**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 21 Οκτωβρίου 2021, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13.15΄, στην Αίθουσα **Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθαν σε κοινή συνεδρίαση, η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και  **η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας**, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, κ. Βασιλείου Γιόγιακα, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Προεδρεύων των Επιτροπών, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση των καταλόγων των μελών των Επιτροπών.

Παρόντες από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου ήταν οι Βουλευτές, κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος-Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Τζάκρη Θεοδώρα, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Παρόντες από την **Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας** ήταν οι Βουλευτές, κ.κ.: Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Διγαλάκης Βασίλειος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Καππάτος Παναγής, Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα, Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Σπανάκης Βασίλειος – Πέτρος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων (Σπύρος), Αθανασίου Αθανάσιος (Νάσος), Βαγενά - Κηλαηδόνη Άννα, Βαρδάκης Σωκράτης, Δρίτσας Θεόδωρος, Λαμπρούλης Γεώργιος και Βιλιάρδος Βασίλειος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η κοινή συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου και της **Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας** με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως προς τον προγραμματισμό των επόμενων συνεδριάσεων των Επιτροπών, να σας ενημερώσω ότι η δεύτερη συνεδρίαση με κλήση φορέων θα πραγματοποιηθεί αύριο Παρασκευή και ώρα 10:00 στην Αίθουσα 223. Η τρίτη συνεδρίαση επί των άρθρων, επίσης, αύριο, Παρασκευή και ώρα 13:00 στην ίδια Αίθουσα και θα ολοκληρώσουμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου στην Επιτροπή μας με τη β΄ ανάγνωση, τη Δευτέρα 25 Οκτωβρίου, και ώρα 10:00 στην Αίθουσα Γερουσίας.

Πριν προχωρήσουμε, λοιπόν, στη διαδικασία παρακαλούνται οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές να ετοιμάσουν τις λίστες με τους προτεινόμενους φορείς, για να δοθούν στη Γραμματεία και να τους ανακοινώσουμε στη συνέχεια.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θεωρώ ότι είναι χρήσιμο να εκφράσουμε ομόθυμα, ευχές και περαστικά στον κ. Βλάχο, τον Πρόεδρο της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, και φαντάζομαι ότι αυτό εκπροσωπεί όλους μας και όλες τις πλευρές.

Επίσης, να ευχηθώ καλή επιτυχία στα καθήκοντά σας, μετά τη χθεσινή εκλογή.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Σας ευχαριστούμε θερμά. Όλοι μας εκφράζουμε τις ευχές μας και γρήγορα να έρθει να αναλάβει το βήμα.

Τον λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

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

Να προσθέσω και εγώ, μαζί με τον κ. Γιαννούλη και με εσάς, κύριε Πρόεδρε, να ευχηθούμε ταχεία ανάρρωση στον μαχητή, τον Γιώργο Βλάχο, και να ευχηθούμε να ξεπεράσει και αυτή τη δυσκολία και να είναι σύντομα κοντά μας.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αγαπητοί συνάδελφοι. Ως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, βρισκόμαστε σήμερα στην ευχάριστη θέση να καταθέσουμε προς συζήτηση την ψήφιση του νομοσχεδίου, το οποίο το έχουμε ονομάσει «Οδηγώντας με ασφάλεια». Ένα νομοσχέδιο που εντάσσεται σε ένα πολύ συγκεκριμένο και ολοκληρωμένο σχέδιο για την οδική ασφάλεια στη χώρα. Διότι νομίζω ότι όλοι θα συμφωνήσουμε ότι οδική ασφάλεια σημαίνει καλύτεροι δρόμοι, σημαίνει καλύτερα οχήματα, σημαίνει, όμως, και καλύτερους οδηγούς.

Κεντρική στόχευση, λοιπόν, αυτού του νομοθετήματος αποτελεί το να μπει ένα φρένο στα φαινόμενα διαφθοράς, που υπάρχουν εδώ και πολλά χρόνια στη διαδικασία των εξετάσεων και που είναι ένα κοινό μυστικό, το οποίο πρέπει, νομίζω, ως πολιτικό σύστημα, να παραδεχτούμε και να προσπαθήσουμε να το επιλύσουμε. Και πρέπει να μπει ένα οριστικό τέλος σε αυτό το επικίνδυνο ελληνικό φαινόμενο, ορισμένοι νέοι οδηγοί πρώτα να παίρνουν το δίπλωμα και, στην ουσία, μετά να μαθαίνουν να οδηγούν. Και αυτό νομίζω ότι κάνουμε με αυτό το νομοσχέδιο.

Η φιλοσοφία του νομοσχεδίου είναι, κατ’ αρχήν, να διασφαλίσουμε αξιοκρατία και, κυρίως, αξιοπιστία στις εξετάσεις, αλλά, φυσικά, να οδηγήσουμε τους νέους οδηγούς να είναι πολύ καλύτερα προετοιμασμένοι πριν βγουν στους δρόμους. Και θα ήθελα να παρακαλέσω τους αγαπητούς συναδέλφους να παραδεχθούμε όλοι ότι το πώς θα παίρνουμε το δίπλωμα σε αυτή τη χώρα δεν έχει ιδεολογικό πρόσημο. Επομένως, θα ακούσουμε με πολύ μεγάλη προσοχή τις προτάσεις και των φορέων και της Αντιπολίτευσης και όπου υπάρχουν σημεία που μπορούμε να κάνουμε βελτιώσεις, τόσο ο ομιλών όσο και ο Υφυπουργός, είμαστε έτοιμοι με πολύ ανοιχτό μυαλό να τις ξεκαθαρίσουμε.

Θα ήθελα, όμως, να κάνω ένα βήμα πίσω και να πω ακριβώς τι παραλάβαμε και τι υπήρχε σε αυτό το σύστημα των εξετάσεων εδώ και χρόνια.

Η προηγούμενη Κυβέρνηση είχε κάνει, κατά την άποψή μας, το έχουμε πει, άλλωστε, και πολλές φορές, ένα νομοσχέδιο, το οποίο, στην ουσία, ποτέ δεν λειτούργησε, ποτέ δεν εφαρμόστηκε. Ένα νομοσχέδιο που, ενώ είχε μερικές πολύ σωστές διατάξεις, δυστυχώς, δημιούργησε πολλά νέα προβλήματα και, αν θέλετε, αυτό είναι και το πρόβλημα, συνήθως, όταν νομοθετούμε, πολλές φορές νομοθετούμε χωρίς να έχουμε στο πίσω μέρος του μυαλού μας ότι αυτό τον νόμο πρέπει να τον εφαρμόσουμε και εδώ είναι, νομίζω, το ζητούμενο.

Όχι απλά, λοιπόν, δεν λύσαμε προβλήματα με το προηγούμενο νομοσχέδιο, αλλά υπήρχαν και διατάξεις, οι οποίες, στην ουσία, ενώ, όπως σας είπα, μπορεί να κινούνταν στη σωστή κατεύθυνση, δεν εφαρμόστηκαν ποτέ, όπως η διάταξη για τις κάμερες, που με τα ζητήματα που δημιουργήθηκαν την απέρριψε η Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και οδηγηθήκαμε σε ένα τέλμα, με αποτέλεσμα, όπως θα θυμούνται όλοι σε αυτή την αίθουσα, να παραλάβουμε πάνω από εκατό πενήντα χιλιάδες υποψήφιους οδηγούς να είναι σε μια ιδιότυπη ομηρία, να μην μπορούν να δώσουν το 2019, το καλοκαίρι, εξετάσεις. Τότε, επαναφέραμε το παλιό σύστημα εξέτασης υποψηφίων οδηγών, για να ξεμπλοκάρουμε αυτήν την, πραγματικά, πολύ δύσκολη και προβληματική κατάσταση και δεσμευτήκαμε με ένα νέο σύγχρονο σύστημα εξέτασης, που να λύνει τα προβλήματα, αλλά, κυρίως, να μπορεί να εφαρμοστεί στην πράξη και αυτό φέρνουμε, σήμερα, στη Βουλή, να συζητήσουμε μαζί σας.

Είναι ένα πλήρως ολοκληρωμένο νομοσχέδιο, το οποίο στηρίζεται σε δύο βασικές αρχές, στις οποίες, νομίζω, στη θεωρία λίγοι θα διαφωνήσουν. Πρώτα από όλα, αδιάβλητες εξετάσεις και αυτό το διασφαλίζουμε, κυρίως, με τέσσερις τρόπους. Πρώτον, και εμείς βάζουμε κάμερα μέσα στο όχημα κατά τη διάρκεια της εξέτασης. Το πιο σημαντικό, όμως, είναι ότι, πριν φέρουμε αυτό το άρθρο εδώ και μέσα στο νομοσχέδιο, έχουμε διασφαλίσει, έχουμε εξασφαλίσει, αν θέλετε, την έγγραφη συγκατάθεση της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα, γιατί, σε αντίθεση με το παρελθόν, η συγκεκριμένη διάταξη είναι καλά μελετημένη και πολύ προσεκτικά διατυπωμένη και, κυρίως, κάνει αυτό που θα έπρεπε να κάνουμε πάντα, δηλαδή να σεβόμαστε τα προσωπικά δεδομένα.

Εδώ θέλω, επίσης, να διευκρινίσω ότι οι κάμερες θα ανήκουν στο Υπουργείο, θα εγκαθίστανται στο όχημα ειδικά για τις εξετάσεις και το υλικό θα αποθηκεύεται και θα διατηρείται για ένα ρεαλιστικό και νόμιμο χρονικό διάστημα. Σε αυτό το χρονικό διάστημα, το υλικό μπορεί να εξεταστεί είτε δειγματοληπτικά είτε αν γίνει κάποια καταγγελία. Το πιο κρίσιμο, όμως, είναι ότι σε αυτό το διάστημα, εάν ο νέος οδηγός προκαλέσει ατύχημα, τότε, αυτομάτως, το καταγεγραμμένο οπτικοακουστικό υλικό θα εξεταστεί, για να διαπιστωθεί αν έχει υπάρξει κάποια παρατυπία κατά τη διάρκεια της εξέτασης με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Το δεύτερο εργαλείο, με το οποίο αυξάνουμε την αξιοπιστία, είναι ότι, πλέον, διευρύνουμε το σώμα των εξεταστών. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένας από τους λόγους, που είχαμε καθυστερήσει στο παρελθόν, ήταν διότι αυτό το σώμα των εξεταστών είχε ένα πολύ περιορισμένο αριθμό. Πέρα, δηλαδή, από αυτούς που ήδη έχουμε ως εξεταστές, δίνουμε τη δυνατότητα σε όποιον άλλο δημόσιο υπάλληλο επιθυμεί, αφού περάσει, βεβαίως, τη σχετική εκπαίδευση και πιστοποιηθεί, να γίνει και αυτός εξεταστής, έτσι σπάμε ένα κύκλωμα, σπάμε τα κυκλώματα, διότι διευρύνουμε το σώμα και έχουμε καλύτερα εκπαιδευόμενους εξεταστές, ώστε να προχωράμε πιο γρήγορα στη διαδικασία των εξετάσεων. Το τρίτο εργαλείο είναι ότι δημιουργούμε μια ασφαλιστική δικλείδα. Δημιουργούμε τον θεσμό του επόπτη.

Τι σημαίνει αυτό; Αυτοί θα είναι μέλη της ελληνικής αστυνομίας, όσοι, βεβαίως, το επιθυμούν, οι οποίοι, επίσης, θα περνάνε από ειδική εκπαίδευση, για να λάβουν τη σχετική πιστοποίηση, ώστε στη συνέχεια να μπαίνουν μέσα στο όχημα κατά τη διάρκεια των εξετάσεων και να εποπτεύουν τη διαδικασία, είτε δειγματοληπτικά είτε αν υπάρχουν υπόνοιες ότι σε ένα εξεταστικό κέντρο υπάρχουν ζητήματα και προβλήματα. Νομίζω ότι με αυτόν τον τρόπο έχουμε μια ασφαλιστική δικλείδα, έτσι ώστε δειγματοληπτικά να υπάρχει και αυτός ο έλεγχος.

Η τέταρτη αλλαγή έχει να κάνει με τη θέση του εκπαιδευτή κατά την εξεταστική διαδικασία. Η αρχική σκέψη, που έχουμε και ως τώρα αυτή παραμένει, είναι η θέση του να είναι στο πίσω κάθισμα, ώστε να μην έχει, αν θέλετε, τη δυνατότητα, θεωρητικά, να επέμβει υπέρ του εξεταζόμενου. Έχει γίνει, αλήθεια είναι, πολλή συζήτηση για το θέμα αυτό και δεν σας κρύβω ότι ορισμένα από τα επιχειρήματα που έχουμε ακούσει εναντίον αυτής της διαδικασίας είναι σοβαρά. Αναμένω με ενδιαφέρον τις προτάσεις που θα ακούσω και από τους φορείς αύριο. Αναμένω και με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον τις προτάσεις όλων των κομμάτων, για να καταλήξουμε σε μία απόφαση, η οποία θα θέλαμε να έχει ευρεία συναίνεση.

Άλλωστε, εμείς δεν είμαστε δογματικοί. Δεν είμαστε, αν θέλετε, «κολλημένοι». Αν, τελικά, δούμε ότι κάτι δεν είναι σωστό, εδώ είμαστε να το διορθώσουμε. Γι’ αυτό, άλλωστε, στις Επιτροπές έχουμε τη συζήτηση κατ’ άρθρον. Ακούμε τους φορείς, έτσι ώστε να μπορέσουμε, εκεί που χρειάζεται, να κάνουμε διορθώσεις. Με αυτούς, λοιπόν, τους τρόπους, που σας περιέγραψα, θεωρώ ότι διασφαλίζουμε πως οι εξετάσεις θα είναι, πλέον, αδιάβλητες και, άρα, θα έχουμε καλύτερους νέους οδηγούς στους δρόμους. Γι’ αυτό τον λόγο έχουμε τη δυνατότητα να κάνουμε και ένα βήμα παραπάνω προς τους νέους μας.

Έρχομαι, λοιπόν, στη δεύτερη αρχή. Δείχνουμε την έμπρακτη εμπιστοσύνη μας στο νέο σύστημα, στους εκπαιδευτές και στους εξεταστές. Γι’ αυτό, λοιπόν, καθιερώνουμε τη δυνατότητα εξέτασης για νέους στα 17 έτη. Αυτό έχει, ήδη, γίνει. Δεν σταματάμε εκεί. Προχωράμε ένα βήμα περισσότερο. Θεσπίζουμε τη δυνατότητα απόκτησης προσωρινής άδειας για νέους 17 ετών, οι οποίοι θα μπορούν, πλέον, να οδηγούν κανονικά με μία πολύ βασική προϋπόθεση, να έχουν δίπλα τους έναν έμπειρο οδηγό. Είναι ένας άλλος τρόπος να δείξουμε ότι εμπιστευόμαστε τους νέους γι’ αυτή τη διαδικασία. Δεν ανακαλύπτουμε τον τροχό. Δεν ανακαλύπτουμε την πυρίτιδα. Είναι κάτι που έχει δουλέψει, το σύστημα αυτό, με πολύ μεγάλη επιτυχία και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θέλω να σας πω, κλείνοντας, ότι δεν είναι μόνο αυτές οι μόνες προβλέψεις του νομοσχεδίου. Υπάρχουν πολλά, ακόμη, ουσιαστικά μέτρα, τόσο για την καλύτερη και πιο σύγχρονη εκπαίδευση των υποψήφιων οδηγών, όσο και για τη διεύρυνσή τους σε ομάδες πληθυσμού που μέχρι σήμερα, η αλήθεια είναι, δεν είχαν την απαιτούμενη προσοχή από την πολιτεία. Προσαρμόζουμε, λοιπόν, τα δεδομένα στις ανάγκες των συμπολιτών μας με αναπηρίες και τους δίνουμε πολλές νέες δυνατότητες, για να εκπαιδευτούν καλύτερα και να εξεταστούν ευκολότερα. Το ίδιο ισχύει και για όσους υποψήφιους οδηγούς δεν μιλούν καλά ελληνικά, ενώ υπάρχουν προβλέψεις και για μια σειρά από άλλα ζητήματα, όπως είναι, για παράδειγμα, τα ζητήματα των ιστορικών οχημάτων.

