**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, 13 Φεβρουαρίου 2019, ημέρα Τετάρτη και ώρα 14.15΄, 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» (4η συνεδρίαση – β’ ανάγνωση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο Υπουργός Υγείας κ. Ανδρέας Ξανθός, ο Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων κ. Σταύρος Αραχωβίτης, ο Αναπληρωτής Υπουργός Υγείας κ. Παύλος Πολάκης, o Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ. Σωκράτης Φάμελλος, ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομίας και Ανάπτυξης κ. Στέργιος Πιτσιόρλας, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κόνσολας Εμμανουήλ, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κατσώτης Χρήστος, Γεωργιάδης Μάριος, Αμυράς Γεώργιος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι, ξεκινάει η συνεδρίαση με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις». Είμαστε στην 4η συνεδρίαση, που αφορά τη β’ ανάγνωση.

Θα δώσω το λόγο στον Αναπληρωτή Υπουργό κ. Πολάκη, για μια τροπολογία που αφορά το Υπουργείο Υγείας.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υγείας):** Πρόκειται για την τροπολογία με γενικό αριθμό 1.948 και ειδικό 49. Αποτελείται από τρεις παραγράφους. Με την πρώτη παράγραφο επεκτείνεται μέχρι 31.1.2019 η νομιμοποίηση δαπανών, σε σχέση με δαπάνες για προμήθειες και υπηρεσίες νοσοκομείων και μονάδων πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας. Αυτό αφορά τις προμήθειες των οποίων δεν έχουν ολοκληρωθεί οι διαγωνιστικές διαδικασίες. Ολοένα και μειώνεται αυτός ο αριθμός και βέβαια πάντα γίνεται σε προμήθεια κάτω από τις τιμές του Παρατηρητηρίου Τιμών.

Με την παρ. 2, παρατείνουμε για άλλο ένα έτος την καταβολή του επιδόματος στολής στα πληρώματα του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας (Ε.Κ.Α.Β.).

Με την παρ. 3, ρυθμίζεται ένα ζήτημα που προέκυψε στο Κρατικό της Νίκαιας, όπου δεν εγγράφηκε ποσό που είχε πιστωθεί στους λογαριασμούς του Νοσοκομείου με μεταφορά από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους 54.000 ευρώ, που αφορούσε τις υπερωρίες μηνός Δεκεμβρίου του 2018 για το λοιπό προσωπικό. Εγγράφηκε το κονδύλι που αφορούσε τις εφημερίες των γιατρών, αλλά δεν εγγράφηκε το κονδύλι που αφορούσε τις υπερωρίες του υπόλοιπου προσωπικού. Δίνουμε τη δυνατότητα να εγγραφεί αυτό στον Προϋπολογισμό του 2019, προκειμένου να γίνει δυνατή η πληρωμή τους. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό.

Το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ):** Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, φθάνοντας στην ανακεφαλαίωση της συζήτησης για το παρόν νομοσχέδιο δεν μπορώ παρά να επισημάνω ότι όλες οι παρατάξεις, αλλά και οι φορείς που προσκλήθηκαν συμφώνησαν - με τις ενστάσεις τους βεβαίως σε επιμέρους θέματα - ότι ήταν αναγκαία μια νομοθετική τομή στον τομέα που ρυθμίζει το νομοσχέδιο αυτό. Συμφώνησαν, επίσης, με τις επιμέρους ενστάσεις τους στις παθογένειες που καλείται να ανατάξει και χωρίς ενστάσεις στο βασικό σκοπούμενο, που δεν είναι άλλο από την άνοδο του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.

Στις ενστάσεις που διατυπώθηκαν θα έχουμε ασφαλώς την ευκαιρία να απαντήσουμε στη συζήτηση που έγινε στην Ολομέλεια. Για να μην υπάρχουν, όμως, παρανοήσεις σε εκκρεμότητα και κυρίως για να μη δημιουργηθούν στο λαό λανθασμένες εντυπώσεις και να μην στοχοποιηθούν άδικα και επαγγελματικές ομάδες, θέλω να επαναλάβω τη θέση μας, όπως διατυπώθηκε στις συζητήσεις που προηγήθηκαν.

Για μας είναι ξεκάθαρο ότι το μέχρι σήμερα ισχύον καθεστώς στο σύστημα της έκδοσης ή ανανέωσης των αδειών οδήγησης παρήκμασε και πλέον παράγει αποτελέσματα αντίθετα από τα επιθυμητά. Στο χώρο ανθεί η διαπλοκή και η διαφθορά, ενώ οι εξετάσεις διεξάγονται με τον ίδιο τρόπο εδώ και δεκαετίες, χωρίς τη χρήση σύγχρονων μέσων και τεχνολογιών, με συνέπεια τα αποτελέσματά τους να είναι αμφίβολης αξιοπιστίας.

Πιστεύουμε ότι με τις καινοτομίες που εισάγονται, με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων οπτικοακουστικής καταγραφής κάθε σταδίου των δοκιμασιών και με τις κληρώσεις που προβλέπονται στην επιλογή των εξεταστών και τον καθορισμό των ζευγών εξεταστών - εξεταζόμενων θα έχουμε απτά θετικά αποτελέσματα στην κατεύθυνση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας στον τομέα αυτό.

Η αξιωματική αντιπολίτευση είπε ότι η θεσπιζόμενη διαδικασία δεν θα πατάξει τη διαφθορά και τη διαπλοκή. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε όλες τις χώρες του κόσμου σε όλη τη γη, όπου υπάρχουν άνθρωποι που συναλλάσσονται ελλοχεύει το ενδεχόμενο της διαφθοράς και της διαπλοκής. Δεν θα ανακαλύψουμε ξαφνικά την Αμερική, δεν δηλώνουμε ότι την επόμενη μέρα τα φαινόμενα αυτά θα εξαλειφθούν πλήρως. Δηλώνουμε, όμως, την πρόθεσή μας να τα περιορίσουμε στο ελάχιστο δυνατό και πιστεύουμε ότι με τις ρυθμίσεις του συζητούμενου νομοσχεδίου που προανέφερα, θα το πετύχουμε. Στόχος μας βεβαίως είναι η μηδενική διαφθορά, καθώς και η εξάλειψη των τροχαίων ατυχημάτων.

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

Κλείνοντας την αναφορά μου στις συζητήσεις που προηγήθηκαν και με αφορμή αιτιάσεις των συναδέλφων της αντιπολίτευσης για μη ύπαρξη κατάλληλης εκπαίδευσης των πολιτών στο θέμα της οδικής ασφάλειας, θέλω να επισημάνω ότι αυτή η κυβέρνηση έκανε τον περασμένο χρόνο πράξη την εισαγωγή του μαθήματος οδικής ασφάλειας στα σχολεία. Ξεκινήσαμε πιλοτικά και τώρα το μέτρο αυτό θα γενικευθεί σε όλα τα δημοτικά, γυμνάσια και λύκεια.

Στις διατάξεις θα μου επιτρέψετε να κάνω μια-δύο αναφορές, μιας και ο χρόνος είναι πολύ λίγος και θα τα πούμε στην Ολομέλεια, ότι η διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς ως κύριο και αποκλειστικό έργο, είναι των εξεταστών και στη διαδικασία διενέργειας των δοκιμασιών, χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή στο εκπαιδευτικό όχημα.

Νομίζω ότι υπάρχει ένα σύστημα ανάπτυξης, εποπτείας και ελέγχου των εκπαιδευτών, των διενεργούντων τις θεωρητικές εξετάσεις και των εξεταστών στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς, μέσω των οπτικοακουστικών αυτών μέσων, για τη διασφάλιση τόσο της διαφάνειας όσο και το αδιάβλητο της διαδικασίας. Πιστεύω ότι αυτή η συνεχής αξιολόγηση των εκπαιδευτών και των εξεταστών θα δώσει απτά αποτελέσματα όσον αφορά κατά την εξέλιξη αυτού του νομοσχεδίου. Τέλος, οι επιλογές που γίνονται σε εξεταστές με το τετράμηνο και την αμέσως πριν την εξέταση, κλήρωση των ζευγαριών εξεταστών και εξεταζόμενων λύνει αρκετά από αυτά τα προβλήματα.

Ολοκληρώνοντας, θα ήθελα να πω, όπως είπα θα τα πούμε και στην Ολομέλεια, ότι για μια ακόμη φορά πιστεύω ότι πρόκειται για ένα νομοσχέδιο, το οποίο είναι σύγχρονο, είναι καινοτόμο και είμαι βέβαιος και σίγουρος ότι θα εκπληρώσει στο ακέραιο το σκοπό της σύνταξής του.

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

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας):** Κυρία Πρόεδρε, ούτως ή άλλως θα έχουμε το χρόνο στην Ολομέλεια να αναπτύξουμε πλήρως τις απόψεις μας για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, όμως θα ήθελα να κάνω ορισμένες παρατηρήσεις.

Είδαμε όλοι, κυρίως στη συζήτηση με τους φορείς χθες, ότι ουσιαστική διαβούλευση δεν είχε γίνει. Ο Υπουργός επέλεξε να μιλήσει με αυτούς που θέλει να πάρει μια απόφαση για ένα συγκεκριμένο κομμάτι και δεν δίστασε και δημόσια σε συνεντεύξεις του, αλλά και χθες το είδαμε, να πει ότι όλο το σύστημα είναι διεφθαρμένο, μάλιστα ακούσαμε και ποσοστά διαφθοράς. Αυτό που θα πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας είναι ότι ο βασικός πυρήνας που πρέπει όλοι να δώσουμε τη μάχη είναι η καλή εκπαίδευση των οδηγών. Αυτό είναι ο πυρήνας που, δυστυχώς, το συγκεκριμένο νομοθέτημα δεν ακουμπά καν. Έρχεται και πηγαίνει στο στάδιο που είναι η εξέταση με ένα πολύπλοκο σύστημα, το οποίο εμείς πιστεύουμε ότι αφενός δεν θα δουλέψει, αφετέρου η ταχύτητα του συγκεκριμένου Υπουργείου να εφαρμόζει αυτά που νομοθετεί δεν χαρακτηρίζεται γρήγορη. Πιστεύουμε ότι δεν θα δουλέψει στην πράξη.

Εγκλωβισμένοι χιλιάδες άνθρωποι περιμένουν να δώσουν δίπλωμα, ελπίζουμε με τον τρόπο που το άρθρο 15 έρχεται και τακτοποιεί αυτό που δεν έχει τακτοποιήσει από το 2016, θα ξεκινήσει αυτή η διαδικασία σε εγκλωβισμένους ανθρώπους, που είτε θέλουν για πρώτη φορά να οδηγήσουν είτε θέλουν να πάρουν επαγγελματικό δίπλωμα. Το άλλο που λέμε είναι ότι ένας άνθρωπος στην Ελλάδα, στα 17 έτη, έχουμε αποφασίσει ότι μπορεί να ψηφίζει Αν έχουμε αποφασίσει ότι μπορεί να εκπαιδευτεί και είναι καλά εκπαιδευμένος, γιατί να μην μπορεί να οδηγεί από τα 17του; Είναι κάτι το οποίο πρέπει να δούμε.

Όσον αφορά στους εξεταστές, είμαστε σίγουροι ότι αυτοί θα δεχθούν να γίνουν εξεταστές; Αν έχουμε πρόβλημα; Αν πουν ότι, «εμείς δεν θέλουμε να γίνουμε», πώς θα αντιδράσει το Υπουργείο; Δεν μας έχει πει. Πόσο γρήγορα; Εδώ, είδαμε ότι η Ένωση Περιφερειών λέει ότι δεν έχουν προσωπικό και πάλι σε αυτό δεν απαντά το Υπουργείο, πώς θα το λύσει και πώς θα δουλέψει. Αν μια σχολή οδηγών παίρνει το κόστος για να βάλει τις κάμερες και όλα αυτά τα πράγματα που απαιτεί το Υπουργείο, μετά από 4 μήνες θα ξέρουμε τις τεχνικές προδιαγραφές και 12 μήνες μετά θα υπάρχει το κέντρο ελέγχου.

Άρα, αντιλαμβάνεστε ότι είναι ένα νομοθέτημα το οποίο θέλει 27 Υπουργικές Αποφάσεις για να δουλέψει, ένα νομοθέτημα που στην ουσία δεν έχει πείσει τον πολίτη ότι είναι προς όφελος της δικής του εκπαίδευσης και της δικής του ασφάλειας. Ένα νομοθέτημα στο οποίο έχουμε πει και έχουμε δεχθεί ότι υπάρχει πρόβλημα, αλλά σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει να δεχθούμε ότι οι σχολές οδηγών ή οι εκπαιδευτές είναι όλοι διεφθαρμένοι. Αυτό πρέπει να σταματήσει κάποια στιγμή και θα πρέπει να είμαστε προσεκτικοί στο τι λέμε. Θα πρέπει να δίνουμε λύσεις, θα πρέπει να βρίσκουμε λύσεις για προβλήματα που υπάρχουν, αλλά δεν θα πρέπει να δαιμονοποιούμε κλάδους.

Με χαρά άκουσα τον Εισηγητή του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., να λέει ακριβώς το ίδιο, ότι δεν πρέπει να δαιμονοποιούμε κανένα κλάδο, η δική μας δουλειά εδώ είναι να μπορέσουμε να φτιάξουμε ένα σύστημα που θα εκπαιδεύει τους νέους Έλληνες για να γίνουν καλοί οδηγοί. Θα γίνονται εξετάσεις με τρόπο αδιάβλητο, όχι μόνο για θέμα ηθικής, αλλά και για θέμα αξίας της ζωής, δεν μπορεί ένα παιδί αυτή τη στιγμή, να παίρνει δίπλωμα χωρίς να είναι έτοιμο να βγει στο δρόμο να οδηγήσει. Έχουμε χρόνο στην Ολομέλεια να τα πούμε, είμαστε αρνητικοί στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεχίζουμε με τον κ. Μανιάτη, Ειδικό Αγορητή της Δημοκρατικής Συμπαράταξης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, στη συζήτηση επί της αρχής, κατέθεσα 23 συγκεκριμένες παρατηρήσεις, οι οποίες ισχύουν και δεν χρειάζεται να τις επαναλάβω τώρα, θα είμαι εξαιρετικά συνοπτικός. Έχουμε πράγματι ένα κακό σύστημα εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών, το οποίο χρήζει πλήρους επανεξέτασης. Πώς προσεγγίζει αυτό το κακό σύστημα, το κακό νομοσχέδιο που έχουμε μπροστά μας; Με τρεις βασικές αρχές, σε γενικές γραμμές, πρώτον, αύξηση ποινών, εξοντωτικές ποινές, δεύτερον, on line, σε πραγματικό χρόνο διαρκή και αδιάλειπτη ενημέρωση του κέντρου ελέγχου του Υπουργείου, για το πώς γίνεται η εξέταση των υποψηφίων οδηγών, που προφανώς είναι σωστό και θα το στηρίξουμε. Το τρίτο εργαλείο του νομοσχεδίου είναι η κατασκευή ειδικών χώρων, ειδικές πίστες, όπου θα γίνεται η πρακτική εξέταση και σε αυτό κανείς, επίσης, δεν μπορεί να διαφωνήσει. Ουσιαστικά, όμως, όπως ανέφερα και στην επί της αρχής συζήτηση, κάνουμε τα μισά από τα αναγκαία 100 βήματα.

