε χρόνο για κάποια άλλη συζήτηση, θα ακούγατε παραδείγματα που δεν θα τα πιστεύετε ότι συμβαίνουν. Τώρα, δε, στην απεργία –γιαλαντζί απεργία, διότι ένας που κάθεται στο γραφείο του και αμείβεται, λέει «απέχω», βάζοντας μια άλλη λέξη και όχι «απεργώ»-, μας έδειξαν και το άλλο τους πρόσωπο, αυτό της αδιαλλαξίας στις ανάγκες των πολιτών. Αυτό της αδιαλλαξίας στον οικονομικό στραγγαλισμό των επαγγελματιών. Αδιαλλαξία σε βαθμό απανθρωπιάς, με αιτία, αφορμή «Μας χρωστάτε, δεν μας αρέσει το νομοσχέδιο, δεν μας αρέσει η Κυβέρνηση» ή δεν ξέρω εγώ τι άλλο.

Και αυτοί, πάλι, οι προστάτες τους δεν ήταν όλοι έτσι, αυτό που θα πω τώρα. Υπήρξαν Περιφερειάρχες, Διευθυντές που φέρθηκαν αξιοπρεπώς, όσο τους επέτρεπε η σχέση τους με το συνδικαλισμό τους. Για τους άλλους θα πω. Εμείς το ζούμε έντονα. Είναι οι εξεταστές στο χώρο μας που δήλωσαν «Παραιτούμαι από το αντικείμενο». Δεν ξέρω, εάν αυτό το «παραιτούμαι» έχει κάποια επίπτωση ή τη μια μέρα «παραιτούμαι» και την επομένη «ξε-παραιτούμαι». Τους κάλυψαν. Καταλάβατε για ποιους είπα. Για το νομοσχέδιο έχω γράψει τρία «ναι». Ναι, ναι, ναι. Έχει αρκετό δρόμο. Από τις τρεις προτάσεις μας, θα πω τη μία, που μας αφορά περισσότερο.

Δημόσιο χαρακτήρα ο χώρος. Εάν τελικά βγούμε από το όχημα, - η δική μου πεποίθηση είναι να μην βγούμε-, αλλά εάν τελικά βγούμε από το όχημα, να γίνει πρώτα στο χώρο. Που σημαίνει ότι ήδη ο μαθητής θα ζήσει λίγο τη μοναξιά του, την προσπάθεια να φέρει εις πέρας έναν ελιγμό ή οτιδήποτε άλλο. Καταρχήν, εκεί θα είναι ένα φίλτρο για να χαθούν οι «ανίκανοι» -δεν θέλουμε ανίκανους-, ας πούμε όσοι δεν τα πάνε καλά. Και στη συνέχεια, να βγει στο χώρο που σημαίνει ότι ήδη θα έχουν μείνει πίσω κάποιοι, δηλαδή να λιγοστέψει η πιθανότητα του ατυχήματος.

Επίσης, το ότι ο μαθητής πρέπει να είναι με το όχημα που εκπαιδεύτηκε. Δεν προσπαθούμε να βρούμε έναν μαθητή-δοκιμαστή οχημάτων. Ένας μαθητής πρέπει να εξοικειωθεί με το όχημά του να γνωρίζει το χειριστήριο του και με αυτό που μπορεί και δουλεύει, να τον βγάλουμε στο χώρο. Πρέπει να βασιζόμαστε στην καλή του ψυχολογία. Ο τρόπος που πάει να γίνει η εξέταση, βεβαίως πολεμάει τη διαφθορά, αλλά δεν ξέρω αν δίνει την πραγματική δυνατότητα να δούμε τον μαθητή.

Τελικά, θέλω να πω σε αυτό ότι το «χωρίς τον δάσκαλο», που εγώ θα ήθελα να είναι μέσα ο δάσκαλος, σημαίνει ότι θα έχουμε αναγκαστικά – για την πορεία συζητάμε, για τους χώρους δεν το συζητάμε-, ένα ασφαλιστικό προϊόν και σίγουρα μια δαπάνη εκπαίδευσης πάνω από 500 ευρώ για να μπορέσει ο μαθητής να αποκτήσει την εμπειρία που λείπει.

Δεν ανέφερα τυχαία το πρώτο μέρος, ότι οδηγούμε σε χώρους απρόβλεπτους, που θέλουν εμπειρία οδηγική. Εμείς που ήδη ξέρουμε να οδηγούμε, αυτό το απρόβλεπτο το αντιμετωπίζουμε. Ο μαθητής έχει μάθει να λειτουργεί το σωστό. Σαν χειρισμό του αυτοκινήτου, μπορούμε να του το δώσουμε, αλλά σαν συμπεριφορά στο χώρο ή το πώς είναι ο χώρος, δεν μπορούμε να το εγγυηθούμε.

Και μια τελευταία αναφορά. Για άλλη μια φορά, ζω την οδική ασφάλεια, όπως όταν μαζευόμαστε στη Χίο, στα «μνημόσυνα» -όπως τα λέω. Εδώ δεν συμβαίνει το ίδιο, ευτυχώς. Είναι η πρώτη φορά που βρίσκομαι σε παραγωγική συνάντηση. Εκεί βρισκόμασταν σε μνημόσυνο, μετά από νεκρό. Ποτέ δεν ακούστηκε ότι δεν επιβάλλεται η καλή συμπεριφορά στους οδηγούς από το χώρο. Ο χώρος λειτουργεί, πραγματικά, με αυτοσχεδιασμούς.

Νόμιζα ότι στο χωριό μας είναι άσχημα τα πράγματα, αλλά έκανα κι εδώ μια κριτική. Γύρισα την Αθήνα και θα σας πω για κάποια σημεία. Κινούμενος στην παραλιακή Ποσειδώνος, για να πιάσω τον Φλοίσβο και κρατώντας τη δεξιά λωρίδα, ξαφνικά, διαπίστωσα ότι χάθηκε ο δρόμος από μπροστά μου. Όταν η λωρίδα με βγάζει από τον δρόμο, αυτό θα πρέπει να το γνωρίζω, είτε με πληροφοριακή πινακίδα, είτε με τόξο.

Μου μπαίνει, λοιπόν, η απορία τι θα κάνω με τον μαθητή, εκείνη την ώρα. Ο εξεταστής τι θα του πει; «Πήγαινε με Γλυφάδα». Και μετά θα του πει «Γιατί μου βρέθηκες στο τσίρκο», γιατί ένα τσίρκο έχει εκεί πέρα –κάποτε, κάναμε εξετάσεις με τα μηχανάκια.

Θέλω να πω ότι, για άλλη μια φορά, πρέπει να φροντίσουμε το χώρο. Πάσχει η χώρα μας πάρα πολύ στο χώρο. Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι είναι αντικείμενο του Υπουργείου Υποδομών, το ποιοι βάζουν τα σήματα, τι γίνεται στις Περιφέρειες, δήμαρχοι κ.λπ.. Σας ευχαριστώ που με ακούσατε κι εύχομαι καλή επιτυχία σε όλους και στην οδηγική ασφάλεια, πάνω απ’ όλα.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Θεωρώ ότι δεν υπάρχει κάποιος άλλος από τους καλεσμένους μας παρόντες να μιλήσει, οπότε περνάμε στο δεύτερο μέρος των ερωτήσεων. Το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ):** Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ νομίζω ότι μέσα από τη συζήτηση από όλους τους φορείς έχει αναδειχθεί ότι το ισχύον σύστημα έδωσε ότι είχε να δώσει, παράκμασε και πραγματικά από ότι προκύπτει όλοι συμφωνούμε ότι πρέπει να υπάρξουν αλλαγές. Με όλο το σεβασμό σε όλους αυτούς που παρευρίσκονται σήμερα και ιδιαίτερα σεβασμό σε όλους τους συντελεστές για τις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών, νομίζω δύο – τρία θέματα που αναδείχθηκαν όσον αφορά αδιαφάνεια, διαφθορά ή διαβλητότητα είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα, το οποίο πρέπει και νομίζω ότι το αντιμετωπίζει το νομοσχέδιο.

Κορυφαίο θέμα, όπως αναδείχθηκε από πάρα πολλούς είναι η οδική ασφάλεια. Θα ήθελα να κάνω δύο ή τρεις παρατηρήσεις, εμείς θα συνεχίσουμε και το απόγευμα στην κατ’ άρθρον συζήτηση και αύριο και την επόμενη εβδομάδα στην Ολομέλεια, όσον αφορά στις περιφέρειες. Αλήθεια, έχει ευθύνη κάποια περιφέρεια, εάν δεν έχει υπαλλήλους για να κάνουν εξετάσεις εντός του ωραρίου; Νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό αυτό. Δεν μπορώ να το κατανοήσω.

Από εκεί και πέρα μου προξένησε εντύπωση η Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδας, εάν κατάλαβα δεν θέλουν να έχουν το ATEX, το οποίο είναι αυτό για τα αντιεκρηκτικά. Από την τοποθέτησή τους αυτή την εντύπωση μου δημιούργησαν ότι για τα αντιεκρηκτικά, επειδή υπάρχει ένα κοστολόγιο σημαντικό, νομίζω ότι δεν θα επιθυμούσαν να υπάρχουν τα αντιεκρηκτικά. Άρα, δεν επιθυμούν να υπάρχει η ασφάλεια αυτή, η οποία είναι πάρα πολύ σημαντική.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι από τις τοποθετήσεις από την ΕΣΑμεΑ, αλλά και από τους άλλους, νομίζω ότι υπάρχουν κάποιες παρατηρήσεις, οι οποίες είναι πάρα πολύ ουσιαστικές και πιστεύω ότι μπορούμε να δώσουμε τη δυνατότητα επίλυσης σε κάποια από αυτά τα θέματα, τα οποία υπάρχουν. Πιστεύω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικές οι παρατηρήσεις, οι οποίες έγιναν.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κατσανιώτης.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας):** Και εγώ από την πλευρά μου θα συμφωνήσω με τον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ το σύστημα ότι ήταν να δώσει το έδωσε, αλλά δεν το αλλάζουμε. Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Χριστοδούλου, τον κ. Ηλιάδη, δηλαδή στην ουσία τους ανθρώπους που ήρθαν από τις σχολές οδηγών, τους ανθρώπους που ήρθαν από μακριά, τον τελευταίο από την Μυτιλήνη και τον κ. Παναγιωτίδη, από την Αργολίδα, να μου πουν, εάν χρειάζονται αλλαγές και ποιες είναι αυτές επιγραμματικά, στο λίγο χρόνο που έχουν, στο σύστημα εκπαίδευσης. Γιατί από ότι φαίνεται το σύστημα εκπαίδευσης είναι αυτό που πονάει και αυτό που δεν έχει καμία αλλαγή.

Επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω πάλι όλους αυτούς συν την κυρία Πανουτσάκου, αν οι αλλαγές που γίνονται «χτυπούν» και πώς τη διαφθορά.

 Τελευταία ερώτηση στον εκπρόσωπο της Τροχαίας, τον κ. Σπανουδάκη, όταν σε στάδια διαδικασίας φεύγουν οι εκπαιδευτές από δίπλα και μπαίνει ένας εξεταστής, ο οποίος έχει ή δεν έχει την εμπειρία, υπάρχει θέμα ή δεν υπάρχει οδικής ασφάλειας; Μπορεί να αντιδράσει ή δεν μπορεί να αντιδράσει; Αυτό από την πλευρά της Τροχαίας είναι ένα θέμα. Επίσης, πάλι θα ήθελα να ρωτήσω τον εκπρόσωπο της Τροχαίας, πώς πιστοποιείται η ικανότητα ή αν έχουμε αντίστοιχο παράδειγμα στην Ε.Ε. συνοδευόμενης οδήγησης.