Όλα αυτά θα έχουμε την ευκαιρία να τα συζητήσουμε αύριο στην κατ’ άρθρον συζήτηση και νομίζω ότι ειδικά σε αυτά τα ζητήματα μπορούμε να βρούμε πρακτικές λύσεις, που ισχύουν και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από την απλή ανάγνωση του νομοσχεδίου μπορείτε να διαπιστώσετε ότι έχουμε οικοδομήσει ένα σύστημα, όχι μόνο καινοτόμων, αλλά θα σας έλεγα και, κυρίως, αυτονόητων προβλέψεων, που, σύμφωνα με τη λογική, θα έπρεπε να λειτουργούν εδώ και πολλά χρόνια στη χώρα μας.

Ένα σύστημα που, λόγω της δομής του, δεν προβλέπει - και αυτό είναι το πολύ σημαντικό - μεγάλο αριθμό δευτερογενούς νομοθεσίας συγκριτικά, πάντα, με τα αντίστοιχα νομοσχέδια του παρελθόντος. Αυτό θα μας επιτρέψει να υλοποιήσουμε το νομοσχέδιο αυτό σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Το παρόν νομοσχέδιο, όπως σας είπα και στην αρχή, εντάσσεται σε ένα ευρύτερο σχέδιο του Υπουργείου μας. Σε έναν ευρύτερο σχεδιασμό, που έχει να κάνει και με την κινητικότητα και με τον νόμο για τα σχέδια βιώσιμης αστικής ανάπλασης. Τώρα προχωράμε στο επόμενο βήμα με το σύστημα διεξαγωγής εξετάσεων. Με αυτό το σύστημα ακολουθούμε συγκεκριμένες πολιτικές, για να βελτιώσουμε και άλλο τα ζητήματα οδικής ασφάλειας.

Είναι, θα μου επιτρέψετε να πω, νομικά ένα επίπονο έργο, αλλά το προχωράμε και θα ήθελα να σας έχω όλους μακριά από κομματικά στεγανά, συνοδοιπόρους σε αυτήν την προσπάθεια. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε θερμά τον κ. Υπουργό.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Κέλλας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):**  Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή κοινή συνεδρίαση των Επιτροπών Παραγωγής και Εμπορίου και Οδικής Ασφάλειας για την επεξεργασία του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι ιδιαίτερα σημαντική, διότι γίνεται ένα μεγάλο βήμα σε σχέση με τον σχεδιασμό της Κυβέρνησης για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας της χώρας. Η οδική ασφάλεια συνιστά μία από τις πρώτες προτεραιότητες του Κυριάκου Μητσοτάκη και της Νέας Δημοκρατίας, όπως έχει έμπρακτα αποδειχθεί τα τελευταία χρόνια και, βεβαίως, υλοποιείται με συνέπεια από τον Υπουργό, τον Κώστα Καραμανλή.

Τα αποτελέσματα των πολιτικών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και της Κυβέρνησης είναι, ήδη, απτά και ενθαρρυντικά. Την τελευταία διετία στη χώρα μας υπήρξε μείωση των θανάτων κατά 16% σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat. Συγκεκριμένα, καταγράφηκαν 54 θάνατοι ανά εκατομμύριο πληθυσμού, γεγονός που συνέβαλλε στο να επιτευχθεί ο ευρωπαϊκός στόχος μείωσης θανάτων κατά 50% κατά την προηγούμενη δεκαετία. Ωστόσο, έχουμε πολύ δρόμο μπροστά μας, προκειμένου να συγκλίνουμε με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο θανάτων ανά εκατομμύριο πληθυσμού και να θέσουμε σε βάθος χρόνου με αυτοπεποίθηση τον στόχο της υλοποίησης του οράματος μηδέν.

Με βάση αυτή την αυτοπεποίθηση, φέρνουμε σήμερα στη Βουλή το νέο πλαίσιο για την εκπαίδευση και εξέταση των υποψηφίων οδηγών, που, ως βασικό του στόχο, έχει την αναβάθμιση της οδικής εκπαίδευσης και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Πρόκειται για ένα νομοθέτημα, το οποίο εκσυγχρονίζει το πλαίσιο χορήγησης αδειών οδήγησης, αξιοποιώντας την τεχνολογία και οργανώνοντας καλύτερα τη διαδικασία εξέτασης. Η θεωρητική δοκιμασία επικαιροποιείται και μαζί με τις ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής προβλέπονται μελέτες περίπτωσης από τράπεζα θεμάτων, την Τράπεζα Θεμάτων Θεωρητικής Εξέτασης, που συστήνεται και θα λειτουργεί στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Η Τράπεζα θα ανανεώνεται κάθε δύο χρόνια, ενώ δικαίωμα εισαγωγής ερωτήσεων θα έχει ένα ευρύ φάσμα εμπλεκομένων, όπως οι εξεταστές, οι επόπτες, οι νομοπαρασκευαστικές επιτροπές, αλλά και το προσωπικό της ΕΛΑΣ.

Στις αίθουσες εξέτασης θα ελέγχεται η ταυτοπροσωπία των υποψηφίων και θα ανιχνεύεται η ύπαρξη κάθε ασύρματης επικοινωνίας, η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί για αντιγραφή.

Στην πρακτική εξέταση τώρα, η οποία θα ακολουθεί τη θεωρητική, οι υποψήφιοι οδηγοί θα υποβάλλονται σε διαβαθμισμένη δοκιμασία, κατά την οποία θα διαπιστώνονται οι γνώσεις των υποψηφίων σε σχέση με τη λειτουργία του οχήματος, η ικανότητα οδήγησης εντός του δικτύου και πραγματοποίησης ελιγμών, καθώς και η ευχέρεια πλοήγησης με πλοηγό.

Αξιοσημείωτη είναι η πρόβλεψη τοποθέτησης κάμερας, που θα καταγράφει τη δοκιμασία, αρχείο της οποίας θα διατηρείται στην αρμόδια οργανική μονάδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών μέσω των Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας έως και 6 μήνες, ώστε να ελέγχονται οι συνθήκες εξέτασης σε περίπτωση πρόκλησης ατυχήματος από τους νέους οδηγούς.

Συγχρόνως, αναδιαρθρώνεται ο μηχανισμός εξέτασης των υποψήφιων οδηγών. Αφενός μεν διευρύνεται το σώμα των εξεταστών, αφού πέραν των υφισταμένων δύνανται να εντάσσονται σε αυτό όλοι οι μόνιμοι υπάλληλοι του δημοσίου τομέα των κλάδων ΠΕ και ΤΕ έπειτα από δημόσια πρόσκληση και αφού λάβουν την απαραίτητη εκπαίδευση, καθώς επίσης και ΔΕ που θα έχουν εκπαιδευτεί από τον ΕΟΠΠΕΠ στην ειδικότητα εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών. Αφετέρου δημιουργείται το Σώμα των Εποπτών, το οποίο θα αποτελείται από μέλη της Ελληνικής Αστυνομίας ή του Λιμενικού, της Δημοτικής Αστυνομίας και της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας, τα οποία θα λάβουν την ανάλογη εκπαίδευση από το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης και θα έχουν αρμοδιότητα άμεσης εποπτείας της διαδικασίας εξέτασης, όπως επίσης και διερεύνησης των καταγγελιών. Τόσο για τους επόπτες όσο και για τους εξεταστές ορίζονται οι αμοιβές σε 250 και 300 ευρώ το μήνα, ενώ δημιουργούνται Μητρώα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα «ΤΕΘΡΙΠΠΟΝ», που θα περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία για τη διεκπεραίωση των διαδικασιών χορήγησης αδειών οδήγησης και του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας - είναι το λεγόμενο ΠΕΙ του Π.Δ. 74/2008 - για την επιμόρφωση οδηγών ειδικών οχημάτων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

Προβλέπεται, επίσης, πιλοτικά, η δυνατότητα έκδοσης ψηφιακής άδειας οδήγησης, η οποία θα έχει ισχύ για 18 μήνες και θα αφορά διπλωματούχους β’ κατηγορίας. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι πρόκειται για μια τομή, η οποία εκτιμώ ότι θα εξελιχθεί περαιτέρω στο μέλλον ανάλογα με την τεχνολογική πρόοδο.

Στο νομοσχέδιο αποτυπώνεται, ταυτόχρονα, και η κοινωνική πρόοδος. Για πρώτη φορά λαμβάνεται, ολοκληρωμένα, μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τους έχοντες ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες, καθότι προβλέπεται ειδική εκπαίδευση, εκφώνηση των ερωτηματολογίων και η ύπαρξη διερμηνέων για κωφούς ή, στην περίπτωση που αυτό χρειάζεται, χορήγηση ειδικής έκθεσης από αρμόδιες κρατικές δομές, όπως τα Κέντρα Διεπιστημονικής Αξιολόγησης, Συμβουλευτικής και Υποστήριξης, τα γνωστά ΚΕΔΑΣΥ, ή τα ΚΔΑΥ ή και τα ΚΕΣΥ. Για την πρακτική εκπαίδευση των υποψηφίων με κινητικά προβλήματα προβλέπεται η αξιολόγηση της ικανότητάς τους για οδήγηση και η προετοιμασία τους από δημόσια ή ιδιωτικά κέντρα εκπαίδευσης, ενώ, επίσης, προσφέρεται η επιλογή εξέτασης σε διαφορετική γλώσσα όσων δεν γνωρίζουν ελληνικά.

Παράλληλα, παρέχεται η δυνατότητα συμμετοχής σε εξετάσεις και έκδοσης άδειας οδήγησης σε όσους έχουν συμπληρώσει το 17ο έτος της ηλικίας τους. Είναι μια δίκαιη εξέλιξη, δεδομένου ότι έχουμε αναγνωρίσει, ήδη, στους νέους μας την ωριμότητα να ψηφίζουν στις εκλογές και να καθορίζουν το μέλλον τους. Ωστόσο, πρόκειται για προσωρινή άδεια μέχρι τη συμπλήρωση του 18ου έτους της ηλικίας τους, γεγονός που προϋποθέτει, πρώτον, την οδήγηση κάθε νέου οδηγού εντός της περιφέρειάς του και, δεύτερον, τη συνοδεία του από άτομο, τουλάχιστον, ηλικίας 25 ετών, που θα διαθέτει άδεια οδήγησης και που θα έχει εκδοθεί, τουλάχιστον, προ πενταετίας. Είναι θετικό βήμα, κύριε Υπουργέ, και νομίζω ότι θα πρέπει να επανεξεταστεί μετά από κάποια χρόνια, ανάλογα με το εύρος της ενδυνάμωσης της οδικής εκπαίδευσης στα σχολεία, την οποία έχουμε θέσει ως θεμελιώδη προϋπόθεση στην Επιτροπή για την ουσιαστική ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στη χώρα. Σε κάθε περίπτωση, γίνεται ένα σημαντικό βήμα για τη νέα γενιά και την ταχύτερη ένταξή της στην κοινωνικοοικονομική ζωή του τόπου.

Τώρα, όσον αφορά τα υπόλοιπα μέρη του νομοσχεδίου. Καταρχάς, ρυθμίζεται συνολικά το καθεστώς κυκλοφορίας των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος. Η ηλικία χαρακτηρισμού ενός οχήματος ως ιστορικού καθορίζεται στα τριάντα, τουλάχιστον, έτη και ορίζεται η χορήγηση των στοιχείων αδειών και πινακίδων από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειών.

Δηλαδή, τα νομικά πρόσωπα που μέχρι πρότινος χορηγούσαν τις άδειες, θα εκδίδουν από τούδε και στο εξής μόνο τις βεβαιώσεις χαρακτηρισμού των οχημάτων ως ιστορικών. Η άδεια κυκλοφορίας των ιστορικών οχημάτων ορίζεται σε πέντε έτη, ενώ, συγχρόνως, καθορίζονται τα τέλη, οι τεχνικές προϋποθέσεις και οι όροι κυκλοφορίας των οχημάτων. Πρόκειται για ρυθμίσεις, οι οποίες συμβάλλουν στην ανάδειξη της ιστορικής και αισθητικής αξίας πολλών οχημάτων και, ασφαλώς, προάγουν τον ρόλο τους ως τμήματος της εθνικής και παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς.

Ρυθμίζονται, επίσης, θέματα, τα οποία αφορούν τους οδηγούς των φορτηγών και λεωφορείων, τα ΚΤΕΛ και τα ταξί, τη μεταβίβαση δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, τα οχήματα του Αγίου Όρους, τους σταθμούς αυτοκινήτων και το προσωπικό των ΚΤΕΟ.

Πιο αναλυτικά, σε ό,τι αφορά τους οδηγούς ορίζονται τα 69 έτη ως ανώτατο όριο ηλικίας άσκησης επαγγέλματος οδηγού φορτηγού ή λεωφορείου δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης, καθώς και τα 65 έτη για τους οδηγούς σχολικών λεωφορείων. Συγχρόνως, προβλέπεται ότι δεν χρειάζεται να παραδίδουν τις άδειες οδήγησης κατά την αίτηση συνταξιοδότησης τους και οι ασφαλισμένοι, που κατά την έναρξη χορήγησης της σύνταξης συνεχίζουν να απασχολούνται, διέπονται από τις διατάξεις περί απασχόλησης συνταξιούχων.

Σε σχέση με τα ΚΤΕΛ, καταργείται η εισφορά του 1% και καθιερώνεται εισφορά 5% επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων, που προκύπτουν από την εκάστοτε ισχύουσα απόφαση κομίστρου των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ. Από την εισφορά αυτή, το 3% θα διατίθεται για την ανανέωση του στόλου και το 2% για τη συντήρηση και αναβάθμιση των πρακτορείων και των σταθμών συντήρησης.

Για τα ταξί, προβλέπεται ότι τα μεταχειρισμένα οχήματα κατηγορίας Euro5 ή νεότερης τεχνολογίας, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία ως το τέλος του έτους, δύνανται να είναι μεγαλύτερης ηλικίας των πέντε ετών, εφόσον, όμως, έχει εκδοθεί πιστοποιητικό ταξινόμησης από 1/9/2021 και μετά, υπό την προϋπόθεση ότι δεν έχει παρέλθει πενταετία από το έτος πρώτης κυκλοφορίας του οχήματος στο εξωτερικό, μη συμπεριλαμβανομένου του έτους έκδοσης του πιστοποιητικού ταξινόμησης. Η συγκεκριμένη ρύθμιση είναι αναγκαία, δεδομένου ότι τα οχήματα αυτά εισήχθησαν στη χώρα μας, αλλά δεν τέθηκαν σε κυκλοφορία συνεπεία των οικονομικών επιπτώσεων της πανδημίας.

Για τα οχήματα της Κοινότητος του Αγίου Όρους, προβλέπεται η δυνατότητα των οχημάτων να δύνανται να κινούνται στην υπόλοιπη επικράτεια της χώρας, προκειμένου να πραγματοποιούν ελέγχους στα ΚΤΕΟ και επισκευές. Έτσι οι Μονές θα καλύπτουν τις ανάγκες τους και οι Πατέρες θα κινούνται με ασφάλεια στην Οθωνική Πολιτεία και απρόσκοπτα εκτός αυτής.