Για να αποδείξω ότι έχουμε ένα πρόχειρο νομοσχέδιο, θα σας διαβάσω κυρία Πρόεδρε και αγαπητοί συνάδελφοι, ποιος είναι ο σκοπός του νομοσχεδίου. Διαβάζω λοιπόν το άρθρο 1, όχι την Αιτιολογική Έκθεση, το άρθρο 1, για τον σκοπό του συγκεκριμένου νομοσχεδίου. Ακούστε συνάδελφοι ποιος είναι ο σκοπός για τον οποίον βρισκόμαστε εδώ τόσες φορές.

«Σκοπός του παρόντος είναι ο καθορισμός ειδικά διαμορφωμένων χώρων, για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών για την χορήγηση όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης οχημάτων». Αυτό. Άρα, εδώ είμαστε για να φτιάξουμε πίστες και συνεχίζει το άρθρο 1, για το σκοπό, τον δεύτερον, «η δημιουργία εποπτείας και αξιολόγησης των εξεταστών και των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών για οδηγών».

Κύριε Υπουργέ, φαντάζομαι ότι ο συνεργάτης σας που έγραψε αυτό το πρώτο άρθρο, πρέπει λίγο να του τονίσετε ότι είναι ασύντακτος, εκτός τόπου και χρόνου, γιατί το νομοσχέδιο άλλα λέει μέσα και θα πρέπει, τουλάχιστον στην Ολομέλεια για λόγους και δικής σας προστασίας, να το αναδιαμορφώσετε.

Ο σκοπός του νομοσχεδίου αυτού, δεν είναι να φτιάξουμε πίστες. Το να φτιάξει κανείς πιστές, έχει ως βασική προϋπόθεση, πρώτον, να βγει Υπουργική Απόφαση για το πώς φτιάχνονται πίστες και δεύτερον, να δώσεις τα λεφτά για να φτιάξεις τις πίστες. Τελεία. Δεν χρειάζεται νόμος για αυτό. Κατά συνέπεια, αναδιατυπώστε τουλάχιστον το 1ο άρθρο.

Τώρα, έχω τρεις πολύ σύντομες ερωτήσεις κυρίως να κάνω, στο νομοσχέδιο αυξάνονται κατά 50% τα παράβολα, η επιβάρυνση του πολίτη. Τα στοιχεία που έχω στην διάθεση μου λένε ότι το ελληνικό δημόσιο, ο κρατικός προϋπολογισμός εισπράττει σήμερα, πριν την αύξηση, 20 εκατομμύρια ευρώ, άρα, αύριο, μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου, θα εισπράττει 30 εκατομμύρια ευρώ. Ερώτηση.

Από αυτά τα 30 εκατομμύρια ευρώ, που εισπράττει ο κρατικός προϋπολογισμός, από παράβολα εξετάσεων υποψηφίων οδηγών, δεν μπορεί ένα μέρος να διασφαλιστεί ότι θα δοθεί προκειμένου να υπάρξουν όλες οι αναγκαίες υποδομές και να χρηματοδοτηθούν; Διότι έχω εξαιρετικές επιφυλάξεις κατά πόσο θα υπάρξουν, έστω και 3 πίστες σε όλη την Ελλάδα το επόμενο χρονικό διάστημα, για τον επόμενο ένα χρόνο. Τουλάχιστον να διασφαλίσουμε την χρηματοδότηση.

Δεύτερη ερώτηση που επίσης μου είναι ακατανόητη. Κύριε υπουργέ, για λόγους που δεν τους καταλαβαίνω αποκλείετε από εξεταστές τους υπαλλήλους κεντρικής υπηρεσίας του Υπουργείου, ενώ το επιτρέπετε για τους υπαλλήλους των περιφερειών. Οι άνθρωποι αυτοί ουσιαστικά τις ίδιες δουλειές κάνουν λίγο πολύ και φαντάζομαι δεν θεωρείτε ότι είναι πιο διεφθαρμένοι ή πιο ανίκανοι οι άνθρωποι των κεντρικών υπηρεσιών από τους ομολόγους τους συναδέλφους τους των περιφερειών και των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων των περιφερειών. Άρα, θέλω λίγο την εξήγηση γιατί τους βγάζετε έξω.

Και κυρίως, με ενδιαφέρει το εξής. Επειδή είναι προφανές, συμφωνούμε όλοι ότι έχουμε μια τεράστια έλλειψη εξεταστών. Με την πρόβλεψη που έχετε κάνει με ενημέρωσε εμένα η υπηρεσία της Αργολίδας. Η Αργολίδα έχει 21 υπαλλήλους συνολικά. Από αυτούς, 11 είναι εξεταστές. Αν τους 5 ή 6 τους βγάλεις έξω για ένα εξάμηνο να κάνουν εξετάσεις, ουσιαστικά διαλύεται όλη η υπηρεσία και φαντάζομαι το ίδιο ισχύει και σε άλλες υπηρεσίες. Δείτε το, γιατί προφανώς δεν έχετε, φαντάζομαι, ούτε εσείς καμία διάθεση να μην εξυπηρετούνται οι πολίτες από τη στιγμή που θα λείπουν οι υπάλληλοι.

Και η τελευταία μου ερώτηση. Παρακαλώ να διασφαλίσετε ότι θα υπάρχει ασφαλιστικό προϊόν από τις ασφαλιστικές εταιρείες που θα ασφαλίζει τα αυτοκίνητα και τους οδηγούς, όταν μπαίνουν μέσα για να κάνουν εξέταση μόνο με τους εξεταστές και χωρίς τους εκπαιδευτές. Μην πάθουμε δηλαδή ως πολιτεία καμία ιστορία και δει κανείς είτε υπέρογκα ασφάλιστρα είτε ανυπαρξία ασφαλιστικού προϊόντος και ξαναέρθουμε να ξανανομοθετήσουμε.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Στην Ολομέλεια επιφυλάσσομαι για να τοποθετηθώ αναλυτικότερα.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Όπως είπα και σε προηγούμενη συνεδρίαση, κύριε Υπουργέ, είναι καλή η πρόθεση του νομοθέτη για την εφαρμογή νέων τεχνολογιών, μέσω των οπτικοακουστικών μέσων για την δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, αλλά, θα έλεγα, είναι εγκληματική η απουσία εκπαιδευτή και εξεταστή από το όχημα. Σίγουρα το οπτικοακουστικό υλικό θα ήταν χρήσιμο, θα ήθελα λίγο την προσοχή σας σ' αυτό κ. Υπουργέ, είναι μια καινοτομία που θα μπορούσατε να προσθέσετε. Σίγουρα το οπτικοακουστικό υλικό θα ήταν χρήσιμο σε περίπτωση απόρριψης του εξεταζόμενου να μπορεί να το παραλαμβάνει με δική του οικονομική επιβάρυνση, για να μπορεί να διαπιστώσει τα λάθη του, προκειμένου την επόμενη φορά στην επανεξέταση να είναι και ο ίδιος καλύτερα προετοιμασμένος.

Πουθενά δεν γίνεται αναφορά, όπως είχα πει και στην προηγούμενη συνεδρίαση, για το κόστος προμήθειας του κατάλληλου εξοπλισμού για το εκπαιδευτικό όχημα. Ζητάτε ως Υπουργείο, κύριε Υπουργέ, εντός τεσσάρων μηνών, να εξοπλίσουν σχολές οδηγών τα εκπαιδευτικά οχήματα με κάμερες και μικρόφωνα και να είναι πλήρως λειτουργικά.

Εδώ όμως υπάρχει κάτι παράδοξο, κύριε Υπουργέ, εκτός του ότι Υπουργείο θα είναι έτοιμο σε περίπου 12 μήνες και συνεπώς υπάρχει, θα έλεγα, μια χρονική αναντιστοιχία μεταξύ των δύο εμπλεκομένων, το Υπουργείο σας δηλαδή και των σχολών οδηγών. Δεν καταλαβαίνουμε το γιατί και θα πρέπει να μας πείτε πώς θα καλυφθεί αυτό το κόστος.

Λογικό θα ήταν, κύριε Υπουργέ, οι δώδεκα μήνες, οι οποίοι ισχύουν για το Υπουργείο, να ίσχυαν και για τις σχολές οδηγών και θα έλεγα μάλιστα με μια δοκιμαστική περίοδο πέραν αυτών των δώδεκα μηνών, σε ό,τι αφορά την ορθή λειτουργία των οπτικοακουστικών μέσων, για να δούμε αν θα πέφτουν ή όχι τα συστήματα. Δηλαδή, θα μπορούσε να λειτουργήσει πέραν του δωδεκαμήνου για ένα μήνα ή δίμηνο, αυτό θα το δει το επιτελείο σας, ούτως ώστε να αποφύγουμε τέτοια θέματα.

Επίσης, είναι αυτονόητο ότι θα επωμισθούν οι ιδιοκτήτες των σχολών και δεδομένων των οικονομικών δυσπραγιών, οι οποίες εντάθηκαν λόγω της στάσης των εξεταστών, εξαιτίας των χρωστούμενων για την υπερωριακή τους απασχόληση. Είναι βέβαιο ότι το κόστος θα μετακυληθεί στον υποψήφιο. Δηλαδή, θα ανέβουν τα δίδακτρα, εκτός και αν προβλέψετε την ένταξή τους σε κάποιο χρηματοδοτικό εργαλείο. Και καταλήγοντας κύριε Υπουργέ, όπως σας είπα, δείτε το ως μια πιλοτική εφαρμογή του συστήματος, προκειμένου να μπορέσει να υπάρξει συγγενή αξιολόγηση, ώστε να εφαρμοστεί αυτό σε ολόκληρη την επικράτεια επιτυχώς.

Επειδή δεν έχω χρόνο, θα αναφερθώ σε συγκεκριμένα ζητήματα. Για το θέμα των πρατηρίων καυσίμων έχουμε διατυπώσει και άλλες φορές τη γνώμη μας, σχετικά με την ύπαρξή τους εντός του αστικού ιστού και τις προϋποθέσεις που θα πρέπει να συντρέχουν, καθώς και τα αυξημένα μέτρα ασφαλείας που θα έπρεπε να λαμβάνουν.

Θα πρέπει να τονίσουμε, ότι αντιλαμβανόμαστε πέραν όλων των άλλων, την οικονομική ζημιά που υφίστανται, σε περίπτωση οριστικής αφαίρεσης της αδείας και ότι αδυνατούν να βρουν του πόρους για τη βελτίωση των συστημάτων τους και κατόπιν αυτών, ο Υπουργός υιοθέτησε την πρότασή τους για προσωρινή αφαίρεση της αδείας. Εν τούτοις, θα πρέπει να τηρούνται όλα τα ειδικά μέτρα και να προβαίνουν σε τακτικούς ελέγχους και επισκευές, ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι που απορρέουν από τη λειτουργία τους.

Αναφορικά με τους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων και τη δυνατότητα να λαμβάνουν αδειοδότηση για χώρο που θα φιλοξενεί κατ’ ελάχιστο 5 αυτοκίνητα, ορθώς γίνεται νομοτεχνική βελτίωση που αιτήθηκε ο Πρόεδρος της Ένωσης Ιδιωτικών Υπαίθριων Σταθμών Αυτοκινήτων και πλέον, θα περιλαμβάνεται και η περίπτωση της διανυκτέρευσης. Η αλήθεια είναι, ότι σε ένα πυκνό αστικό ιστό είναι σύνηθες το πρόβλημα της έλλειψης χώρου στάθμευσης. Συνεπώς, μια τέτοια αλλαγή όπως η προτεινόμενη, πιστεύουμε ότι θα δώσει λύσεις. Συν τοις άλλοις, είναι προφανές ότι θα υπάρξουν νέες θέσεις εργασίας και θα γίνουν εκμεταλλεύσιμοι όλοι οι κενοί χώροι. Όμως και πάλι αυτό θα πρέπει να γίνει σε συνδυασμό με τα σχέδια της πόλης και της χρήσης γης, ώστε να μη φτάσουμε σε ένα σημείο που και το πιο μικρό οικόπεδο θα γίνεται πάρκινγκ, χωρίς κανένα περιορισμό. Θα πρέπει η δραστηριότητα αυτή να είναι συμβατή, χωρίς να θέλουμε να μπλέξουμε τους επαγγελματίες στα γρανάζια της γραφειοκρατίας. Θα πρέπει να υπάρξουν συγκεκριμένες προϋποθέσεις και συγκεκριμένη διαδικασία, για την αδειοδότηση αυτών των μικρών χώρων.

Εν κατακλείδι, το παρόν νομοσχέδιο θα μπορούσε να θέτει καλύτερες βάσεις στο θέμα των υποψηφίων οδηγών, έτσι ώστε το σύστημα να είναι πιο αποτελεσματικό, πιο αδιάφθορο και αδιάβλητο. Είναι αρκετά φιλόδοξο, αλλά δυστυχώς ανεφάρμοστο. Ο βασικός λόγος για τον οποίο το φέρνετε, είναι το θέμα της αποζημίωσης των εξεταστών, αλλά και πάλι αυτή η διάταξη χάνεται μέσα στις υπόλοιπες, υποβαθμίζοντας τη σημασία της και φυσικά, με τις διατάξεις του παρόντος δεν διασφαλίζεται ότι δεν θα δημιουργηθούν ξανά παρόμοιες καταστάσεις, ειδικά από τη στιγμή που μιλάμε για εξεταστές αποκλειστικής απασχόλησης, πρακτικά αυτό δεν θα λειτουργήσει και υποχρεωτικά οι εξετάσεις θα γίνονται με υπερωρίες.

Δημιουργείτε νέες συνθήκες, χωρίς να έχουν γίνει τα πρώτα και βασικά βήματα, ώστε να δεχτεί η κοινωνία αυτές τις αλλαγές, να αποκτήσει δηλαδή μία οδηγική κουλτούρα και να υπάρξει ένας κατάλληλος χρόνος μετάβασης. Οι υπουργικές αποφάσεις είναι ήδη πολλές και βρήκατε τη λύση, ακόμη και στις νομοτεχνικές, να πείτε ότι θα καθορίζονται τα σχετικά θέματα με υπουργικές αποφάσεις, ώστε να μη φέρνετε συνέχεια τροπολογίες. Δεν μπορούμε να μην σχολιάσουμε, ότι ο χρόνος εφαρμογής είναι μετά την παρέλευση της δικής σας διακυβέρνησης, οπότε οι επόμενοι θα πρέπει να δουν πως θα διορθώσουν τα δικά σας λάθη ή τις δικές σας παραλήψεις. Ουσιαστικά, θέλετε να φέρετε μια καινοτομία, χωρίς να σκέφτεστε όμως τις συνέπειες και χωρίς να σας νοιάζει τι θα γίνει σε 12 ή σε 20 μήνες από τώρα.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Διατηρούμε την επιφύλαξη για τις τροπολογίες, που έχουν κατατεθεί. Οκτώ υπουργικές; Θα πρέπει να υπάρχει και ένα μέτρο, κ. Υπουργέ, και ο κάθε Υπουργός, βέβαια, που έχει το νομοσχέδιο έχει και την ευθύνη.