 **ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., ο κ. Κατσώτης.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Να ευχαριστήσουμε τους φορείς που είναι σήμερα εδώ και ήθελα να ρωτήσω τους φορείς της εκπαίδευσης, τον κ. Ζωγράφο και τους υπόλοιπους, το σύστημα χορήγησης αδειών οδήγησης είναι πλήρως ιδιωτικοποιημένο, μπορεί σ΄ αυτό το σύστημα να διασφαλιστεί η διαφάνεια και τι πρέπει να αλλάξει; Ένα ιδιωτικοποιημένο σύστημα δεν μπορεί να έχει διαφάνεια αυτό είναι φανερό και το ζούμε τόσα χρόνια. Σε ποιο ποσοστό νομίζετε ότι συμμετέχει η εκπαίδευση στην απόκτηση άδειας οδήγησης και σε ποιο βαθμό στη βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς; Σε ποιο βαθμό επηρεάζεται η οδική ασφάλεια από το σύστημα χορήγησης αδειών οδήγησης και σε ποιο από άλλους παράγοντες που αναφέρθηκαν εδώ, για παράδειγμα τη σήμανση, τους δρόμους κ.λπ.;

 Αναφέρθηκε ένα θέμα και εδώ λέμε τίνος θέμα είναι, της Περιφέρειας ή του Υπουργείου Μεταφορών; Εν πάση περιπτώσει, εδώ σε ένα νομοθετικό έργο που υπάρχει σήμερα, αφού υπάρχει αυτό το ζήτημα πρέπει να αντιμετωπιστεί. Το ποιος έχει την ευθύνη, κ. Υπουργέ, πρέπει να αντιμετωπιστεί οριστικά. Ποιος έχει την ευθύνη, ποιος την παίρνει και ποιος κάνει το σύστημα των εξεταστών τέτοιο έτσι ώστε να ελέγχεται και όχι «ο ένας να ρίχνει το μπαλάκι στον άλλο», «όχι η Περιφέρεια φταίει, όχι το Υπουργείο». Είναι ένα θέμα που πρέπει να αντιμετωπιστεί.

 Επίσης, για τους συγκοινωνιολόγους, αναφέρθηκα στην πρώτη συνάντηση που είχαμε ότι πολλές κυκλοφοριακές μελέτες που γίνονται από τους συγκοινωνιολόγους χάνουν την επιστημονική τους τεκμηρίωση επειδή οι Δήμοι προκειμένου να εξυπηρετήσουν παράγοντες των Δήμων ή άλλους αλλάζουν αυτή τη μελέτη που έχουν κάνει οι συγκοινωνιολόγοι. Πώς μπορεί να διασφαλιστεί ότι οποιαδήποτε αλλαγή της μελέτης, ένας δρόμος να πάει δεξιά ή αριστερά ή να απαγορεύεται κ.λπ. θα πρέπει να έχει την έγκριση κάποιου; Πώς μπορεί να διασφαλιστεί αυτό; Εδώ γίνεται ένα αλαλούμ. Έτυχε να γνωρίζω μια μελέτη τεκμηριωμένη η οποία άλλαξε στο 50%. Πώς μπορεί λοιπόν αυτό να διασφαλιστεί; Να μας που προτάσεις συγκεκριμένες, γιατί παίζει σημαντικό ρόλο και στην οδική συμπεριφορά και στην οδική ασφάλεια.

 **ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Να ευχαριστήσω και εγώ με τη σειρά μου τους εκπροσώπους όλων των φορέων που συμμετείχαν στη σημερινή συνεδρίαση και να πω εκ των προτέρων ότι πολλές προτάσεις που έγιναν, όπως του Στρατηγού της τροχαίας, του Ινστιτούτου «ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ», της Ομοσπονδίας Κωφών και Βαρήκοων -αν και τα περισσότερα εμπεριέχονται στο σχέδιο νόμου, αλλά να συμπληρωθούν ή να διορθωθούν- της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδας, όπως αυτό που είπαν ότι είναι στην υπηρεσία μας για να εκπαιδεύσουν τους εξεταστές θα περιληφθούν με νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Καταρχήν, για να μη δημιουργηθεί καμία είδους παρανόηση από όσα ακούγονται, είναι προφανές προς τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κ.Κ.Ε., τον φίλο κ. Καρτσιώτη ότι οι εξετάσεις γίνονται από τις Περιφέρειες, έτσι ήταν και έτσι θα είναι. Το θεσμικό πλαίσιο πρέπει να λειτουργεί και άρα, είναι τελείως διακριτό και καθαρό. Τώρα, θα ήθελα να κάνω μερικές ερωτήσεις στον κ. Ηλιάδη και σε όσους θεωρούν ότι πρέπει να είναι ο εκπαιδευτής, ο δάσκαλος δηλαδή, για να καταλαβαίνουν και όσοι μας παρακολουθούν από το κανάλι της Βουλής, μέσα στην εξέταση. Έχετε δει κάποια άλλη εξέταση να έχει και το δάσκαλο μαζί του;

Δηλαδή, όταν τα παιδιά μας πάνε να δώσουν οι Πανελλαδικές, έχουν και τους δασκάλους τους μαζί στην εξέταση; Ένα, δεύτερον, έχετε δει στο νομοσχέδιο να λέει ότι έχετε την ευθύνη ως εκπαιδευτές και δίνετε υπεύθυνη δήλωση που λέει ότι ο άνθρωπος που έχετε εκπαιδεύσει ως οδηγός είναι ικανός να συμμετέχει στις εξετάσεις; Θα την πάρετε αυτή την ευθύνη; Δηλαδή, τη μια μέρα μας λέτε ότι εάν δεν είναι μέσα στην εξέταση ο δάσκαλος, υπάρχει θέμα, αλλά, άρα, αν δώσει 500 ευρώ και πάρει την άδεια οδήγησης, την άλλη ημέρα μπορεί να «σκοτώνει» με την άνεσή του. Εσείς είστε υπεύθυνοι γι' αυτό, εσείς δίνετε βεβαίωση ότι αυτός ο άνθρωπος είναι ικανός να είναι οδηγός και άρα, συμμετέχει και σε εξετάσεις.

Μην την δίνεται. Είναι αρκετό, κατά τη γνώμη σας, αυτό για τον κλάδο σας; Δηλαδή, ο κλάδος σας θα πάρει ποτέ την ευθύνη να μην είναι μια γραφειοκρατική διαδικασία, αλλά να είναι μια πραγματική εκπαιδευτική διαδικασία, η εκπαίδευση για τους οδηγούς; Τρίτον, στις πολλαπλές συναντήσεις που κάναμε όλο αυτό το διάστημα της διαβούλευσης και το νομοσχέδιο, το οποίο δόθηκε στις 30 Απριλίου, αλλά είχαμε κάνει συναντήσεις και νωρίτερα και μία από αυτές τις συναντήσεις, η παρουσία και του Προέδρου του Επιμελητηρίου, εγώ είπα ότι δεν μπορεί κύριε Πρόεδρε να είναι το 90% των αδειών οδήγησης, να δίνονται με γκρίζες διαδικασίες και με λαδώματα.

Ο Πρόεδρος είπε ότι ήμουν υπερβολικός και εσείς είπατε ότι «ναι», είμαι υπερβολικός. Είναι υπερβολικός ο Υπουργός, δεν είναι το 90%, είναι το 65%. Θεωρείτε ότι με το ποσοστό το οποίο είπατε στη συνάντηση, παρουσία του Προέδρου του Επιμελητηρίου είναι κάτι που μπορούμε να το αντιμετωπίσουμε με τον εκπαιδευτή και με αυτά που έχουν αποκαλυφθεί το τελευταίο καιρό, μέσα στο αυτοκίνητο; Και πώς; Δηλαδή, πώς όταν ο Πρόεδρος του κλάδου λέει ότι το 65% των αδειών οδήγησης, είναι με λαδώματα, έρχεται εδώ και μας εγκαλεί, που βγάζουμε έξω τον εκπαιδευτή, όπου είναι και απόλυτα ορθολογικό, από τη στιγμή που προβλέπεται ότι ο εξεταστής θα έχει όλη την εκπαίδευση και τις άδειες οδήγησης που έχουν οι εκπαιδευτές.

Άρα, ούτε πρόβλημα με τα ασφαλιστικά συμβόλαια υπάρχει, ούτε τίποτα τέτοιο, δεν θα είναι οι εξεταστές όπως ήταν πριν, θα τα πούμε τώρα με τους εξεταστές της Περιφέρειας, όπου θα τους ρωτήσουμε. Δηλαδή, σήμερα ένας εξεταστής μπορεί να ήταν σε μια υπηρεσία υγείας, όχι του ΕΚΑΒ, που είναι ο Πρόεδρος, να μην έχει καμία σχέση με τις άδειες οδήγησης και να είναι εξεταστής. Να εξέταζε οδηγούς φορτηγών, λεωφορείων, το αλλάζουμε, δεν θα είναι, θα είναι όπως είναι και οι εκπαιδευτές οδήγησης, θα έχουν τις ίδιες δεξιότητες και γι' αυτό ευχαρίστησα την άλλη Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδος που θα συμβάλει φαντάζομαι για να εκπαιδεύσουμε τους εξεταστές που θα είναι ένα μόνιμο σώμα.

Τώρα, θα ήθελα να μου πείτε, εάν ισχύει και σήμερα αυτό το ποσοστό, αν είναι δηλαδή φαινόμενο των τριών τελευταίων χρόνων, όπως είπατε στην τοποθέτησή σας ή έρχεται από παλιά; Γιατί μάλλον έχετε ανακαλύψει το θέμα των γκρίζων ζωνών και των λαδωμάτων στις άδειες οδήγησης, τα τρία τελευταία χρόνια.

Αν γνωρίζετε –και εγώ στον Τύπο το διάβασα- για τις 56 άδειες οδήγησης που πήραν οδηγοί χωρίς να συμμετέχουν στις θεωρητικές εξετάσεις. Αυτά είναι από μία σχολή στον Πειραιά, δεν είναι γενικά. Συνεχίζει η Περιφέρεια την έρευνα εκεί. Αν γνωρίζετε τίποτα για ένα διεθνές κύκλωμα διεθνών αδειών οδήγησης σε 7 πόλεις της χώρας. Δυστυχώς, ήρθε μόνο από το Βόρειο Αιγαίο και την Αργολίδα εκπρόσωπος, δεν ήρθε από το Βόρειο Ιόνιο που είπα εγώ να έρθει και από την Κέρκυρα. Ποιος ξέρει γιατί. Αν γνωρίζετε τι έγινε στην Κέρκυρα και εσείς και η κυρία Πανουτσάκου, η Πρόεδρος των εξεταστών των περιφερειών. Αν γνωρίζουν, αν γνωρίζετε και ποιες είναι οι προτάσεις που έχετε καταθέσει εδώ και 3-4 χρόνια που σας συζητάμε για να σταματήσουν αυτά. Δεν λέω για τους εξεταστές, για τον κ. Ηλιάδη λέω, γιατί εγώ δεν έχω δει σε αυτή τη λογική μία πρόταση και έχουμε συναντηθεί αρκετές φορές και στο Υπουργείο και στις εκδηλώσεις της ΓΣΕΒΕΕ και αλλού.

Προς την κυρία Πανουτσάκου που εκπροσωπεί τους εξεταστές των περιφερειών. Πόσοι εξεταστές έχουν την αντίστοιχη άδεια οδήγησης με αυτά που εξετάζετε; Εσείς, δηλαδή, είστε σε διεύθυνση μεταφορών, παραδείγματος χάρη; Έχετε άδεια οδήγησης για επαγγελματικό όχημα; Έχετε κάνει εξέταση για ένα λεωφορείο; Ρωτάω. Δεύτερον, επειδή μας καταγγείλατε κιόλας, πέρυσι, αν θυμάμαι καλά, υπήρχε άλλο ένα διάστημα γιατί κηρύξατε 18 αποχές, όχι απεργίες, όχι 2- αν θυμάμαι καλά πάλι εκ των υστέρων είχαμε καλύψει νομοθετικά αυτό το έλλειμμα που υπήρχε, δηλαδή οι περιφέρειες να βάζουν υπαλλήλους, λειτουργούς, από άλλες υπηρεσίες, εκτός ωραρίου, όπως ήταν το θεσμικό πλαίσιο και να διεξάγονται οι εξετάσεις για τις άδειες οδήγησης εκτός ωραρίου. Σε όλη την Ελλάδα ήταν περίπου 1.500 στελέχη περιφερειών, όχι από τις υπηρεσίες, τις αντίστοιχες διευθύνσεις συγκοινωνιών. Δηλαδή, είχαμε για όσες μέρες γινόντουσαν εξετάσεις μία αποδιοργάνωση πολλών υπηρεσιών των περιφερειών γιατί από τις 12:00 - 12:30 και μετά, οι άνθρωποι αυτοί έφευγαν για να πάνε να κάνουν τις εξετάσεις.