Οι σταθμοί αυτοκινήτων δύνανται να λειτουργήσουν σε χώρους στάθμευσης, που δεν προβλέπονται από το άρθρο 14 παρ. 3 του Προεδρικού Διατάγματος 455/1976, εφόσον, όμως, πληρούν τις εξής προϋποθέσεις. Η είσοδος και η έξοδος να είναι πλάτους, τουλάχιστον τριών μέτρων, να διαθέτουν ελάχιστο πλάτος ράμπας, σύμφωνα με την εγκεκριμένη άδεια δόμησης και φωτεινό σηματοδότη για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας μεταξύ των επιπέδων του σταθμού και της εισόδου – εξόδου, καθώς και τεχνική έκθεση και σχεδιαγράμματα, τα οποία να τεκμηριώνουν την ασφαλή λειτουργία του.

Σχετικά με τα ΚΤΕΟ, συγκεκριμένα το ελεγκτικό προσωπικό τους προβλέπεται πως τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της χώρας καθίστανται φορείς κατάρτισης και εξέτασής τους.

Τέλος, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (ΟΑΣΑ). Ειδικότερα, ανατίθεται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ο έλεγχος της συμμόρφωσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής ως προς τις υποχρεώσεις τους προς τα εκπαιδευτικά κέντρα.

Παράλληλα, εισάγονται διατάξεις για την άμεση καταβολή των σχετικών μηνιαίων κρατικών χρηματοδοτήσεων του ΟΣΕ, αλλά και τη θέσπιση του ακατάσχετου των τραπεζικών λογαριασμών του στα χέρια του δημοσίου ή υπέρ τρίτων, καθώς και της απαγόρευσης συμψηφισμού οφειλών, προκειμένου να διασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητά του.

Επίσης, προκειμένου να εξυπηρετηθεί υγειονομικά ασφαλής η λειτουργία των γραμμών των μέσων σταθερής τροχιάς, κατά παρέκκλιση των διατάξεων περί δημοσίων συμβάσεων του ν. 4412/2016, δίνεται η δυνατότητα στον ΟΑΣΑ να προβαίνει σε ανάθεση συμβάσεων με προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, χωρίς δημοσίευση κατά το άρθρο 269 του ν. 4412/2016, με σκοπό την προμήθεια, την εγκατάσταση, τη θέση σε λειτουργία, συντήρηση και υποστήριξη εξοπλισμού, για το αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου.

Κλείνοντας, συνολικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο, το οποίο επεξεργαζόμαστε, ρυθμίζει στοχευμένα και ολιστικά σημαντικά ζητήματα, τα οποία εμπίπτουν στον κλάδο των μεταφορών. Πάνω από όλα, ο κορμός του ανταποκρίνεται πλήρως και στη στοχοθεσία της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας. Γι’ αυτό και σας καλώ να το στηρίξετε, προκειμένου να συνδιαμορφώσουμε ισχυρότερη οδική συνείδηση στην πατρίδα μας.

Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υφυπουργέ, σιδεροκέφαλος, αν δεν κάνω λάθος, είναι η πρώτη σας παρουσία στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου.

Δεν θα επαναληφθεί αυτό που σε απλά ελληνικά λέγεται «γινάτι», να ακολουθήσει το ένα κόμμα το άλλο, την πρακτική που ακολουθήθηκε το 2019, με την καταψήφιση, από την τότε Αντιπολίτευση, στο νομοσχέδιο για την Οδική Ασφάλεια, παρά το γεγονός ότι, όπως είπε ο κ. Καραμανλής, υπήρχαν κάποιες διατάξεις που ήταν προς τη σωστή κατεύθυνση. Αυτό δεν θα συμβεί. Και θέλω να σας πω, ειλικρινά, δεν θα συμβεί, γιατί υπάρχει μία σημειολογική σύμπτωση και στην αρχική μου τοποθέτηση θα περιοριστώ μόνο στα ζητήματα της Οδικής Ασφάλειας, όχι στα κενά, τις απορίες ή τα ζητήματα, που μπορούμε να θεραπεύσουμε για τα υπόλοιπα θέματα, γιατί, ίσως, μπορώ να πω ότι αποτελούν μια ακτινογραφία αυτών των αλλαγών, καθώς είμαι πατέρας 17χρονου αγοριού, ακριβώς, δηλαδή, στην ηλικία που εντοπίζει την αναγκαία και σημαντική αλλαγή για τη σχέση των νέων ανθρώπων με την Οδική Ασφάλεια, την οδηγική ικανότητα και όλα αυτά.

Οφείλω να καταθέσω ότι προβάλλοντας στο μέλλον τη σημασία αυτού του νομοθετήματος και ως πολιτική πρωτοβουλία, αλλά και ως νομοθετικό αποτύπωμα, είναι πάρα πολύ σημαντικό, σε μια χώρα που έχει πληρώσει και συνεχίζει, δυστυχώς, να πληρώνει βαρύ φόρο αίματος, απώλειες ανθρώπινων ζωών, αλλά και επιπτώσεων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων, με τα πολύ μεγάλα ποσοστά πρόκλησης αναπηριών από τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων, αυτό είναι κάτι που μας οδηγεί στο να είναι παραγωγική αυτή η διαδικασία, όσο το δυνατόν περισσότερο, με τη συμμετοχή όλων μας.

Θέλω να επισημάνω, όμως, ότι, ίσως, κοινοβουλευτικά, θα μπορούσαμε να έχουμε δώσει περισσότερο χρόνο, περισσότερο χώρο, στη συζήτηση αυτή, γιατί και για μένα και για τον πολιτικό χώρο που εκπροσωπώ είναι καθοριστική και η αυριανή ακρόαση των φορέων, είναι οι άνθρωποι που γνωρίζουν και ζούνε μέσα σε αυτό το πολυσύνθετο μωσαϊκό που συνθέτει τα ζητήματα Οδικής Ασφάλειας, οδηγικής ικανότητας, διαφάνειας στον χώρο της εκπαίδευσης και της εξέτασης. Δεν το διατυπώνω ούτε ως μιζέρια, ούτε ως γκρίνια, ούτε ως παράπονο, απλά, θεωρώ, ακριβώς επειδή είναι τόσο σημαντικό, ότι η σύμπτυξη μέσα σε μιάμιση ημέρα της συζήτησης και την Τρίτη στην Ολομέλεια, ίσως και να αδικεί λίγο την ουσία και τη σημασία αυτού που επιχειρούμε.

Ο τίτλος «Εκσυγχρονισμός του πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση κυκλοφορίας των οχημάτων», κατά τη δική μου εκτίμηση, συμπυκνώνεται στο γεγονός ότι σε αυτό το πολυσύνθετο μωσαϊκό, πριν πάμε στα ζητήματα διαφάνειας, εξέτασης, διαδικασιών, πιστοποίησης, ελέγχου και τα λοιπά, το πιο σημαντικό είναι η εκπαίδευση. Είναι η εκπαίδευση - στην υπερβολή του το λέω - από νηπιακή ηλικία, από βρεφική ηλικία, από παιδική ηλικία, για να είμαι πιο συγκεκριμένος. Εκεί που όλοι έχουμε και ως πολιτεία και ως πρόσωπα, την υποχρέωση να εισάγουμε τα παιδιά μας στα απαραίτητα, στις προϋποθέσεις, που διασφαλίζουν τη μείωση των προβλημάτων και την αύξηση της οδικής ασφάλειας.

Μπορεί να ακουστεί λιγάκι απλοϊκό, αλλά ακόμα δεν έχουμε κατακτήσει τη συνείδηση του γονιού, της μάνας ή του πατέρα, που ζητά από το παιδί του να φορέσει τη ζώνη ασφαλείας. Πολλές φορές δεν την φοράμε και εμείς. Μπορεί να ακούγονται ήσσονος σημασίας ζητήματα, αλλά στο πολυσύνθετο, στο ουσιαστικό θέμα της εκπαίδευσης, στο παρόν νομοσχέδιο θα μπορούσαμε να προσθέσουμε πολύ περισσότερα πράγματα, που αφορούν στο πώς φτάνει το παιδί στην ηλικία των 17 ετών να αποκτήσει την εξειδικευμένη εκπαίδευση, για να αναλάβει την ευθύνη, παρουσία και ενός εμπειρότερου οδηγού, που και η εμπειρία σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει με κάποιον τρόπο να τεκμαίρεται.

Έχω πει και έχω παρεξηγηθεί παλιότερα ότι στην Ελλάδα η απόκτηση διπλώματος τα προηγούμενα χρόνια - και δεν βάζω πολιτικό πρόσημο σε αυτό - δεν ήταν και καμιά πολύ δύσκολη υπόθεση. Ο χρόνος κτήσης του διπλώματος, δηλαδή, δεν αποτελεί ουσιαστικό τεκμήριο ούτε εμπειρίας ούτε παροχής συμβουλευτικής ή υποστηρικτικής παρουσίας δίπλα σε ένα νέο παιδί 17 ετών.

Άρα, λοιπόν, θα μπορούσαμε να συζητήσουμε σε ένα ακόμη επίπεδο, για το πώς αυτή η χώρα αποκτά, ουσιαστικά, και θεσμική θωράκιση στο να βελτιώνει το νομοθετικό πλαίσιο διαρκώς, να είναι μια αέναη προσπάθεια, η οδική ασφάλεια να είναι στο μικροσκόπιο όχι μόνο της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αλλά όλων όσων συμμετέχουν στο θέμα οδική ασφάλεια και οδηγητική ικανότητα. Αυτό το λέω και ως ευχή και ως πρόταση.

Διαχωρίζοντας, λοιπόν, την εκπαίδευση των νέων ανθρώπων, των επόμενων γενεών, από το θέμα της εξέτασης μπαίνουμε στα ζητήματα της διαφάνειας. Εκεί, λοιπόν, πρέπει να ομολογήσουμε ότι δεν ισχύει αυτό, που είχε ειπωθεί κάποτε, ότι η διαφθορά είναι φυσικό φαινόμενο. Δεν είναι φυσικό φαινόμενο. Η διαφθορά έχει, συνήθως, δύο μέρη, στη συγκεκριμένη περίπτωση, τον φορέα, που ελέγχει και πιστοποιεί τον εξεταζόμενο οδηγό, και τον υποψήφιο οδηγό. Δυστυχώς, μέσα από παραλείψεις και αμφισημίες του νομοθετικού πλαισίου έχουν μπει και άλλοι φορείς ενδιάμεσα σε αυτό το δίκτυο, τον εθισμό της παροχής διπλωμάτων, που είναι συνδεδεμένη με τη διαφθορά. Θυμάστε ότι η τελευταία χαρακτηριστική περίπτωση αποκάλυψης ενός τέτοιου κυκλώματος εμπεριείχε μέσα και στελέχη της τοπικής αυτοδιοίκησης στην Κατερίνη, που είναι και γενέτειρά μου, που εξέδιδαν πιστοποιητικά για τον τόπο κατοικίας των εξεταζόμενων και μια περίπλοκη υπόθεση. Πάντως, καταλήγω ότι η διαφάνεια στο σύστημα εξέτασης, στον τρόπο, στην κατάρτιση των εξεταστών, είναι το ένα και σημαντικό βήμα που, μπαίνοντας στα άρθρα του νομοσχεδίου, θα πρέπει να συζητήσουμε πολύ σοβαρά.

Το μόνο που μπορώ να κάνω είναι να διαπιστώσω κάποιες ατέλειες σε μία κριτική στάση, για το αν τελικά το μείζον ή ένα από αυτά που κρίνει το νομοσχέδιο είναι, για παράδειγμα, το αν οι εξεταστές θα είναι μπροστά ή πίσω. Ενώ προσπερνά μια άλλη παθογένεια να μην έχουμε αποκτήσει τη δυνατότητα, ως υποδομή, να μη χρειάζεται ο ιδιοκτήτης της σχολής οδηγών να προσφέρει το ιδιωτικό του αυτοκίνητο για τη διαδικασία των εξετάσεων. Ειλικρινά, αναρωτιέμαι μεγαλόφωνα, αν και στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης ακολουθείται αυτό το σύστημα. Να προσέρχεται, δηλαδή, ο ίδιος ο ιδιοκτήτης της σχολής οδηγών με το δικό του όχημα και να το θέτει στην υπηρεσία του δημόσιου ελεγκτικού μηχανισμού.

Αναφέρθηκα, ήδη, για το θέμα των 17 χρόνων. Θα ήθελα να προσθέσουμε κάποιες δικλείδες ασφαλείας και για το συμβουλευτικό, δηλαδή, το πρόσωπο που θα συνοδεύει τον δεκαεπτάχρονο νέο οδηγό. Με κάποιο τρόπο, θα πρέπει να έχουμε τη μέγιστη δυνατή εξασφάλιση ότι πρόκειται για κάποιον που μπορεί να συμβάλει στην προστασία ενός νέου και, προφανώς, άπειρου οδηγού.

Τώρα, σε ό,τι αφορά στην αξιοποίηση των ένστολων δημόσιων λειτουργών - της Ελληνικής Αστυνομίας, του Λιμενικού - που εισάγεται. Θέλω να προσθέσω - και να υπάρχει ως ενημέρωση - ότι στο εκπαιδευτικό σύστημα της Ελλάδας υπάρχουν Ιδρύματα Επαγγελματικής Κατάρτισης με αντικείμενο την οδική ασφάλεια. Είναι απόφοιτοι ΙΕΚ, οι οποίοι - είναι μια πρόταση - να μπορούν να ενταχθούν. Αυτό είναι το γνωστικό τους αντικείμενο, μέσα στο Μητρώο που δημιουργείται. Ακούγεται ενδιαφέρουσα η πρόταση για τους ένστολους, αλλά, αναζητώντας, δεν έχουμε βρει κάτι αντίστοιχο να ακολουθείται σε κάποια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δηλαδή οι αστυνομικοί ή οι λιμενικοί, στο τέλος του ωραρίου τους, ως έξτρα απασχόληση, και, μάλιστα, για τα μέτρα του δημοσίου καλά αμειβόμενη, όπως άκουσα από τα νούμερα που ανέφερε ο κ. Κέλλας, διαβάζοντας και το νομοσχέδιο. Για τους αποφοίτους των ΙΕΚ είναι κάτι που θα μπορούσε να τεθεί υπό συζήτηση.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο δεν θα βρούμε κραυγαλέα περίπτωση δευτερογενούς νομοθέτησης. Είκοσι Υπουργικές Αποφάσεις, αν δεν κάνω λάθος, θα εκδοθούν συνεπεία της ψήφισης του νομοσχεδίου. Μπορεί να είχε διαφορετική προσέγγιση ο καθένας για το ποιο είναι το μέτρο στη δευτερογενή νομοθέτηση, με τις Υπουργικές Αποφάσεις, αλλά και αυτό θα το συζητήσουμε στη συνέχεια.