Σχετικά με τα άρθρα, θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια αναλυτικά.

Στο σχέδιο νόμου, μετά και την ακρόαση των φορέων, επιβεβαιώνεται η θέση μας ότι η όποια βελτίωση επιχειρείται στο μηχανισμό, στο σύστημα δεν μπορεί να εξασφαλίσει τη διαφάνεια και να εξαλείψει αυτό το σαθρό και διάτρητο μηχανισμό, που έχει στηθεί. Το πλήρως ιδιωτικοποιημένο σύστημα είναι η βάση της αδιαφανούς διαδικασίας και στην αγορά ουσιαστικά αδειών οδήγησης, γιατί όπως έχουν καταγγελθεί αρκετές περιπτώσεις, ο άλλος πάει και αγοράζει μια άδεια οδήγησης. Αυτό βέβαια, έχει τραγικές συνέπειες στην οδηγική ασφάλεια και είναι γνωστό, ότι τα δυστυχήματα είναι πολλά και βέβαια, ένας από τους λόγους ότι αυτά είναι αυξημένα είναι και το θέμα της εκπαίδευσης, της εξέτασης και συνολικά, της χορήγησης αδειών οδήγησης που είναι διάτρητο.

Εμείς κατανοούμε κ. Υπουργέ, την αντίθεσή σας με τη θέση μας, ότι το θέμα της εκπαίδευσης, της εξέτασης και τελικά της χορήγησης άδειας οδήγησης, χρειάζεται να είναι σε ένα δημόσιο σύστημα. Αυτή είναι η θέση μας.

Στην πρώτη συνεδρίαση, καθώς και στη συνεδρίαση των φορέων, καταθέσαμε πιο αναλυτικά και ακούστηκαν, επίσης, προτάσεις τέτοιες που μπορούν να ενισχύσουν την εκπαιδευτική διαδικασία και όλο το μηχανισμό δοκιμασίας από δημόσιες δομές.

Σημειώσαμε και στην τρίτη συνεδρίαση ότι χρειάζεται στο σχέδιο νόμου να ξεκαθαριστεί ποιος δημιουργεί τους ειδικά διαμορφωμένους χώρους, τις πίστες, και ποιος θα τις διαχειρίζεται. Ρωτήσαμε εάν θα επιβαρύνει τον υποψήφιο οδηγό η παρουσία του για τη δοκιμασία στην πίστα, στον δοκιμασμένο χώρο, ναι ή όχι. Θα πρέπει κι αυτό να απαντηθεί ή να ξεκαθαριστεί ότι δε θα επιβαρύνει ακόμη περισσότερο τον υποψήφιο οδηγό ο ειδικός αυτός χώρος, όπου κι εάν είναι, γιατί μπορεί να τον παραχωρήσετε ή με τα ΣΔΙΤ να τα έχει κάποιος άλλος, δεν ξέρω, επειδή κυριαρχεί αυτό, κύριε Υπουργέ, με τα ΣΔΙΤ και στην κυβέρνησή σας, όπως, βέβαια, και στην προηγούμενη.

Κατέθεσαν και οι φορείς την πρόταση ο υποψήφιος οδηγός να μην υποχρεώνεται να εξετάζεται και στα δύο στάδια εάν κοπεί στο ένα, αλλά σ' αυτό που κόπηκε. Έχω την εντύπωση, κύριε Υπουργέ, ότι αυτό πρέπει να το δείτε. Δεν είναι κάτι που δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό. Νομίζω ότι πρέπει να γίνει αποδεκτό από το Υπουργείο, να ισχύσει αυτό που έχει εντοπισθεί και από τους φορείς, οι οποίοι γνωρίζουν πολύ καλύτερα, βέβαια, το σύστημα, όπως αυτό έχει εξελιχθεί.

Στη συζήτηση με τους φορείς, επίσης, και από τα υπομνήματα που κατατέθηκαν, η πρόταση να επιλέγονται για εξεταστές και από την κατηγορία ΔΕ τεχνικών, είναι πολύ σημαντική, κύριε Υπουργέ. Δεν μπορείτε να τους αποκλείετε αυτούς, να λέτε πρώτα ΠΕ ή ΤΕ κι εάν δεν υπάρχουν, τότε οι ΔΕ. Καμιά φορά, ο ΔΕ τεχνικός είναι πολύ καλύτερος, έχει καλύτερες γνώσεις από τον γυμναστή, το φιλόλογο, από οποιονδήποτε άλλον υπηρετεί και είναι ΠΕ. Γιατί, λοιπόν, τους αποκλείετε; Να μπορούν να επιλέγονται εξεταστές δοκιμασίας των υποψηφίων και από τους ΔΕ.

Επισημάνθηκε η ανάγκη προσλήψεων εξειδικευμένων υπαλλήλων, ώστε να στελεχώσουν το σώμα εξεταστών, εποπτών και όποια άλλη ειδικότητα απαιτείται για την απρόσκοπτη λειτουργία του μηχανισμού δοκιμασίας. Είπαμε και χθες ότι μπορεί η Περιφέρεια να λέει δεν μπορεί να προσλάβει άλλους, το Υπουργείο, όμως, που έχει την ευθύνη όλου αυτού του μηχανισμού, που έχει να κάνει και με τη διασφάλιση της ζωής, όχι μόνο αυτού που οδηγεί, αλλά και του άλλου κόσμου, θα πρέπει να φροντίσει για τη στελέχωση αυτών των μηχανισμών με το κατάλληλο προσωπικό και σε ποσότητα και σε ποιότητα, σε σχέση, δηλαδή, με τα προσόντα που θα πρέπει να έχουν.

Το κόστος, επίσης, για την άδεια οδήγησης, κύριε Υπουργέ, το αυξάνετε και με το 50% επιπλέον που αυξάνεται το εξέταστρο και με το ασφάλιστρο που απαιτείται για τον υποψήφιο και βέβαια δεν μιλάμε για τους άνω των 74 ετών, που είπαμε και χθες ότι θα πρέπει να εξαλειφθεί και να μπορεί να οδηγεί αυτός που είναι 74 ετών και άνω με ιατρικές εξετάσεις. Δεν αρκεί, βέβαια, ο παθολόγος και ο οφθαλμίατρος. Χρειάζεται, όντως, σ' αυτή την ηλικία να υπάρχει ο νευρολόγος που θα μπορεί να πιστοποιεί ότι είναι ικανός για οδήγηση αυτός που είναι 74 ετών και να έχει, βέβαια, και μια εξέταση αντανακλαστικών από κάποιον άλλο γιατρό.

Στο θέμα των παραβάσεων, επίσης, κύριε Υπουργέ, έχετε τρεις κατηγορίες. Τι κάνετε με αυτό, δηλαδή; Ουσιαστικά οδηγείτε στην παράβαση. Για οποιονδήποτε κάνει παράβαση από τους εξεταστές κ.λπ. θα πρέπει να είναι αυστηρή η ποινή. Δε μπορεί να του λέτε «αφού έκανες αυτό, θα σε τιμωρήσουμε λίγο»!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών) (εκτός μικροφώνου)**: Όχι, δεν κάνουμε αυτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.)**: Αυτό κάνετε. Αυτό λέει μέσα το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ.

Εν πάση περιπτώσει, θα το εξηγήσετε και στην τοποθέτησή σας, ωστόσο πιστεύουμε ότι η παράβαση είναι παράβαση και δεν μπορεί να παίζει κανείς με την οδική ασφάλεια. Αυτό θα έπρεπε να είναι το μήνυμα που πρέπει να βγαίνει. Δεν μπορεί να παίζει κανείς με την οδική ασφάλεια. Αρκετά έχει θρηνήσει ο κόσμος αγαπημένα του πρόσωπα, από ένα τέτοιο σύστημα, το οποίο «μπάζει» από 1000 μεριές.

Έχουμε εκφραστεί, βέβαια και για το θέμα των μηχανοδηγών. Είπαμε, κύριε Υπουργέ, ότι δεν μπορεί κάποιος 4,30 ώρες να μηχανοδηγεί. Θα πρέπει να υπάρχει το διάλειμμα ενδιάμεσα, αυτό που ήταν πρώτα, «μισή ώρα το διάλειμμα». Πρέπει να υπάρχει ένα διάλειμμα. Δεν θα είναι στις δυόμισι ώρες που ήταν, πρέπει όμως να είναι ένα διάλειμμα, έστω για να πάει στην τουαλέτα. Πρέπει να λυθεί, πρέπει να αντιμετωπιστεί αυτό το θέμα.

Έχουμε εκφραστεί για τα ταξί, θα τα πούμε αναλυτικά και στην Ολομέλεια και τέλος επιφυλασσόμαστε και για τα άρθρα και για τις τροπολογίες, να ψηφίσουμε ή να εκφραστούμε στην Ολομέλεια, χωριστά για την καθεμιά.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δηλαδή, ψηφίζετε «Επιφύλαξη» για όλα τα άρθρα και για τις τροπολογίες; Ψηφίζετε σαν άτομο;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας):** Ψηφίζουμε «Επιφύλαξη» σαν Κόμμα, κυρία Πρόεδρε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν ξέρω, γιατί η διαδικασία θα δούμε πως θα κυλήσει, μπορεί να χρειαστεί η ονομαστική ψηφοφορία στο τέλος.

Το λόγο έχει ο κ. Μάριος Γεωργιάδης.

**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θα πω αναλυτικά κάποια πράγματα, όσον αφορά τα άρθρα και γενικότερα, θα πω κάποιες προτάσεις, κύριε Υπουργέ, που έχουμε εμείς να θέσουμε υπόψη σας και αν θέλετε μπορείτε να τις υιοθετήσετε και θα σχολιάσω λίγο και τις τροπολογίες.

Γενικότερα, σαν Ένωση Κεντρώων και εμείς θα διατηρήσουμε μια επιφύλαξη για την Ολομέλεια να τοποθετηθούμε.

Η πρώτη πρόταση που έχουμε και γενικότερα έχουν τοποθετηθεί πάρα πολλοί συνάδελφοι, έχει να κάνει στο ότι θα πρέπει να αυστηροποιήσουμε λίγο τις κυρώσεις. Η δεύτερη πρόταση είναι, ότι θεωρούμε ότι θα πρέπει να αυξηθεί ο υποχρεωτικός αριθμός των ωρών εκπαίδευσης για τις Σχολές οδηγών, διότι κανένας δεν γεννιέται μαθημένος να οδηγεί και το γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά και όποιος από τους γονείς, παππούδες ή οποιοσδήποτε πάει και κάνει μαθήματα ερασιτεχνικά και ανεβάζει πάνω σε ένα αυτοκίνητο ή σε ένα φορτηγάκι το παιδί του σε μια αλάνα για να μάθει, καταλαβαίνετε ότι εγκληματούν σε παιδευτικό επίπεδο όσοι γονείς το κάνουν αυτό και καλό θα είναι να φύγουν λίγο από τη μέση όλα αυτά. Υπάρχουν και τρόποι να ενισχυθεί η διαφάνεια, κατά πόσο αυτές οι ώρες τηρούνται, μέσω χιλιομετρικών πιστοποιήσεων κατά τις ώρες μαθημάτων και ούτω καθεξής.

Μια άλλη πρόταση είναι να εξεταστεί το ενδεχόμενο υιοθέτησης κάποιων καινοτόμων και επιτυχημένων σε άλλες χώρες διαδικασιών, όπως για παράδειγμα υπάρχουν 729 σελίδες του σχετικού εγχειριδίου που έχει εκδώσει η Ε.Ε. και περιγράφονται όλα τα συστήματα. Ένα παράδειγμα εξ’ αυτών είναι η δοκιμαστική άδεια οδήγησης, με κάποια περίοδο προσωρινότητας, με πρόβλεψη δεύτερης εξέτασης και με εκπαίδευση σε δύο στάδια, που να περιλαμβάνει περαιτέρω υποχρεωτική εκπαίδευση, ακόμη και μετά την επιτυχία στην πρακτική εξέταση.

Άλλη μία πρόταση έχει να κάνει με το όριο ηλικίας για την οδήγηση των υπερηλίκων και ίσως να είχε δίκιο και ο κ. Υπουργός γι' αυτό που είχε πει, ότι στο σχετικό άρθρο 65 του ν.4530/2018 το είχαν ψηφίσει σχεδόν όλα τα Κόμματα, ωστόσο, να σας θυμίσω ότι εμείς σαν Ένωση Κεντρώων δεν το είχαμε ψηφίσει αυτό και είχαμε κάνει την πρόταση, διότι θεωρούσαμε ότι το όριο των 74 ετών ηλικίας με υποχρέωση ανά 3 έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς και των 80 ετών που θέτεται σε δοκιμασία ανά 2 έτη, τα θεωρούμε πάρα πολύ υψηλά.

Αυτό, διότι θα πρέπει να λάβουμε υπόψη και τα στατιστικά στοιχεία, που δείχνουν την αυξημένη συχνότητα ατυχημάτων και δυστυχημάτων με οδηγούς ηλικίας άνω των 55 ετών, δεν φτάνουμε τόσο ψηλά, και τις τεκμηριωμένες μελέτες, που αμφισβητούν ότι οι υπερήλικες διαθέτουν το επίπεδο φυσικής κατάστασης για την εγρήγορση που απαιτείται στην οδήγηση. Εμείς προτείνουμε τα 67 έτη για υποχρέωση δοκιμασίας ανά δύο έτη και από τα 75 έτη να δίνουν κάποιες εξετάσεις υποχρεωτικά ανά έτος.

Όσον αφορά στις τροπολογίες θα ξεκινήσω με την 1943 με ειδικό αριθμό 45 του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, που έχει να κάνει με την έλλειψη επικουρικού προσωπικού σε κρίσιμες ειδικότητες στα στρατιωτικά νοσοκομεία και προτείνεται η παράταση, έως τις 31 Μαΐου 2019, των ισχυουσών συμβάσεων. Είναι λογικό εμείς να υποστηρίξουμε μια τέτοια πρόταση, δεδομένου ότι άπτεται θεμάτων του ευαίσθητου χώρου της υγείας, πόσο μάλλον, όταν υπάρχει έλλειψη προσωπικού.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1945 και ειδικό 46 του Υπουργείου Παιδείας έχει στην ουσία τρία σκέλη. Το πρώτο είναι ότι παρέχεται διευκόλυνση ναυτολόγησης σε μαθητές ναυτιλιακών επαγγελμάτων των ΕΠΑΛ. Το δεύτερο είναι ότι η εισαγωγή στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού αποκλειστικά μέσω πανελλαδικών εξετάσεων, αναβάλλεται για το 2020. Σήμερα να υπενθυμίσω ότι ισχύει εισαγωγή 70% μέσω πανελλαδικών και 30% μέσω κατάθεσης απολυτηρίων. Το τρίτο είναι ότι παρέχεται δικαίωμα λήψης άδειας, έως 3,5 μηνών με αποδοχές, σε μητέρες αναπληρώτριες εκπαιδευτικούς που δεν κάνουν χρήση του ισχύοντος μειωμένου ωραρίου.