Η ερώτηση λοιπόν που έχω να κάνω είναι αν συμφωνείτε με την πρόβλεψη του νομοσχεδίου να υπάρχει σώμα συγκεκριμένο, τμήμα συγκεκριμένο στις διευθύνσεις στις περιφέρειες, αν συμφωνείτε με την πρόβλεψη οι υπόλοιποι που είσαστε μέχρι σήμερα εξεταστές, να αξιοποιηθείτε για την εκπαίδευση ομάδων πληθυσμού και μαθητών, νέων ανθρώπων, σύμφωνα με την ύλη που έβγαλε το Υπουργείο Μεταφορών για τις τάξεις του Δημοτικού, αλλά και άλλες ομάδες, όπως είναι οι σύλλογοι γονέων και κηδεμόνων και γενικά κοινωνικοί φορείς, αν θεωρείτε ότι μία περιφέρεια έχει χρήματα για να κάνει πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής ή όχι και εγώ πιστεύω ότι έχουν περισσότερα χρήματα από τα υπουργεία οι περιφέρειες για να κάνουν τέτοιες δράσεις. Πολλές περιφέρειες, μάλιστα έχουν αδιάθετα πολλά, αλλά ένα χώρο για όνομα του Θεού, ας πούμε θα έχουν να κάνουν ένα πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής και λεφτά έχουν και αν έχετε ακούσει και εσείς τίποτα.

Αν έχει, δηλαδή, πέσει, ως Πρόεδρος των εξετάσεων που εκπροσωπείτε από τις περιφέρειες, στην αντίληψή σας κάποια φήμη, ότι «λαδώνονται» οι εξεταστές, ότι έχει εκφυλιστεί σε μια διαδικασία στην πρώτη φορά που έρχονται τα παιδιά μας σε επαφή με το ελληνικό δημόσιο να δίνουν από 250 €, 300 € έως 500 € για να πάρουν την άδεια οδήγησης, αν έχει πέσει στην αντίληψή σας, ότι έπιασαν μερικές δεκάδες στους τελευταίους μήνες «να τα παίρνουν» στεγνά, αν έχει πέσει στην αντίληψή σας αυτό που έγινε στον Πειραιά και προς τιμήν της η πολιτική ηγεσία και οι αντίστοιχοι διευθυντές της περιφέρειας αττικής το ανακάλυψαν, εάν έχετε ακούσει, αλλά και τι προτείνετε γι' αυτό. Συνάδελφοί σας είναι. Πώς προτείνετε να αντιμετωπιστεί αυτό; Να το συνεχίσουμε έτσι;

Επίσης, θέλω να πω ότι είχαμε συναντηθεί τρεις φορές με τις Ομοσπονδίες των εξεταστών. Είναι εδώ και ο άλλος σύλλογος των εξεταστών, οι οποίοι είχαν πάρει τρεις φορές διαβεβαίωση από εμένα, ότι όπως το Μάιο πέρυσι είχαμε προβλέψει ότι θα πληρωθούν τα δεδουλευμένα τους εκτός ωραρίου, έτσι θα γινόταν και τώρα και έγινε. Όταν βγήκε αυτό το νομοσχέδιο, κατατέθηκε στη Βουλή και αναρτήθηκε στην σελίδα της Βουλής, άλλαξε η θέση κάποιων και είπαν ότι δεν ήταν το θέμα μόνο της μη πληρωμής μερικών μηνών που είχαν τις διαβεβαιώσεις ότι θα πληρωθούν, αλλά ότι διαφωνούν με το νομοσχέδιο. Αυτό το είπαν μετά για να δούμε και τις σκοπιμότητες. Ευχαριστώ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ.

Προτείνω για τη καλύτερη διαδικασία και πιο σύντομη και ουσιαστική, να πουν ποιοι θεωρούν ότι θέλουν να απαντήσουν. Θα δώσω το λόγο όσοι τον ζητήσετε. Το λόγο έχει ο κ. Ηλιάδης.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, είπατε πολλές φορές για το εάν γνωρίζω για την Κέρκυρα, επειδή έχουμε κάνει, κατ’ επανάληψη συνομιλία και σας είχα πει, ότι δεν γνωρίζω, γιατί δεν είναι ένα σωματείο, το οποίο να ανήκει στην Ομοσπονδία μου. Είναι μια Ομοσπονδία που αντιπροσωπεύω το 95% της χώρας, έχω 36 ενεργά σωματεία και 4 ανενεργά.

Να μιλήσω για την Λαμία. Να σας θυμίσω, επειδή το έχουμε ξανασυζητήσει και το περιστατικό με την Λαμία ήμασταν εκείνη τη μέρα στο γραφείο σας και θέλω να σας θυμίσω ότι ήταν ένας εκπαιδευτής και ήταν αρκετοί υπηρεσιακοί. Δεν ήταν η διαφθορά στα πρακτικά, στην πρακτική εξέταση, η διαφθορά ήταν μέσα στην Υπηρεσία. Είναι ψέματα αυτό που λέω, κύριε Υπουργέ; Είναι αναληθές; Κύριε Υπουργέ, στον Πειραιά, για το σημερινό, η διαφθορά ήταν στο αυτοκίνητο; Στα πρακτικά ή ήταν στην υπηρεσία; Γνωρίζετε; Σας λέω, λοιπόν, ήταν στην υπηρεσία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Για να το γνωρίζετε, γιατί μάλλον δεν το γνωρίζετε. Έγινε έρευνα για μια σχολή οδηγών, φαντάζομαι θα συνεχιστεί για τις υπόλοιπες είναι σημαντικό ότι ήταν η μια σχολή οδηγών, προφανώς θέλει και υπηρεσιακούς, αυτό είπα και προηγουμένως, αλλά η μια σχολή οδηγών, η μία, έδωσε 56 άδειες οδήγησης χωρίς να συμμετέχουν στη θεωρητική εξέταση. Τι έχετε να πείτε;

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Κύριε Υπουργέ, θα σας πω. Να σας θυμίσω ότι και στην Λαμία ήταν ένας εκπαιδευτής που πήγε κατηγορούμενος και ήταν πολλοί περισσότεροι υπηρεσιακοί. Εδώ τώρα με τον Πειραιά μου αναφέρετε έναν εκπαιδευτή, ναι το καταδικάζω, ο οποίος ό,τι και να έχει βγει, 56 που λέτε, δεν έχουν φτάσει ποτέ στο συγκεκριμένο σημείο. Δεν έχουν κάνει ποτέ πρακτική εξέταση. Εσείς κατεβάζετε τώρα ένα νομοσχέδιο που θίγετε τον εκπαιδευτή μέσα στην πρακτική εξέταση. Δεν έχει φτάσει κανένα θέμα στην πρακτική εξέταση και δεν είχαμε κανένα πρόβλημα εκεί. Αντιθέτως, ξέρετε πάρα πολύ καλά, κύριε Υπουργέ, ότι αυτό που είπα για τα τρία χρόνια, υπάρχουν πολλές βεβαιωμένες πράξεις και από την αστυνομία και από την Εισαγγελία για το θέμα των ψειρών που υπάρχουν στις διευθύνσεις. Δεν έχετε βάλει ποτέ, το έχουμε πει τόσα χρόνια ένα μηχάνημα, το οποίο να ελέγχει τα κινητά τηλέφωνα. Δεν έχετε βάλει κάμερες που είναι σε σταθερό σημείο, δεν είναι αδιάληπτη λήψη, είναι σταθερό σημείο, δεν κινδυνεύουμε από γωνία σε γωνία να μην έχουμε σήμα. Δεν έχετε βάλει ποτέ κάμερες σε θεωρητικές αίθουσες. Για ποιο λόγο; Είσαστε τέσσερα χρόνια Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Το βάζουμε στο νομοσχέδιο. Δεν είχατε κάνει καμία πρόταση. Δεν το θέλατε.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Αυτό που κάνετε είναι συνεχώς να θίγετε τον εκπαιδευτή. Να σας θυμίσω κάτι άλλο. Ότι κανένα επάγγελμα δεν είναι «καθαρό» στο 100%. Να σας θυμίσω ότι ακόμα και στο δικό σας το αντικείμενο βουλευτές είναι και «καθαροί» και όχι «καθαροί».

**ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ:** Εγώ δεν το δέχομαι ως μέλος του Ελληνικού Κοινοβουλίου. Να μας πείτε, ποιοι είναι οι βουλευτές που είναι «καθαροί» και ποιοι δεν είναι «καθαροί» να το καταλάβω.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Έχει δίκιο. Να διευκρινίσω. Μιλάω για βουλευτές, οι οποίοι έχουν καταδικαστεί από την πολιτεία. Μιλήσατε λοιπόν για κάποιο ραντεβού στο γραφείο σας, το οποίο είπατε για 95% και το θίξατε έτσι πολύ ωραία παρουσία πολλών συναδέλφων, εγώ δεν είπα ποτέ για 65. Ίσα - ίσα συνάδελφος του Επιμελητηρίου είπε ότι είμαστε «σάπιοι» και αντέδρασα. Στη συγκεκριμένη συζήτηση αντέδρασα και είπα ότι δεν είμαστε «σάπιοι» κανενός συστήματος. Κύριε Υπουργέ, μου είπατε να έρθω ιδιαιτέρως να σας δώσω ονόματα κι εγώ σας είπα δεν δίνω, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν γνωρίζω. Εσείς μου μιλήσατε για μονά και ζυγά πρωτόκολλα για την πολεοδομία. Εγώ δεν είπα τίποτα. Εγώ θέλω να πω το εξής κύριε Υπουργέ. Τη στιγμή που στο αυτοκίνητο υπάρχει κάμερα και ελέγχει τα πόδια μου και ελέγχει το κεφάλι μου και ελέγχει τα πάντα, γιατί να μην είμαι μέσα στο αυτοκίνητο; Στα ταχύπλοα είναι ο εκπαιδευτής, στα σκάφη είναι ο εκπαιδευτής. Δεν είμαι εξεταστής, είμαι εκπαιδευτής. Εκπαιδεύω τον υποψήφιο και τον φέρνω σε ένα σημείο να είναι ικανός. Του δίνω βεβαίωση, κύριε Υπουργέ ότι είναι ικανός. Δεν είναι έμπειρος όμως.

Την εμπειρία, όμως εκείνη τη στιγμή της εξέτασης για πολλούς λόγους ο υποψήφιος που μπορεί να έχει ψυχολογικούς λόγους γιατί είναι πρεσαρισμένος, μπορεί να γίνει το ατύχημα.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Πανουτσάκου.

**ΒΕΤΑ ΠΑΝΟΥΤΣΑΚΟΥ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδας (ΟΣΥΑΠΕ)):** Κύριε Υπουργέ, πρώτον, είμαι η Πρόεδρος των Υπαλλήλων όλων των Περιφερειών, όλων των υπαλλήλων, δεν είμαι πρόεδρος των εξεταστών.