Με πολύ ενδιαφέρον και, πραγματικά, με ειλικρινή πρόθεση, δέχομαι αυτό που λέει ο κ. Καραμανλής ότι έχει εξασφαλιστεί από την Αρχή Προστασίας Δεδομένων η συναίνεση για την ψηφιακή ηλεκτρονική καταγραφή της διαδικασίας. Αναρωτιέμαι αν υπάρχει κάποια προχειρότητα και ζητώ μια ειλικρινή απάντηση. Διότι, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 5 του ν. 4624/2019, ο δημόσιος φορέας θα πρέπει να δημοσιοποιεί τα στοιχεία επικοινωνίας του υπευθύνου προστασίας και να τα ανακοινώνει στην Αρχή. Βέβαια, υπάρχει μια παράγραφος που λέει «Για λόγους εθνικής ασφαλείας ή εμπιστευτικότητας, ενώ ορίζεται ως υπεύθυνος για την ασφάλεια του υλικού, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, δεν προβλέπεται η ανακοίνωση στην Αρχή». Μπορεί να είναι λάθος κατανόηση από την πλευρά μας, αλλά πιστεύω ότι είναι καλό να εκτιμηθεί.

Δεν θα σας κουράσω άλλο, γιατί - όπως είπα - υπάρχουν και άλλα ζητήματα που θίχτηκαν από τον κ. Κέλλα, αλλά δεν μπορούμε να τα προσπεράσουμε μέσα σε ένα λεπτό. Θα προσπαθήσουμε σε αυτήν τη συζήτηση, όσο πιο δημιουργικά γίνεται, να προκύψει το καλύτερο αποτέλεσμα. Και αυτό πιστεύω θα γίνει και στη διάρκεια της συνεδρίασης της Επιτροπής, αλλά και στην Ολομέλεια. Σε τίτλους, θα ήθελα να κλείσω με κενά και κριτικά σημεία.

Κύριε Κέλλα, 69 ετών οδηγός, χωρίς μια ενδιάμεση κρίση, έλεγχο, πιστοποίηση της ικανότητας αντίληψης και αντανακλαστικών, πιστεύω ότι είναι κάτι που πρέπει να το δούμε σοβαρά και το 69 και το 65 στα σχολικά λεωφορεία επεκτείνεται και στους οδηγούς ταξί. Σαφέστατα, ένας άνθρωπος 69 ετών ή ένας άνθρωπος 65 ετών δεν κρίνεται εύκολα ή χωρίς κάποιες απαραίτητες διαδικασίες εκτός εργασίας, αλλά στο συγκεκριμένο αντικείμενο θεωρώ ότι μπορούμε να προσθέσουμε - για το καλό όλων μας, εάν επιμείνετε σε αυτά τα όρια ηλικίας - τουλάχιστον έναν ουσιαστικό έλεγχο στοιχειωδών δεδομένων, αντανακλαστικών, ικανότητας, διάρκειας στο κρίσιμο διάστημα που αυξάνονται και αυτά τα όρια. Επιτρέψτε μου να το πω λίγο πιο απλά, λίγο πιο λαϊκά, ότι και να είναι 69 ετών ένας άνθρωπος που έχει την ευθύνη ενός λεωφορείου και ενός φορτηγού θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα και για τη δική του ασφάλεια να πιστοποιείται αυτή η ικανότητα με πολύ μεγαλύτερη ένταση και συνέπεια.

Κλείνω εδώ. Θα έχουμε και συνέχεια. Εκείνο που δεν μπορώ να καταλάβω, σε αυτό το νομοσχέδιο, είναι τους αποκλεισμούς που περιέχει. Αποκλεισμούς και αποφάσεις δύο μέτρων και δύο σταθμών σε ό,τι αφορά εργασιακά ζητήματα για τους εργαζόμενους στις συγκοινωνίες και μια σειρά από άλλες διατάξεις, αλλά θα τα πούμε στις υπόλοιπες συνεδριάσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε τον κ. Γιαννούλη. Θα δώσουμε, τώρα, τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής, στον κ. Χρήστο Γκόκα.

Στο σημείο αυτό έγινε η β’ ανάγνωση των καταλόγων των μελών των Επιτροπών. Παρόντες από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου ήταν οι Βουλευτές, κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος-Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Τζάκρη Θεοδώρα, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Παρόντες από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας ήταν οι Βουλευτές, κ.κ.: Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Διγαλάκης Βασίλειος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Καππάτος Παναγής, Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα, Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Σπανάκης Βασίλειος – Πέτρος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων (Σπύρος), Αθανασίου Αθανάσιος (Νάσος), Βαγενά - Κηλαηδόνη Άννα, Βαρδάκης Σωκράτης, Δρίτσας Θεόδωρος, Λαμπρούλης Γεώργιος και Βιλιάρδος Βασίλειος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν ξεκινήσω την τοποθέτησή μου, θέλω να ευχηθώ από την πλευρά μου περαστικά στον Πρόεδρο της Επιτροπής μας, στον κ. Γιώργο Βλάχο, καλή και γρήγορη ανάρρωση, ώστε σύντομα να είναι μαζί μας.

Επίσης, θα συγχαρώ τον κ. Παπαδόπουλο για την ανάληψη των καθηκόντων του στο Υπουργείο Μεταφορών, να του ευχηθώ καλή επιτυχία στο έργο του και καλή συνεργασία με όλους μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα στην κοινή συνεδρίαση των αρμόδιων Επιτροπών, της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου και της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, το σχέδιο νόμου για τον εκσυγχρονισμό του πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, για το νέο καθεστώς χορήγησης αδειών οδήγησης οχημάτων και ρύθμιση ζητημάτων σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος και άλλες διατάξεις σχετικά με ρυθμίσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Όμως, κύριοι Υπουργοί, για μια ακόμα φορά έρχεται προς επεξεργασία και ψήφιση στη Βουλή ένα νομοσχέδιο που έχει σχεδόν τις διπλάσιες διατάξεις από αυτές που υπήρχαν στη δημόσια διαβούλευση. Με τις επιμέρους διατάξεις, που ρυθμίζουν μεν ζητήματα της αρμοδιότητας του τομέα των μεταφορών, που, όμως, δεν έχουν συνάφεια, πλην πολύ λίγων, με το βασικό αντικείμενο του νομοσχεδίου, που αφορά στις άδειες οδήγησης και, αντίστοιχα, βέβαια, στο ζήτημα της οδικής ασφάλειας.

Στην οδική ασφάλεια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα διπλώματα οδήγησης, οι άδειες, με ό,τι αυτά σχετίζονται, εκπαίδευση, κατάρτιση, θεωρητική και πρακτική εξέταση , είναι σημαντική, ασφαλώς, παράμετρος. Η οδική ασφάλεια αφορά τόσο στις υποδομές, όπως τα οδικά δίκτυα, ειδικά στα επαρχιακά οδικά δίκτυα και τα υπάρχοντα από πριν εθνικά δίκτυα πριν από τους αυτοκινητόδρομους, όπου έχουμε συχνά ατυχήματα και βαρύ, δυστυχώς, φόρο αίματος, αφού χάνονται ανθρώπινες ζωές.

Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις στο ΒΟΑΚ, στον άξονα Πάτρα – Πύργος και, πρόσφατα, είχαμε και πάλι θανατηφόρο ατύχημα στα επαρχιακά δίκτυα, όπως έχουμε συζητήσει και στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Από στοιχεία των φορέων, που μίλησαν στην Επιτροπή, έχουμε πολλά ατυχήματα και στις αστικές και κατοικημένες περιοχές. Επομένως, η βασική παράμετρος αφορά μεν στα ζητήματα της γενικότερης παιδείας από τα σχολεία στην κυκλοφοριακή αγωγή, στα μαθήματα οδικής ασφάλειας, αλλά και στην ειδικότερη εκπαίδευση και πιστοποίηση της ικανότητας οδήγησης, χωρίς να αγνοούνται και τα υπόλοιπα, όπως οι υποδομές, η ποιότητα των οχημάτων και ούτω καθεξής.

Εξάλλου, έχει εξαγγελθεί από το Υπουργείο η παρέμβαση σε 7.000 επικίνδυνα οδικά σημεία στη χώρα, εντός των πόλεων και στο επαρχιακό δίκτυο, μάλιστα, ύψους 450 εκατομμυρίων ευρώ με τη χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Βέβαια, αυτές οι παρεμβάσεις πρέπει να επιταχυνθούν και όσο γίνεται γρηγορότερα να υλοποιηθούν.

Περνώντας στο νομοσχέδιο, ακόμα και στις σχετικές ανακοινώσεις την προηγούμενη εβδομάδα, δόθηκε η εντύπωση ότι αυτό το νομοσχέδιο θα εστίαζε μόνο στο κύριο ζήτημα αυτών που αναφέρουμε σχετικά με την ορθή οδική συμπεριφορά μέσα σε ένα σύγχρονο και αξιόπιστο πλαίσιο, που θα εξασφαλίζει την επαρκή εκπαιδευτική και πρακτική εξέταση των υποψηφίων, με τους όρους και τις προϋποθέσεις διαφάνειας. Πραγματικά, μετά από ένα τέλμα που βρέθηκε αυτή η διαδικασία για τη χορήγηση των αδειών οδήγησης και τα προβλήματα στην εκπαίδευση και εξέταση υποψηφίων οδηγών, με το σχετικό νόμο της προηγούμενης κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ και μετά την ανάγκη επαναφοράς του προηγούμενου καθεστώτος, ώστε να δοθεί μια ανάσα από αυτή την αρνητική συγκυρία, όπου πάνω από 105.000 υποψήφιοι οδηγοί βρίσκονταν όμηροι αναμένοντας να δώσουν εξετάσεις. Περιμέναμε ένα νομοσχέδιο που θα εστιάσει ακριβώς σε αυτές τις λύσεις του ζητήματος αυτού και όχι αυτές τις διάσπαρτες διατάξεις, για ζητήματα και ρυθμίσεις, που είπα πριν στον τομέα των μεταφορών, που απαιτούν, όμως, τη δική τους επεξεργασία για συζήτηση.

Είναι ένα δείγμα του τρόπου με τον οποίο νομοθετεί η Κυβέρνηση και το έχουμε δει και σε άλλα νομοσχέδια. Όμως, είναι γεγονός ότι ο τρόπος που θεσμοθετήθηκε από την προηγούμενη Κυβέρνηση, οι σχετικές διατάξεις, που αφορούσαν στις άδειες οδήγησης, αλλά και η αδράνεια και η καθυστέρηση επί δύο χρόνια, αφότου συζητήσαμε την προσωρινή λύση, επιδείνωσαν το πρόβλημα, κυρίως όσον αφορά στην ανάγκη για ένα σύγχρονο πλαίσιο, το οποίο να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της σωστής οδηγικής συμπεριφοράς.

Επίσης, θα περιμέναμε να είναι ενσωματωμένες η γνώση και η εμπειρία όλων των εμπλεκόμενων φορέων και δημόσιων και ιδιωτικών. Θα τα δούμε αύριο τα στοιχεία της διαβούλευσης, αλλά και περισσότερες τεχνολογικές δυνατότητες, ώστε αυτό το κατά βάση τεχνικό νομοσχέδιο, τουλάχιστον στα τρία πρώτα μέρη του να μην χρειαστεί πολύ συζήτηση σήμερα και, μάλιστα, έξι μήνες αφότου ολοκληρώθηκε η δημόσια διαβούλευση και, βεβαίως, μέσα σε μια συμπυκνωμένη διαδικασία σε τρεις ημέρες η σύνθεση των συνεδριάσεων στην Επιτροπή και στην Ολομέλεια. Γιατί, αναρωτιέται κανείς, έχουμε, τελικά, ή μπορούμε να έχουμε ένα ολοκληρωμένο εκσυγχρονιστικό, ρεαλιστικό σχέδιο για ολόκληρη τη διαδικασία, όλο το φάσμα που συνδέεται με τις άδειες οδήγησης, χωρίς κενά και με διαφάνεια;

Θα προσπαθήσουμε να απαντήσουμε σε αυτά τα ερωτήματα αυτές τις μέρες. Υπάρχουν διατάξεις για τις οποίες, ήδη, έχουν εκφραστεί αντιρρήσεις από τους άμεσα εμπλεκόμενους και ενδιαφερόμενους φορείς. Περιμένουμε με ενδιαφέρον την αυριανή ακρόαση φορέων, για να έχουμε περισσότερα στοιχεία, ώστε να πάμε στην τελική διαμόρφωση προτάσεων. Για παράδειγμα, διατάξεις, όπως η πρόβλεψη του κατώτατου ορίου των 17 ετών για άδεια οδήγησης με τις προϋποθέσεις που προβλέπει. Τα 17 έτη αποτελούν, πράγματι, μια ηλικία που ένας νέος μπορεί να οδηγήσει. Συμβαίνει, ήδη, εξάλλου, όπως είπατε και εσείς, κύριε Υπουργέ, σε πολλές χώρες του εξωτερικού.

Όμως, το ζητούμενο είναι να οδηγήσει κανείς με ασφάλεια σε ένα οδικό δίκτυο με τις κατάλληλες προδιαγραφές και αφού έχει λάβει την κατάλληλη εκπαίδευση όχι μόνο σε επίπεδο θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων από κάποιο εκπαιδευτικό κέντρο οδήγησης, αλλά και μέσα, όπως είπα και στην αρχή της τοποθέτησής μου, από ένα γενικότερο πλαίσιο εκπαίδευσης και κυκλοφοριακής αγωγής, στο οποίο ακόμα υστερούμε.

Μας προβληματίζει αυτή η διάταξη. Να δούμε πώς θα εφαρμοστεί με τον καλύτερο τρόπο, τη δεδομένη χρονική στιγμή και, βεβαίως, θα ακούσουμε πάνω σε αυτό το ζήτημα και τη γνώμη των φορέων.

Στις διατάξεις για την πρακτική εξέταση διατυπώνονται επιφυλάξεις, αλλά και αντίθετες απόψεις. Προβλέπεται η διενέργεια της πρακτικής δοκιμασίας όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψήφιων οδηγών να γίνεται αποκλειστικά με τα οχήματα και τις μοτοσυκλέτες των σχολών οδηγών, ενώ ο εξεταστής βρίσκεται δίπλα στον οδηγό στα φορτηγά και στα λεωφορεία ή στη θέση του συνοδηγού για την κατηγορία Β και ο εκπαιδευτής είτε δίπλα στον εξεταστή ή στο πίσω κάθισμα, αντίστοιχα.

Υπάρχουν θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια των επιβαινόντων σε αυτή τη διαδικασία, με αυτή την πρόβλεψη και, βέβαια, θα πρέπει η αξιολόγηση, πράγματι, να γίνεται με τους καλύτερους δυνατούς όρους διαφάνειας, αλλά χωρίς κίνδυνο της σωματικής ασφάλειας όσων παρευρίσκονται και χωρίς κίνδυνο για την περιουσία του εκπαιδευτή, διότι διαθέτει ο εκπαιδευτής τη δική του περιουσία σε αυτή τη διαδικασία. Ο εκπαιδευτής είναι σαφώς καλύτερα προετοιμασμένος να αντιδράσει, ειδικά στο δικό του όχημα και με τον δικό του εξεταζόμενο, σε οποιαδήποτε απρόβλεπτη αρνητική εξέλιξη παρουσιαστεί κατά τη διάρκεια μιας εξέτασης, που εγκυμονεί κινδύνους ατυχήματος.

Θα θέλαμε να εξηγήσει κάποιος από εσάς, κύριε Υπουργέ, ή κάποιοι σύμβουλοι, των οποίων, προφανώς, τη γνώμη λάβατε υπόψιν, τον λόγο για τον οποίο ο εκπαιδευτής μπαίνει στο πίσω κάθισμα.