Σαν γενικό πλαίσιο δεν έχουμε κάποια αντίρρηση επ’ αυτού, δεδομένου ότι παρέχεται επαγγελματική διευκόλυνση και διευρύνονται οι παροχές μητρότητας με στήριξη φροντίδας τέκνων, όμως μας προβληματίζει λίγο το σημείο Β της όλης τροπολογίας, γιατί πρέπει να επισημάνουμε ότι ανακοινώνεται στο μέσο της σχολικής χρονιάς και έρχεται σε ανακολουθία με όσα πέρσι είχε ανακοινώσει το Υπουργείο, ότι από το 2018 θα αρχίσει η εισαγωγή στις ΑΕΝ αποκλειστικά μέσω πανελλαδικών εξετάσεων. Οπότε, θα πρέπει να δείτε κατά πόσο συμβαδίζει με τα όσα είχατε πει προγενέστερα.

Η τρίτη τροπολογία με γενικό αριθμό 1946 και ειδικό 47 του Υπουργείο Υγείας έχει επίσης δύο θέματα. Το πρώτο είναι η απάλειψη από τον οργανισμό του Νοσοκομείου Πατρών «Ο ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ» της οργανικής Μονάδας Νοσημάτων Θώρακος «Ο ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ», δεδομένου ότι οι δομές της έχουν μεταφερθεί στην πρώτη. Το δεύτερο είναι η παράταση από τη διαδικασία εκκαθάρισης των δαπανών των παροχών υγείας από τον ΕΟΠΥΥ για τα νοσοκομεία και τα φαρμακεία, δεδομένου ότι δεν έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες για την έναρξη εκκαθάρισης.

Δεν έχουμε αντίρρηση για το πρώτο μέρος, είναι ξεκάθαρο, αλλά όσον αφορά στο δεύτερο, κατ’ εμάς, είναι απαράδεκτο να υπάρχει τόσο μεγάλη καθυστέρηση.

Κλείνω με την τροπολογία με γενικό αριθμό 1947 και ειδικό 48 του Υπουργείου Περιβάλλοντος. Έχει επίσης δύο θέματα, το πρώτο αφορά στην παράταση, για δύο ακόμη έτη, της δυνατότητας απόσπασης προσωπικού του ΑΔΜΗΕ και ΔΑΠΕΕΠ Α.Ε και το δεύτερο αφορά στην παράταση κατά τέσσερις μήνες της προθεσμίας, την οποία έχει η Α.Ε., το Ελληνικό Χρηματιστήριο Ενέργειας για την ακρίβεια, που πρέπει να υποβάλει στη ΡΑΕ εισήγηση για την τροποποίηση του Κώδικα Συναλλαγών Δημοπρασιών Προθεσμιακών Προϊόντων Ηλεκτρικής Ενέργειας.

Και εδώ δεν έχουμε κάποια αντίρρηση, αν και οι παρατηρήσεις μάλλον θα μπορούσαν να αποφευχθούν με έγκαιρες παρεμβάσεις στις διαδικασίες και σωστό είναι ο προγραμματισμός στη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού να γίνεται με καλύτερο τρόπο.

Διατηρούμε, κυρία Πρόεδρε, όπως είπαμε και στην αρχή, την επιφύλαξη μας και θα τοποθετηθούμε επί του συνόλου στου σχεδίου νόμου στην Ολομέλεια και επί των άρθρων, αλλά και επί των τροπολογιών.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΖΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, θέλω να πιστεύω ότι δεν είναι στις προθέσεις σας, αλλά μελετώντας το νομοσχέδιο βλέπουμε ότι ο ιδιωτικός τομέας είναι στο «απόσπασμα».

Πρώτον, όσον αφορά για τις σχολές οδηγών. Χρόνος προσαρμογής τέσσερις μήνες στις σχολές οδηγών και δώδεκα μήνες για το δημόσιο. Νομίζω ότι θα έπρεπε αυτός ο χρόνος να είναι ίδιος και για τις σχολές οδηγών και για το δημόσιο. Αυτή η διαφορά οδηγεί σε αυτό το συμπέρασμα.

Περνάω τώρα εν τάχει, γιατί χθες είπα κάποια πράγματα για τις διαδικασίες εξετάσεων, αλλά θα τοποθετηθούμε και στην Ολομέλεια.

Εκείνο το οποίο είναι το πιο σημαντικό, είναι το θέμα των πρατηρίων. Σας είχα ζητήσει κύριε Υπουργέ - διαβάζω από τη χθεσινή σας τοποθέτηση στα πρακτικά, γιατί εξάγεται το συμπέρασμα ότι ζήτησα εγώ κάτι, το οποίο δεν το είχα ζητήσει και είπατε ότι «επίσης οι εκπρόσωποι των πρατηρίων καυσίμων και οι συνάδελφοι μηχανικοί είχαν ζητήσει - η φράση «έχει αφαιρεθεί» που είναι για την άδεια να αντικατασταθεί με τη φράση «ανακαλείται προσωρινά», το ζήτησε και ο Γιώργος Λαζαρίδης». Εγώ σας είχα ζητήσει, κ. Υπουργέ, να μην ανακαλείται προσωρινά, αλλά ούτε και να αφαιρείται και να το αντιμετωπίσουμε με έναν τέτοιο τρόπο, ώστε να μην υποβάλλουμε σε ταλαιπωρία και τους επιχειρηματίες, γιατί και οι επιχειρηματίες μέσα από όλη αυτή την οικονομική κρίση έχουν αντιμετωπίσει πάρα πολλά προβλήματα και δίνουν και αυτοί τη μάχη τους και σας είχα ζητήσει να αφαιρείται οριστικώς 31/12/2019, εφόσον δεν έχουν συμμορφωθεί με αυτά, τα οποία πρέπει να τοποθετήσουν.

Έρχομαι τώρα στο θέμα της συμμόρφωσης. Βάλατε την ανάκληση των αδειών που σημαίνει στην ουσία ότι αφαιρείται η άδεια λειτουργίας του πρατηρίου. Δεν αφαιρείται, δεν καταθέτει την άδεια λειτουργίας, αλλά στην ουσία αναστολή σημαίνει ότι δεν μπορεί να λειτουργήσει. Έχουμε πάνω από 1.500 πρατήρια, οι εταιρείες είναι τέσσερις που ασχολούνται με αυτές τις εγκαταστάσεις, όσον αφορά για αυτά τα οποία τους ζητούμε για να τοποθετήσουν. Όπως αντιλαμβάνεστε, αυτές οι 1500 επιχειρήσεις και πλέον, των οποίων θα ανασταλεί η λειτουργία, καταλαβαίνετε για πόσο χρόνο δοκιμάζονται αυτές οι εταιρείες. Το λέω αυτό, όχι μόνο από άποψη τεχνικής φύσεως ή από άποψη κεφαλαίων που θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν ή να καταναλώσουν για να αντιμετωπίσουν αυτή τη δαπάνη, αλλά το λέω και από την άποψη των εμπορικών ζητημάτων, τα οποία δημιουργούνται. Θα έπρεπε να το δούμε και από την άποψη των εμπορικών ζητημάτων, γιατί, όταν βγει ένα πρατήριο έξω από τη λειτουργία του, δηλαδή, του αφαιρέσουμε τη δυνατότητα να λειτουργεί και υπάρχουν κάποια άλλα εκεί γύρω, τα οποία λειτουργούν, καταλαβαίνετε ότι αυτός μετά από ένα εύλογο χρονικό διάστημα είτε μεγάλο είτε λιγότερο θα πρέπει ξανά να κερδίσει και να φέρει πίσω την πελατεία, την οποία είχε. Πρέπει να το δούμε και έτσι, γιατί πρέπει όλοι να συμβάλουμε στο να κρατήσουμε τις επιχειρήσεις όρθιες και όχι να τις κλείσουμε.

Όσον αφορά τις αποστάσεις των εγκαταστάσεων υγραερίου, κύριε Υπουργέ, είχαμε συζητήσει και είχαμε συμφωνήσει - αν θυμάστε, επειδή είμαστε και οι δύο μηχανικοί - ότι θα φροντίζαμε να μηδενιστούν ή εν πάση περιπτώσει, να ευθυγραμμιστούμε με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης.

Βλέπουμε ότι σας έχουν ζητήσει για άλλη μια φορά οι υπηρεσίες, όπως η Πυροσβεστική και τα λοιπά, να διατηρηθεί η απόσταση των 50 μέτρων. Βλέπουμε ότι συγκρίνοντας τις ίδιες αποστάσεις με άλλες χώρες, για παράδειγμα, στη Γερμανία η απόσταση είναι 5 μέτρα και αν ληφθούν κάποια άλλα μέτρα ασφάλειας, τα 5 μέτρα της απόστασης περιορίζονται στο 1 μέτρο. Στην Αγγλία μιλάμε για 7,5 μέτρα και αν τοποθετηθεί ένας ειδικός πυράντεχος τοίχος περιορίζεται στα 4 μέτρα. Στην Αμερική 15 μέτρα και μπορεί ακόμη και να μηδενιστεί κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις αυτή η απόσταση και εδώ, μιλάμε για 50 μέτρα. Κάτι δεν πάει καλά, κύριε Υπουργέ, με τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Η πρότασή μου είναι ότι θα πρέπει να τους στείλουμε αυτούς έξω για να μπορέσουν να εκπαιδευτούν από τους ξένους που καταφέρνουν σε αυτές τις αποστάσεις να εξασφαλίζουν τις συνθήκες ασφάλειας της λειτουργίας των πρατηρίων, αλλά και των γύρω χώρων και τα λοιπά ή να ληφθούν κάποια άλλα μέτρα. Πρέπει να το δούμε και να στηρίξουμε τις επιχειρήσεις Ευχαριστώ.

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

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Την πλήρη τοποθέτησή μου θα την ακούσετε στην Ολομέλεια της Βουλής, όμως, είναι καλό να γίνει μια τοποθέτηση πάνω στο σχέδιο νόμου σε σχέση με τις παρατηρήσεις που κατατέθηκαν και από τα κόμματα και από τους συναδέλφους, αλλά και από τους φορείς, προκειμένου να μην υπάρχουν παρανοήσεις και να ξέρουν τα κόμματα πώς θα τοποθετηθούν απέναντι στο σχέδιο νόμου.

Μίλησαν οι περισσότεροι για την ανάγκη ενός ολιστικού σχεδίου οδικής ασφάλειας. Έχουν απόλυτο δίκιο, όμως αυτό δεν μπορεί να είναι ένα νομοθέτημα. Είναι μια σειρά νομοθετημάτων, δράσεων, κανονιστικών πράξεων, που πιστεύω ότι αυτά τα τέσσερα χρόνια έχουμε προχωρήσει. Δεν είχε ξανασυμβεί να υπάρχει ύλη και βιβλία και ηλεκτρονικό σύστημα για την εκπαίδευση των δασκάλων σε όλες τις τάξεις του Δημοτικού Σχολείου.

Κάναμε πολύ βαθιές αλλαγές στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, σ' αυτό που είπαν αρκετοί συνάδελφοι και ο κ. Μανιάτης και άλλοι, ότι πρέπει να έχουμε χαμηλότερες ποινές σε σχέση με τους οδηγούς, αλλά να γίνονται συχνότεροι έλεγχοι. Πρέπει να εκσυγχρονιστούν τα συγγράμματα και συμφωνώ απόλυτα, αυτό όμως έχει να κάνει και έχει δοθεί ήδη η κατεύθυνση αυτή στην Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου, όπως και για την κωδικοποίηση των παραβάσεων του ΚΟΚ και αυτά είναι πράγματα που τρέχουν παράλληλα.

Η εντατικοποίηση των ελέγχων πρέπει να γίνει από την Τροχαία. Γνωρίζετε τις παθογένειες που έχουμε στις δημόσιες υπηρεσίες σε σχέση με τη στελέχωση μετά από δέκα χρόνια μνημονίων που πέρασε η χώρα. Νομίζω ότι συμφωνούμε όλοι να γίνονται οι έλεγχοι και με πιο σύγχρονο τρόπο, επομένως, σαν Υπουργείο Μεταφορών, πρέπει να τους δίνουμε τα εργαλεία για να μπορούν να κάνουν ελέγχους φερέγγυους. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να έχουν ηλεκτρονικά συστήματα και βάσεις δεδομένων που να έχουν πρόσβαση.

Στον προηγούμενο νόμο ακούσαμε την ίδια κριτική, κυρίως από τη Ν.Δ., ότι είναι ένας νόμος που δεν θα εφαρμοστεί, που θέλει πολύ χρόνο για να γίνουν τα ηλεκτρονικά συστήματα, που δε γίνεται και σήμερα, είμαστε σε θέση να πούμε ότι τελειώνει η αρχαία βάση δεδομένων που είχε το Υπουργείο ακόμη και για τα αυτοκίνητα για τις πινακίδες. Προχωράει και τελειώνει η διαλειτουργικότητα των συστημάτων του Υπουργείου Μεταφορών, του Υπουργείου Οικονομικών και του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, για να υπάρχει ένα κοινό αρχείο και να ξέρουμε τα πάντα και για τους οδηγούς και για τα οχήματα.

Ξεκινάνε και ολοκληρώθηκαν και οι βάσεις δεδομένων για τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα και σε δέκα ημέρες θα είναι για τα δημόσιας χρήσης.

Σε λίγο καιρό θα είναι το ηλεκτρονικό σύστημα καταγγελιών των πολιτών για τους οδηγούς ταξί, δηλαδή, να μπορούν μέσα από το ταξί να κάνουν την καταγγελία, εάν δουν κάτι που παραβιάζει το νόμο που ψηφίσαμε την προηγούμενη φορά.

Επίσης, μια σειρά από θέματα που πραγματικά προάγουν και κάνουν αποτελεσματικές και τις δημόσιες υπηρεσίες, αλλά αλλάζουν, εάν θέλετε, τις κακές συνήθειες όλων μας στο δημόσιο χώρο και σε θέματα οδικής ασφάλειας.

Θεωρώ, ότι το θέμα της οδικής ασφάλειας είναι ένα θέμα που μας αγγίζει όλους και όσον αφορά τις υποδομές, αλλά και όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο.

Αυτό που σήμερα πραγματευόμαστε, το κύριο κομμάτι, είναι τα ΣΒΑΚ, που είναι το δεύτερο μέρος του σχεδίου νόμου για να πάμε σε μια άλλη λογική σχεδιασμού και λειτουργίας όλων των συγκοινωνιών, όλων των μέσων μεταφοράς, της αστικής κινητικότητας και, βέβαια, να αλλάξουμε ένα μέρος που έχει πολύ αρνητικές συνέπειες και σχετίζεται με τις άδειες οδήγησης, που το ξέρει κάθε πολίτης το τι γινόταν όλα αυτά τα χρόνια.

Τώρα, από εκεί και πέρα, να δούμε τα υπόλοιπα που είπατε και να σας κάνω και μία ενημέρωση για το τι αναθεωρούμε.

Ο νόμος που βασίζεται το σημερινό πλαίσιο που λέμε ότι έχει αποτύχει, είναι από το 1992. Είναι ένας τρόπος εξετάσεων ο οποίος είναι συνείδηση σε όλους μας, ότι δεν υπάρχει κανένας λόγος να είναι θεσπισμένος. Δηλαδή, και αν τον καταργούσαμε το μόνο που θα έλειπε στη συντριπτική πλειοψηφία είναι η παραβατική συμπεριφορά για να εκδοθεί μια άδεια οδήγησης.