Δεύτερον. Έχετε συναντηθεί ποτέ μαζί μου; Με ποιο συνδικαλιστικό όργανο εξεταστών που δεν υπάρχει, συναντηθήκατε; Το γράφατε και στα δελτία τύπου και σας καταγγέλλαμε. Βλέπετε εδώ κάποιον εξεταστή που παρουσιάστηκε ως εκπρόσωπος των εργαζομένων και συναντηθήκατε μαζί; Τρεις φορές είπατε ότι συναντηθήκατε. Σας καταγγείλαμε ότι δεν συναντηθήκαμε καμιά φορά. Αρνηθήκατε. Αρνηθήκατε χρόνια τώρα. Χρόνια τώρα αρνηθήκατε να συναντηθείτε μαζί μας. Ίσα-ίσα βγάλαμε δελτίο τύπου με ποιους συναντιέστε και λέμε ότι κάνετε επιλογές με το πολιτικό σας παρελθόν. Αυτό έγραφε το δελτίο τύπου που βγάλαμε.

Εάν, λοιπόν, το γραφείο σας σας ενημέρωνε με τα δελτία τύπου θα βλέπατε ότι έχουμε βγει και έχουμε καταγγείλει εκατό φορές διάφορες πλευρές, πλευρές που έρχονται στην επιφάνεια και στην επικαιρότητα και πλευρές που δεν έρχονται στην επιφάνεια. Και ήμασταν οι πρώτοι που μιλήσαμε για το διάτρητο σύστημα που πρέπει να αλλάξει και πρέπει να θωρακιστεί.

Όμως, κοιτάξτε να δείτε, στα δελτία τύπου μας και στις καταγγελίες μας, γράφαμε και άλλα πράγματα, γράφαμε ας πούμε, για τη Λαμία που είπατε, ότι η συνάδελφος, η οποία κατήγγειλε το περιστατικό από τη Διεύθυνση Μεταφορών, άλλαξε τρεις υπηρεσίες και πέρασε και πειθαρχική διαδικασία, γιατί διατάρασσε την ομαλή λειτουργία της υπηρεσίας. Βγήκαμε και καταγγείλαμε πρόσωπα και πράγματα και όχι μόνο κανένας δεν «έσκυψε», αλλά ούτε καν δέχτηκε να συζητήσει μαζί μας. Λοιπόν, για να τα βάζουμε τα πράγματα στη θέση τους.

 Και έχουμε πει σε όλους τους τόνους και στο Περιφερειακό Συμβούλιο της Αττικής και παντού, ότι εκπροσωπούμε τους συναδέλφους που παίρνουν με ψηλά το κεφάλι την αποζημίωση και τα έχουμε καταδικάσει. Επομένως, αυτή η επίθεσή σας, απέναντι στην Ομοσπονδία των Περιφερειών, δεν έχει καμία αξία και πέφτει από μόνη της στο «καλάθι των αχρήστων», κύριε Υπουργέ. Γιατί, κοιτάξτε να δείτε. Ακριβώς, επειδή συμβαίνουν διάφορα πράγματα και εμείς έχουμε πει ότι είναι διάτρητες μια σειρά διαδικασίες. Είπα και στην ομιλία μου ούτε τα πληροφοριακά συστήματα που εμπλέκονται για τις άδειες οδήγησης, δεν διαπλέκονται μεταξύ τους για να ξεχωρίσουμε την ήρα από το στάρι.

Μιλήσατε για τον Πειραιά; Για να δούμε, λοιπόν, εκεί διαπλέκονται; Εμείς καταδικάζουμε όλα τα φαινόμενα, αλλά τι ζητάμε από την Πολιτεία, τι ζητάμε από το αρμόδιο Υπουργείο; Να πάρει μέτρα να μην στοχοποιούνται όλοι οι συνάδελφοι. Να κλείσει την πόρτα σε οποιαδήποτε στοιχεία υπάρχουν διαφθοράς σε έκνομες ενέργειες. Και τις κατονομάζουμε και λέμε ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα, ενάντια σε οποιαδήποτε έκνομη ενέργεια. Να αλλάξουν οι καταστάσεις που δημιουργούν αυτό το έδαφος.

Και εδώ, βεβαίως, να πούμε και κάτι άλλο. Ενώ εμείς βγάλαμε δελτία τύπου για τέτοια ζητήματα, κύριε Υπουργέ, εσείς, γιατί και εσείς έχετε εξεταστές, και εσείς έχετε τέτοια συμβάντα, ούτε καν δελτίο τύπου καταδίκης δεν έχετε βγάλει, ούτε καν δελτίο τύπου. Επομένως, είστε ο τελευταίος, θεωρούμε, σε αυτή την αίθουσα, που μπορείτε να μας επιτίθεστε με αυτό τον τρόπο.

Εμείς, δεν στοχοποιούμε τους πάντες ούτε εξεταστές ούτε εκπαιδευτές ούτε πολίτες. Ζητάμε, όμως να θωρακιστεί το σύστημα να μην καίγονται τα χλωρά με τα ξερά. Και βεβαίως, ακριβώς, στα ίδια τα παραδείγματα που αναφέρατε, που λέτε να μην είναι ο εκπαιδευτής μέσα στο αυτοκίνητο, εμείς θα πούμε, κοιτάξτε και το είπαμε και με όλους τους τρόπους. Μακάρι οι κάμερες να έλυναν το ζήτημα, αλλά δεν απαιτείται η οποιαδήποτε συναλλαγή να γίνεται παρουσία της κάμερας και το ξέρετε πολύ καλά όλοι. Και μακάρι, λοιπόν, να έλυναν το ζήτημα και είπαμε «ναι» σε οποιαδήποτε μέτρα διαφάνειας, αλλά έχουμε ενδοιασμούς ως προς την αποτελεσματικότητά τους.

Το βασικό πρόβλημα που βάζαμε είναι για το «εντός ωραρίου» γιατί, ακριβώς, γυρίζατε την «πλάτη» σε αυτά που σας λένε και οι Περιφερειάρχες ότι δεν μπορεί να λειτουργήσει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Γιατί δεν μπορεί να λειτουργήσει;

**ΒΕΤΑ ΠΑΝΟΥΤΣΑΚΟΥ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδας (ΟΣΥΑΠΕ)):** Δεν μπορεί να λειτουργήσει. Υπήρξε μια στιχομυθία μεταξύ σας, με τον κ. Αγοραστό, αλλά, δυστυχώς, για άλλα πράγματα μιλούσε ο κ. Αγοραστός για άλλα απαντούσατε εσείς. Πόσα χρόνια έχουν περάσει από τότε που δόθηκε η δυνατότητα για νέους εξεταστές; Αυτό εννοούσε ο κ. Αγοραστός, όχι τη μη ετήσια εκπαίδευση-πιστοποίηση που έχουν αρμοδιότητα και ευθύνη οι Περιφέρειες.

Λέτε, λοιπόν, για τις κατηγορίες και αν -εγώ έχω. Εγώ, δεν είμαι εξετάστρια, ούτε καν και σας είπα ποια είμαι. Λέτε, αν- έχουν τις αντίστοιχες κατηγορίες. Ο νόμος που έδωσε τη δυνατότητα στους παλαιούς εξεταστές να εξετάζουν οποιαδήποτε κατηγορία, ανεξάρτητα από την άδεια οδήγησης, οι εργαζόμενοι το έφτιαξαν;

Δεν το έφτιαξαν οι εργαζόμενοι, αλλά σας λέμε έναν προβληματισμό. Λέτε και πολύ σωστά, να έχουν την αντίστοιχη κατηγορία. Από τότε που νομοθετήθηκε αυτό στο δικό σας Υπουργείο, κύριε Υπουργέ, οι 10 νέοι εξεταστές, έχουν μόνο για Ι.Χ.. Λέμε, πως θα υποχρεώσετε αυτούς τους υπαλλήλους να πάνε να δώσουν εξετάσεις, να δώσουν τα παράβολα, να τα ανανεώνουν, χωρίς τη μέριμνα του κράτους; Της Περιφέρειας ή της πολιτείας; Αυτές τις πλευρές λέμε. Επίσης, να είναι υποχρεωτικό να εκπαιδεύονται. Εμείς δεν λέμε να μην εκπαιδεύονται;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών**): Δεν το είπα εγώ.

**ΒΕΤΑ ΠΑΝΟΥΤΣΑΚΟΥ (Προέδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδας (ΟΣΥΑΠΕ)):** Όχι, το είπα και εάν με ακούγατε, θα το είχατε ακούσει.

Βεβαίως, λέω, ότι η ίδια η κατάσταση, έδειξε και τέτοια παραδείγματα και ότι και για στις θεωρητικές εξετάσεις έχουμε και τεράστια προβλήματα, δεν είναι επειδή δεν γίνονται παρουσία του εκπαιδευτή -και όμως έχουμε προβλήματα- αλλά η διαφορά του ζητήματος από το να πας να δώσεις εξετάσεις για αγγλικά ή γαλλικά είναι ότι σε αυτές τις εξετάσεις έχει σχέση με τη ζωή και την ασφάλεια του ανθρώπου, δηλαδή, δεν είναι η οποιαδήποτε εξέταση για να πούμε είναι ή δεν είναι ικανός.

Εμείς, λέμε, «ναι» σε οποιαδήποτε ζητήματα διαφάνειας, «ναι» σε οποιαδήποτε «χτύπημα» έκνομης ενέργειας, κρατάμε τις επιφυλάξεις μας σε αυτό και λέμε ότι το εντός ωραρίου θα διαλύσει τις υπηρεσίες. Δηλαδή, δεν μπορεί να στέλνετε τον εξεταστή να πάει σε άλλη περιοχή και να κάνει εξετάσεις, γιατί π.χ. στα νησιά υπηρετεί ένας άνθρωπος και γίνονται εξετάσεις σε άλλο νησί και παίρνουν τα οδοιπορικά τους μετά από πόσο καιρό; Θα τα λύσετε αυτά τα ζητήματα;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών**): Του Υπουργείου Μεταφορών είναι αυτό;

**ΒΕΤΑ ΠΑΝΟΥΤΣΑΚΟΥ (Προέδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδας (ΟΣΥΑΠΕ)):** Συγγνώμη, κύριε Υπουργέ, αλλά Κυβέρνηση είσαστε. Η Κυβέρνηση έχει απαγορεύσει τις προσλήψεις. Δεν το λαμβάνετε αυτό υπόψη σας;

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας παρακαλώ πολύ, ολοκληρώστε με τις απαντήσεις σας, κυρία Πανουτσάκου, έχετε ξεπεράσει το χρόνο που είχατε στη διάθεσή σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών**): Εγώ, δεν είμαι Περιφερειάρχης Νοτίου Αιγαίου, ο Υπουργός Μεταφορών είμαι.

**ΒΕΤΑ ΠΑΝΟΥΤΣΑΚΟΥ (Προέδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδας (ΟΣΥΑΠΕ)):** Την απαγόρευση των προσλήψεων την κάνει η Κυβέρνηση. Επομένως, συλλογικά, να αποφασίσετε να γίνουν προσλήψεις εξεταστών με αυξημένα προσόντα, με πιστοποιήσεις και με ότι άλλους όρους θέλετε, ας τους βάλετε. Αυτή την κατάσταση όμως την οποία εμείς «λουζόμαστε» και στοχοποιούνται όλοι συλλήβδην και τα ακούμε και από πάνω για τα μέτρα που δεν έχετε πάρει, δεν μπορούμε να το δεχτούμε.

Βεβαίως, δεν ήταν ούτε αποχή σκοπιμοτήτων, όπως ακούστηκε εδώ, ούτε ότι επειδή δεν μας άρεσε ο Υπουργός, ούτε δεν μας άρεσε η Κυβέρνηση, αλλά λέγαμε να βρεθεί λύση στα προβλήματα. Δεν ξέρω εσείς με ποια ευκολία μπορείτε να πείτε στους εξεταστές, «πηγαίνετε χωρίς να πληρώνεστε». Δεν ξέρω τι καλλιεργείτε, αν θα λέγατε αυτό το πράγμα που το λέγατε τόσους μήνες, δηλαδή, πηγαίνετε να δουλέψετε χωρίς να πληρώνεστε. Τι καλλιεργείτε; Να συνεχίσω τις σκέψεις για το τι καλλιεργεί ο καθένας; Εμείς γι’ αυτό θέλαμε να πληρώνονται οι εξεταστές και να είμαστε απέναντι σε όλα αυτά τα φαινόμενα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών**): Για να μην ακούγονται ανακρίβειες. Εμείς, είπαμε, να δίνονται εξετάσεις εντός ωραρίου. Οι Περιφερειάρχες ήταν υπεύθυνοι να ορίσουν -γιατί είναι υπάλληλοι της Περιφέρειας- προσωπικό που θα έδιναν εξετάσεις εντός ωραρίου. Προφανώς, κάποιοι Περιφερειάρχες ανταποκρίθηκαν σε αυτό, γιατί δεν ήταν παντού το φαινόμενο να μην δίνουν εξετάσεις, αλλά κάποιοι άλλοι και κάνετε λάθος….