Σε άλλες διατάξεις, όσον αφορά στη χρήση κάμερας. Είχε αποτελέσει ένα σημείο τριβής. Θα πρέπει να δούμε τον καλύτερο δυνατό τρόπο, με τον οποίο θα θεσμοθετηθεί αυτή η διάταξη, ώστε να μην αποτελέσει και πάλι μια προβληματική διάταξη και να μην συναντήσει «σκοπέλους» στην εφαρμογή σε σχέση, βέβαια, με τη διαφύλαξη και προστασία των προσωπικών δεδομένων και να μην έχουμε τα αντίστοιχα προβλήματα του παρελθόντος, που την κατέστησαν ανεφάρμοστη, με αντίστοιχη διάταξη.

Όσον αφορά στο Μητρώο Εξεταστών και Εποπτών. Στο θέμα της διεύρυνσης του σώματος των εξεταστών με δημοσίους υπαλλήλους, έξω από τις Διευθύνσεις Μεταφορών, πέραν της κατάργησης, θα πρέπει να προσδιοριστούν, ίσως καλύτερα, οι βασικές προϋποθέσεις για την επιλογή τους. Θα τα δούμε, βέβαια, στη συνέχεια.

Καταρτίζεται και το Μητρώο Εποπτών, που θα ελέγχουν το έργο των εξεταστών και θα το αξιολογούν, με ένστολους από τις αστυνομικές αρχές σε ρόλο επόπτη και αξιολογητή, το έργο των αρμόδιων εξεταστών. Δίνεται η εντύπωση της δημιουργίας ενός ασφυκτικού, πιεστικού, γραφειοκρατικού συστήματος και υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον όλο αυτό θα συνεπάγεται μια ορθή και ουσιαστική διεκπεραίωση στα ζητήματα καταγγελιών, ενστάσεων, που θα υποβληθούν. Και αυτή είναι μια διάταξη που θα πρέπει να μας απασχολήσει στη συνέχεια της συζήτησής μας.

Υπάρχει μια διάταξη που προβλέπει αύξηση του ποσού του παραβόλου κατά 10 ευρώ, από 50 ευρώ σε 60 ευρώ, για την αρχική χορήγηση άδειας οδήγησης ή την επέκταση από την κατηγορία Β σε άλλη κατηγορία ή την ανανέωση. Αυτή η πρόσθετη επιβάρυνση, σε αυτές τις εποχές, θα πει κανείς δεν είναι μεγάλο το ποσό, αλλά 10 ευρώ πάντα είναι, όταν δεν τα έχει κανείς, ένα μεγάλο ποσό. Θα θέλαμε να το εξηγήσετε, γιατί προέκυψε η ανάγκη αυτής της αύξησης;

Στο τρίτο και τέταρτο μέρος του νομοσχεδίου υπάρχουν οι διατάξεις, αφενός μεν στο τρίτο μέρος για τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος με τους όρους και τις προϋποθέσεις για την κυκλοφορία τους και τις αντίστοιχες υποχρεώσεις των ιδιοκτητών. Θα τα δούμε και αυτά. Στο τέταρτο μέρος υπάρχει μια σειρά άλλων ρυθμίσεων για ζητήματα αρμοδιότητας του τομέα Μεταφορών. Καταρχήν, να σταθώ σε πολύ λίγα από αυτά τα ζητήματα, θα έχουμε την ευκαιρία να τα δούμε εκτενέστερα στις επόμενες συνεδριάσεις. Ένα η καθιέρωση του ενιαίου ορίου ηλικίας συνταξιοδότησης των οδηγών φορτηγών λεωφορείων δημοσίας και ιδιωτικής χρήσης στα 69 έτη. Θα πρέπει να δούμε πώς αυτό το όριο ηλικίας καθίσταται και στην εφαρμογή του πρακτικώς προς τα ζητήματα της ασφάλειας.

Η παράταση κατά ένα έτος για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ταξί κατηγορίας Euro 5, Euro 4 ή νεότερης τεχνολογίας, που μπαίνουν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία. Δίνεται μια παράταση μέχρι 31/12/2021. Δεν προβλέπεται καμία παράταση για την κυκλοφορία του ταξί, που λόγω παλαιότητας θα έπρεπε να είχαν αντικατασταθεί μέσα στο 2019. Υπάρχουν ιδιαίτερες συνθήκες να δούμε αν μπορεί και αν πρέπει να δοθεί κάποιος χρόνος ακόμα σε αυτά. Πριν κλείσω θα κάνω μια αναφορά στο άρθρο 54, που καθορίζονται τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της χώρας, ως φορείς κατάρτισης και εξέτασης του ελεγκτικού προσωπικού δημόσιων και ιδιωτικών ΚΤΕΟ.

Αναμένεται η σχετική ΚΥΑ για τον καθορισμό όλων των θεμάτων επιμόρφωσης και κατάρτισης, αλλά και πιστοποίησης του ελεγκτικού προσωπικού και άλλα θέματα. Το είχαμε επισημάνει και όταν συζητούσαμε τον νόμο 4784/2021 για τη σύσταση του Μητρώου Ελεγκτών, και τότε είχαμε επισημάνει την ανάγκη διευκρινίσεων για τον τρόπο επιμόρφωσης και πιστοποίησης και για τη δυνατότητα ελέγχων από ήδη πιστοποιημένους φορείς. Μετά από εννέα μήνες προσδιορίζεται ο φορέας πιστοποίησης και με τη σχετική ΚΥΑ θα επανακαθοριστούν και θα αποσαφηνιστούν τα διαδικαστικά ζητήματα. Ευελπιστούμε, όμως, αυτή η ΚΥΑ να εκδοθεί πιο άμεσα από ό,τι χρειάστηκε, για να προσδιοριστεί ο φορέας κατάρτισης.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδική ασφάλεια αποτελεί, πράγματι, ένα πολύ σοβαρό ζήτημα για τη χώρα μας, αφού διαρκώς καταγράφονται τροχαία ατυχήματα, αρκετά, δυστυχώς, θανατηφόρα. Απαιτείται ένα, πραγματικά, σύγχρονο και ολοκληρωμένο πλαίσιο εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψήφιων οδηγών και οδηγών, μέσα από ένα αδιάβλητο και αξιόπιστο καθεστώς, που θα χορηγεί τις άδειες οδήγησης των οχημάτων, θα σέβεται τις ιδιαιτερότητες και τις ικανότητες του κάθε υποψηφίου χωρίς να στερεί το δικαίωμα σε κανένα στην κυκλοφορία, βέβαια, μαζί με μια συνολική νομοθετική πρωτοβουλία για την οδική ασφάλεια. Υπάρχουν επεξεργασμένες θέσεις της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, που λειτουργεί σε πνεύμα συναίνεσης και καλής συνεργασίας, είναι ο κ. Κέλλας εδώ, ο Πρόεδρος της Επιτροπής.

Σε αυτήν την Επιτροπή είμαι, επίσης, μέλος και είναι θετικό που συνεδριάζουν από κοινού με την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, υπάρχουν θέσεις για όλους τους τομείς, που συνδέονται με αυτό το κρίσιμο ζήτημα της οδικής ασφάλειας. Θα έχουμε την ευκαιρία να τοποθετηθούμε αναλυτικότερα στη συνέχεια μετά και την ακρόαση φορέων και γι’ αυτό θα πάρουμε τις τελικές μας θέσεις, αφού προηγηθεί αυτή η διαδικασία.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε τον κ. Γκόκα. Θα ανακοινώσω τώρα τους φορείς, που θα κληθούν για αύριο στις 10.00΄, Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης, Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών, Περιφέρεια Αττικής, Αρχή Προστασίας Δεδομένων, ΕΣΑμεΑ, Ομοσπονδία Κωφών Ελλάδος, Ομοσπονδία Φίλων Παλαιού Αυτοκινήτου, Επιμελητήρια, Σύλλογος «Πάνος Μυλωνάς», Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης, Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών, Συνδικάτο Εργαζομένων ΟΑΣΘ, Πανελλήνια Ομοσπονδία Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων, Ομοσπονδία Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών, Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας, Πανελλήνιος Σύλλογος Αρωγής Οικογενειών Θυμάτων «Αγιος Χριστόφορος», Πρόεδρος Σωματείου Εκπαιδευτών Κεντρικού Τομέα και ΓΕΣΕΒΕ. Αύριο στις 10.00΄ οι φορές θα είναι στη διάθεσή μας. Τον λόγο έχει ο κ. Στολτίδης.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ)**: Νομίζουμε ότι είναι πιο ακριβές κάποιος να δώσει τον τίτλο στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου «Οδική ασφάλεια με οδηγό τα συμφέροντα του κεφαλαίου». Με επικοινωνιακή διάθεση και εισπρακτική λογική το κριτήριο του κόστους - οφέλους, το σχέδιο νόμου πάει ένα βήμα παραπέρα την υλοποίηση της στρατηγικής των επιχειρηματικών ομίλων, δηλαδή την εξασφάλιση και την αύξηση της κερδοφορίας τους, στην κατεύθυνση της αλλαγής του στόλου των ΙΧ οχημάτων με νέας γενιάς «πράσινα» οχήματα, απλησίαστα για τα λαϊκά στρώματα. Τα μεγάλα οδικά έργα είναι με κριτήριο τα σχέδια του κεφαλαίου για κόμβο μεταφορών και όχι για την ασφάλεια του λαού, με επαρχιακό δίκτυο σε κατάσταση αποσύνθεσης, με ΜΚΟ που θα λάβουν αδρή χρηματοδότηση για τη συμμετοχή και προώθηση διαφόρων προγραμμάτων οδικής εκπαίδευσης, που αναμένεται να μπει ως μάθημα στα σχολεία.

Κατά τα άλλα, το σχέδιο της Κυβέρνησης, όπως αποτυπώνεται και στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, ανάμεσα σε άλλα προβλέπει αλλαγή του τρόπου εξετάσεων για την απόκτηση άδειας οδήγησης, με την εισαγωγή νέων εγχειριδίων, δημιουργία τράπεζας θεμάτων, κατάρτισης εκπαιδευτών οδήγησης, με περίοπτη θέση τη διασφάλιση είσπραξης χαρατσιών και προστίμων. Κάτι σε σχέση με την οδική ασφάλεια, όσο και να το ψάξει κανείς, δεν πρόκειται να το βρει, γιατί είναι πανθομολογούμενο. Όλοι μιλούν για το σαθρό, διάτρητο, αναχρονιστικό νομικό πλαίσιο στο ζήτημα εξετάσεων οδήγησης, που ο λαός το πλήρωσε αρκετά χρόνια και πάνω από όλα δεν εξασφαλίζει την οδική ασφάλεια. Πρόκειται για ένα «απόστημα» που δεν σπάει, που συντηρείται και αυξάνει σε ένα πλήρως ιδιωτικοποιημένο μοντέλο, με υπέρογκα ποσά που πληρώνει κάθε υποψήφιος οδηγός για το δικαίωμα να αποκτήσει άδεια οδήγησης, να την επεκτείνει ή να την ανανεώσει.

Η αδιαφάνεια και η διαφθορά είναι συνυφασμένες με αυτό το σύστημα, που δημιουργεί την αντικειμενική βάση να δημιουργούνται και να ενισχύονται. Στον μηχανισμό θεωρητικών εξετάσεων και δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, όσα πρότυπα και αν ενσωματώθηκαν προηγούμενα, στη λειτουργία του κυριαρχεί η διαφάνεια, με υποβάθμιση, συνολικά, της οδικής συμπεριφοράς και την καθοριστική της επίδραση στην οδική ασφάλεια. Μιλάμε για έναν μηχανισμό που κυριαρχεί και θα συνεχίσει να κυριαρχεί η πελατειακή σχέση, ιδιαίτερα στο «γρηγορόσημο» και όχι η ουσιαστική εκπαίδευση για την απόκτηση των αναγκαίων δεξιοτήτων, που απαιτούνται για την αντικειμενική εξέταση των δεξιοτήτων που αποκτήθηκαν.

Δυστυχώς, όλη αυτή η κατάσταση αποτυπώνεται με τραγικό τρόπο στα τροχαία δυστυχήματα. Κάθε χρόνο σε όλο τον κόσμο, σύμφωνα με τα στοιχεία, πάνω από 1.250.000 άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους σε οδικές συγκρούσεις και εκατομμύρια περισσότεροι τραυματίζονται. Η χώρα μας είναι πρωταθλήτρια στην απώλεια ζωών από τροχαία δυστυχήματα, ενώ είναι προφανής η αναγκαιότητα αλλαγών στο σύστημα, ώστε να εξασφαλίζεται με διαφάνεια η ορθή εκτέλεση του εξεταστικού έργου και η συμβολή του στην οδική ασφάλεια, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, με πρόσχημα τα προβλήματα στη διαδικασία διενέργειας των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών επαναφέρει με άλλη μορφή το θεσμικό πλαίσιο, που όλοι συμφωνούν ότι είναι διάτρητο. Θα τα πουν και οι φορείς.

Τα προβλήματα παραμένουν, όπως είναι η αντιμετώπιση της εκπαιδευτικής διαδικασίας στον τομέα της οδήγησης ως εμπόρευμα, η επιλογή ενίσχυσης της ανταποδοτικότητας, η διατήρηση διάτρητων και αδιαφανών διαδικασιών, η υποστελέχωση των υπηρεσιών των Διευθύνσεων Μεταφορών των περιφερειών, όπως και σε άλλους τομείς του Δημοσίου, η κανονικότητά σας θα τη συνεχίσει, αλλά και η γενικότερη αντιμετώπιση των όρων ζωής και εργασίας των ανθρώπων ως ζητήματα, που υποτάσσονται στην κερδοφορία σε όλους τους τομείς. Είναι χαρακτηριστικό το πώς η Περιφέρεια Αττικής, με πρόσχημα την αποσυμφόρηση και με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών, βρήκε τη λύση να εφαρμόσει «διατάξεις Χατζηδάκη», επιτρέποντας την εργασία τις Κυριακές σε περίπτωση διενέργειας εξετάσεων για την απόκτηση πτυχίων και διπλωμάτων εν γένει.

Η λύση είναι, όμως, όπως λένε οι εργαζόμενοι και τα συλλογικά τους όργανα, να φτιαχτεί μια μόνιμη μεγάλη αίθουσα εξετάσεων με 200 - 300 θέσεις και αντίστοιχων ηλεκτρονικών υπολογιστών, που θα λειτουργεί σε σταθερή βάση, εξοπλισμένη με όλα τα τεχνολογικά συστήματα, που θα την καθιστούν άτρωτη σε παρεμβάσεις, κάτι που μπορεί να προσφέρει, αυτή τη στιγμή, η τεχνολογία αδιαμφισβήτητα, ώστε οι θεωρητικές στάσεις να είναι αδιάτρητες. Λύση είναι να έχει η κάθε σχολή εκπαίδευσης και ο κάθε υποψήφιος οδηγός ισότιμη μεταχείριση σε όλες τις φάσεις των εξετάσεων. Λύση είναι να μπορεί να εξυπηρετείται σταθερά και άμεσα ο κάθε εκπαιδευτής οδήγησης και υποψήφιος οδηγός.

Για αυτά, όμως, δεν μιλάει η Κυβέρνηση. Προσπαθεί να μας πείσει ότι η λύση στα προβλήματα και τα αδιέξοδα, που οι πολιτικές τους επιλογές δημιουργούν, είναι το «τσάκισμα» εργασιακών δικαιωμάτων, η ισοπέδωση όλων, μισθωτών και αυτοαπασχολουμένων, και η διαιώνιση διάτρητων μεθόδων και εξυπηρετήσεων παντός τύπου.