Όταν αναλάβαμε στο Υπουργείο το 2015 και μου έφεραν την πρώτη λίστα εξεταστών διαπίστωσα, ότι στους εξεταστές ήταν άνθρωποι που δεν είχαν καμία σχέση με τις Μεταφορές, ήταν από Διευθύνσεις Τηλεπικοινωνιών, από άλλες Διευθύνσεις, που δεν είχαν άδεια οδήγησης εκεί που πήγαιναν να εξετάσουν. Δηλαδή, ένας εξεταστής για ένα επαγγελματικό βαρύ όχημα δεν είχε καν την άδεια οδήγησης για να κάνει αυτή την εξέταση. Άρα, συζητάμε σήμερα για ένα σύστημα αδειών οδήγησης που επιεικώς, όποιος και να το δει και από όπου και να το δει, θα το χαρακτήριζε άθλιο, συν όλα αυτά που ξέρετε και τα ξέρει και κάθε Έλληνας πολίτης τις τελευταίες δεκαετίες.

Μπήκαν μερικά θέματα και έγινε κριτική από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης - αφήνω την Αξιωματική Αντιπολίτευση εκτός από όλο αυτό που λέω και θα το εξηγήσω στο τέλος γιατί - και από τις παρατηρήσεις πάρα πολλές έγιναν αποδεκτές. Θα καταθέσω και επίσημα τις νομοθετικές βελτιώσεις που τις περιλαμβάνουν, τις ανακοίνωσα και χθες. Από εκεί και πέρα, να διευκρινίσουμε ότι υπάρχουν χρήματα για να γίνουν αυτές οι πίστες. Από τα 15 € του παράβολου μέσα στο σχέδιο νόμου λέει ότι τα 5 € πηγαίνουν στις περιφέρειες για δύο λόγους. Ο ένας είναι για τις υποδομές, όπως είναι οι ειδικοί χώροι για να γίνονται οι εξετάσεις και ο δεύτερος είναι για να αξιοποιήσουν τους σημερινούς εξεταστές, όχι για να κάνουν τις εξετάσεις, αλλά για να κάνουν μαθήματα σε ομάδες πληθυσμού, εκτός από τα μαθήματα που έχουμε προβλέψει να μπουν στο δημοτικό στα παιδιά μας, αλλά σε όλους τους υπόλοιπους για να προχωρήσουμε μια άλλη κουλτούρα σε σχέση με την οδική ασφάλεια.

Υιοθετήθηκαν μια σειρά από τις παρατηρήσεις που καταθέσατε και θέλω να σας πω και μερικά ακόμη πράγματα, γιατί προβλέπεται έτσι και αλλιώς και από άλλους νόμους, από το ν. 4530 χρηματοδότηση σε σχέση με τέτοιου είδους υποδομές, όπως είναι οι ειδικοί χώροι και τα πάρκα οδήγησης για να μάθουμε και σε μεγαλύτερες ηλικίες και σε μικρότερες τους κανόνες που έπρεπε να ξέρουμε και να τηρούμε.

Υπάρχουν οι χώροι; Για να δούμε. Στα μεγάλα αστικά κέντρα, στην Αθήνα, υπάρχουν οι χώροι; Έχουμε έναν τεράστιο χώρο στους Αγίους Ανάργυρους του ΟΣΕ που πρέπει να αξιοποιηθεί. Έχουμε τις παραχωρήσεις τριών στρατοπέδων στη Θεσσαλονίκη που έχουν ήδη παραχωρηθεί. Και σε όλη την Ελλάδα παραχωρούνται τέτοιοι χώροι που είναι χώροι πρασίνου, αναψυχής και μπορούν να φιλοξενήσουν τέτοιου είδους υποδομές. Δημόσιες, κ. Κατσιώτη, προφανώς. Όταν προβλέπουμε πόρους για τις περιφέρειες που δεν υπήρχαν και θεσμοθετούνται αποκλειστικά προς τις Περιφέρειες για να κάνουν τέτοιους χώρους, προφανώς δημόσιοι χώροι. Και όπου δεν μπορούν οι Περιφέρειες να συνδράμουν και το Υπουργείο και άλλοι φορείς και οι δήμοι, που μπορεί μια τέτοια δραστηριότητα να ζωντανέψει περιοχές που είναι, αν θέλετε, παρηκμασμένες και δεν έχουν ζωή.

Να σας ενημερώσω, ότι οι παρατηρήσεις που κάνατε είτε για την ελάχιστη τιμή είτε για μια σειρά από θέματα, έχουν συνταχθεί οι νομοτεχνικές βελτιώσεις, απλά, επειδή είναι στην αρμοδιότητα και άλλων Υπουργείων που πρέπει να υπογράψουν και να συμφωνήσουν, προκειμένου να κατατεθούν και αυτά τα δύο, τρία θέματα.

Έχει ένα απόλυτο δίκιο ο κ. Κατσώτης, για τις δευτεροβάθμιες επιτροπές, σε σχέση με τους γιατρούς για τους άνω των 74 ετών. Εκεί γνωρίζετε τις ελλείψεις. Εάν θεσπίσουμε δευτεροβάθμια επιτροπή στα δημόσια νοσοκομεία, με τη στελέχωση που σήμερα υπάρχει, θα γονατίσουμε τα δημόσια νοσοκομεία. Άρα, θα πάμε σε ιδιώτες γιατρούς. Εάν πάμε σε ιδιώτες γιατρούς, δυστυχώς, θα αναπαράγουμε το νοσηρό φαινόμενο που παρατηρούμε και σήμερα, οι σχολές οδηγών να φέρνουν και πιστοποιητικά από γιατρούς και να μην λειτουργεί το σύστημα. Νομίζω ότι είναι 14.000 με 15.000, αυτή τη στιγμή. Γι' αυτό στο σχέδιο νόμου, το προηγούμενο, το νόμο δηλαδή πλέον, αυτή τη διάταξη την ψήφισαν σχεδόν όλα τα κόμματα. Παρών είχε ψηφίσει το ΚΚΕ και η Ένωση Κεντρώων.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ):** (*Ομιλεί εκτός μικροφώνου*)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΡΙΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τώρα, κατά την πάγια τακτική της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, καταγγέλλουν αυτό που ψήφισαν την προηγούμενη φορά. Δεν είναι η πρώτη φορά που το κάνουν, αλλά βάζουμε μια άνω τελεία σε αυτό για να τα πούμε στη συνέχεια.

Άλλα θέματα που θίχθηκαν και χρήζουν διευκρίνισης. Στην πρόβλεψη, εκτός από το παράβολο, υπάρχει και η πρόβλεψη του νόμου 4530 του 2018 για τα πάρκα και για τις δράσεις της οδικής ασφάλειας, όπου το 50% του παράβολου δίνεται πάλι στις Περιφέρειες. Δηλαδή, στον προηγούμενο νόμο που ψηφίσαμε. Εάν θέλετε να σας το δώσω για να υπάρχει.

Τώρα, για τους υπαλλήλους και την στελέχωση: Προφανώς, φαντάζομαι ότι είναι κοινός τόπος, όσων θέλουμε να υπάρχουν δημόσιες εξετάσεις για τις άδειες οδήγησης, πρέπει να μην αποτελεί το θέμα της εξέτασης για τις άδειες οδήγησης πάρεργο, γενικά, των υπαλλήλων των Περιφερειών, όπως είναι σήμερα. Πρέπει να είναι άνθρωποι που μόνιμα, στο ωράριο τους, θα κάνουν αυτή τη δουλειά, θα έχουν τις γνώσεις, την εκπαίδευση, τα χαρακτηριστικά που συζητήσαμε πριν, για να κάνουν τις εξετάσεις για τις άδειες οδήγησης. Άρα, πρέπει να έχουν και τις αντίστοιχες κατηγορίες. Δεν λέμε γενικά για κατηγορία ΠΕ και ΤΕ. Λέμε για συγκεκριμένους ανθρώπους που έχουν σπουδάσει, είναι Μηχανολόγοι, είναι τεχνολόγοι μηχανικοί αυτοκινήτων, που κατά χιλιάδες είναι άνεργοι και μπορούν, προφανώς, σε ένα συγκεκριμένο σχέδιο για την στελέχωση αυτών των υπηρεσιών, οι Περιφέρειες να ζητήσουν για να στελεχώσουν αυτές τις υπηρεσίες.

Για να δούμε, όμως, σε σχέση με το πριν, το σήμερα. Σήμερα υπάρχουν 1350 υπάλληλοι, που είναι εξεταστές στις Περιφέρειες –δεν ξέρω αν το καταλαβαίνετε το νούμερο- 1350 που αντιμετωπίζουν αυτή την ενασχόληση ως πάρεργο, που φεύγουν από τις 12 από την υπηρεσία τους, άρα, διαλύονται οι υπηρεσίες, έτσι και αλλιώς σήμερα που μιλάμε, λόγω των εξετάσεων και από τί θα αντικατασταθούν; Θα αντικατασταθούν από 350 αποκλειστικής απασχόλησης σε αυτή την εργασία.

Άρα, προφανώς, είναι ότι έχουμε - αν θέλετε - μια άρνηση των σημερινών εξεταστών για οικονομικούς λόγους, γιατί π.χ. παίρνουν 200 - 300 ευρώ για να κάνουν τις εξετάσεις κάθε μήνα, το καταλαβαίνουμε, αλλά δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτή η δραστηριότητα να είναι πάρεργο. Τι έχουμε προβλέψει; Έχουμε προβλέψει τα χρήματα που παίρνουν οι Περιφέρειες στους σημερινούς εξεταστές, γιατί ο στόχος δεν είναι δημοσιονομικός, είναι να αλλάξουμε αυτό το «γκρίζο» σύστημα που υπάρχει. Να μπορούν να εκπαιδεύουν ομάδες πληθυσμών και να αμείβονται από κει ξεχωριστά εκτός ωραρίου οι σημερινοί εξεταστές και να γίνει ένα μόνιμο σώμα, που θα κάνει εξετάσεις.

Ρωτάτε γιατί βγάλαμε τους υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών, που μόνο στην Αθήνα μπορούν να συμμετέχουν στις εξετάσεις, για να μπορούν να κάνουν ελέγχους στους εξεταστές των Περιφερειών. Δεν μπορεί ο ελεγχόμενος και εξεταστές να είναι ένα σώμα. Πρόσθετα έχουμε βάλει και άλλο επίπεδο ελέγχου, όπως είναι οι επιθεωρητές μεταφορών, όπως είναι η τροχαία, όπως είναι η αστυνομία, όπως είναι άλλα σώμα.

Για τα ασφαλιστικά. Στο ασφαλιστικό έχουμε πρόβλημα; Όχι, δεν έχουμε πρόβλημα. Θα ανεβούν τα ασφάλιστρα; Όχι, δεν θα ανεβούν τα ασφάλιστρα. Είναι νέο ασφαλιστικό προϊόν; Όχι, δεν υπάρχει λόγος να έχουμε νέο ασφαλιστικό προϊόν. Αντί να κάθεται ο δάσκαλος δίπλα με ό,τι αυτό συνεπάγεται, όχι μόνο για τα «μαύρα χρήματα» που δίνονται, αλλά και για τον τρόπο που γίνεται η εξέταση, θα κάθεται ο εξεταστής, που θα έχει τις δεξιότητες που έχει και ο εκπαιδευτής.

Ποιο είναι το νέο ασφαλιστικό προϊόν; Δεν το καταλαβαίνω πραγματικά και έγινε τέτοιο θέμα. Άλλο είναι το θέμα. Είναι ότι δεν πρέπει να συντηρηθεί το «δέσιμο» όσων εξεταστών και σχολών οδηγών υπάρχει σήμερα, είτε για τα «μαύρα χρήματα» που δίνονται, είτε για τον «γκρίζο» τρόπο εξετάσεων ή αν θέλετε το διαβλητό τρόπο εξετάσεων που έχουμε.

Θα σας δώσω μερικές απαντήσεις για τα βενζινάδικα. Κύριε Λαζαρίδη, γνωρίζετε πάρα πολύ καλά και οι συνάδελφοι το γνωρίζουν περισσότερο, οι μηχανικοί συνάδελφοι, ότι αυτά τα πρατήρια που αναφέρατε εκτενώς, θα τα είχαμε κλείσει εδώ και τρία χρόνια, αν δεν είχαμε προχωρήσει τον εκσυγχρονισμό της τεχνικής νομοθεσίας.

Δεν έκλεισαν, γιατί το Υπουργείο Μεταφορών εκσυγχρόνισε την τεχνική νομοθεσία, το ψηφίσαμε στη Βουλή και προχωρήσαμε. Όμως, πρέπει να υπάρχει και μια φραγή. Δεν μπορεί δηλαδή τα βενζινάδικα που θα είχαν κλείσει πριν από τρία χρόνια και που έπρεπε να εγκαταστήσουν ειδικές διατάξεις πριν έξι χρόνια, να συνεχίζουν μια τακτική του να μη βάζουν, όταν βρίσκονται σε πολυκατοικίες, τις ειδικές διατάξεις ασφαλείας για να υπάρχει η δημόσια ασφάλεια, να τα ασφαλίζουν. Για όνομα του Θεού. Και δεν υπάρχουν μόνο 4 εταιρείες. Άρα, αυτό το «δούλεμα» παίρνει τέλος, αυτό το συγκεκριμένο «δούλεμα» παίρνει τέλος. Όποιος βάζει τη διάταξη αυτή, εκτός από τους επαγγελματίες που πραγματικά με καλή διάθεση κάναμε τα πάντα για να μην κλείσουν αυτοί οι άνθρωποι, αλλά θα κάνουμε και τα πάντα για τη δημόσια ασφάλεια.

Ακούστηκε πριν και για ένα κόστος στις σχολές οδηγών. Ακούστε, για να δείτε πώς υπάρχει διαφοροποίηση ακόμη και στις συνδικαλιστικές εκφράσεις.

Η μία Ομοσπονδία, στη συνάντηση που έγινε στο Υπουργείο - με μια έγινε συνάντηση διότι με την άλλη που μας καταγγέλλει, του κυρίου Ηλιάδη, κάναμε πολλές συναντήσεις, παρότι λέει η Ν.Δ. ότι δεν έγινε διάλογος - έφερε και μας έδειξε με πόσο μικρό κόστος μπορούν όλοι να εγκαταστήσουν τις διατάξεις που προβλέπουμε στο σχέδιο νόμου, στα αυτοκίνητά τους, στις σχολές οδηγών. Ούτε θέμα δεν έβαλαν. Και είναι προφανές. Ποιοι βάζουν θέμα; Όσοι δεν θέλουν να αλλάξει αυτό το σύστημα και γι' αυτό δεν είχαν φέρει επί 3-4 χρόνια που κάνουμε διαβούλευση, ούτε μια πρόταση σε αυτήν την κατεύθυνση.