**ΒΕΤΑ ΠΑΝΟΥΤΣΑΚΟΥ (Προέδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδας (ΟΣΥΑΠΕ)):** Κανένας δεν έχει ανταποκριθεί και είναι εικονικές οι αποφάσεις.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας παρακαλώ μην διακόπτετε, μιλάει ο Υπουργός.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών**): Υπήρχαν 3 Περιφέρειες που δίνονταν εξετάσεις, προφανώς κάποιοι….

**ΒΕΤΑ ΠΑΝΟΥΤΣΑΚΟΥ (Προέδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδας (ΟΣΥΑΠΕ)):** Γίνονται εξετάσεις, αλλά όχιεντός ωραρίου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών**): Προφανώς κάποιοι μεθόδευαν και με το σύστημα και με το μπάχαλο που υπήρχε να είναι εξεταστής κάποιος που ήταν στην υπηρεσία υγείας ή στις υπηρεσίες του γεωργίας κ.λπ. και ήταν εξεταστής για τις άδειες οδήγησης ως πάρεργο, είναι προφανές ότι όλοι οι Περιφερειάρχες, δεν μπορούσαν να ανταποκριθούν.

Τώρα, θα ήθελα να απευθυνθώ προς τον κύριο Ηλιάδη. Η ενημέρωση που έχω από την Ελληνική Αστυνομία, δίνει τελείως διαφορετική εικόνα. Δεν έχει μόνο υπαλλήλους, έχει πολλές σχολές οδηγών, πολλές.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Για που μιλάτε; Για τη Λαμία, για τον Πειραιά;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Καταρχάς, δεν είναι Λαμία. Βλέπω εδώ στην έκθεση, εξάρθρωση εγκληματικής οργάνωσης και τριών συμμοριών.

Ο Πρόεδρος τα ξέρει, ο κλάδος του είναι, να ενημερωθεί.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Δεν είναι στην πρακτική, κύριε Υπουργέ, αυτό σας λέμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Στην έκδοση αδειών οδήγησης χωρίς να τηρείται η εκ του νόμου προβλεπόμενη διαδικασία, καθώς και η μετατροπή πλαστών αδειών οδήγησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε γνήσιες ελληνικές.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Δεν υπάρχει, λοιπόν, φαινόμενο στα πρακτικά. Αυτό σας λέμε, κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σύλληψη 15 ατόμων, εκ των οποίων αρκετοί από αυτούς είναι δάσκαλοι, εκπαιδευτές από σχολές οδήγησης.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Κύριε Υπουργέ, τα διπλώματα δεν εκδίδονται από τις σχολές οδήγησης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, αλλά θέλετε να σας αναφέρω τι λέει εδώ η ελληνική αστυνομία, για το πώς παίρνετε εσείς τα λεφτά από τους υποψήφιους οδηγούς για να τα δίνετε στους εξεταστές; Η ελληνική αστυνομία τα λέει.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Επί συγκεκριμένων υποθέσεων.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν πήγαινε να τα δώσει στους εξεταστές ο υποψήφιος οδηγός, εσείς τα δίνατε. Όχι, εσείς προσωπικά, τα μέλη των σχολών οδηγών.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Σας εξηγώ, κύριε Υπουργέ. Το συγκεκριμένο σχέδιο που μιλάμε τώρα, το νομοσχέδιο είναι για την πρακτική εξέταση, για συγκεκριμένο άρθρο και συγκεκριμένη παράγραφο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, είναι για όλο το πλαίσιο της εξέτασης.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Εμείς λέμε ότι ο εκπαιδευτής δε μπορεί να μην είναι μέσα στο αυτοκίνητο. Δεν μπορεί να δίνει το αυτοκίνητό του σε κάποιον άλλον. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε. Ο κ. Χριστοδούλου, και το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ ( Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδος (ΟΕΥΟΕ)):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θλίβομαι με όλη αυτή την κατάσταση που ακούω από τον Υπουργό. Θέλω να πω ότι εμείς, ως ομοσπονδία και νομίζω όλος ο κλάδος, κατακρίνουμε όλα αυτά τα μεμονωμένα συμβάντα. Δε μπορεί να κατακρεουργείται όλος ο κλάδος με αυτό.

Θεωρώ ότι όσοι συμβάλλουν σε αυτές τις διαδικασίες είτε είναι εξεταστές είτε είναι εκπαιδευτές, αναλαμβάνουν την ευθύνη των πράξεών τους. Θλίβομαι, όμως, επίσης, γιατί ακούω από τον Υπουργό ότι εκπρόσωπος του κλάδου μας είπε για 65% λαδώματα. Δεν ξέρω εάν το είπε ο κ. Ηλιάδης. Ο κ. Γρέντζελος λέει κάτι άλλο και ο κ. Υπουργός λέει κάτι άλλο.

Το μόνο σίγουρο είναι ότι όποιος και να το είπε και εάν το είπε ο κ. Ηλιάδης, βάζω το «αν» γιατί δεν το παραδέχεται, λέει ότι έχει και το 95% του κλάδου, να τον χαίρονται. Είναι απαράδεκτα αυτά τα πράγματα. Τα κατακρίνουμε και ντρέπομαι που έχουν ειπωθεί τέτοιες κουβέντες για τον κλάδο μας. Δεν θέλω να πω κάτι άλλο. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε. Ο κ. Ζωγράφος, το λόγο.

**ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής):** Κύριε Υπουργέ, θα συμφωνήσετε και εσείς ότι η γενίκευση είναι αρχή φασισμού. Δε μπορεί σε αυτή την αίθουσα να λέγονται αυτού του είδους ζητήματα. Αν εσείς είχατε μια προσωπική συζήτηση με τον κ. Ηλιάδη, τον κ. Χριστοδούλου ή όποιον άλλον θέλετε, αυτό δεν αφορά όλον τον κλάδο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ο Πρόεδρος του Επιμελητηρίου ήταν ο κ. Χατζηθεοδοσίου. Ήταν συνεργάτες μου, ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος.

**ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής):** Δεν ξέρω κατά πόσον όλα αυτά, αποδείχθηκαν επίσημα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Επίσημη ήταν η συνάντηση.

**ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής):** Πρώτον, εγώ δεν ξέρω αν οι άνθρωποι πήγαν επίσημα, αλλά εγώ δεν έχω δει κάποιο δελτίο τύπου που να το λέει αυτό.

Δεύτερον, με θλίβει αυτό το γεγονός και με ενοχλεί. Δεν είναι όλοι οι εκπαιδευτές έτσι. Αντιθέτως, όλοι οι εκπαιδευτές παλεύουν. Είμαστε ο μοναδικός φορέας εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας, είμαστε οι μοναδικοί άνθρωποι στον κόσμο που γνωρίζουμε τις χίλιες διαφορετικές αποχρώσεις του γκρι και αντί να μας ακούτε, βλέπετε τι φέρνει η κάθε αστυνομία, ο κάθε διαβλητός υπάλληλος κ.λπ.. Υπάρχουν αυτοί οι υπάλληλοι, υπάρχουν παντού. Δεν είναι, όμως, το κύριο. Για μας, όλα αυτά τα προβλήματα που υπάρχουν και «πετάγονται σαν χαρτοπόλεμος», σε τέτοιες συνεδριάσεις είναι απαράδεκτα.

Δεν ξέρω εάν υπήρχε προσωπική κάποια κουβέντα ή κάποια μη θεσμική θέση. Όμως, θα μπορούσε αυτό να βγει σε δελτίο τύπου και να κατακεραυνωθεί από όλους τους συμμετέχοντες. Θέλω, λοιπόν, να πω ότι εμείς είχαμε πει από παλιά μια συγκεκριμένη θέση. Γιατί μας θέλετε στις εξετάσεις; Για ποιο λόγο ο εκπαιδευτής οδήγησης να είναι στις εξετάσεις;

Έτσι το είπατε. Γιατί μας θέλετε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εσείς να απαντήσετε.

**ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής):** Όχι, εμείς δε θέλουμε να είμαστε στις εξετάσεις, κάνετε λάθος. Εμείς δεν θέλουμε να είμαστε στις εξετάσεις, μας αναγκάζετε να είμαστε στις εξετάσεις. Εμείς δε θέλουμε να είμαστε στις εξετάσεις γιατί θέλουμε να σταματάει η δουλειά μας εκεί που εκπαιδεύουμε. Να λέμε στο παιδί «είσαι έτοιμος αγόρι μου, πήγαινε να δώσεις εξετάσεις».

Έχω πει παλιά το εξής παράδειγμα. Αυτή τη στιγμή, το πρόβλημα που υπάρχει στην Ελλάδα είναι οι σχολές χαμηλού κόστους και μηδενικής εκπαίδευσης. Αυτές οι σχολές, όμως, οι σχολές των 150 και 200 ευρώ, είναι αυτές οι οποίες έχουν το 80% της παραγωγής των διπλωμάτων. Τι κάνετε γι’ αυτούς;

Εμείς, λοιπόν, δεν θεωρούμε ότι η εκπαίδευση ενός χρήστη είναι απλά «πάμε να πάρεις το δίπλωμα» είναι κάτι πολύ μεγαλύτερο, κάτι πολύ ουσιαστικότερο, κάτι, το οποίο, πρέπει και εσείς ο ίδιος να το αντιληφθείτε. Τι λέμε εμείς;

Οι στάσεις ζωής και συμπεριφοράς, ένα παιδί, ένας πολίτης δεν τα φτιάχνει στα 18, στα 19 ή στα 20 του χρόνια, αλλά διαμορφώνονται, γαλουχούνται από πού; Από την παιδική ηλικία. Εμείς και σας το λέω με 31 χρόνια εμπειρία - είμαι ίσως ο πιο παλιός δάσκαλος εδώ - κανείς πολίτης, ο οποίος δεν ξέρει να περπατάει καλά μπορεί να γίνει καλός οδηγός.

Εμείς, λοιπόν, λέμε για ποιο λόγο θέλετε να είμαστε στις εξετάσεις; Για δύο λόγους. Πρώτον, διότι δεν μπορείτε να εξασφαλίσετε οχήματα ή άλλες διαδικασίες και δεύτερον, γιατί θέλετε συνένοχους. Εμείς δεν θέλουμε να είμαστε συνένοχοι με τίποτα. Εμείς θέλουμε να σταματάμε εκεί που είναι η δική μας δικαιοδοσία και τίποτα άλλο. Σας κάνω και μία άλλη πρόταση. Εφόσον μας θέλετε υπεύθυνους, γιατί δεν θεσμοθετείτε το προδίπλωμα εξετάσεων;

Ο κάθε εκπαιδευτής να είναι υπεύθυνος γι' αυτό που παράγει. Ναι, θα είμαι εγώ υπεύθυνος, θα μου καταργήσετε τις 20 και 25 υποχρεωτικές ώρες, δεν μπορεί κάποιος, ο οποίος είναι στον «αέρα», κάθεται στο γραφείο του και νομίζει ότι με 25 ώρες κάποιος μπορεί να βγει έξω με ασφάλεια στο δρόμο. Δεν μπορεί να σας το λέω εγώ. Με τη μόνη διαφορά ότι αυτό το ελάχιστο πάντα είναι το θέσφατο. Δεν το κάνουμε εμείς και όχι μόνο δεν το θέλουμε, αλλά το καταγγέλλουμε.