Συμπερασματικά, γι’ αυτό το κομμάτι του σχεδίου νόμου, για τα συγκεκριμένα άρθρα 1 έως 32, πρέπει να πούμε ότι δεν αποδεχόμαστε εμείς την παραμονή σε ένα διάτρητο σύστημα εξετάσεων οδήγησης, που δεν υπηρετεί την οδική ασφάλεια και τις αρχές ασφαλούς κυκλοφορίας με σεβασμό στους εργαζόμενους, που δεν εξασφαλίζει τη διαφάνεια σε όλες τις φάσεις της διαδικασίας, δημόσιες πίστες εξέτασης, αξιοπρεπείς όρους εργασίας εξεταστών και εκπαιδευτών, στελέχωση των υπηρεσιών, δημόσια και δωρεάν εκπαίδευση και επιμόρφωση των εξεταστών και των οδηγών.

Στα παρακάτω άρθρα, οι παρεμβάσεις στα ζητήματα των επαγγελματιών οδηγών φορτηγών, όχι μόνο δεν αγγίζουν τα πραγματικά τους προβλήματα, αλλά και τα διευρύνουν, διότι παρά τις απίστευτες τεχνολογικές δυνατότητες, όπως οι ψηφιακοί ταχογράφοι, παραβιάζονται συστηματικά τα ωράρια εργασίας και δεν τηρούνται τα στοιχειώδη ασφαλιστικά τους δικαιώματα. Επιτρέψτε μου, είναι πραγματικό αίσχος. Αντί να ενταχθούν στα βαρέα και ανθυγιεινά και να βγαίνουν πιο νωρίς στη σύνταξη, αυτοί οι εργαζόμενοι, κάτω από το βάρος των συντάξεων πείνας, τους πηγαίνετε στα 65 για τα σχολικά λεωφορεία και στα 69 για τα υπόλοιπα αστικά τουριστικά λεωφορεία και φορτηγά οχήματα, υπηρετώντας έτσι τις μεγάλες ανάγκες λόγω της εκτίναξης του μεταφορικού έργου, της έλλειψης οδηγών, το «χαράτσωμα» για τις ανανεώσεις αδειών, την απομάκρυνση από τη σύνταξη. Πραγματικά, αν δεν είναι αυτό εγκληματικό, τότε τι είναι; Είναι τραγέλαφος. Και τι σχέση έχει αυτό με την οδική ασφάλεια; Δηλαδή, να στέλνετε ανθρώπους αυτής της ηλικίας, με αντικειμενικά μειωμένα βιολογικά αντανακλαστικά, τσακισμένους στην κούραση από τα απάνθρωπα ωράρια και συνθήκες, με σάπια οχήματα σε δρόμους καρμανιόλα να μεταφέρουν μαθητές, επιβατικό κοινό ή επικίνδυνα υλικά και βαριά φορτία. Καμιά φορά, με συγχωρείτε, αλλά δεν φτάνουν οι λέξεις για ακριβείς χαρακτηρισμούς. Έλεος, όμως, και δεν μας κάνει και εντύπωση, προλάβαμε να ακούσουμε από τον ΣΥΡΙΖΑ ότι το πρόβλημα του να εργάζεται κάποιος μέχρι τα 69 του χρόνια είναι το πώς θα αποδείξουμε ότι έχει αντανακλαστικά ικανά να τον βοηθήσουν σε αυτό το έργο. Είναι προφανές ότι ο «νόμος Κατρούγκαλου» δεν επιτρέπει για άλλες αναφορές.

Στα επόμενα άρθρα δίνεται η παράταση μέχρι 31/12 των κανονιστικών όρων των συλλογικών συμβάσεων εργασίας των εποπτευόμενων από το Υπουργείο Μεταφορών συγκοινωνιακών φορέων των ΟΑΣΑ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΥ, ΟΣΕ.

Κύριε Υπουργέ, εποπτευόμενος συγκοινωνιακός φορέας είναι και ο ΟΑΣΘ, του οποίου η συλλογική σύμβαση εργασίας με τους εργαζόμενους έχει λήξει, όπως και στους υπόλοιπους φορείς, στις 31/12/2020. Εδώ θέλουμε διευκρίνιση, κύριε Υπουργέ, για να τη λάβουμε υπόψη στην τοποθέτησή μας στην κατ’ άρθρον συζήτηση, γιατί δεν γίνεται και εκεί η παράταση. Είμαστε, προφανώς, αντίθετοι με οποιαδήποτε μισθολογική και εργασιακή περικοπή. Οι εργαζόμενοι στον ΟΑΣΘ, όπως και σε άλλους εποπτευόμενους φορείς, από το 2015 και εδώ, έχουν δεχτεί περικοπές από μείον 25% μέχρι και πάνω από μείον 40%, ανάλογα με τη θέση και την ειδικότητα. Το λιγότερο που πρέπει να κάνετε, κύριε Υπουργέ, σε αυτήν τη φάση, είναι να δοθεί αυτή η ελάχιστη παράταση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας μέχρι το τέλος του χρόνου.

Με την παρέμβαση για τις σιδηροδρομικές μεταφορές που γίνεται κατά τα πρότυπα των ακτοπλοϊκών γραμμών, αξιοποιείτε την εφεύρεση των άγονων γραμμών επιδιώκοντας - άκουσον άκουσον - τη «χασούρα», λέει, του επιχειρηματικού ομίλου, όπως επιδοτήσατε και τους κατασκευαστικούς ομίλους με 40 εκατομμύρια ευρώ για τη «χασούρα» που είχαν από το γεγονός ότι δεν μετακινιόταν ο κόσμος στις εθνικές οδούς και δεν πλήρωνε διόδια. Ανοίγετε, επίσης, τον δρόμο για την κατάργηση της αποκλειστικότητας του δημοσίου στη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Και όλα αυτά για την κερδοφορία μιας «χούφτας παρασίτων» στην οικονομία.

Τα λίγα αυτά παραδείγματα φωτίζουν το γιατί η οδική ασφάλεια δεν είναι ουδέτερη. Αποδεικνύουν πως ένα σύστημα με κριτήριο το καπιταλιστικό κέρδος δεν θέλει και δεν μπορεί να διασφαλίσει εκείνους τους όρους για ασφαλείς λαϊκές μετακινήσεις. Η απάντηση του αστικού κράτους σε όλα αυτά τα ζητήματα είναι η ποινικοποίηση, η ατομική ευθύνη και ο αποκλεισμός των λαϊκών στρωμάτων από το δικαίωμα στη μετακίνηση. Οι λαϊκές μετακινήσεις περιορίζονται ως αχρείαστες, ενώ ως απαραίτητες θεωρούνται μόνο οι μετακινήσεις για τις ανάγκες του κεφαλαίου και του κράτους.

Κερδισμένος από την πολιτική αυτή είναι το μεγάλο κεφάλαιο, εγχώριο και αλλοδαπό, οι κατασκευαστικοί όμιλοι στα έργα οδικής μεταφοράς, οι εμπορικές αλυσίδες αυτοκινήτων, τα μονοπώλια που παράγουν αυτοκίνητα σε βάρος των εργαζομένων και των λαϊκών στρωμάτων, που βλέπουν το δικαίωμά τους στη μετακίνηση να αποδομείται συστηματικά και να καλούνται συνεχώς να διαλέξουν ποιες ανάγκες θα θυσιάσουν. Το δικαίωμα, δηλαδή, σε φθηνή, γρήγορη, καθολική και ασφαλή μετακίνηση θυσιάζεται.

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

Θα αναφερθούμε πιο αναλυτικά στα ουσιώδη στην κατ’ άρθρον συζήτηση και με αυτή την έννοια, με την προηγούμενή μας αναφορά, καταψηφίζουμε επί της αρχής το σχέδιο νόμου. Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Τον λόγο έχει ο κ. Χήτας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, τόνοι μελάνι έχουν χυθεί για το τι είναι, τι περιλαμβάνει η οδική ασφάλεια και τι πρέπει να γίνει. Το σημαντικότερο, όμως, δεν είναι ότι έχουν χυθεί τόνοι μελάνι, είναι ο φόρος του αίματος που έχει χυθεί στους δρόμους της χώρας μας. Είναι βαρύς ο φόρος αίματος πολλών χιλιάδων αδικοχαμένων, νέων, κυρίως, συνανθρώπων μας, και η αλήθεια είναι ότι έχουμε να αντιμετωπίσουμε μία γενοκτονία πάνω στην άσφαλτο.

Ξέρετε, όλες οι Κυβερνήσεις υπόσχονταν και υπόσχονται ότι θα μειωθούν τα ατυχήματα και τα δυστυχήματα, ότι θα βελτιωθεί το οδικό δίκτυο, θα βελτιωθούν οι υποδομές, θα εκσυγχρονιστεί το σχετικό θεσμικό πλαίσιο. Πολλά νομοσχέδια μέχρι και σήμερα καταρτίστηκαν, πολλοί νόμοι ψηφίστηκαν. Νόμοι που, είτε δεν λειτούργησαν, είτε δεν προχώρησαν, είτε απλά ανεστάλησαν από την επομένη, κάθε φορά, Κυβέρνηση, με τους πολίτες να είναι όμηροι των διαδικασιών, ενώ εξακολουθούμε να θρηνούμε ανθρώπινες ζωές. Πραγματικά, είναι το γνωστό «ράβε ξήλωνε».

Εδώ, βέβαια, βλέπουμε τη γνωστή συμπεριφορά, η τωρινή Κυβέρνηση να κατηγορεί την προηγούμενη Κυβέρνηση για τα λάθη, τις αδιαφορίες και «πάει λέγοντας». Το θέμα, όμως, είναι πάρα πολύ σοβαρό. Δηλαδή, η αξία της ανθρώπινης ζωής είναι ανυπέρβλητη, είναι ιερή και είναι χρέος όλων μας, ιδίως της πολιτείας, να θεσπίσει τους κατάλληλους κανόνες, να βελτιώσει το οδικό δίκτυο, να αναδιαμορφώσει εκ βάθρων όλη την πολιτική και την προσέγγιση για την καταπολέμηση αυτής της μάστιγας, γιατί, όντως, περί μάστιγας πρόκειται. Γιατί, ξέρετε, τα νούμερα είναι αμείλικτα και αποτυπώνουν ανάγλυφα την τραγική κατάσταση, τον εφιάλτη που βιώνει η χώρα μας.

Σύμφωνα με την ελληνική στατιστική αρχή, το 2019 συνέβησαν στη χώρα 10.712 οδικά τροχαία ατυχήματα, στα οποία 688 συνάνθρωποί μας έχασαν τη ζωή τους, το 68,3% αφορούσε οδηγούς, το 10,6% μεταφερόμενους επιβάτες, το 21,1% πεζούς, με τα περισσότερα από αυτά τα ατυχήματα να συμβαίνουν στην Αττική. Το 2018 θρηνήσαμε 700 ψυχές. Στη χώρα μας, από το 2007 ως το 2019, συνολικά 13.500 συνάνθρωποί μας έχουν χάσει τη ζωή τους. Τα νούμερα αποτυπώνουν τη σκληρή και τραγική πραγματικότητα, με τη χώρα μας, δυστυχώς, να φιγουράρει στις πρώτες θέσεις των αριθμών τροχαίων και τον αριθμό των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα να παραμένει πολύ υψηλότερος από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Έχουμε 65 θανάτους ανά εκατομμύριο. Να επισημάνω και κάτι άλλο, γιατί άκουσα τον Εισηγητή σας, δεν πρέπει η Κυβέρνηση να βιάζεται να περηφανεύεται για τη μείωση των τροχαίων του 2020.

Σαφώς και είναι ενθαρρυντικό και ευχάριστο, μακάρι να μην είχαμε ούτε ένα, απλά δεν κάνατε κάτι μαγικό και μειώθηκαν τα τροχαία, οφείλεται, κυρίως, στην πανδημία και τους περιορισμούς, που επέβαλε η Κυβέρνηση με το κλείσιμο των Ελλήνων στο σπίτι και το καθολικό lockdown, αφού ο κόσμος δεν κυκλοφορούσε, τι ατυχήματα να γίνουν;

Εν πάση περιπτώσει, δεν πρέπει να αναζητήσουμε την αιτία των τροχαίων μόνο στον ανθρώπινο παράγοντα και στο ανθρώπινο λάθος. Θεωρούμε ότι οι υποδομές, η κακή κατάσταση του οδικού δικτύου, η ελλιπής και - πολλές φορές - η ανύπαρκτη σήμανση παίζουν καταλυτικό ρόλο. Πρόσφατα, είδαμε να ανοίγονται τρύπες στο οδόστρωμα στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, με οχήματα να πέφτουν, ενώ ήταν εν κινήσει, μέσα στην τρύπα, κάτι, βεβαίως, πολύ επικίνδυνο για την ασφάλεια όλων των χρηστών των οδών και επιβεβαιώνει αυτό που λέγαμε πριν, για τις πολλές αστοχίες και προχειρότητες σε οδικά έργα και έργα υποδομών, γενικότερα.

Παράλληλα, επικράτησε κυκλοφοριακό χάος, με ρέματα έτοιμα να ξεχειλίσουν, με δρόμους, που όχι, απλώς, έγιναν ποτάμια, αλλά λεωφορεία βούλιαξαν, κυριολεκτικά, μέσα σε αυτά, με τους επιβάτες να κινδυνεύουν να εγκλωβιστούν και θα επισημάνω και εδώ, πως ότι δεν μπορείτε να διαχειριστείτε - αυτό κάνει συνήθως η Κυβέρνηση, όχι εσείς προσωπικά - ή να το αντιμετωπίσετε, το κλείνετε. Έτσι, λοιπόν, διακόπτετε την κυκλοφορία στους δρόμους, ενώ θα έπρεπε να είχαν διαμορφωθεί οι κατάλληλες υποδομές. Το παραπάνω το αναφέρω για να αναδείξω - και να αναδείξουμε ως Ελληνική Λύση - ότι η οδική ασφάλεια δεν είναι μονοθεματική, είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων, δράσεων και, κυρίως, συμπεριφορών.

Με αυτό το σκεπτικό, το νομοσχέδιο «Οδηγώντας με ασφάλεια», όπως αναφέρει και ο τίτλος του, δεν γίνεται πράξη με το να αλλάζετε «κάθε τρεις και λίγο» τους κανόνες για την εκπαίδευση, δεν γίνεται να υπάρχει συνεχιζόμενη αναστάτωση με απανωτές αλλαγές στο σχετικό θεσμικό πλαίσιο. Αυτό από μόνο του προκαλεί μια ανασφάλεια δικαίου, αν θέλετε, μια αποθάρρυνση, και αφήνει περιθώριο για παρατυπίες και αφού αναφέρομαι σε παρατυπίες, πόσες φορές - το είπατε και εσείς στην ομιλία σας - δεν έχουν έρθει στο φως της δημοσιότητας κυκλώματα με πλαστά διπλώματα οδήγησης και τους ενδιαφερόμενους να μη δίνουν, καν, εξετάσεις, ακόμα και τιμοκατάλογος κυκλοφορεί. Να σημειώσουμε ότι τα κυκλώματα αυτά δεν είχαν όρια, και πλαστά διπλώματα οδήγησης έχουν χορηγηθεί για οδήγηση φορτηγού λεωφορείου, για «βανάκι», για εννιαθέσιο, «ό,τι θέλεις με ένα τηλέφωνο στο σπίτι σου». Δωροδοκία, δωροληψία, ψευδή βεβαίωση, φθορά ηλεκτρονικών δεδομένων, είναι κάποια, μόνο, από τα εγκλήματα με εμπλεκόμενους υπαλλήλους, σχολές οδηγών, με τη διευκρίνιση, βέβαια, εδώ, ότι υπάρχουν και είναι και πολλοί, αξιόλογοι υπάλληλοι και εκπαιδευτές και δεν είναι σωστό να τους βάζουμε όλους στο ίδιο καζάνι.