Κάτι για τα πρόστιμα. Τα πρόστιμα είναι στο άρθρο 9 –Κυρώσεις. Το αμέσως επόμενο βήμα, κύριε Κατσώτη, είναι να τους «εκτελούμε». Δηλαδή, τους παίρνουμε την άδεια οδήγησης. Δεν τους αφήνουμε να δίνουν εξετάσεις οι υποψήφιοι οδηγοί. Αφαιρούμε την άδεια στις σχολές οδηγών για δύο χρόνια. Τους βάζουμε πρόστιμα έως 6.000 ευρώ, 2.000 ευρώ κι εγώ δεν ξέρω τι κάνουμε. Και οι δημόσιοι λειτουργοί παύουν να είναι εξεταστές και ακολουθούν τις υπόλοιπες επιπτώσεις, απόλυση, δηλαδή, αν έχουν χρηματιστεί, που περιλαμβάνει ο Κώδικας των Δημοσίων Υπαλλήλων. Τι άλλο να κάνουμε;

Αυτά σε σχέση με τον προοδευτικό κόσμο. Ήταν και σημαδιακό το νομοσχέδιο σήμερα. Σε σχέση με τον προοδευτικό κόσμο, τον δημοκρατικό κόσμο, που έκανε παρατηρήσεις σε μια λογική πραγματικού - αν θέλετε- ενδιαφέροντος, πραγματικής έγνοιας για την οδική ασφάλεια.

Θέλω να δούμε και μερικές άλλες συμπεριφορές, για να επιβεβαιωθούμε σε αυτά που λέμε και ως κόμμα και ως Κυβέρνηση. Η Ν.Δ. είναι Αξιωματική Αντιπολίτευση. Τις τελευταίες δεκαετίες, έχει κυβερνήσει πολλά χρόνια τη χώρα. Το θεσμικό πλαίσιο που σας είπα ότι με τόσα νομοθετήματα - θα το πω, δεν το έχω αρνηθεί ποτέ, κύριε Κατσανιώτη, και είναι τιμή μου και καμάρι μου. Λοιπόν, το νομοθετικό πλαίσιο που αναθεωρούμε όλον αυτόν τον καιρό, είναι της Ν.Δ.. Σήμερα, λοιπόν, και στη συνεδρίαση της Επιτροπής, η Ν.Δ. κάνει κριτική στο σχέδιο νόμου - θεμιτότατο - και δεν καταθέτει μία πρόταση, μία, να την υιοθετήσουμε. Μία, για το πώς θα εξορθολογήσουμε το σύστημα της έκδοσης αδειών οδήγησης. Μία, για τα μάτια του κόσμου. Να πει «λάθος κάνετε που θέλετε να βάλετε ηλεκτρονικά συστήματα», αυτά, το ένα το άλλο και προτείνουμε να βάλετε» δεν ξέρω κι εγώ τι.

Υιοθετεί συντεχνιακές, με την κακώς εννοούμενη ερμηνεία της λέξης, γιατί εγώ είμαι υπέρ της συντεχνίας ως έννοια, απόψεις που συμβάλλουν στο να διατηρηθεί το καθεστώς αδιαφάνειας. Για ποιο λόγο; Γιατί όλα έχουν και ερμηνεία. Διότι, προφανώς, δεν θέλει να σπάσει ως ο κύριος εκπρόσωπος του παλαιοκομματισμού στη χώρα, όλο αυτό το σύστημα που έχει στηθεί χρόνια, από τις Νομαρχίες στις Περιφέρειες και μας έχει φέρει εδώ πέρα.

Τελειώνοντας, κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να σας καταθέσω μερικές εμπειρίες που είχαμε τώρα, ενόψει της συμφωνίας των Πρεσπών, που δείχνουν και την ακροδεξιά λογική που έχει επηρεάσει τη Ν.Δ.. Μας έπαιρναν τηλέφωνο και μαζί με τα υπόλοιπα που μας έλεγαν - αντίχριστους, θα σας λιώσουμε, θα σας κάνουμε, θα σας δείξουμε - στο τέλος και σε μηνύματα έλεγαν «και τι κάνετε με τους εξεταστές για τις άδειες οδήγησης».

Εάν θέλαμε να λαϊκίσουμε, θα αρχίζαμε να κατηγορούμε τους Περιφερειάρχες που ανήκουν στο χώρο της Ν.Δ., γιατί τα περισσότερα από αυτά τα μηνύματα ήταν από αυτές τις Περιφέρειες. Δεν θα μπούμε σε τέτοια λογική εμείς, ούτε λαϊκισμού, ούτε γκρίζων ζωνών, όπως μπαίνει Ν.Δ.. Διότι πολλοί Περιφερειάρχες που ανήκουν στη Ν.Δ., δίνουν τη μάχη μαζί μας για να λειτουργήσει ορθολογικά το σύστημα των αδειών οδήγησης και το ζουν στην πράξη. Υπάρχουν περιφέρειες που έχουν δώσει μάχη και έχουν αποκαλύψει κυκλώματα, όπως η Περιφέρεια της Αθήνας και πρόσφατα και προηγούμενα.

Μπορούμε, όμως, όλοι, να βγάλουμε τα συμπεράσματά μας. Όχι γιατί καταψηφίζει η Ν.Δ. το σχέδιο νόμου, αλλά γιατί δεν έκανε μια πρόταση, τρεις μέρες στην Επιτροπή, για να προχωρήσουμε σε μια λογική του πώς θα διασφαλίσουμε τη δημόσια υγεία και ασφάλεια, πώς θα αλλάξουμε τα θέματα της οδικής ασφάλειας.

Εμείς, ακόμα και τώρα, είμαστε στη διάθεση όλων των πτερύγων, αν μπορούμε να βελτιώσουμε με νομοθετικές ή με τροπολογίες διάφορα πράγματα, δεν έχουμε κάποιο δογματισμό και γι' αυτό υπάρχουν πάρα πολλές νομοτεχνικές, κύριε Μανιάτη, φαντάζομαι το είδατε και έτσι έχουν υιοθετηθεί πολλές από τις προτάσεις σας και από τους Ανεξάρτητους Έλληνες έγιναν δύο προτάσεις και από το Κ.Κ.Ε., και από τους εργαζόμενους που ήρθαν, δεν είναι αποδεκτή όλη η κριτική που μας έκαναν, θεωρούμε ότι είναι γκρίζα, αλλά αυτό που έπρεπε, δηλαδή, η κάλυψη της εξέτασης, της εκπαίδευσης, όλα αυτά, προβλέφθηκαν στις νομοτεχνικές και δεν είναι κακό να υπάρχουν τροπολογίες, γιατί υπάρχει αναγκαιότητα να περάσουμε κρίσιμα θέματα και εγώ θα φέρω μέχρι την Ολομέλεια άλλες 3 - 4 που θα συμφωνήσετε, κιόλας. Οι τροπολογίες που κατατίθενται έτσι και αλλιώς είναι σε θετική κατεύθυνση, γιατί αντιδράτε; Είναι υπέρ του λαού, υπέρ των πολιτών και δεν το καταλαβαίνω. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΣΤΕΡΓΙΟΣ ΠΙΤΣΙΟΡΛΑΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομίας και Ανάπτυξης):** Είναι η τροπολογία με γενικό αριθμό 1950 και ειδικό 51, κατατέθηκε σήμερα και αφορά το χρόνο διάρκειας των ειδικών διαχειρίσεων, τροποποίηση του ν.4307/2014. Μέχρι τώρα ο νόμος αυτός προβλέπει ότι η ειδική διαχείριση που εγκαθίσταται σε μια εταιρεία που έχει παύση πληρωμών κ.λπ., διαρκεί 1 χρόνο και μετά μπορεί να πάρει παράταση άλλο ένα εξάμηνο με απόφαση του δικαστηρίου.

Επειδή αυτή τη στιγμή τρέχουν πολλά τέτοια θέματα πολλών επιχειρήσεων που προσπαθούμε να τις σώσουμε και να μπουν σε επαναλειτουργία, ο ένας χρόνος είναι ασφυκτική προθεσμία με τη συχνότητα των προβλημάτων που υπάρχουν. Προτείνουμε λοιπόν να γίνει 18 μήνες η διάρκεια και να υπάρχει μετά η δυνατότητα με δικαστική απόφαση, άλλο ένα εξάμηνο. Νομίζουμε πως αυτό θα βοηθήσει να ολοκληρωθούν πολλές ειδικές διαχειρίσεις επιτυχώς και να μη μείνουν στη μέση.

Επίσης, ο ειδικός διαχειριστής, στο πλαίσιο των καθηκόντων του, οριακές ανταλλαγές ακινήτων με όμορα, για να λυθούν θέματα διόδων, θέματα αρτιότητας κ.λπ., να μπορεί να τις κάνει, υπολογιζόμενης της αξίας αυτών των ανταλλαγών από δύο ανεξάρτητους εκτιμητές, από τον κατάλογο του Υπουργείου Οικονομικών. Αυτό είναι μια τροπολογία πρακτικού χαρακτήρα και σκοπό έχει να διευκολυνθεί το έργο διάσωσης εταιριών που αυτή τη στιγμή είναι σε κατάσταση πτώχευσης, ουσιαστικά.

Παρόμοιες διατάξεις υπάρχουν και στον πτωχευτικό κώδικα, να διευκολυνθεί λοιπόν η διαδικασία διάσωσης και να μη σταματήσει τυπικά στον 1 χρόνο, εάν χρειάζεται 1 μήνα ακόμα για να ολοκληρωθεί.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ):** Κύριε Υπουργέ, καταρχήν, εγώ αντιλαμβάνομαι την τροπολογία σας ως θετική, αλλά για να τοποθετηθεί κανείς θα πρέπει να γνωρίσουμε ποιες είναι οι συγκεκριμένες εταιρείες στις οποίες αναφέρεστε. Επειδή είμαι βέβαιος ότι δεν θα αφορά καμιά σωρεία χιλιάδων επιχειρήσεων, αλλά 2, 3, 5, 10, 20 μεγάλες επιχειρήσεις, θεωρώ χρέος μας να καταγράψουμε ποιες είναι οι επιχειρήσεις, οι οποίες θα επωφεληθούν από αυτή τη διαδικασία.

Αναφορικά τώρα με τις ανταλλαγές των ακινήτων κ.λπ., είναι μια πρόβλεψη η οποία εμένα με βρίσκει απολύτως σύμφωνο, έτσι και αλλιώς, και η οποία θα πρέπει να ισχύει, και τέτοιες δυνατότητες να τις έχουμε ακόμα και για εταιρίες που λειτουργούν φυσιολογικά. Αλλά στο πρώτο σκέλος παρακαλώ να μας πείτε για ποιες εταιρείες μας φέρνετε αυτή την τροπολογία συγκεκριμένα.

**ΣΤΕΡΓΙΟΣ ΠΙΤΣΙΟΡΛΑΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομίας και Ανάπτυξης):** Δεν αφορά, ειδικά, συγκεκριμένα, έχουμε παραδείγματα διάφορα, όμως αυτή την ώρα σε καθεστώς ειδικής διαχείρισης είναι πάρα πολλές εταιρείες. Επομένως, επειδή πρόσφατα αντιμετωπίσαμε το θέμα, για παράδειγμα, με την Hellenic στη Θεσσαλονίκη που χρειάστηκε κάποιες παρατάσεις σε διάφορα ζητήματα, είναι πολλά τα θέματα πολλών επιχειρήσεων που πρέπει να τις διευκολύνουμε.

Είναι μεγάλος ο κατάλογος και θα προστίθενται και άλλες, επομένως, δεν είναι κάτι «φωτογραφικό». Να φέρω ένα παράδειγμα τελευταίο. Ένα θέμα μεγάλης τέτοιας υπόθεσης αφορά το ναυπηγείο Σκαραμαγκά. Θα χρειαστεί μερικές εβδομάδες ακόμα, επομένως δεν έχει να κάνει με κάτι «φωτογραφικό». Είναι στη συνήθη ροή των ειδικών διαχειρίσεων, διότι ο ένας χρόνος είναι πάρα πολύ μικρή προθεσμία. Τέθηκε για να μην τραβούν σε μάκρος αυτές οι διαδικασίες αλλά είναι πάρα πολύ ασφυκτικός.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης (ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.))**: Κύριε Υπουργέ, θα μας διευκολύνατε, αν μας δίνατε τις 20 σημαντικότερες εταιρίες. Αντιλαμβάνομαι απολύτως την τεκμηρίωσή σας, αλλά εγώ θα ήθελα, έστω και μέχρι την Ολομέλεια, να μας πείτε «αφορά τις εξής 20 επιχειρήσεις στις οποίες θέλουμε να δώσουμε μια παραπανίσια ανάσα ζωής». Τουλάχιστον, όμως, να ξέρουμε περί τίνος πρόκειται.

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

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας)**: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, θα παρουσιάσω δύο τροπολογίες. Η πρώτη είναι η τροπολογία 1947/48. Έχει δύο διατάξεις, αφορούν περισσότερο το χαρτοφυλάκιο της Ενέργειας. Με την πρώτη διάταξη χορηγείται διετής παράταση στη δυνατότητα διάθεσης προσωπικού από τον ΑΔΜΗΕΕ στον ΔΑΠΕΠ - που είναι ο πρώην ΛΑΓΗΕ - μέχρι τη στελέχωσή του με μόνιμο προσωπικό, που θα γίνει με διαγωνιστική διαδικασία από το ΑΣΕΠ. Άρα, καθαρά λειτουργική και μεταβατική.

Με τη δεύτερη προτεινόμενη διάταξη, μετατίθεται η προθεσμία υποβολής εισήγησης από το Χρηματιστήριο Ενέργειας, για την τροποποίηση του Κώδικα Δημοπρασιών Προθεσμιακών Προϊόντων, από τον Ιανουάριο που ήταν, στον Μάιο 2019, ώστε να προσεγγίσει χρονικά τη λειτουργία των νέων αγορών ηλεκτρικής ενέργειας, που θα ενεργοποιηθούν περίπου τον Μάιο του 2019.

Η άλλη τροπολογία, η οποία έχει περισσότερα άρθρα, είναι η 1952/52 και έχει δύο σημαντικούς τομείς πολιτικής περιβάλλοντος. Ο ένας αφορά στους φορείς διαχείρισης στερεών αποβλήτων και οι άλλες διατάξεις αφορούν στο Πράσινο Ταμείο.

Όσον αφορά τους φορείς διαχείρισης στερεών αποβλήτων. Οι ρυθμίσεις είχαν περιληφθεί όλες στον ν.4555 - τον Κλεισθένη. Τι διευκρινίζουμε τώρα; Διευκρινίζουμε καταρχήν, ότι οι διατάξεις που αναφέρονται σε πληθυσμό, εννοούν τον μόνιμο πληθυσμό, είναι θέμα τελείως νομοτεχνικό, γιατί υπήρχε διχογνωμία μεταξύ των υπηρεσιών.

Το δεύτερο είναι ότι διορθώνονται όσες παραπομπές ήταν εσφαλμένες, εξαιτίας του ότι ο νόμος είχε δύο κεφάλαια και οι παραπομπές έπρεπε να γίνονται στο σύνολο του νόμου, ήταν πάρα πολλά τα κεφάλαια, αποσαφηνίζεται πότε ασκείται ο υποχρεωτικός έλεγχος νομιμότητας και πότε ο αυτεπάγγελτος έλεγχος νομιμότητας. Είναι δύο διαφορετικά άρθρα το 225 & 226 του ν.3852.