Θα ήθελα να σας πω, γιατί είναι εδώ και ο κ. Ουρσουζίδης ότι η πρώτη φορά που έγινε επίσημα αυτή η καταγγελία ήταν από τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εκπαιδευτών στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής και είπαμε ότι τέλος δεν μπορεί να πάει μακριά αυτό και κάναμε και κάναμε 32 προτάσεις γι' αυτό.

Υπάρχουν φαινόμενα διαφθοράς, αλλά όχι σε όλο τον κλάδο, αν εμείς δεν τα πούμε είναι σαν να κοροϊδεύουμε τον εαυτό μας. Όλος ο κλάδος, κύριε Υπουργέ είναι οικογενειάρχες άνθρωποι και θέλουν αυτός που πηγαίνει και παίρνει ένα μηχανοκίνητο όχημα έξω και διασταυρωθεί με το παιδί του ή με τη γυναίκα του να ξέρει να οδηγεί. Κάποιοι άλλοι δεν το θέλουν αυτό, όχι εμείς. Ρώτησε ο κ. Κατσώτης, αν μπορεί αυτή τη στιγμή σε διαδικασίες καπιταλισμού να έχουμε αδιάβλητες εξετάσεις ή να έχουμε αυτή την οδική ασφάλεια που έχει σήμερα ανάγκη ο τόπος; Να το δούμε αυτό. Εμείς είμαστε στην ουσία εκπαιδευτές και τι άλλο; Επαγγελματοβιοτέχνες. Εμείς δεν εκπαιδεύουμε μόνο, πρέπει και να επιβιώσουμε. Τι πρέπει να κάνουμε; Να κρατήσουμε το μαγαζί μας, να πληρώσουμε ενοίκιο, ΕΦΚΑ, φορολογία και συγχρόνως να εκπαιδεύσουμε. Πείτε μου, σας παρακαλώ πολύ, πώς μπορεί κάποιος να εκπαιδεύσει, όταν του έχει έρθει ένα «τσουνάμι» μέτρα από τη φορολογία, τον ΕΦΚΑ μέχρι και τον Φ.Π.Α για να μπορέσει να λειτουργήσει επιστημονικά;

Λέμε, λοιπόν, ότι εφόσον όντως χρειάζεται να υπάρχει μία τέτοια διαδικασία, γιατί δεν κάνετε ένα απλό πράγμα, γιατί δεν φτιάχνεται μια δημόσια σχολή οδήγησης, η οποία να δημιουργήσει πρότυπα και θέσφατα, έτσι ώστε να ακολουθήσουν όλοι οι υπόλοιποι; Πώς έγιναν τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ;

Πρώτα κάνατε το δημόσιο ΚΤΕΟ και μετά κάνατε ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Γιατί, λοιπόν, δεν κάνετε ανά περιφέρεια μια δημόσια σχολή οδήγησης και μάλιστα, αυτή η δημόσια σχολή οδήγησης θα έχει και πόρους, οι οποίοι παράγονται στην κοινωνία της κυκλοφορίας και πηγαίνουν αλλού, πόρους από τα διόδια, από τα πρόστιμα, γιατί αυτά να μην πάνε στο Ταμείο Κινητικότητας;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Για να καταλάβω την πρότασή σας. Προτείνετε να κάνουμε μια δημόσια σχολή οδηγών ανά περιφέρεια;

**ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής):** Είναι μία πρόταση που είπα τώρα αυτή τη στιγμή και έχει να κάνει με το ότι δεν υπάρχουν πρωτόκολλα.

Μιλήσαμε με τον κ. Υπουργό σε σχέση με το λεγόμενο «Σώμα Εξεταστών» και τι δεξιότητες πρέπει να ενσωματώνει. Δηλαδή, κάποιος που έχει δίπλωμα 5ης κατηγορίας μπορεί να κυκλοφορήσει με μια νταλίκα ή να εκπαιδεύσει σε μία νταλίκα; Όχι.

Εμείς, λέμε ότι το Σώμα των Εξεταστών πρέπει να έχει τέτοια χαρακτηριστικά, ώστε να προσιδιάζουν στην ασφάλεια της εξέτασης. Είπαμε ότι θα μπορούσε αυτό το Σώμα να αποτελείται από εν δυνάμει εξεταστές, από εκπαιδευτές οδήγησης που θα παραδώσουν την άδεια τους και θα συμμετέχουν σε μια διαδικασία εκπαίδευσης και αξιολόγησης, έτσι ώστε και το κομμάτι της ασφάλειας να καταργηθεί.

Λέμε λοιπόν ότι αυτού του είδους οι εξεταστές θα μπορούσαν να γίνουν σύμφωνα με τα πρότυπα των Ελεγκτών Δόμησης που έχει το Υπουργείο Μεταφορών, έτσι ώστε, μέσα από εκεί να έχουμε ένα Σώμα, το οποίο, με «rotation» να κινείται και να εξετάζει σε όλη την Ελλάδα. Δηλαδή, κακά τα ψέματα, αλλά όταν ο Χιώτης εξετάζει Χιώτη ή ο Αρτινός εξετάζει Αρτινό, να είστε σίγουροι ότι δεν εξετάζει όπως θα έπρεπε να εξετάσει. Μιλάω για ιδιώτες που θα έχουν όμως, δημόσιο χαρακτήρα. Αυτή είναι η πρότασή μας. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κουνιάδης.

**ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΟΥΝΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος του Συλλόγου Εκπαιδευτών Βορείου Αιγαίου):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Αυτό το «εμείς» δεν το δέχεται ο κλάδος. Ο κ. Ζωγράφος είπε «εμείς, δε θέλουμε να εξετάζουμε και τα λοιπά». Εμείς, θέλουμε αυτό το αντικείμενο, θέλουμε τις εξετάσεις, θέλουμε το επάγγελμα που γνωρίσαμε να έρθει σε έναν ίσιο δρόμο. Από ότι άκουσα τον Πρόεδρο της Ομοσπονδίας, πιο πολλή ώρα «έφαγε» στην κόντρα του με τον κ. Υπουργό, παρά τι καλό μπορεί να γίνει. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Καλύβας.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΛΥΒΑΣ (Αντιπρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Επειδή τυχαίνει να είμαι παρών στη συνάντηση με τον κ. Υπουργό και μάλιστα, αναφέρθηκε κατά του Προέδρου και τον είπε ψεύτη, δε θεωρώ ότι είπε ψέματα ο κ. Υπουργός, αλλά δεν θυμάται μάλλον, είπε ότι το 95% είναι διεφθαρμένα τα διπλώματα και μίλησα εγώ τότε και είπα ότι τέτοιο ποσοστό δεν υπάρχει. Δεν ξέρω αν είναι 65% ή 15%, αλλά δε μιλήσαμε για ποσοστά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, ο κ. Ηλιάδης είπε ότι είναι το 65%.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΛΥΒΑΣ (Αντιπρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης):** Αφού εγώ το είπα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ήταν μπροστά ο κ. Χατζηθεοδοσίου, ο Πρόεδρος του Επιμελητηρίου.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΛΥΒΑΣ (Αντιπρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης):** Δεν το θυμάται ο Αντιπρόεδρος, ο κ. Γρέντζελος, ο κ. Ηλιάδης δεν το θυμάται, εγώ δεν το θυμάμαι, εσείς το θυμάστε. Κάνατε μια πολύ έξυπνη κίνηση σήμερα, καλέσατε εκπροσώπους διαφόρων Σωματείων, ενώ ένας είναι ο εκπρόσωπος σε όλη την Ελλάδα, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το Προεδρείο κάλεσε και να το αναγνωρίσετε.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΛΥΒΑΣ (Αντιπρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης):** Συγγνώμη, τότε το ανακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Να καταγγείλετε το Προεδρείο που δεν κάλεσε μόνο εσάς, δηλαδή.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η διαδικασία έγινε μετά από διαβούλευση. Εδώ, είναι η Βουλή, και όχι η κυβέρνηση.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΛΥΒΑΣ (Αντιπρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης):** Το ανακαλώ. Απλά υπάρχει ένας φορέας που εκπροσωπεί όλο τον κλάδο. Για παράδειγμα, οι θέσεις του κ. Ζωγράφου δεν εκπροσωπούν όλο τον κλάδο.

**ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής):** Κυρία Πρόεδρε, επειδή υπάρχει μια σπέκουλα σε σχέση με όλο αυτό, θα σας πω ότι εκπροσωπώ τη συλλογικότητα τη δική μου, στην ουσία. Δεν εκπροσωπώ ούτε την Ομοσπονδία, ούτε την άλλη Ομοσπονδία, ούτε το Σωματείο.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είστε στο Κοινοβούλιο και πρέπει να σέβεστε αυτούς που χειρίζονται τη συζήτηση. Το λόγο έχει ο κ. Παναγιωτίδης.

 **ΦΩΤΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εκπαιδευτών Οδήγησης Αργολίδας «Ο ΑΡΓΕΑΣ»):** Κύριε Υπουργέ, ήθελα να διευκρινίσω ότι δίνουμε μια υπεύθυνη δήλωση και λέμε ότι αυτός που εκπαιδεύσαμε εμείς, τον οποίο μη ξεχνάμε ότι τον πήραμε από εκεί που δεν ήξερε να περπατήσει, δεν ήξερε να μπει στο αυτοκίνητο, είναι ικανός να πάει για εξετάσεις. Με το ισχύον σύστημα, εγώ μιλάω για το δικό μου χώρο και δεν νομίζω ότι λέω κάτι τραγικό, να πάει για εξετάσεις αυτός ο άνθρωπος σημαίνει…

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σημαίνει ότι είναι ικανός οδηγός…

 **ΦΩΤΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εκπαιδευτών Οδήγησης Αργολίδας «Ο ΑΡΓΕΑΣ»):** Δεν είναι οδηγός, κύριε Υπουργέ. Είναι υποψήφιος οδηγός. Οδηγός θα γίνει μετά. Εγώ, λοιπόν, δίνω μια δήλωση και λέω ότι είναι ικανός, αλλά υπάρχει και κάτι συγκεκριμένο σε αυτή τη δήλωση, ότι έχει κάνει τις υποχρεωτικές ώρες. Εγώ τυχαίνει να είμαι ένας παλιός δάσκαλος, έχω 25-27 χρόνια στη δουλειά. Δεν μου είχε τύχει παλιά, πριν από τις υποχρεωτικές ώρες, να πάω γυναίκα - συγνώμη για τις κυρίες που υπάρχουν στην αίθουσα - πού να πάει με λιγότερες από 35-40 ώρες για οδήγηση.

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μην το λέτε αυτό!

 **ΦΩΤΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εκπαιδευτών Οδήγησης Αργολίδας «Ο ΑΡΓΕΑΣ»):** Συγγνώμη, κυρία Πρόεδρε, λέω την προσωπική μου άποψη. Μπορεί να μην είμαι καλός εκπαιδευτής. Εάν, όμως, λέτε ότι πήγατε με λιγότερες ώρες, πείτε μου εάν είχατε οδηγήσει αυτοκίνητο πριν.

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όταν πήρα δίπλωμα εγώ, το 1982, πήγα με τις ώρες τις υποχρεωτικές, χωρίς να έχω οδηγήσει πριν.

 **ΦΩΤΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εκπαιδευτών Οδήγησης Αργολίδας «Ο ΑΡΓΕΑΣ»):** Δεν υπήρχαν υποχρεωτικές ώρες, κυρία Πρόεδρε, τότε.