Αντίθετα, η Πολιτεία πρέπει να δίνει κίνητρα στα πρόσωπα αυτά να ξεσκεπάζουν τέτοια κυκλώματα, αν υποπέσει κάτι στην αντίληψή τους. Αυτό και μόνο αποδεικνύει ότι η σχετική νομοθεσία είναι διάτρητη και «μπάζει» κιόλας. Το ζήτημα, λοιπόν, είναι κατά πόσο οι διατάξεις του νομοσχεδίου καταπολεμούν τη διαφθορά και προωθούν την αξιοκρατία. Θα τα πούμε αναλυτικά στις επόμενες συνεδριάσεις, αλλά θα αναφερθώ σε κάποια σημεία.

Η καταγραφή της διαδικασίας με οπτικοακουστικά μέσα δεν είναι αρνητική. Εδώ - το είπατε και εσείς - να εξασφαλιστούν οι απαραίτητες ασφαλιστικές δικλείδες για την προστασία των προσωπικών δεδομένων. Επισημαίνουμε και κάτι άλλο, κατά πόσο θα κάνει τη διαφορά στην πρακτική δοκιμασία - και αυτό είναι μεγάλο θέμα, ξέρετε ότι αντιδρούν οι Σχολές - με το να κάθεται στην οπίσθια θέση του οχήματος ο εκπαιδευτής και δίπλα στον υποψήφιο ο εξεταστής. Θα μπορέσει να επέμβει ο εξεταστής αν χρειαστεί; Και δεν το αναφέρω αυτό σε επίπεδο γνώσης και κατάρτισης, όσο σε επίπεδο διαδικασίας, σε σχέση με το εξεταστικό έργο. Δεν είναι πιο εξοικειωμένος ο εκπαιδευτής με κάτι τέτοιο, αφού κάνει μαθήματα οδήγησης και αφού θα υπάρχει αυτή η κάμερα των 360 μοιρών, γιατί να γίνει κάτι τέτοιο, που προαπαιτεί και εκπαίδευση των εκπαιδευτών;

Επίσης, αυτό το αναφέρουμε και σε σχέση με το ένστολο προσωπικό, που προβλέπεται ως επόπτης. Κι αν οι αστυνομικοί δεν επαρκούν - που δεν θα επαρκούν - θα είναι επόπτες το ένστολο προσωπικό του Λιμενικού της ελληνικής Ακτοφυλακής βάσει του νομοσχεδίου; Μπορεί και πρέπει να γίνει κάτι τέτοιο και, μάλιστα, με έκδοση υπουργικής απόφασης και πώς η αύξηση των παραβόλων ενισχύει τη διαφάνεια; Εδώ, τόσα έχουν και υπομένουν οι συμπολίτες μας, ενώ αντιμετωπίζουν, αυτή την χρονική περίοδο κιόλας και μήνες από ό,τι φαίνεται, ένα τσουνάμι ακρίβειας στα πάντα και η παραμικρή αύξηση είναι μεγάλη, πολύ μεγάλη επιβάρυνση γι’ αυτούς.

 Γενικότερα, η εξουσιοδότηση που δίνεται για έκδοση υπουργικών αποφάσεων, κατά την άποψή μας, είναι υπέρμετρη. Ουσιαστικά, δίνετε εξουσία στον Υπουργό να κάνει καινούριο νόμο, να ρυθμίσει βασικά ζητήματα, που θα έπρεπε να ρυθμιστούν, όμως, σε επίπεδο νόμου και όχι με υπουργικές αποφάσεις. Το ίδιο ισχύει και για την πρόβλεψη να καθορίζουν οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών την τιμολογιακή πολιτική των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που εκτελούν δρομολόγια στο πλαίσιο σύμβασης παροχής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Θα θυμίσω, στο σημείο αυτό, ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ «ξεπουλήθηκε» σε ιταλική εταιρεία μόλις για 45 εκατομμύρια ευρώ και, την ίδια στιγμή, το δημόσιο για το 2015 – 2020 πληρώνει ως αποζημίωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ποσό που θα φτάσει τα 50 εκατομμύρια ευρώ. Εδώ φαίνεται ξεκάθαρα η αξία της επένδυσης. Εξάλλου, δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε με διατάξεις που προβλέπουν απευθείας αναθέσεις, κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας, με αιτία ή δικαιολογία την πανδημία και τους περιορισμούς, που εσείς, ως Κυβέρνηση, επιβάλλατε. Σε κάθε περίπτωση, γιατί η πανδημία να επηρεάζει τη διενέργεια διαγωνισμών για την προμήθεια και τη συντήρηση/τεχνική υποστήριξη των μηχανημάτων κομίστρων του ΟΑΣΑ;

Κλείνοντας, θα ήθελα να επισημάνω ότι η οδική ασφάλεια, για να υπάρξει, πρέπει να τεθούν οι σωστές βάσεις και η σωστή βάση σημαίνει ανάπτυξη οδηγικής κουλτούρας, συμπεριφοράς και νοοτροπίας. Σημαίνει οδηγική παιδεία και καλλιέργεια οδηγικής συνείδησης. Γι’ αυτό και η οδική ασφάλεια πρέπει να επικεντρωθεί σε πρώτο βαθμό στα παιδιά και στη συνέχεια στην εφαρμογή των νέων καινοτόμων τεχνολογιών, που μπορούν να βελτιώσουν το επίπεδο ασφάλειας των οδηγών.

Από την πρώτη στιγμή και ως μέλος της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, κύριε Υπουργέ, είχαμε επισημάνει πόσο σημαντικό είναι - και θέλω να το δείτε και εσείς με το Υπουργείο Παιδείας - η εισαγωγή του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στις τάξεις Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, όπως γίνεται σε πάρα πολλές ευρωπαϊκές χώρες και, δυστυχώς, στην Ελλάδα δεν το έχουμε. Είναι απαραίτητο και στη Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση. Όχι μόνο στην Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση. Έρευνα έχει δείξει ότι μόνο μία στις πέντε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέχει στη Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση γνώσεις για την οδική ασφάλεια και την κυκλοφοριακή αγωγή. Η Ελλάδα δεν είναι μέσα σε αυτές. Μιλάω για το πρόγραμμα «Leveraging Education to Advance Road safety Now» και θα σημειώσω δε και το πρόγραμμα «Κάντο σωστά». Πρόκειται για ένα πρόγραμμα κυκλοφοριακής διαπαιδαγώγησης, που απευθύνεται σε μαθητές Γυμνασίου και Λκείου. Είναι απαραίτητο, όμως, η πολιτεία να εισάγει το μάθημα ως υποχρεωτικό σε όλα τα σχολεία της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης και αυτό συνδέεται με τη διάταξη του νομοσχεδίου, που προβλέπει τη δυνατότητα οδήγησης από νέους 17 ετών. Είναι πάρα πολύ σημαντικό κομμάτι αυτό και θα πρέπει να το δούμε.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25)**: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, ως Βουλευτής από το Ηράκλειο της Κρήτης και ως μέλος της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, θα μιλήσω για το νομοσχέδιο «Οδηγώντας με ασφάλεια».

Θα αναφερθώ στο ατύχημα που έγινε πριν από λίγους μήνες έξω από τη Βουλή. Πόσο παράνομα οδηγούμε, πρώτα από όλα, εμείς οι ίδιοι. Σήμερα, έχει επιτραπεί η κυκλοφορία και για να μπούμε στη Βουλή από την μεριά της Βασιλίσσης Σοφίας, από Κριεζώτου. Όταν βγούμε στην Κριεζώτου και πάμε να στρίψουμε δεξιά στην Λεωφόρο Ακαδημίας, βρίσκουμε παρκαρισμένα στη γωνία, ακριβώς πριν την Κριεζώτου, λεωφορεία, αυτοκίνητα. Δεν έχουμε καμία οπτική επαφή με το τι γίνεται. Οπωσδήποτε θα γίνουν κι άλλα ατυχήματα.

Το θέμα είναι τεράστιο, όταν δεν υπάρχει πολιτική βούληση διαχρονικά. Τα τροχαία ατυχήματα ή καλύτερα οι τροχαίες δολοφονίες – γιατί όταν οδηγείς υπό την επήρεια αλκοόλ είναι δολοφονία , δεν είναι ατύχημα - οι ακρωτηριασμοί και οι θάνατοι, σε συνδυασμό με την τεράστια υπογεννητικότητα, φτάνει στα όρια της εθνικής καταστροφής. Δεν υπάρχει διαχρονικά πολιτική βούληση.

Εμείς, εδώ στην Ελλάδα, οδηγούμε, όπως οδηγούμε και όταν πάμε στο εξωτερικό, στη Γερμανία, στη Γαλλία κ.λπ., οδηγούμε σαν άγγελοι. Γιατί; Διότι υπάρχει σεβασμός, ξέρουμε ότι υπάρχει αστυνόμευση, ξέρουμε ότι υπάρχουν μέτρα. Εδώ νόμοι υπάρχουν, αλλά δεν εφαρμόζονται.

Τι να πω για τις βανδαλισμένες πινακίδες, τις πυροβολημένες πινακίδες, θέλουμε και τουρισμό στην Ελλάδα και βλέπει ο τουρίστας μας, ο επισκέπτης μας, πυροβολημένες και βανδαλισμένες πινακίδες, γκράφιτι, ομάδες και κλαδιά μπροστά από πινακίδες.

Προσωπικά έχω δημιουργήσει και ατύχημα και έφταιγα εγώ, διότι δεν είδα το «STOP», γιατί είχε κλαδιά μπροστά. Το αυτοκίνητο που μου είχε δώσει η Βουλή, το είχα στην Κρήτη το καλοκαίρι, ένα καινούριο αυτοκίνητο, το οποίο, παρότι είναι καινούριο, το έφερα τώρα από το σέρβις, μου βρήκαν ότι το ψαλίδι πίσω έχει διαλυθεί και αυτό έγινε από τους κακούς δρόμους.

Δεν είναι το θέμα να πληρώσω τα 1.532 ευρώ, που μου λέει η εταιρεία, το θέμα είναι οι χείριστοι δρόμοι, που δημιουργούν στο ψαλίδι ενός καινούριου αυτοκινήτου καταστροφικές καταστάσεις. Τι θα δημιουργήσουν στους ανθρώπους, στους ποδηλάτες, στα μηχανάκια, στα αυτοκίνητα και τι εικόνα δίνουμε στους επισκέπτες μας, που λέμε ότι θέλουμε όλο τον χρόνο τουρισμό και καλό τουρισμό;

Ξέρετε, προέρχομαι από μια πολύ τουριστική περιοχή, τη Χερσόνησο Ηρακλείου. Ακατάλληλοι δρόμοι και, μάλιστα, σε μια περιοχή, η οποία είναι άκρως τουριστική περιοχή, ίσως η νούμερο 1 στην Ελλάδα.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα, πάλι, να θυμίσω το Μετρό Αθηνών, το οποίο, βεβαίως, βοηθάει στην κυκλοφορία, βοηθάει στην ασφάλεια, αλλά, όταν φτιάχνετε μία γραμμή νούμερο 4, καινούρια, χωρίς πάρκινγκ, είναι χωρίς ουσία. Άρα, και το περιβάλλον θα επιβαρύνουμε και σήμερα κάναμε μια ώρα να έρθουμε από τα διάφορα μέρη, γιατί είχε μια πορεία. Αυτά δεν συνάδουν.

Λέτε για άδειες οδήγησης από 17 ετών. Αυτό που βλέπω στην Κρήτη και με στενοχωρεί, με λυπεί και με θυμώνει, είναι ότι δεν είναι θέμα ηλικίας, είναι θέμα ύψους παιδιού. Πας σε χωριά και, αν τα ποδαράκια του παιδιού φτάνουν στα πετάλια, οδηγά αυτοκίνητο. Μα, είναι δυνατόν;

Γελάω με τα χάλια μας. Πραγματικά, αυτό με στενοχωρεί, δεν υπάρχει αστυνόμευση. Υπάρχουν τρία μέτρα για την οδική ασφάλεια και μιλάω από την εμπειρία μου, νέος Βουλευτής είμαι, δύο χρόνια, και αισθάνομαι μεταξεταστέος, ότι κάθε χρόνο δεν λύνουμε το πρόβλημα, δεν μειώνουμε τα ατυχήματα. Τι κάνουμε, λοιπόν;

Νόμοι υπάρχουν, αλλά δεν εφαρμόζονται. Το άμεσο μέτρο είναι η αστυνόμευση, μεσοπρόθεσμο μέτρο είναι οι υποδομές και οι δρόμοι, όπως είπαμε, και μακροχρόνιο μέτρο είναι η παιδεία.

Αλλά πότε πιάσατε, διαχρονικά μιλάω, για κάθε Κυβέρνηση, ένα παραποιημένο αυτοκίνητο; Πότε κατασχέθηκε ένα όχημα μεταφοράς εμπορευμάτων που ήταν παράνομο; Για ποια ηλικία των 17 ετών μιλάμε, όταν ένα παιδάκι 12 ετών μπορεί να οδηγήσει αυτοκίνητο, κάνοντας και τον αρχηγό;

Γίνομαι δυσάρεστος, αλλά θέλω να σώσω ζωές, πραγματικά, διότι έχω δει τον πόνο των ανθρώπων και στο νησί μου, αλλά και στην Επιτροπή, όταν είχε έρθει στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας ο Διοικητής της Τροχαίας Αθηνών και μας είπε το, πραγματικά, συγκλονιστικό, το θυμάμαι ακόμη, ότι η πιο δύσκολη στιγμή της ζωής του ήταν όταν έπρεπε να πάει στο σπίτι μιας οικογένειας και να πει ότι τα δυο τους παιδιά είχαν σκοτωθεί σε ατύχημα. Το θυμόμαστε όλοι, νομίζω. Τι αλλάζει στην απόκτηση αδείας οδήγησης;

Στην ουσία, τίποτε δεν αλλάζει. Τριάντα σχέδια νόμου, όλα αυτά τα προηγούμενα χρόνια, όλα μιλάνε για καταπολέμηση διαφθοράς και διαπλοκής, αλλά, ουσιαστικά, αποτελέσματα δεν έχουν. Τι θα κάνει ο εκπαιδευτής στο πίσω κάθισμα; Νομίζετε έτσι ότι θα λύσετε το πρόβλημα της διαφθοράς; Δεν χρειάζεται, δεν μπορεί ο εκπαιδευτής να συμμετέχει σε εξετάσεις.

Θεωρούμε ότι το δικαίωμα των δεκαεπτάχρονων παιδιών να βγάζουν άδεια οδήγησης είναι ένα δώρο, ένα κερασάκι. Θέλετε την εύνοιά τους, θέλετε τις ψήφους τους, όπως θέλετε, πείτε το. Είναι και απαιτήσεις των μεγάλων εταιρειών, διότι μου κάνει εντύπωση, προσωπικά, ότι, ταυτόχρονα, πρόσφατα, τρεις τέσσερις μεγάλες εταιρείες αυτοκινήτων διαφημίζουν να οδηγούν παιδιά από 16 ετών, χωρίς δίπλωμα, ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Μα είναι δυνατόν; Οι εταιρείες θέλουν να πουλήσουν. Το παιδί πρέπει, πρώτα, να μάθει να περπατάει. Πρέπει να μάθει να χρησιμοποιεί τα Μέσα Μαζικής Συγκοινωνίας, να ποδηλατεί και μετά να οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα. Είναι θέμα σεβασμού.

Για τους κωφούς και τους βαρήκοους, που περιλαμβάνει κάποια άρθρα το νομοσχέδιο, είναι στη σωστή κατεύθυνση, διότι αυτοί οι άνθρωποι ήταν αποκλεισμένοι από την οδήγηση.