Ξεκαθαρίζουμε για τους ΦΟΔΣΑ των νησιών, ότι δίνεται η δυνατότητα να συνεχίζουν τη λειτουργία τους, τόσο για εκείνους που είχαν τη νομική μορφή συνδέσμων ή επιχειρήσεων δήμων, όσο και είναι εκείνος τους ΦΟΔΣΑ που συστάθηκαν ως σύνδεσμοι, αλλά σήμερα έχουν τη μορφή Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, με μέλος ένα δήμο. Είναι διάφορες νομικές μορφές φορέων της αυτοδιοίκησης που πρέπει όλες να περιληφθούν για να δίνεται η δυνατότητα στη νησιωτική χώρα να υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις αντιστοίχισης ΦΟΔΣΑ και δήμου.

Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα, που είναι και το πιο κρίσιμο. Το χρονοδιάγραμμα έληγε στις 19/1/2019. Έπρεπε μέχρι τότε, οι φορείς της αυτοδιοίκησης να έχουν πάρει τις απαραίτητες αποφάσεις για να γίνουν και διαπιστωτικές πράξεις εκ μέρους των συντονιστών των αποκεντρωμένων διοικήσεων. Αυτή η ημερομηνία, η 19/1/2019, με βάση την πρόταση τροπολογίας, παρατείνεται μέχρι την 15/2/2019. Βέβαια, εδώ οφείλω να πω ότι, επειδή από ό,τι προκύπτει δε θα έχουμε ΦΕΚ για το νόμο μέχρι την 15η Φεβρουαρίου, είναι πολύ πιθανό στην Ολομέλεια να κάνουμε μια νομοτεχνική βελτίωση με βάση τον χρονοπρογραμματισμό, έτσι ώστε να συμπίπτει η ημερομηνία λήξης με τη δημοσίευση του νόμου σε ΦΕΚ.

Για ποιο λόγο το κάνουν αυτό. Υπάρχει και ο μεταβατικός χρόνος που δόθηκε για να παρθούν όλες οι αποφάσεις των φορέων της αυτοδιοίκησης. Υπάρχει μια πολύ μεγάλη συνεργασία με το Υπουργείο Εσωτερικών και τους φορείς αυτοδιοίκησης, για να βρούμε τη βέλτιστη δυνατή περιβαλλοντική λύση σε κάθε περιφέρεια. Είναι μια πολύ μεγάλη αλλαγή. Οι φορείς διαχείρισης στερεών αποβλήτων υλοποιούν αυτή την περίοδο ένα έργο που είναι άνω του 1 δισ. €, άρα είναι πολύ σημαντικό να υπάρχουν ισχυροί φορείς και στα νησιά, αλλά και στην ηπειρωτική χώρα.

Σε κάθε περίπτωση αυτό που οφείλω να διευκρινίσω, είναι ότι οι μεγάλες απαιτήσεις μεταρρυθμίσεων στη διαχείριση απορριμμάτων που υλοποιούμε, αποκλείουν οποιαδήποτε σκέψη αναστολής αυτής της μεταρρύθμισης, γιατί υπάρχουν και προτάσεις να έχουμε μια παράταση στο διηνεκές. Θα σας δώσουμε πλήρη εικόνα των αλλαγών των φορέων διαχείρισης των αποβλήτων στην Ολομέλεια. Θα κάνουμε έναν πλήρη απολογισμό για όλες τις περιφέρειες, να γνωρίζετε ποιοι είναι οι φορείς, πλέον. Επίσης, το ζητούμενο, και εκεί είναι που αργούμε πάρα πολύ, είναι το θέμα της ανακύκλωσης.

Όσον αφορά το Πράσινο Ταμείο κάνουμε κάποιες σημαντικές αλλαγές, διότι δυστυχώς η μνημονιακή νομοθεσία είχε περιορίσει δραματικά τους διαθέσιμους πόρους. Πρέπει να γνωρίζετε, ότι από το σύνολο των πόρων που και η αυτοδιοίκηση, αλλά και η πολιτεία πρέπει να έχουν στην διάθεση τους για το περιβάλλον οι μνημονιακές προβλέψεις των προηγούμενων κυβερνήσεων, είχαν περιορίσει τα διαθέσιμα μόνο στο 2,5%. Αυτό σημαίνει ότι δεσμεύονται πόροι της τάξεως των 2,5 δισεκατομμυρίων και δυστυχώς, με κανόνες που εντάσσουν στα έξοδα γενικής κυβέρνησης, το Πράσινο Ταμείο, που μας αποτρέπουν από την υλοποίηση έργων περιβάλλοντος, με αποκλειστικές πολιτικές ευθύνες των προηγούμενων κυβερνήσεων.

Εμείς, με την τροπολογία που κάνουμε τώρα, προτείνουμε να διατίθενται στο Πράσινο Ταμείο μέρος των εσόδων από τον εκπλειστηριασμό δικαιωμάτων αερίων του θερμοκηπίου και έτσι να δημιουργηθεί για πρώτη φορά στην Ευρώπη Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης και το κάνει αυτό η Ελλάδα για τις περιοχές που έχουν λιγνιτική παραγωγή και πρέπει να συντηρήσουμε και να υποστηρίξουμε την εργασία, την ανάπτυξη και το περιβάλλον σε αυτούς. Αυτοί οι πόροι δεν μπαίνουν στον περιορισμό του 2,5%.

Επίσης, δεν θα μπαίνουν στον περιορισμό του 2,5% η πληρωμή φόρων από τόκους καταθέσεων του Πράσινου Ταμείου, η επιστροφή αχρεωστήτως εισπραχθέντων ποσών και η χρηματοδότηση από ευρωπαϊκούς πόρους και από ιδιωτικές χορηγίες ή δωρεές. Το παράλογο ήταν ότι αυτός ο περιορισμός του 2,5% δεν αναγνώριζε το δικαίωμα των αποθεματικών τουλάχιστον, να πληρώνονται οι φόροι, τα αχρεωστήτως καταβληθέντα, τα ευρωπαϊκά προγράμματα και όλα μπαίνανε μέσα στη δαμόκλειο σπάθη του 2,5%.

Αυτά αλλάζουν, εξαιρούνται από τον περιορισμό του 2,5% και δίνεται με αυτή την ρύθμιση μια επάρκεια τουλάχιστον περίπου 18 – 20 εκατομμύριων το χρόνο στο Πράσινο Ταμείο, που είναι σημαντικό. Είναι έργα περιβάλλοντος και θα αποδοθούν είτε για την δίκαιη μετάβαση που έχει ένα προϋπολογισμό της τάξης των 60 εκατ. για τρία χρόνια κατ’ αρχήν είτε για έξοδα και λειτουργίες του Πράσινου Ταμείου της χώρας μας. Αυτό απελευθερώνει προφανώς πολλές περιβαλλοντικές δράσεις, αλλά και δράσεις των δήμων και γι’ αυτό το εισηγούμαστε. Σας ευχαριστώ.

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

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η τροπολογία που εισηγείται το Υπουργείο σήμερα έχει δύο άρθρα. Το πρώτο αφορά ρυθμίσεις για τις βοσκήσιμες γαίες, ενώ το δεύτερο έχει ρυθμίσεις για τις γεωργικές κατασκευές.

Με το πρώτο άρθρο τροποποιούνται οι διατάξεις του ν.4351/2015 και συγκεκριμένα με τη περίπτωση α΄ της παρ. 1 ρυθμίζεται το ζήτημα της χρηματοδότησης για την σύσταση του πληροφοριακού συστήματος της Εθνικής Γεωγραφικής Πληροφοριακής Βάσης Δεδομένων, η οποία είναι το υπόβαθρο που φιλοξενεί τη διαχείριση των βοσκήσιμων γαιών. Συγκεκριμένα με την τροπολογία αυτή δύναται να χρηματοδοτηθεί από τον κρατικό προϋπολογισμό ή και από προγράμματα χρηματοδοτούμενων μέσω ΕΣΠΑ. Οι ανωτέρω δαπάνες που θα προκύψουν για τη δημιουργία της βάσης δεδομένων, αφορούν την ανάπτυξη λογισμικού και την δημιουργία και την απόκτηση τόσο HARDWARE. όσο και SOFTWARE.

Με τη δεύτερη περίπτωση της ίδιας παραγράφου, της παρ. 1, παρατείνεται η προθεσμία που έληγε στις 31 Ιανουαρίου 2019 για την εκπόνηση, υποβολή και έγκριση των διαχειριστικών σχεδίων, μέχρι τις 31.12.2021, ακριβώς, λόγω του χρονοβόρου χαρακτήρα των διαδικασιών τόσο ανάθεσης, όσο και εκπόνησης υποβολής έγκρισης διαχειριστικών σχεδίων. Είναι μια πολύ μεγάλη διαδικασία η οποία ακόμη δεν έχει καταφέρει να ολοκληρωθεί σε καμία από τις 13 περιφέρειες της χώρας. Γι’ αυτό προτείνουμε την παράταση κατά δύο χρόνια για την ολοκλήρωση της διαδικασίας.

Με την δεύτερη παράγραφο ρυθμίζονται θέματα αναφορικά με την κάλυψη της δαπάνης για την εκπόνηση των διαχειριστικών σχεδίων βόσκησης.

Από τα 20 εκατ. τα οποία απαιτούνται, μέχρι σήμερα, έχουν εισπραχθεί για το 2016 και το 2017, 5,5 εκατ. περίπου από τις Περιφέρειες, ενώ για το 2018 έχουν εισπραχθεί άλλα 3.227.000. Το υπόλοιπο ποσό των 10 εκατ. που είναι απαραίτητο για τα διαχειριστικά σχέδια, θα καλυφθεί από το Ταμείο Γεωργίας και Κτηνοτροφίας, με την υποχρέωση των Περιφερειών, όταν εισπραχθούν τα επόμενα έτη 2019, 2020 και 2021, να επιστραφεί πίσω στο Ταμείο Γεωργίας και Κτηνοτροφίας, δηλαδή γίνεται μια εσωτερική χρηματοδότηση των διαχειριστικών σχεδίων.

Επίσης, με το επόμενο άρθρο για τη ρύθμιση του γεωργικών κατασκευών τροποποιείται ο ν.4235/2014, προκειμένου να συμπεριληφθούν κατηγορίες κατασκευών και εγκαταστάσεων για καλλιεργούμενα είδη αρμοδιότητας του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης, που δεν είχε υπάρξει σχετική πρόβλεψη στον τότε νομό.

Επίσης, με την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου τροποποιείται το Προεδρικό Διάταγμα 24 του 1985 που αφορά τους όρους κατασκευής των εν λόγω κατασκευών. Με αυτό τον τρόπο προσαρμοζόμαστε στις νέες απαιτήσεις από τη μια, αλλά και στις νέες τεχνικές από την άλλη, έτσι ώστε αυτές οι θερμοκηπιακές κατασκευές να μπορέσουν να γίνουν πιο εύκολα και να ξεφύγουμε από τα εμπόδια που τίθενται τόσο στα σχέδια βελτίωσης, όσο και σε άλλους επενδυτικούς νόμους, αλλά και σε ιδιωτικές επενδύσεις. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ):** Απ' ό,τι πρόλαβα να καταλάβω από την παρουσίαση, θα ήθελα να κάνω τουλάχιστον δύο ερωτήσεις . Πρώτον, μας λέτε, κύριε Υπουργέ, ότι πρόκειται για κάποιο πληροφοριακό σύστημα software και hardware. Επί ποιου πράγματος, αν έχετε την καλοσύνη, να επαναλάβετε και πόσο είναι το κόστος και γιατί χρειάζεται να υπάρχει τροπολογία - νομοθετική ρύθμιση γι' αυτό;

Δεύτερον, μου είναι απολύτως ακατανόητο, θα επεκτείνετε κατά δύο ακόμη χρόνια την υποχρέωση του κράτους, του ΠΑΑ, δηλαδή, του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης, να εγκρίνει τα σχέδια βελτίωσης; Εξηγείστε μας, γιατί εγώ κατάλαβα επέκταση κατά δύο χρόνια σχεδίων βελτίωσης.

Επίσης, μια τελευταία ερώτηση, επειδή πάντα στο Κοινοβούλιο γνωρίζετε πολύ καλά ότι είμαστε επιφυλακτικοί, όταν τροποποιείται Προεδρικό Διάταγμα, που σημαίνει ότι περνάει από το Συμβούλιο της Επικρατείας με νομοθετική ρύθμιση, αν έχετε την καλοσύνη να επαναλάβετε τι ακριβώς αλλάζουμε και γιατί δεν το αλλάζουμε με Προεδρικό Διάταγμα, αλλά με νομοθετική ρύθμιση.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Αραχωβίτης, Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων):** Στο πρώτο ερώτημά σας, συνίσταται πληροφοριακό σύστημα εθνικής γεωγραφικής πληροφορικής βάσης δεδομένων στο Υπουργείο και αυτό είναι η βάση που υποδέχεται τα διαχειριστικά σχέδια βόσκησης. Πάνω σ' αυτή τη βάση μπαίνουν όλα τα πληροφοριακά. Αυτό λοιπόν χρειάζεται μια χρηματοδότηση, η οποία στο προηγούμενο νόμο δεν είχε προβλεφθεί και τώρα βάλαμε ότι αυτή μπορεί να γίνει είτε από τον κρατικό προϋπολογισμό είτε μέσω προγράμματος, να ενταχθεί σε πρόγραμμα. Ήδη, έχουν γίνει ενέργειες για να ενταχθεί σε πρόγραμμα του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής και με την τροπολογία υπάρχει και η νομική βάση. Αυτό που παρατείνεται κατά δύο χρόνια, υπάρχει αναγκαιότητα εκπόνησης των διαχειριστικών σχεδίων βόσκησης από τις Περιφέρειες και επειδή η διαδικασία είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα, γι' αυτό, προέκυψε η αναγκαιότητα να παραταθούν κατά δύο χρόνια.

Όσον αφορά το π.δ. στο οποίο λέτε ότι αναφέρθηκα, το 24/1985, εκεί περιγράφονται οι όροι κατασκευής των κτιρίων που προορίζονται για αγροτική χρήση, όσον αφορά στα τύπου θερμοκηπίου. Αυτά τα τροποποιούμε με νόμο, ακριβώς για το λόγο ότι χρειάζεται μεγαλύτερη ταχύτητα για να προχωρήσουμε σε εγκρίσεις τύπου θερμοκηπιακού τύπου κατασκευών. Αυτά είναι δικτυοκήπια για ανθοκομική χρήση - μπορεί να είναι ξηραντήρια καπνών τύπου «Βιρτζίνια», καλλωπιστικά ή άλλα αρωματικά φαρμακευτικά προϊόντα - ελαφρές κατασκευές που τότε δεν υπήρξε πρόβλεψη για τη χρήση τους. Ο κανονισμός, δηλαδή, η περιγραφή παραμένει η ίδια για αυτά που περιέγραφε τότε, το 1985. Για τις νεότερες κατασκευές που έχουν ενταχθεί και δεν είχαν προβλεφθεί τότε, τις βάζουμε τροποποιώντας αφενός το π.δ., αφετέρου τα προσαρμόζουμε τώρα στις εγκρίσεις τύπου, κουμπώνει με τα νεότερα.

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

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ :** Κύριε Υπουργέ, δηλαδή, μας λέτε ότι χρειάζεστε άλλα δύο χρόνια από την παράταση, την οποία ψήφισε η Κυβέρνησή σας, από το πρώτο νομοσχέδιο του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης το 2015, που δώσατε παράταση στα διαχειριστικά σχέδια βόσκησης, τα οποία ήταν να εκπονηθούν μέχρι 31.1.2017, το πήγατε στις 31.1.2019, διαβεβαιώνατε μέχρι πρότινος τη Βουλή ότι ήταν έτοιμα τα διαχειριστικά σχέδια και έρχεστε σήμερα και λέτε, ότι θέλετε άλλα δύο χρόνια μέχρι το 2021; Αυτό μας λέτε;

Επίσης, η ερώτηση είναι συναφής, για ποιο λόγο χρειάζεται τώρα πληροφοριακό σύστημα και ο συγκεκριμένος ο προϋπολογισμός και δεν χρειαζόταν προηγουμένως πληροφοριακό σύστημα για να κάνετε την εκπόνηση για την οποία πήρατε παράταση μέχρι 31.1.2019. Επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, τα διαχειριστικά σχέδια βόσκησης έπρεπε να είναι έτοιμα με βάση την αλλαγή του Κανονισμού Omnibus και άρα, τον πολλαπλασιασμό των νόμιμων βοσκοτόπων, το γνωρίζετε πολύ καλά, για τα δικαιώματα της νέας ΚΑΠ, η οποία άρχεται από το 2020. Εσείς μας λέτε τώρα, ότι θα πάρουμε άλλα δύο χρόνια, μέχρι το 2021, όταν η νέα ΚΑΠ θα έχει ξεκινήσει και εμείς θα πάμε με απομειωμένες βοσκήσιμες εκτάσεις με ό,τι σημαίνει αυτό για τις επιδοτήσεις των παραγωγών και για ποιο λόγο αυτή η ολιγωρία; Μετράμε 4 χρόνια ολιγωρίας, από το 2015, κύριε Υπουργέ. Άντε, κάνατε παράταση μέχρι το 2019. Ήσασταν ή δεν ήσασταν εσείς που λέγατε ότι ήταν έτοιμα; Και τώρα ακούω τον κ. Παπαδόπουλο, να λέει ότι είναι λάθος των περιφερειών;

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

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων) :** Το πρώτο έχει να κάνει με τη διαδικασία. Η διαδικασία είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη και το γνωρίζουμε όλοι όσοι έχουμε ασχοληθεί με τη διαχείριση των βοσκοτόπων. Είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη τόσο νομικά, όσο και τεχνικά. Έχει πάρα πολλά ζητήματα, τα οποία προκύπτουν στην πορεία. Όλο αυτό το διάστημα, λοιπόν, δουλεύονται και αντιμετωπίζονται προβλήματα, ωστόσο, ο χρόνος δεν είναι αρκετός.

Το δεύτερο για τη βάση δεδομένων, η βάση δεδομένων προβλέπεται από το ν. 4351/2015 σαφώς. Αυτό που εισηγείται η τροπολογία είναι τη χρηματοδότηση για τη δημιουργία της βάσης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ) :** Δηλαδή, 4 χρόνια δεν έχουμε κάνει τίποτα; Αφού δεν είχατε χρήματα, τι κάνατε;

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων) :** Η χρηματοδότηση γίνεται βάσει προγράμματος, στο οποίο εντάχθηκε η συγκεκριμένη δράση, η ανάπτυξη της δράσης εντάσσεται σε συγκεκριμένο πρόγραμμα του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, με την ευρωπαϊκή συμμετοχή του ΕΣΠΑ και την εθνική συμμετοχή. Η ανάπτυξη της βάσης. Και το τρίτον, όσον αφορά το «Omnibus», δεν έχει καμία σχέση το «Omnibus». Η αλλαγή του βοσκοτόπου έχει να κάνει με την επιλεξιμότητα των βοσκοτόπων.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ :** Αυτό λέω.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων):** Αυτό λοιπόν προχωράει. Προχωράει κανονικά η διαδικασία από τον ΟΠΕΚΕΠΕ. Τα διαχειριστικά σχέδια βόσκησης είναι άλλο πράγμα. Είναι η διαχείριση της βόσκο-ικανότητας των βοσκήσιμων γαιών.

Η διαχείριση έχει να κάνει με τον εμπλουτισμό τους, με τα τεχνικά έργα που μπορούν να γίνουν μέσα σε αυτούς, είναι άλλη διαδικασία, μην μπερδεύετε την επιλεξιμότητα με την βοσκο-ικανότητα, είναι άλλο πράγμα, είναι δύο διαφορετικά πράγματα. Το Omnimus προχωράει από τον ΟΠΟΚΕΠΕ και ήδη την επόμενη χρονιά έχουμε περισσότερους βοσκοτόπους και με την πλήρη εφαρμογή.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ:** Πόσους;

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων):** Θα σας πω, δεν τα έχω πρόχειρα.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κοιτάξτε, επειδή υπάρχει και η Ολομέλεια, βάλατε τα ερωτήματα σας, τα υπόλοιπα στην Ολομέλεια.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων):** Με την ολοκλήρωση του Omnimus θα έχουμε πολύ μεγαλύτερο αριθμό στρεμμάτων επιλέξιμων. Όσον αφορά τη διαχείριση των βοσκοτόπων που γίνεται μέσω των διαχειριστικών σχεδίων βόσκησης, είναι τελείως διαφορετικό πράγμα. Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ:** Είναι απόλυτα συνδεδεμένα.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχουμε και την Ολομέλεια**.** Το λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Κυρία Πρόεδρε, νομίζω ότι η διαδικασία αυτή, όπου το νομοσχέδιο είναι μικρότερο από τις τροπολογίες, ότι ερχόμαστε εδώ σε μια τρίτη συνεδρίαση για το νομοσχέδιο, της Β΄ ανάγνωσης και βρισκόμαστε μπροστά σε ένα πλήθος τροπολογιών, είναι απαράδεκτη. Αυτό ήθελα να πω, τίποτα άλλο.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δίνουμε το λόγο στον Υπουργό Υγείας κ. Ξανθό, για να επιχειρηματολογήσει για τροπολογία του Υπουργείου του.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ (Υπουργός Υγείας):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, μια τροπολογία που κατά την άποψή μας επείγει και γι' αυτό την φέρουμε τώρα, σε αυτό το νομοσχέδιο, διότι λύνει μια εκκρεμότητα που είχε δημιουργηθεί με τον Οργανισμό του Νοσοκομείου Άγιος Ανδρέας της Πάτρας. Επειδή είχε δημιουργηθεί και μια συζήτηση και τα σωματεία των εργαζομένων προέβαλαν κάποιες αιτιάσεις, κρίναμε σκόπιμο να έρθει επειγόντως και να ρυθμιστεί αυτό το θέμα, όπου στην πραγματικότητα τι κάνουμε;

Κατ’ αρχήν είναι η τροπολογία, με γενικό αριθμό 1946 και ειδικό 47. Εδώ και πάρα πολύ καιρό, είχε διασυνδεθεί το παλιό Νοσοκομείο Θώρακος της Πάτρας, ο Άγιος Λουκάς, με το Γενικό Νοσοκομείο Πατρών, ο Άγιος Ανδρέας. Αυτό ήταν μια δομή του ΕΣΥ, κατά την άποψή μου, η οποία δεν μπορούσε να υποστηριχθεί, είχε μια τελείως υποτυπώδη λειτουργία στελέχωσης και τα λοιπά, υπήρχαν 40 κλίνες, ήταν ένας αναχρονισμός, επιτρέψτε μου τον όρο, στη λειτουργία του ΕΣΥ στην ευρύτερη περιοχή.

Κρίθηκε λοιπόν, εδώ και πάρα πολύ καιρό αναγκαίο να ενσωματωθεί όπως είναι, με τους χώρους του, με τις υποδομές του, με το προσωπικό που εννοείτε, να ενσωματωθεί στη λειτουργία του Νοσοκομείου Άγιος Ανδρέας και να αποφεύγονται περιττές ταλαιπωρίες. Για να έχετε μια εικόνα, υπήρχαν ασθενείς του πρώην νοσημάτων θώρακος, οι οποίοι μεταφέρονταν συνεχώς, διακομίζονταν για να κάνουν απλές εργαστηριακές εξετάσεις. Αυτό λοιπόν μεταφέρθηκε και έχει ενσωματωθεί οργανικά και λειτουργικά πλήρως στον Άγιο Ανδρέα.

Όμως, υπήρχε στον Οργανισμό του Νοσοκομείου, ο οποίος βγήκε τον Απρίλιο του 2018, μια αναφορά στο άρθρο 1, όπου ανέφερε αυτήν την πρώην μονάδα νοσημάτων θώρακος, ως αποκεντρωμένη οργανική μονάδα. Αυτό ήταν μια λάθος διατύπωση, που δημιούργησε κάποια προβλήματα στη συνέχεια, τα οποία τώρα ερχόμαστε να τα επιλύσουμε. Ουσιαστικά καταργούμε πλέον ως οντότητα και τυπικά αυτό το πρώην νοσοκομείο θώρακος και πλέον έχουμε να κάνουμε με ένα ενιαίο Νοσοκομείο, που αποτελείται από μια οργανική μονάδα, το Νοσοκομείο Άγιος Ανδρέας. Αυτή είναι η τροπολογία και νομίζουμε ότι κλείνει αυτή την εκκρεμότητα, για την οποία έχουμε δεσμευθεί εδώ και πάρα πολύ καιρό απέναντι στο προσωπικό, ότι θα το ρυθμίσουμε.

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

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Για να μπουν τα πράγματα στη σωστή τους βάση, όταν η προηγούμενη Κυβέρνηση σχεδίασε την ενσωμάτωση του νοσημάτων θώρακος στο νέο κτίριο του Άγιου Ανδρέα, ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. έλεγε ότι το νοσοκομείο θα πρέπει να μείνει αυτόνομο και αυτό διακήρυτταν όλα του τα στελέχη. Άρα, το ότι ο κ. Ξανθός, 4 χρόνια μετά, είδε το φως το αληθινό και τοπικά ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α., έχει σημαντικό ενδιαφέρον.

Το δεύτερο που θα ήθελα να πω είναι ότι, όταν εμείς μιλούσαμε για το πρόβλημα που υπήρχε τότε στον οργανισμό, ο ΣΥΡΙΖΑ τότε έλεγε ότι όλα είναι καλώς καμωμένα.

Θα μιλήσουμε στην Ολομέλεια και θα τοποθετηθούμε για την τροπολογία, αλλά στην ουσία, κ. Ξανθέ, θα πρέπει να μπουν τα πράγματα στη σωστή τους διάσταση. Ευχαριστώ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Κυρία Πρόεδρε**,** επειδή οι τροπολογίες έρχονται εδώ και μάλλον θα ενσωματωθούν, όπως φαίνεται, δεν μπορούμε να μην πούμε μια γνώμη. Μπορεί σε κάποιες να μην λέγαμε τη γνώμη μας, γιατί δεν είμαστε έτοιμοι.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα τοποθετηθείτε στην Ολομέλεια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Κυρία Πρόεδρε, στην Ολομέλεια, όμως, έχετε καταργήσει την κατ’ άρθρο και λέτε όλα τα άρθρα μαζί, δώδεκα λεπτά, και άντε να προλάβεις τόσες υπουργικές τροπολογίες, να πεις την γνώμη σου, να την αιτιολογήσεις τέλος πάντων.

Έρχεται εδώ, λοιπόν, ο Υπουργός και επιχειρηματολογεί. Εμείς θέλουμε να καταγραφεί η αντίθεσή μας σε αυτή την τροπολογία που καταθέτει το Υπουργείο Υγείας, γιατί ουσιαστικά η κυβέρνηση οριστικοποιεί την κατάργηση του νοσοκομείου και μάλιστα αθωώνει, όπως είπε και ο κ. Κατσανιώτης, την προηγούμενη απόφαση των κυβερνήσεων της Ν.Δ. και του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και καταργεί ένα νοσοκομείο που εξυπηρετούσε όλη την περιοχή από το Αγρίνιο μέχρι την Πελοπόννησο. Και εμείς διαφωνούμε ριζικά. Δεν είναι η λογική της πληρότητας. Τι είναι, ξενοδοχείο; Ότι δεν έχει πελατεία κ.τ.λ.; Εντάξει, αυτή είναι η λογική, κ. Υπουργέ, που κυριαρχούσε και στα προηγούμενα χρόνια.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ (Υπουργός Υγείας):** Δεν είπα κάτι τέτοιο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Λοιπόν, εμείς διαφωνούμε ριζικά με την κατάργηση του νοσοκομείου. Θεωρούμε ότι θα δυσκολέψει συνολικά τις ανάγκες της περιοχής, θα πάει πολύ πίσω τις παροχές υγείας σε αρκετό πληθυσμό της περιοχής και οι ευθύνες της κυβέρνησης είναι μεγάλες και για αυτή την κατάργηση ενός νοσοκομείου.

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

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ (Υπουργός Υγείας):** Μια σύντομη απάντηση, αν μου επιτρέπετε. Αγαπητέ μου συνάδελφε, υπερασπίζεσαι κάτι το οποίο έχει λήξει η ίδια η ζωή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Άλλα λέγατε όμως πριν.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ (Υπουργός Υγείας):** Ακούστε με, δεν έχει χαθεί καμία λειτουργία από το δημόσιο σύστημα υγείας, καμία δημόσια κλίνη δεν καταργήθηκε, κανένας άνθρωπος δεν έχασε τη δουλειά του. Και οι ασθενείς νοσηλεύονται σήμερα σε πολύ καλύτερες συνθήκες στη νέα πτέρυγα, την οποία ολοκληρώσαμε, του νοσοκομείου «Άγιος Ανδρέας».

Δεν υπάρχει καμία επιβάρυνση στην δημόσια περίθαλψη της περιοχής, ίσα-ίσα, έχουμε αναβαθμισμένες υπηρεσίες και βεβαίως οι θέσεις εργασίας διασφαλίστηκαν απόλυτα και δεν υπάρχει κανένα ζήτημα στην παροχή αυτών των πολύ σημαντικών υπηρεσιών που παρείχε τα προηγούμενα χρόνια αυτό το νοσοκομείο, που όμως απαξιώθηκε, εγκαταλείφθηκε και τώρα ενσωματώθηκε στην λειτουργία ενός μεγάλου τριτοβάθμιου νοσοκομείου.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώθηκε η διαδικασία της επεξεργασίας του σχεδίου νόμου.

Τα άρθρα 2,4,5,8,14,17,19 και 20, όπως τροποποιήθηκαν από τον κ. Υπουργό, τα δε υπόλοιπα ως έχουν, γίνονται δεκτά, κατά πλειοψηφία. Οι τροπολογίες που υποστηρίχθηκαν από τους Υπουργούς, επίσης, κατά πλειοψηφία. Υπάρχει κάποια αντίρρηση;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ**: Όχι.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Επομένως, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις», γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κοζομπόλη Αμανατίδη Παναγιώτα, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Λιβανίου Ζωή, Σιμορέλης Χρήστος, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τσόγκας Γεώργιος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης και Κατσιώτης Χρήστος.

Τέλος και περί ώρα 16.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**