 Θέλω να πω, λοιπόν, ότι για πολλά πράγματα φταίμε όλοι. Όταν, λοιπόν, δίνω τη δήλωση αυτή να πάει κάποιος για εξετάσεις, τη δίνω γιατί έχω να πάω και ψωμί στο σπίτι μου. Δεν σημαίνει ότι όλοι είμαστε «λαδιάρηδες»! Πρώτη φορά μπαίνω στη Βουλή και ακούω εδώ μέσα ότι στον κλάδο που εγώ υπηρετώ 27 χρόνια για να ζήσω το σπίτι μου, είναι όλοι «λαδιάρηδες»!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εγώ, Πρόεδρε από την Αργολίδα, δεν το είπα ποτέ αυτό!

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Γενικά δεν μπορούμε έναν κλάδο ισοπεδωτικά να τον χαρακτηρίζουμε. Πιθανόν να υπάρχουν εστίες άλλες διαφθοράς, αλλά όχι συνολικά.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν το είπαούτε για τους εκπαιδευτές, ούτε για τους εξεταστές, αλλά ότι είναι πολύ μεγάλο το ποσοστό και δεν το λέω εγώ, ο κάθε Έλληνας πολίτης το ξέρει. Είναι στη συνείδηση, πλέον, του νέου ανθρώπου που πάει να δώσει για την άδεια οδήγησης εάν θα «λαδώσει» ή όχι. Όποιος θέλει να πάρει άδεια οδήγησης «λαδώνοντας», πάει και την παίρνει. Αυτό είναι εκφυλισμός, πλέον, σε αυτό το σύστημα.

 **ΦΩΤΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εκπαιδευτών Οδήγησης Αργολίδας «Ο ΑΡΓΕΑΣ»):** Γι' αυτό και συμφωνούμε στο να αλλάξει το σύστημα. Όμως, δεν μπορώ να καταλάβω ότι είναι μόνοι.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αυτό γίνεται. Θα σας πει μετά η Τροχαία και η κυρία Μυλωνά τις συνέπειες που βιώνει η κοινωνία μας στο πώς μεταφράζεται αυτό σε αίμα και σε ανθρώπινες ζωές.

 Πρέπει να ενημερωθεί η Ν.Δ. ότι αυτά τα 4 χρόνια, γιατί 40 χρόνια δεν είχε γίνει ποτέ, για πρώτη φορά εγκρίθηκε ύλη για όλες τις τάξεις του Δημοτικού, έγινε ηλεκτρονικό σύστημα να εκπαιδεύονται οι δάσκαλοι, μπήκε υποχρεωτικό μάθημα σε όλες τις τάξεις του Δημοτικού. Να είστε καλά που δεν τα κάνατε 70 χρόνια, τα κάναμε εμείς σε 4 χρόνια. Μη μας εγκαλείτε κιόλας!

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Κύριε Σπίρτζη, είναι γνωστή η σπέκουλα. Δεν μπορέσατε να αλλάξετε την εκπαίδευση και δεν μιλάτε καθόλου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας παρακαλώ. Δικό σας νόμο πάμε να αλλάξουμε, ο οποίος ευθύνεται γι' αυτό το χάλι.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Στο χάλι συμμετείχατε κ. Σπίρτζη. Εσείς προσωπικά συμμετείχατε στο χάλι. Μην το ξεχνάτε.

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Σκέντζος.

 **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΕΝΤΖΟΣ (μέλος του Δ.Σ. της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Βιοτεχνών Ελλάδος – ΓΣΕΒΕΕ):** Θα διαβάσω ένα μικρό κομμάτι απ' αυτά που καταθέσαμε, επειδή ακούστηκαν πάρα πολλά πράγματα εδώ μέσα.

Θέλουμε να πιστεύουμε ότι το σχέδιο νόμου καταρτίστηκε και στη βάση της αντιμετώπισης φαινομένων διαφθοράς και χρηματισμού, που, εάν το αποδεχτούμε, συμπεριελάμβανε τη συμμετοχή και των τριών πλευρών, υποψηφίου – εξεταστή - εκπαιδευτή. Κατά συνέπεια, στα πλαίσια της χρηστής διοίκησης και της αμεροληψίας της πολιτείας, σε καμία των περιπτώσεων δε γίνεται αποδεκτή η στοχοποίηση των εκπαιδευτών ως αιτία της όποιας διαφθοράς και η αγιοποίηση των άλλων. Η παρουσία, άλλωστε, καμερών εντός του οχήματος διασφαλίζει την αμεροληψία και μιλάμε για την πρώτη περίπτωση που πρέπει να είναι μέσα, για τους λόγους που προαναφέραμε, ο εκπαιδευτής. Για τη δεύτερη φάση δεν είναι απαραίτητο.

 Οι παρατηρήσεις της ΓΣΕΒΕΕ και οι προτάσεις που κατατέθηκαν έχουν βγει μετά από μελέτες του ΙΜΕ ΓΣΕΒΕΕ και είναι τεκμηριωμένες.

Το νομοσχέδιο είναι στη σωστή κατεύθυνση, επιτέλους γίνεται μια σοβαρή δουλειά για να απαλειφθούν όλες αυτές οι παθογένειες που όλοι γνωρίζουμε. Με κάποιες μικρές παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν, θα γίνει ένας σύγχρονος νόμος, θα είναι λειτουργικός και βεβαίως θα συνεισφέρει στην ασφάλεια. Δεν πρέπει, όμως, σε καμία περίπτωση οι εκπαιδευτές να στοχοποιούνται και να τιμωρούνται για πράγματα, που δεν έχουν ευθύνες. Αυτό είναι το κυριότερο και σ’ αυτήν την κατεύθυνση πρέπει να δούμε και μέσα από τις προτάσεις που έχουμε καταθέσει, που είναι άρθρο - άρθρο και είναι τεκμηριωμένες.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Χριστοδούλου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Υποψήφιων Οδηγών Ελλάδος – ΟΕΥΟΕ):** Ακούστηκε ότι δεν υπάρχει δεύτερη Ομοσπονδία, εννοείται ότι υπάρχει δεύτερη Ομοσπονδία, έχουμε μάθημα σε όλα τα νομότυπα έγγραφα, θα πρέπει να ανακαλέσει κ. Καλύβας, είναι και η μόνη νόμιμα εκλεγμένη Ομοσπονδία.

Όσον αφορά στην ΓΣΕΒΕΕ, δεν ανήκουμε, διότι βάσει του καταστατικού της δέχεται μια Ομοσπονδία επαγγελματιών. Αυτό είναι το θέμα και αν θέλουν οι συνάδελφοι μπορούμε να πάμε στην ΓΣΕΒΕΕ να δούμε αν είναι νόμιμα εκλεγμένοι.

Ο εκπαιδευτής δεν φταίει πουθενά, είμαστε οι μόνοι που δεν φταίμε, δεν μπορούμε να κατακρεουργούμαστε για συγκεκριμένες διαδικασίες και εννοείται ότι όποιος κάνει παράβαση υπόκειται στο νόμο και αναλαμβάνει ευθύνες του. Οι Ομοσπονδίες δεν φταίμε που θεωρεί ότι δεν έχουμε, εγώ τους αναγνωρίζω τους κυρίους, είπαν ότι είμαστε 65%, αυτοί που είμαστε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Σπανουδάκης.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΠΑΝΟΥΔΑΚΗΣ (Ταξίαρχος – Διευθυντής Τροχαίας Αττικής):** Όσον αφορά στο σύστημα συνοδευόμενης οδήγησης που ανέφερε ο κ. βουλευτής προηγουμένως, εφαρμόζεται ήδη σε 15 κράτη από ό,τι γνωρίζω, σε άλλα κράτη αρχίζουν από 15 χρόνων, σε άλλα από τα 16, τα 17.

Όσον αφορά στο θεσμικό πλαίσιο ισχύει το π.δ. 51/2012, με το άρθρο 12, που προβλέπει ποιος είναι υπεύθυνος και καθορίζει ποιος έχει την ευθύνη όταν οδηγεί κάποιος είναι μέσα ο εκπαιδευτής ή ο εκπαιδευόμενος κ.λπ..

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κάνδιας.

**ΚΟΣΜΑΣ ΚΑΝΔΙΑΣ (Εκλέκτορας Αθήνας, Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης – ΠΟΕΟ):** Σίγουρα στην αίθουσα αυτή δεν υπάρχει κανένας νοήμων άνθρωπος, από όπου και αν προέρχεται, με όποια ιδιότητα, που να μην …

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αυτό να το ανακαλέσετε παρακαλώ. Δεν είναι έκφραση, δεν υπάρχει νοήμων άνθρωπος.

**ΚΟΣΜΑΣ ΚΑΝΔΙΑΣ (Εκλέκτορας Αθήνας, Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης – ΠΟΕΟ):** Εννοώ, με την έννοια του να μην είναι υπέρ της οδικής ασφάλειας ή υπέρ των αλλαγών. Σίγουρα, λοιπόν, όλοι βρισκόμαστε προς τη σωστή κατεύθυνση και θέλουμε όλοι κάποιες αλλαγές, προκειμένου να έχουμε ένα καλύτερο αύριο.

Ρώτησε ο κύριος Υπουργός προηγουμένως τους Προέδρους των Ομοσπονδιών για ζητήματα και θέματα συναδέλφων εκπαιδευτών που παρανόμησαν. Κύριε Υπουργέ, ο συνδικαλισμός στην Ελλάδα δεν είναι υποχρεωτικός, κακώς ψέγετε τον οποιοδήποτε Πρόεδρο, τον κ. Ηλιάδη ή τον κ. Χριστόδουλο, διότι θα πάει στη σχολή του παραβαίνοντα και θα του πει « φύγε από δω, διάγραψέ με, δεν μου κάνεις τίποτα», δεν έχει καμία αρμοδιότητα να του κάνει το παραμικρό. Αν θέλετε να του κάνουμε, δημιουργήστε σύλλογο εκπαιδευτών και δώστε μας την πειθαρχική αρμοδιότητα να του αφαιρούμε εμείς την άδεια.

Θεσμοθετήστε λοιπόν και δώστε μας το δικαίωμα να του «τραβάμε το αυτί». Σε καμιά περίπτωση δεν θα χαριστούμε σε τέτοια θέματα, διότι αυτά είναι προβλήματα που πλήττουν βαριά την κοινωνία και τα αντιμετωπίζουμε πρώτοι και από όλους εμείς. Εμείς είμαστε ο κυματοθραύστης.

Κύριε Υπουργέ, πετυχημένο σύστημα είναι αυτό που βάζει στην άκρη το χειρότερο δάσκαλο, το χειρότερο εξεταστή και το χειρότερο μαθητή, να μην μπορούν να κουνήσουν το δάκτυλό τους. Αυτό πρέπει, λοιπόν, να κοιτάξουμε και όχι να εξαντλούμε κάποια πράγματα. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Ουρσουζίδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής- μέλος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου):** Κυρία Πρόεδρε, κατ’ αρχήν, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους φορείς που παρευρέθηκαν σήμερα εδώ συμμετέχοντας στη διαδικασία. Νομίζω ότι το ζήτημα της διαφθοράς είχε τεθεί στην Επιτροπή με πολύ καθαρό τρόπο και από τον κύριο Καλύβα, και από τον κ. Πορτσέλη, και από τον κ. Ζωγράφο και ενδεχομένως, και από άλλους δεν θα ήθελα να αδικήσω κάποιον και υπήρχε ένα ζήτημα, το οποίο πρέπει να αντιμετωπισθεί.

Σε αυτή την κατεύθυνση, λοιπόν, στόχευσε το Υπουργείο και προσπάθησε να το αντιμετωπίσει με τον τρόπο που επέλεξε. Είναι η αρχή μιας προσπάθειας και αυτό που μας έκανε, μας έφερε σε πολύ δύσκολη θέση, είναι όταν ακούς από τους ανθρώπους, οι οποίοι λειτουργούν στο χώρο, να καταγγέλλουν πράγματα και εσύ ως Πρόεδρος της Επιτροπής ή τα μέλη της Επιτροπής να αδρανούμε. Εμείς καταγράψαμε αυτές τις απόψεις και τις στείλαμε στο Υπουργείο και είναι στη διάθεσή του. Η ζωή λοιπόν ενός νέου ανθρώπου ξεκινά με διαφθορά. Αυτό είναι το χειρότερο από όλα, είναι αδιανόητο να συμβαίνει και εμείς να το ανεχόμαστε και να λέμε απλά συμβαίνει και να το δεχόμαστε. Αν τώρα το αντιμετωπίζουμε με τον καλύτερο τρόπο ή όχι, αυτό θα το δείξει η πράξη και ενδεχομένως, θα βελτιώσουμε το νομοθέτημα, το οποίο σήμερα κατατίθεται από το Υπουργείο. Άλλωστε ουδείς «άσφαλτος».

Όσον αφορά στο ζήτημα που τίθεται σε σχέση με τις συνέπειες που έχει αυτή η συμπεριφορά μας, λέω ξανά, στην Επιτροπή την πρώτη δουλειά που κάναμε είναι να εκτιμήσουμε πέρα από το ανθρώπινο κόστος και την απώλεια ενός αγαπημένου ανθρώπου, το πραγματικό κόστος που υφίσταται η ελληνική κοινωνία ως μη όφειλε. Άρα, λοιπόν, ως τμήμα αυτής της διαδικασίας παραγωγής των ανθρώπων που αύριο θα κληθούν να οδηγήσουν αυτοκίνητα είτε για αναψυχή είτε για να μεταφέρουν προϊόντα είναι πολύ σημαντικό να γνωρίζουν αυτοί οι άνθρωποι ότι υπάρχει ένα σημαντικό κόστος, το οποίο θα κληθεί κάποιος άλλος να το πληρώσει, επειδή οι εξεταστές ή οι εκπαιδευτές δεν κάνουν σωστά τη δουλειά τους. Κοινή πεποίθηση όλων ήταν ότι υπάρχει σοβαρό ζήτημα και έπρεπε να αντιμετωπισθεί. Νομίζω ότι η πρόταση, η οποία κατατέθηκε σε σχέση με την αποκλειστικότητα των ανθρώπων, οι οποίοι θα ασχολούνται με την εξέταση είναι στη σωστή κατεύθυνση και μπορεί να συνδυαστεί με κάποιου είδους κλήρωση για να μην επαναλαμβάνονται.

Προσωπική μου άποψη είναι ότι πρέπει να επεκταθεί και σε άλλους φορείς και σε άλλους ανθρώπους, οι οποίοι θα λειτουργήσουν όπως λειτουργούμε εμείς οι πολιτικοί μηχανικοί ως εξεταστές δόμησης και έχουμε βελτιώσει πάρα πολύ την παραγωγή των κτιρίων στην Ελλάδα. Αυτό είναι αδιαμφισβήτητο και δεν είναι καν δικό μας νομοθέτημα, είναι ένα νομοθέτημα το οποίο το βρήκαμε, αλλά η αλήθεια πρέπει να λέγεται. Κλείνοντας, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω πάλι και επιφυλάσσομαι για την Ολομέλεια.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα ήθελα να σας ευχαριστήσω όλους για τη συζήτηση και τον εκτεταμένο διάλογο που έγινε, μιλήσατε δυο και τρεις φορές ο καθένας σας και ακούστηκαν όλες οι απόψεις, όπως επίσης, ευχαριστούμε πολύ για τη συνεισφορά με προτάσεις και υπομνήματα. Το λόγο έχει η κυρία Μυλωνά.

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΔΑΝΕΛΛΗ – ΜΥΛΩΝΑ (Πρόεδρος του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς (ΙΟΑΣ)):** Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να δώσω κάποιες διευκρινίσεις και να αναφέρω δύο τρία ζητήματα.

Όσον αφορά στην ερώτηση που τέθηκε για τη συνοδευόμενη οδήγηση, επειδή πέραν του ότι ισχύει πάνω από 15 χώρες και είδαμε με ικανοποίηση ότι οι προτάσεις μας για τη συνοδευόμενη οδήγηση μπήκαν στο νομοσχέδιο, θα ήθελα να πω, ότι έχοντας αυτή την εμπειρία μέσα από 210.000 παιδιά, με τα οποία έχουμε έρθει σε επαφή τα τελευταία χρόνια βλέπουμε πράγματα σε σχέση με τους έφηβους.

 Σίγουρα, ο νεανικός εγκέφαλος έχει ιδιομορφία στην ωρίμανσή του, αλλά επειδή έχουμε και πάνω από 600 δικαστικές αποφάσεις που παραπέμπουν σε εμάς, παιδιά με αποκλίνουσες συμπεριφορές, βλέπουμε ότι πραγματικά οι έφηβοι οδηγούν, παίρνουν το αυτοκίνητο των γονιών τους, άρα η συνοδευόμενη οδήγηση είναι ένα ζήτημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί και μάλιστα, στις θέσεις μας και στο Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, προτείναμε και κάτι που δεν ισχύει στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, δεν είναι υποχρεωτικό να κάνουν τα μαθήματα που προβλέπεται με τους δάσκαλους οδήγησης.

Εμείς προτείναμε να γίνονται και αυτά τα μαθήματα και χαίρομαι που το βλέπω στο νομοσχέδιο.

Είναι, όμως, πολύ σημαντικό να υπάρχει και αυτή η διαδικασία, γιατί έτσι και αλλιώς τα νέα παιδιά βγαίνουν στο δρόμο με την προϋπόθεση ότι θα γίνονται οι απαραίτητοι επιτόπιοι έλεγχοι.

Για το άλλο θέμα που τέθηκε, εάν είναι φαινόμενο των τελευταίων χρόνων αυτά τα ζητήματα της διαφθοράς να σας αναφέρω ότι το 2011 που εμείς ήμασταν συντονιστές ενός μεγάλου ευρωπαϊκού προγράμματος και φιλοξενήσαμε τη Head of Unit, την επικεφαλής της Μονάδας Οδικής Ασφάλειας την κυρία Καρντάτς, η ίδια ερωτούσε πράγματα που συζητάνε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις Βρυξέλλες, εάν είναι 200 ή 300 ευρώ το «λάδωμα».

Μιλάμε, δηλαδή, ότι αυτό το θέμα όλοι στο εξωτερικό το συζητάνε για την Ελλάδα και εμείς κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας.

Βέβαια, εμείς επικεντρωθήκαμε στα θέματα της οδικής ασφάλειας στις προτάσεις μας αναφέροντας και το πόθεν έσχες. Δεν ξέρω, εάν ισχύει για τους εξεταστές το πόθεν έσχες.

Ανέφερα και προηγουμένως, ότι φέτος 33.000 παιδιά παρακολούθησαν τα προγράμματά μας.

Από την εμπειρία που έχουμε και ως συμβουλευτικό όργανο του Ο.Η.Ε. για θέματα οδικής ασφάλειας και ως ενεργό μέλος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας στην Ευρώπη, αλλά και ως επιστημονικοί σύμβουλοι του Υπουργείου Παιδείας είμαστε στη διάθεσή σας να παραθέσουμε όλη αυτή την τεχνογνωσία μας, γιατί δεν θέλουμε να χάνονται άνθρωποι στο δρόμο. Εμείς το έχουμε βιώσει, το βιώνουμε αυτό, γιατί όταν χάσεις τον άνθρωπό σου δεν είναι κάτι που ξεπερνιέται, αλλά έχουμε αποκτήσει μια τεχνογνωσία την οποία θέτουμε στη διάθεσή σας. Αυτό και είμαστε πάντα κοντά σας.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Ευχαριστώ όλους τους φορείς.

Κάποιες από τις προτάσεις που είναι στην κατεύθυνση του πώς αλλάζουμε σελίδα στο θέμα των αδειών οδήγησης θα γίνουν αποδεκτές και όσες προτάσεις είναι ορθολογικές για τα υπόλοιπα. Αυτούς τους αρκετούς μήνες που έγινε διαβούλευση έχουμε ζήσει διάφορα και έχουμε ακούσει διάφορα. Έχουμε ακούσει καταγγελίες προς το Υπουργείο, γιατί δεν θεσπίσαμε π.χ. οι συμπολίτες μας πάνω από τα 74 χρόνια να κάνουν ξανά μαθήματα στις Σχολές Οδήγησης. Μέχρι τα 74 χρόνια, δηλαδή, οδηγούν μια χαρά. Μετά κάποιοι πρότειναν να ξανακάνουν μαθήματα οδήγησης.

Θεωρώ ότι όλοι πρέπει να κρατήσουμε μια άλλη λογική για το συγκεκριμένο θέμα, γιατί σχετίζεται και με την παιδεία των παιδιών μας και με την οδική ασφάλεια των πολιτών με το να μην χάνονται τόσες ζωές στο δρόμο.

 Πιστεύω ότι είναι ένα πολύ αξιόπιστο σύστημα αυτό που υιοθετούμε, ένα σύγχρονο σύστημα για να σταματήσει όλη αυτή η δράση ενός μεγάλου μέρους των εμπλεκομένων στις στρεβλές και στις γκρίζες διαδικασίες για τις άδειες οδήγησης. Προφανώς, δεν είναι όλοι ίδιοι.

Προφανώς, δεν είναι γενικό ούτε για τους εξεταστές ούτε για τους εκπαιδευτές, αλλά είναι συνείδηση, πλέον, στον πολίτη ότι αυτή η διαδικασία είναι μια διαδικασία άθλια.

Εκεί, λοιπόν, πρέπει να στρατευθούμε όλοι όχι μόνο για να σταματήσουμε τις γκρίζες ζώνες της διαδικασίας εξετάσεως για τις άδειες οδήγησης, αλλά για να εξυπηρετήσουμε τον πραγματικό σκοπό που έχουν οι εξετάσεις για την άδεια οδήγησης, δηλαδή, να έχουμε καλούς οδηγούς, συνείδηση στο δρόμο, παιδεία κ.λπ.

Γι' αυτό, εάν δείτε και στο προηγούμενο σχέδιο νόμου που είχε αλλαγές στον Κ.Ο.Κ. προβλέπουμε σε πάρα πολλές παραβάσεις, έχοντας μηδενίσει το χρηματικό πρόστιμο να αφαιρείται τη δεύτερη φορά που γίνεται η παράβαση η άδεια οδήγησης και να ξαναδίνουν εξετάσεις.

Θα ήθελα να πω για ενημέρωση όλων των φορέων που είναι εδώ, γιατί εμπλέκονται, κυρίως, όμως, της Τροχαίας και των επαγγελματιών του χώρου ότι πολλές Υπουργικές Αποφάσεις που προβλέπονται και σε αυτό το νομοσχέδιο και στο προηγούμενο δεν έχουν να κάνουν με τη λειτουργία του νόμου, αλλά με τη λειτουργία των ηλεκτρονικών συστημάτων που θα υπάρξουν. Επειδή είχαμε δεχθεί κριτική και για το προηγούμενο σχέδιο νόμου, το ηλεκτρονικό σύστημα για τα επιβατικά οχήματα, τα Ε.Ι.Χ., είναι, ήδη, στο Υπουργείο και τις επόμενες ημέρες θα λειτουργήσει.

Σε 10 μέρες θα λειτουργήσει για τα ΕΔΧ και σε 15 μέρες θα λειτουργήσει το ηλεκτρονικό σύστημα καταγγελιών των πολιτών για τους αυτοκινητιστές και τα ταξί. Άρα, γίνονται πράγματα. Θα βγουν προφανώς και Υπουργικές Αποφάσεις. Σε αυτές τις βάσεις θα έχει online σύνδεση η Τροχαία και τα στελέχη για να μπορεί να βλέπει ποιος είναι, τι κάνει κ.λπ., για να τελειώνει και όλη αυτή η γκρίζα λογική που είχαμε και δεν μπορούσε να ελέγξει κανείς τίποτα. Στρατηγέ, θα μπει το σήμα, έχεις δίκιο, αλλά θα έχετε πρόσβαση και από τη βάση. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε για τον προβληματισμό, τις προτάσεις και τη συζήτηση. Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας και Κατσώτης Χρήστος,

Τέλος και περί ώρα 13.20΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**