Με το παρόν, λοιπόν, σχέδιο νόμου επιχειρείται εκσυγχρονισμός του πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών. Κύριος σκοπός είναι η αντιμετώπιση της διαφθοράς, όσον αφορά τη διαδικασία των εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών, το γνωστό «λάδωμα», που εξασφαλίζει, χρόνια τώρα, δίπλωμα οδήγησης και αδιαφανείς διαδικασίες. Το πρόβλημα είναι γνωστό, εδώ και δεκαετίες, και έχει συμβάλει στη δημιουργία μιας κακής οδικής κουλτούρας στη χώρα μας με αποτελέσματα τραγικά, καθώς η Ελλάδα, εδώ και χρόνια, βρίσκεται ιδιαίτερα ψηλά σε λίστες τροχαίων ατυχημάτων και αυτές οι λίστες δεν μειώνονται. Αν και η αυστηροποίηση των κανόνων διεξαγωγής εξετάσεων των υποψήφιων οδηγών κινείται στη σωστή κατεύθυνση, από μόνη της δεν είναι αρκετή για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα και οι γενικόλογες διατάξεις του νομοσχεδίου, σίγουρα, δεν βοηθούν καθόλου προς την κατεύθυνση που θέλουμε.

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

Θα αναφέρουμε, τώρα, για την κλιματική αλλαγή. Είναι πρόσφατο το παράδειγμα του Κηφισού. Έκλεισε ο Κηφισός, για να μην πνιγεί κανείς. Η αυστηροποίηση των διαδικασιών και η εξασφάλιση πως αυτές θα γίνουν με διαφάνεια, δεν λύνει το πρόβλημα, όσο σημαντικό κι αν είναι. Όπως αναφέρθηκε, το πλέον σημαντικό ζήτημα είναι η οδική κουλτούρα, η οποία είναι, πραγματικά, πολύ προβληματική και, σε αυτό το πλαίσιο, το νομοσχέδιο πάσχει.

Η δημιουργία μιας σωστής αντιμετώπισης κάθε κατάστασης από πλευράς οδηγού, δεν επιτυγχάνεται μέσα από στείρες εξετάσεις και τεχνικές δοκιμασίες, όσο αδιάβλητες κι αν είναι αυτές. Η οδική κουλτούρα, ο σεβασμός στον άλλο οδηγό, τον πεζό, είναι δεξιότητες, οι οποίες πρέπει να καλλιεργούνται από μικρή ηλικία, όπως σε τόσες ευρωπαϊκές χώρες, από τα σχολεία, και σε αυτή την κατεύθυνση πρέπει να κινηθεί με ουσιαστικό τρόπο και όχι τυπικά, όπως γίνεται και τώρα, μια Κυβέρνηση που – υποτίθεται - πως επιθυμεί να βελτιώσει την κατάσταση που επικρατεί στους δρόμους της χώρας.

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

Θεωρούμε, τέλος, εντελώς απαράδεκτη την πρόβλεψη για ίδρυση Ιδιωτικών Κέντρων Αξιολόγησης Ικανότητας και Προετοιμασίας Οδήγησης, για την καλύτερη, όπως αναφέρεται, εξυπηρέτηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα. Είναι καθαρά υποχρέωση του κράτους να φροντίζει να παρέχει τις απαραίτητες υπηρεσίες στους πολίτες. Με την ίδρυση των κέντρων αυτών δίνετε, σίγουρα, πελατολόγιο σε ιδιώτες, ενώ, παράλληλα, δημιουργείτε πολίτες πολλών κατηγοριών, καθώς εξυπηρετούνται από δημόσιες δομές, σε περιπτώσεις, όμως, ατόμων με κινητικά προβλήματα εξυπηρετούνται από τον «Ηνίοχο», ενώ όσοι είναι από την περιφέρεια θα πρέπει να απευθύνονται σε ιδιώτες με το απαραίτητο αντίτιμο.

Για μια ακόμη φορά φαίνεται πως νομοθετείτε στο πόδι, χωρίς καμία ουσιαστική διαβούλευση, σε ένα ζήτημα, μάλιστα, τόσο σημαντικό, βρίσκοντας, παράλληλα, ευκαιρία για να διαθέσετε «δωράκια» στους φίλους σας.

Πάλι να τονίσω, αν και δεν γίνομαι αρεστός καθόλου, ότι δεν έχουμε μειώσει καθόλου τα τροχαία ατυχήματα. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Τον λόγο έχει ο κ. Παπαδόπουλος.

**ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα είμαι πάρα πολύ σύντομος. Καταρχήν, να ευχηθώ και εγώ περαστικά στον αγαπημένο φίλο και συνάδελφο Γιώργο Βλάχο.

Να πω ότι είναι σημαντικό πως, σήμερα, γίνεται μία συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου μαζί με την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας έχει παίξει πολύ σημαντικό ρόλο σε όσους δέχονται ή ασπάζονται τον συμβουλευτικό ρόλο, τον οποίον έχει. Άρα, σήμερα, μπαίνει και σε μία διαδικασία διαφορετική, καθώς – από ό,τι θυμάμαι - τα τελευταία χρόνια δεν συμμετείχε στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου σε θέματα που την αφορούν.

Είναι αλήθεια ότι αυτό το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Οδηγώντας με Ασφάλεια» φιλοδοξεί να δημιουργήσει ένα σύστημα που θα διασφαλίζει, όσο γίνεται περισσότερο, αδιάβλητες διαδικασίες της αξιολόγησης των υποψηφίων οδηγών. Όμως, κυρίως, το ζητούμενο - και αυτό είναι και το ζητούμενο της σημερινής Κυβέρνησης και του Πρωθυπουργού, αλλά και της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών - είναι να προάγει το επίπεδο της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας. Αυτό αποτελεί μία από τις βασικές δεσμεύσεις της Κυβέρνησης, με δεδομένη την κατάσταση που επικρατούσε, στο συγκεκριμένο πεδίο, όταν έλαβε η Νέα Δημοκρατία την ευθύνη.

Ο ν. 4599/2019 είχε δημιουργήσει αρκετά προβλήματα και σε μεγάλο βαθμό ήταν ανεφάρμοστος, με συνέπεια, για πολλούς μήνες – και το θυμάστε όλοι αυτό - τουλάχιστον από τον Μάρτιο έως τον Σεπτέμβριο του 2019 να έχει ανασταλεί, στην πράξη, η διενέργεια εξετάσεων για διπλώματα οδήγησης.

Και, βέβαια, όλοι γνωρίζουμε ότι τα προβλήματα αυτά είχαν αρχίσει πολύ νωρίτερα, από τον Δεκέμβριο του 2018, με τις αντιρρήσεις που είχανε οι σχολές οδήγησης, οι εξεταστές οδήγησης, για τη συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση.

Ποιο ήταν το αποτέλεσμα; Το αποτέλεσμα ήταν το καλοκαίρι του 2019 να υπήρχαν περίπου 150.000 περιπτώσεων πολιτών, που βρίσκονταν σε μια ομηρία, καθώς δεν μπορούσαν να πάρουν το δίπλωμά τους. Μεταξύ αυτών ήταν πολλοί επαγγελματίες, νέοι άνθρωποι, που περίμεναν να πάρουν το δίπλωμά τους και να πιάσουν δουλειά ως αυτοκινητιστές. Επρόκειτο, λοιπόν, για ένα νομοθέτημα, που δημιούργησε πολλά προβλήματα, χωρίς να έχει δώσει καμία λύση. Δεν θα επεκταθώ σε αυτό, γιατί δεν έχει νόημα.

Ήταν σημαντικό - και για μένα και για μας - η λογική που επικράτησε στη συζήτηση, σήμερα. Είναι χρήσιμο σε τέτοιου είδους νομοσχέδια, τα οποία δεν έχουν χρώματα, αλλά έχουν ουσία, έχουν παθογένειες, που υπάρχουν στη χώρα μας πολλά χρόνια, να προσπαθούμε όλοι μαζί να δώσουμε τις λύσεις, οι οποίες χρειάζονται.

Επειδή ο Υπουργός έκανε μια τοποθέτηση που συμπεριέλαβε σχεδόν όλα, αλλά και ο Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, θα ήθελα μόνο να δώσω δύο απαντήσεις, στο κλείσιμο της σημερινής ημέρας.

Η πρώτη είναι γι’ αυτό που ακούστηκε, αν υπάρχουν βήματα προς την κατεύθυνση στην εκπαίδευση. Έχουν γίνει σημαντικά βήματα, συνολικά. Ενδεικτικά, θα σας αναφέρω αυτό, το οποίο υπάρχει σήμερα για την κυκλοφοριακή αγωγή, το Εργαστήριο Δεξιοτήτων στη θεματική «Ζω καλύτερα - ΕΥ ΖΗΝ», το οποίο αναφέρεται σε πρόγραμμα των εξής τάξεων: Νηπιαγωγείο, πρώτη Δημοτικού, τετάρτη Δημοτικού και πρώτη Γυμνασίου. Επίσης, στις τάξεις αυτές, η συγκεκριμένη διδασκαλία γίνεται 5-7 εβδομάδες στο νηπιαγωγείο, στην πρώτη Δημοτικού 3 ώρες, στην τετάρτη Δημοτικού 2 ώρες την εβδομάδα και 1 ώρα την εβδομάδα στην πρώτη Γυμνασίου. Αυτό είναι μια αρχή.

Δεν είναι αυτό που μας καλύπτει, κανέναν από εμάς. Γι’ αυτό θεωρώ ότι και ο Υπουργός κ. Καραμανλής, σε συνεννόηση με το Υπουργείο Παιδείας, θα μπούμε σε μία λογική να είναι σε μόνιμη βάση το μάθημα. Θεωρούμε ότι χρειάζεται, γιατί όλοι λέμε, και το έχουμε πει κατ’ επανάληψη, ότι είναι θέμα παιδείας η οδική συμπεριφορά.

Σήμερα, οι περισσότεροι, που εκπαιδεύονται, μαθαίνουν να χειρίζονται μηχανολογικά ένα αυτοκίνητο. Το υπόλοιπο κομμάτι, που είναι το πιο σημαντικό, είναι θέμα παιδείας. Άρα, είναι πολύ σημαντικό να ξεκινήσει από πολύ νωρίς.

Άκουσα για ατέλειες του νόμου, για διαφθορά, άκουσα και πρόταση για αγορά αυτοκινήτων από το δημόσιο. Ποιος θα τα συντηρεί; Πώς θα διανεμηθούν τα αυτοκίνητα αυτά;

Απαντώ με ερώτημα. Ζητήθηκε οι ελεγκτές να είναι απόφοιτοι του ΙΕΚ. Συμφωνούμε ότι οι εκπαιδευτές είναι όλοι απόφοιτοι του ΙΕΚ. Πώς, λοιπόν, ο ιδιώτης θα έρθει να ελέγξει δημόσια πρόσωπα;

Και αυτό μπορεί να είναι ένα θέμα προς συζήτηση. Ακούστηκε από το Κίνημα Αλλαγής, γιατί δεν βγήκε στη διαβούλευση το τρίτο μέρος. Όπως γνωρίζετε όλοι πολύ καλά, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και ειδικότερα ο τομέας μεταφορών είναι ένας κλάδος που ασχολείται με πολλές επαγγελματικές τάξεις και, κυρίως, αναφέρεται στην καθημερινότητα που έχουν αυτές οι τάξεις. Αυτός ήταν ο λόγος, λοιπόν, που ένα κομμάτι του νομοσχεδίου επικαιροποιήθηκε, συγκεντρώθηκαν όλες οι επιμέρους διατάξεις και έρχονται προς ψήφιση. Θα το δείτε όσοι το έχετε μελετήσει, και αναφέρομαι στους συναδέλφους Βουλευτές, δεν μιλάω για τους Εισηγητές, ότι όλες αυτές οι διατάξεις το μόνο που καταφέρνουν να κάνουν είναι να βοηθήσουν την καθημερινότητα ανθρώπων που ανήκουν σε αυτές τις επαγγελματικές τάξεις. Ζητήθηκαν επιπλέον προσόντα για τον συνοδηγό που θα συνοδεύει τα παιδιά των 17 χρόνων. Αυτά, όμως, θα καθοριστούν με απόφαση που θα βγει και, μάλιστα, αυτό, το οποίο δεν το άκουσα να ειπωθεί, είναι ότι με το που θα κλείνει ο χρόνος, αυτόματα θα έρχεται στον οδηγό το κανονικό δίπλωμα, πέρα από το προσωρινό, που θα παίρνει, εφόσον είναι 17 χρόνων.

Όρια συνταξιοδότησης δεν καθορίζουν τα 69 έτη. Το όριο αυτό καθορίζεται από τις ισχύουσες διατάξεις που υπάρχουν. Εμείς απλά τους δίνουμε τη δυνατότητα -όπως όλοι οι συνταξιούχοι-, εφόσον το επιθυμούν, να μπορούν να οδηγούν μέχρι τα 69 έτη και με επιλογή τους να τους κόβεται η σύνταξη κατά 30%. Αυτό κάνουμε εμείς. Μέχρι σήμερα στα τουριστικά λεωφορεία, στα φορτηγά ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, αλλά και στα λεωφορεία των ιδιωτών δεν υπήρχε. Τα 67 έτη στα σχολικά ήταν, ήδη, τοποθετημένο.

Αυτά ήθελα να καταθέσω ως διευκρινίσεις σε αυτά, τα οποία ακούστηκαν. Ευχαριστούμε για τη συνεργασία σας και ευελπιστούμε ότι και τις επόμενες μέρες η συνεργασία και των φορέων, γιατί εμείς ακούμε τους φορείς, θα μας βοηθήσει, για να μπορέσουμε, αν κάτι χρειάζεται, να το βελτιώσουμε. Επίσης, ακούμε τα κόμματα για τον ίδιο λόγο, ακούμε τους συναδέλφους για τον ίδιο λόγο. Είμαστε όλοι με ανοιχτά αυτιά, ώστε ό,τι χρειάζεται και είναι σε λογικά πλαίσια και μπορούμε να παρέμβουμε και συμφωνούμε όλοι μαζί να το διορθώσουμε. Θεωρώ, όμως, ότι είναι αρκετά προσεγμένο νομοσχέδιο. Είναι νομοσχέδιο που χρειαζόταν αυτήν τη χρονική περίοδο η χώρα μας. Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε τον κ. Παπαδόπουλο. Όπως είπαμε και στην προηγούμενη συνεδρίαση, οι Βουλευτές είναι αυτοί που νομοθετούν και στηρίζουν τα νομοσχέδια. Άρα, λοιπόν, καλό είναι να εισακούονται και προτάσεις-διορθώσεις από τους αγαπητούς συναδέλφους. Γι’ αυτό υπήρξε -από ό,τι αντιλαμβανόμαστε- και πολύ συναινετικό κλίμα, τουλάχιστον, στη σημερινή συνεδρίαση.

Η επόμενη συνάντηση είναι αύριο στις 10.00’ με ακρόαση φορέων στην Αίθουσα 223. Καλό απόγευμα.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ’ ανάγνωση των καταλόγων των μελών των Επιτροπών. Παρόντες από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου ήταν οι Βουλευτές, κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σταμενίτης Διονύσιος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαρακιώτης Ιωάννης, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Μανωλάκου Διαμάντω και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

Παρόντες από την **Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας** ήταν οι Βουλευτές, κ.κ.: Παρόντες από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας ήταν οι Βουλευτές, κ.κ.: Καππάτος Παναγής και Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας).

Τέλος και περί ώρα 16.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ**