**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, 22 Οκτωβρίου 2021, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.10΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223),** συνήλθαν σε κοινή συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, υπό την προεδρία του Προεδρεύοντος αυτών, κ. Διονυσίου Σταμενίτη, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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» (*2η συνεδρίαση - ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων*)

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

Επίσης, εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού της Βουλής, μέσω υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης (άρθρο 38§9), οι κ.κ.: Βασίλειος Κούτσιανος, Γενικός Γραμματέας της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ), Κωνσταντίνος Σίμψης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κωφών Ελλάδος (ΟΜΚΕ), Γεώργιος Πατούλης, Περιφερειάρχης Αττικής, Ηλίας Δόλγυρας, Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών της Περιφέρειας Αττικής, Νικόλαος Γρέντζελος, Αντιπρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Αθηνών (ΕΕΑ), Γεώργιος Ρουσόπουλος, Ειδικός Επιστήμονας στην Αρχή Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα, Διαμαντής Ηλιάδης, Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ) και εκπρόσωπος της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Ελλάδος (ΓΣΕΒΕΕ), Γεώργιος Χριστοδούλου, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδος, Θεμιστοκλής Αμπλάς, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ), Σωτήριος Κώρος, Νομικός Σύμβουλος της Ελληνικής Ομοσπονδίας Φίλων Παλαιού Αυτοκινήτου και Μοτοσυκλέτας (ΕΟΦΙΛΠΑ) και εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Μηχανοκίνητου Αθλητισμού Ελλάδος (ΟΜΑΕ), Αριστείδης Ζωγράφος, Πρόεδρος του ΔΣ του Πανελλήνιου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής, Αλέξανδρος Ταμβακίδης, Πρόεδρος του Σωματείου Εκπαιδευτών Κεντρικού Τομέα Αττικής, Βέττα Πανουτσάκου, Πρόεδρος του ΔΣ της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδας (ΟΣΥΑΠΕ), Λάκης Παπαδόπουλος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφοράς (ΠΟΣΕΜ), Βασιλική Δανέλλη, Πρόεδρος του ΔΣ του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (ΙΟΑΣ) «Πάνος Μυλωνάς», Σταύρος Πολέντας, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Αρωγής και Αλληλεγγύης Οικογενειών Θυμάτων Τροχαίων Δυστυχημάτων Περιφέρειας Κρήτης «Ο Άγιος Χριστόφορος» και Ιωάννης Δήμκας, Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδικάτου Εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ).

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.

Από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Διγαλάκης Βασίλειος, Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα, Μανωλάκος Νικόλαος, Μπαραλιάκος Ξενοφώντας, Σπανάκης Βασίλειος – Πέτρος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων, Βαγενά Άννα, Βαρδάκης Σωκράτης και Δρίτσας Θεόδωρος.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Καλημέρα σας.

Αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, ξεκινά η δεύτερη συνεδρίαση των Επιτροπών Παραγωγής και Εμπορίου και Οδικής Ασφάλειας, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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».

Η σημερινή είναι η δεύτερη συνεδρίαση, στην οποία έχουμε την ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων. Οι φορείς που έχουν ανταποκριθεί είναι 17 και θα ξεκινήσουμε τη διαδικασία με τον κ. Βασίλειο Κούτσιανο, Γενικό Γραμματέα της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΥΤΣΙΑΝΟΣ (Γενικός Γραμματέας της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ)):** Καλημέρα σας.

Καταρχάς, ως Εθνική Συνομοσπονδία, να επισημάνουμε τη θετική διάταξη του άρθρου 24, που αφορά την ίδρυση κέντρων αξιολόγησης και πιστοποίησης της αναπηρίας για τους οδηγούς με αναπηρία. Είναι μία διάταξη η οποία θα επιλύσει το πρόβλημα που υπήρχε για την γεωγραφική κατανομή των κέντρων αυτών για να εξυπηρετούν και πολίτες που διαμένουν εκτός Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Να επισημάνουμε, επίσης, ότι έχουμε αποστείλει ήδη επιστολή, αναλυτικά περιγράφοντας τις προτάσεις μας ανά άρθρο. Επιγραμματικά εγώ θα αναφέρω τα πιο σημαντικά.

Στο άρθρο 14, «Διαδικασία πρακτικής δοκιμασίας υποψήφιων οδηγών και οδηγών με αναπηρία». Σε περίπτωση κωφού και βαρήκοου υποψήφιου οδηγού που έχει ζητήσει παρουσία διερμηνέα της ελληνικής νοηματικής γλώσσας, ο διερμηνέας μπορεί να παρευρίσκεται στο οπίσθιο τμήμα του οχήματος. Αναφέρεται στην παράγραφο 3 του συγκεκριμένου άρθρου.

Επίσης άρθρο 17, «Μητρώο Εξεταστών Πρακτικής Δοκιμασίας Υποψήφιων Οδηγών και Οδηγών». Οι παράγραφοι 5 και 6 να συμπληρωθούν ως ακολούθως: «Στα επιμορφωτικά προγράμματα αρχικής κατάρτισης των εξεταστών, να περιλαμβάνεται και ενότητα σχετική με θέματα αναπηρίας, που σχεδιάζεται και υλοποιείται σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία και Χρόνιες Παθήσεις».

Αντίστοιχα, στην παράγραφο 6, να συμπληρωθεί με: «H τακτική περιοδική κατάρτιση των εξεταστών, να περιλαμβάνει και ενότητα σχετική με θέματα αναπηρίας, που σχεδιάζεται και υλοποιείται σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία και Χρόνιες Παθήσεις».

(Συνέχεια ομιλίας κ. Βασίλειου Κούτσιανου, Γενικού Γραμματέα της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ))

Στο άρθρο 19 που έχει, να κάνει με το μητρώο εποπτών, στην παράγραφο 4 να υπάρξει η εξής συμπλήρωση: Για την ένταξή τους στο μητρώο εποπτών οι υποψήφιοι επόπτες οφείλουν, να ολοκληρώσουν επιτυχώς ειδικά επιμορφωτικά προγράμματα κατάρτισης, που διεξάγονται από το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνεται ενότητα σχετική με θέματα αναπηρίας, που σχεδιάστηκε και υλοποιείται σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Εθνικής Ομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία και Χρόνιες Παθήσεις.

Τέλος, ζητάμε ως Εθνική Συνομοσπονδία, να συμπεριληφθεί νέα διάταξη, η οποία περιγράφεται ως ακολούθως: Μεταξύ των ειδικοτήτων των ιατρών, οι οποίοι είναι συμβεβλημένοι με το Υπουργείο Μεταφορών, για να εξετάζουν υποψήφιους οδηγούς, να συμπεριλαμβάνεται και η ειδικότητα του φυσίατρου - ιατρός φυσικής και ιατρικής αποκατάστασης.

Κλείνοντας για μας στην Εθνική Συνομοσπονδία η οδική ασφάλεια είναι πολύ σημαντικός τομέας. Είναι σημαντικός τομέας, γιατί η οδηγική κουλτούρα καθώς και η εκπαιδευτική κουλτούρα, όσον αφορά στους οδηγούς και στους πεζούς έχει σημασία, γιατί δημιουργεί αναπηρίες, δημιουργεί άτομα με αναπηρία. Οπότε είναι πολύ σημαντικό για εμάς το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε τον κ. Κούτσιανο.

Τώρα, το λόγο έχει ο κ. Σίμψης Κωνσταντίνος, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κωφών Ελλάδος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΙΜΨΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κωφών Ελλάδος (ΟΜΚΕ)):** Καλησπέρα σε όλους. Κύριε Υπουργέ, κ. Πρόεδρε, σας ευχαριστούμε πάρα πολύ για τη σημερινή συνάντηση.

Στη συγκεκριμένη Επιτροπή έχουν προκύψει 2 θέματα σε σχέση με την Επιτροπή για το 2021, που είναι πάρα πολύ σημαντικά, να τα εξετάσουμε και για αυτό το λόγο έγινε και η συγκεκριμένη συνάντηση της Επιτροπής. Η Επιτροπή ήταν πολύ επιτυχημένη σε σχέση με το πρόγραμμα το υλικό των εξετάσεων και τη νοηματική και τον υποτιτλισμό. Ήταν πάρα πολύ σημαντικά.

Φυσικά, πάντα χρειάζεται, να υπάρχει συνεργασία με διερμηνείς νοηματικής γλώσσας ή με εξ αποστάσεως διερμηνεία από το Εθνικό Ίδρυμα Κωφών. Ξέρουμε ότι το εξ αποστάσεως διερμηνεία στο Relay Service μπορεί, να βοηθήσει πάρα πολύ σε αυτή την διαδικασία και θα ήθελα, να προσθέσω ότι σε σχέση με το άρθρο 14 αναφέρει ότι «αν δεν υπάρχει διερμηνέας κατά τη διαδικασία, τότε ακυρώνονται οι εξετάσεις». Αυτό θα θέλαμε, να αφαιρεθεί και να προσθέσουμε ότι «αν ο κωφός επιθυμεί, να υπάρχει διερμηνέας ή να γίνει μέσω τηλεανάγνωσης, τότε μπορεί να ακυρωθούν οι εξετάσεις». Αν δεν το επιθυμεί, να συνεχίζεται κανονικά η εξεταστική διαδικασία.

Εμείς, επίσης, θα θέλαμε, να συνεχιστεί η Επιτροπή. Να κάνουμε και επιμέρους αιτήματα και σε σχέση με τους γιατρούς θα θέλαμε, να ακυρώσουμε τη γνωμάτευση του ωτορινολαρυγγολόγου για τους κωφούς, καθώς η κώφωση είναι μια μόνιμη πάθηση, που δεν αλλάζει και θα βοηθούσε ίσως η πιστοποίηση από το ΚΕΠΑ, ούτως ώστε να παίρνουν απαλλαγή από το κομμάτι της εξέτασης από ωτορινολαρυγγολόγο.

(Συνέχεια ομιλίας ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΣΙΜΨΗ, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κωφών Ελλάδος ΟΜΚΕ)

Δεύτερο και σημαντικό είναι σε σχέση με την υποχρέωση για ακουστικά ή κοχλιακό κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Αυτό δεν είναι κάτι το οποίο είναι υποχρεωτικό, καθώς ο κωφός επιλέγει αν θέλει να βάλει ακουστικό ή κοχλιακό και αυτό δεν επηρεάζει την διαδικασία της οδήγησης. Επιπλέον οι κωφοί θα μπορούσαν να οδηγήσουν και επαγγελματικά φορτηγά ή μεγάλα οχήματα, γιατί αφού επιτρέπουμε σε μηχανάκι και σε οχήματα, γιατί να απαγορεύουμε σε ένα μεγαλύτερο όχημα να οδηγείται από κωφό ή βαρήκοο; Υπάρχει αυτή τη στιγμή η τεχνολογία που μπορεί να υποστηρίξει έναν κωφό να οδηγεί ένα μεγαλύτερο όχημα. Επίσης υπάρχουν και οι πίσω κάμερες σε μεγάλα οχήματα που αυτές μπορούν να εξυπηρετήσουν την οδήγηση από έναν κωφό ή βαρήκοο άτομο.

Τρίτον, όταν ένας κωφός περνάει από τη συγκεκριμένη επιτροπή και γίνεται ουσιαστικά ανανέωση του διπλώματος ανά 3 ή 4 χρόνια, θα έπρεπε αυτό να καταργηθεί και να υπάρχει μια ισοτιμία σε σχέση με τους ακούοντες, δηλαδή μέχρι 60 χρονών το δίπλωμα τους να ισχύει κανονικά.

Αυτά ήταν που θέλω να προσθέσω σας ευχαριστώ πολύ και εύχομαι καλή συνέχεια στην Επιτροπή και πραγματικά η Ομοσπονδία με το Υπουργείο Μεταφορών είμαστε πάρα πολύ ευχαριστημένοι με την συνεργασία και ευχόμαστε σε μια αγαστή συνεργασία και στο μέλλον.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ** (Προεδρεύων των Επιτροπών):Ευχαριστούμε για την παρέμβαση.

Τώρα τον λόγο έχει ο κύριος Νικόλαο Γκρέντζελο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΡΕΝΤΖΕΛΟΣ (Αντιπρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητήριου Αθηνών):** Καλημέρα σας. Ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση. Επιτρέψτε μου να σημειώσω ότι παρευρίσκομαι σήμερα υπό την δική μου ιδιότητα, τόσο την θεσμική ως Αντιπρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου όσο και την επαγγελματική ως εκπαιδευτής οδηγών τα τελευταία 24 χρόνια. Χαιρετίζω τη συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία όπως και κάθε αντίστοιχη που έχει ως σκοπό τον εκσυγχρονισμό της εκπαιδευτικής ύλης και της εξεταστικής διαδικασίας των υποψηφίων οδηγών με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Είναι αλήθεια ότι το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου ενσωματώνει μια σειρά νέων ρυθμίσεων που αποτελούσαν πάγια και διαχρονικά αιτήματα του κλάδου των εκπαιδευτικών πλην όμως εισάγει παράλληλα και συγκεκριμένες ρυθμίσεις που δεν ανταποκρίνονται στις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει τόσο η εκπαιδευτική όσο και η εξεταστική διαδικασία. Επιτρέψτε μου να αναφερθώ σε όλα αυτά. Στα θετικά έχουμε τη δυνατότητα να δώσει κάποιος για δίπλωμα από την ηλικία των 17 και ως τα 18 να οδηγεί με συνοδό, παράλληλα όμως θα πρέπει να εντάξουμε και το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία έτσι ώστε ο μαθητής να έρχεται πιο ώριμος στην ηλικία των 17 για να οδηγήσει.

Για την θεωρητική εκπαίδευση και εξέταση στα θετικά είναι η αλλαγή βιβλίων, η τράπεζα των θεμάτων, οι μελέτες περιπτώσεων και οι ερωτήσεις κρίσεων, το ειδικό βιβλίο για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Ως Επαγγελματικό Επιμελητήριο έχουμε προσφερθεί, εφόσον εκδοθεί νομοθετικά η δυνατότητα να αναλάβουμε το κόστος για έκδοση βιβλίων και σε περισσότερες γλώσσες, όπως παραδείγματος χάρη τα αραβικά ή όποια γλώσσα μας υποδείξει το Υπουργείο Μεταφορών.

(Συνέχεια ομιλίας του κ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΡΕΝΤΖΕΛΟΥ, Αντιπροέδρου του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου (ΕΕΑ)

Επίσης, θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα και στους Έλληνες, τη θεωρητική εξέταση να μπορούν να τη δώσουν με ακουστικά, γιατί είναι πάρα πολλοί που είναι σε μεγαλύτερη ηλικία ή δεν έχουν πιστοποιηθεί με δυσλεξία όταν ήταν σε μικρή ηλικία, γιατί δεν υπάρχει δυνατότητα να πιστοποιηθούν.

Συγκεκριμένα, είμαστε υπέρ στο να υπάρχουν αυστηρές ποινές και έλεγχοι στο πεντάλεπτο της ελεύθερης οδήγησης που προσμετράται στο χρόνο της εξέτασης. Είναι θετικό για την ψυχολογία του οδηγού, ήταν κάτι που είχαμε προτείνει και το είχαμε δει να το κάνουν στην Ισπανία. Είμαστε υπέρ της αξιολόγησης των εξεταστών και του ελέγχου των εξετάσεων, και των ιδιωτικών κέντρων αξιολόγησης για τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Τώρα, ξέρετε, για να κλείσει κάποιος ραντεβού στον «Ηνίοχο» θέλει περίπου έξι μήνες. Είναι πολύ θετικό που μπορεί να γίνει ιδιωτικό κέντρο και να πιστοποιεί τα άτομα που έχουν πρόβλημα στην κίνηση, γιατί αυτά τα άτομα δε θέλουν το αυτοκίνητο για να κάνουν βόλτα αλλά να εξυπηρετήσουν τις καθημερινές τους ανάγκες.

Επίσης, είμαστε υπέρ της απλούστευσης διαδικασιών για την άδεια λειτουργίας στις σχολές οδηγών, πράγμα που έχει περάσει.

Για τις πρακτικές εξετάσεις, πάγια θέση μας ήταν και είναι να υπάρχει σώμα εξεταστών, να είναι αποκλειστική απασχόληση οι εξετάσεις, ξεκινώντας με ραντεβού από το πρωί και όχι να είναι υπερωριακά μετά το τέλος της εργασίας.

Επίσης, θα πρέπει να εξασφαλιστεί η τεχνική αρτιότητα του συστήματος καταγραφής στη δοκιμασία προσόντων, αλλιώς ενδέχεται οποιοδήποτε πρόβλημα στη λειτουργία του συστήματος να δημιουργεί ακύρωση της εξέτασης και αυτό να έχει κόστος και για το μαθητή και για όλους τους εμπλεκόμενους.

Για τους υποψήφιους οδηγούς, θα πρέπει να διορθωθεί και να μπορούν να ξεκινήσουν την πρακτική εκπαίδευση αφού ολοκληρώσουν τη θεωρία για τη β΄ κατηγορία και όχι αφού έχουν περάσει τις εξετάσεις, κάτι που ισχύει και τώρα, γιατί υπάρχουν πάρα πολύ μεγάλες καθυστερήσεις στις υπηρεσίες, δε μιλάω για την Αθήνα, κυρίως στην επαρχία.

Να αναφέρω τη Λαμία και την Καβάλα, που για να εκδώσει κάποιος κάρτα μπορεί να πάρει και ένα μήνα. Επίσης και να προγραμματιστεί, πάλι θέλει μεγάλο χρόνο.

Είναι επιτακτική ανάγκη η επιτάχυνση των διαδικασιών για έκδοση δελτίων εκπαίδευσης και ηλεκτρονικό προγραμματισμό με τις ηλεκτρονικές διαδικασίες, δηλαδή να μπορεί κάποιος από το γραφείο του να εκδίδει το δελτίο εκπαίδευσης.

Για την πρακτική εξέταση, σε όλες τις κατηγορίες αναφέρεται ότι οι πρακτικές δοκιμασίες πρέπει να γίνονται εντός και εκτός του οδικού δικτύου. Πρέπει να αλλάξει αυτή η διατύπωση και να γίνει «εντός ή εκτός οδικού δικτύου», γιατί αλλιώς θα γίνονται διπλές δοκιμασίες.

Με το νέο σχέδιο νόμου δίνεται η δυνατότητα για ένσταση από τον υποψήφιο οδηγό, σε περίπτωση που θεωρεί ότι έχει αδικηθεί. Θεωρούμε ότι δε θα λειτουργήσει, γιατί θα πρέπει να κάνει ένσταση, έχουν δικαίωμα να του απαντήσουν μέσα σε ένα μήνα, θα πληρώσει 60 ευρώ και αν δουν ότι όντως έχει αδικηθεί θα ξαναδώσει εξέταση.

Ποιος ο λόγος να κάνει την ένσταση;

Πιστεύουμε ότι και η απάντηση θα πρέπει να δίνεται πολύ νωρίτερα αλλά και το κόστος, αν μπορεί να μειωθεί ή να μηδενιστεί τελείως.

Σχετικά με το άρθρο 12, να δοθούν οι απαραίτητες διευκρινίσεις.

Τι εννοεί όταν λέει «κάποιος που έχει δικαίωμα μπορεί να κάνει μαθήματα με οχήματα νέας τεχνολογίας»;

Επίσης, σαν πρόταση, θα θέλαμε, κατ’ εξαίρεση, να επιτρέπεται η διαδικτυακή εκπαίδευση για τα θεωρητικά, εξ αποστάσεως, για άτομα με ειδικές ανάγκες. Αν όχι για όλους, για τα άτομα με ειδικές ανάγκες είναι επιτακτική ανάγκη να γίνει, γιατί δεν υπάρχει λόγος να τους ταλαιπωρούνται και να τους φέρνουμε στα κέντρα θεωρίας

Για τη θεωρητική εκπαίδευση, ζητάμε να ενσωματωθούν και μαθήματα πρώτων βοηθειών και στην πρακτική εκπαίδευση να ενσωματωθούν ειδικά μαθήματα, όπως οδήγηση σε αυτοκινητόδρομο, νύχτα κ.λπ..

Τελευταίο άφησα τη θέση του εκπαιδευτή κατά τη διάρκεια της εξέτασης, που είναι και η κύρια αντίθεση του κλάδου, γι’ αυτό το θέμα. Προωθείται ένας νόμος με τόσες δικλείδες ασφαλείας, καταγραφή με κάμερες, υπάρχουν δειγματοληπτικοί έλεγχοι, επόπτες, υπάρχουν τα πάντα.

(Συνέχεια ομιλίας κ. Νικόλαου Γρέντζελου, Αντιπροέδρου του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Αθηνών ΕΕΑ)

Δεν βλέπουμε το λόγο ο εκπαιδευτής να κάθεται στο πίσω κάθισμα. Ο εκπαιδευτής κάθεται μπροστά, γνωρίζοντας την ψυχολογία του μαθητή, έχει την εμπειρία και την εκπαίδευση να παρέμβει σε μια δύσκολη κατάσταση και να αποτρέψει κάποιο ατύχημα. Δεν έχουν την ίδια εμπειρία και εξοικείωση οι εξεταστές, γιατί δεν έχουν την απαραίτητη εκπαίδευση. Εδώ θα οδηγηθούμε σε περιπτώσεις που θα παρεμβαίνουν έγκαιρα από τον φόβο τους και θα κόβουν κάποιο μαθητή άδικα ή δεν θα προλαβαίνουν και θα έχουμε περιπτώσεις ατυχημάτων, ιδιαίτερα για τις μεγάλες κατηγορίες. Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας. Προσβλέπω να εξεταστούν θετικά οι παρατηρήσεις μας. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε τον κύριο Γρέντζελο. Τώρα το λόγο έχει ο κύριος Γεώργιος Ρουσόπουλος, ειδικός επιστήμονας στην Αρχή Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Επιστήμονας στην Αρχή Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα):** Εκ μέρους της Αρχής Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και του Προέδρου του κ. Μανωδάκου, ο οποίος δεν μπόρεσε να παραστεί λόγω κωλύματος, σας ευχαριστούμε για τη χθεσινή πρόσκληση και την ευκαιρία να παρουσιάσουμε συνοπτικά τις απόψεις της Αρχής.

Η πάγια θέση της Αρχής, εδώ και πολλά χρόνια, είναι ότι η επεξεργασία προσωπικών δεδομένων φυσικών προσώπων από δημόσιες αρχές, λειτουργεί και να πείσει τις συνέπειές της στο πλαίσιο του κράτους δικαίου και της αρχής της νομιμότητας. Καθώς μια τέτοια επεξεργασία συνιστά, συνήθως, περιορισμό ατομικού δικαιώματος, πρέπει να ορίζεται γενικά και αντικειμενικά με τυπικό νόμο ή κατόπιν ειδικής νομοθετικής εξουσιοδότησης, με διάταγμα και να τεκμηριώνεται κατάλληλα, ως προς την αναγκαιότητα και την αρχή της αναλογικότητας. Κατά συνέπεια, είναι απαραίτητο σε μία επεξεργασία προσωπικών δεδομένων που προβλέπεται σε νομοθετική διάταξη, να προκύπτουν τα βασικά χαρακτηριστικά της επεξεργασίας, δηλαδή, τα εξής πέντε. Ο υπεύθυνος της επεξεργασίας, ο σκοπός, τα δεδομένα τα οποία τυγχάνουν επεξεργασίας, ο χρόνος τήρησης των δεδομένων και οι αποδέκτες. Ενώ με ειδική νομοθετική εξουσιοδότηση, επιτρέπεται να ανατίθεται η ρύθμιση ειδικότερων τεχνικών θεμάτων, όπως ο σχεδιασμός των συστημάτων, τα τεχνικά και λειτουργικά ζητήματα των πληροφοριακών συστημάτων, μέτρα ασφάλειας και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

Σε σχέση με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου, η Αρχή παρείχε άτυπη τεχνική συνδρομή για καθοδήγηση, μέσω συνάντησης εμπειρογνωμόνων, ενώ κατόπιν αιτήματος του Υπουργείου, παρείχε και την υπ' αριθμόν 1 του 2021 γνωμοδότηση, στο σχέδιο που της απεστάλη, το οποίο έχει κάποιες διαφορές με αυτό που είναι σήμερα προς ψήφιση, αλλά όχι πάρα πολύ μεγάλες.

Συνοπτικά, σε σχέση με τα τρία ζητήματα, τα βασικά ζητήματα, που αφορούν επεξεργασία προσωπικών δεδομένων, το πρώτο ο έλεγχος ταυτοπροσωπίας, που διενεργείται μέσω αντιπαραβολή φωτογραφιών. Η Αρχή έκρινε ότι η επεξεργασία της φωτογραφίας για το σκοπό της ταυτοπροσωπίας του ελέγχου, είναι σύμφωνη με τις βασικές αρχές επεξεργασίας προσωπικών δεδομένων, όπως αυτές προσδιορίζονται στον ευρωπαϊκό γενικό κανονισμό προστασίας δεδομένων και έκανε κάποιες επιμέρους παρατηρήσεις, για τη βελτίωση της διάταξης.

Σε σχέση με την οπτικοακουστική καταγραφή της πρακτικής δοκιμασίας υποψηφίων οδηγών και οδηγών, η Αρχή ήδη είχε κρίνει με την γνωμοδότηση 1 του 2019 σε ένα παλαιότερο σχέδιο νόμου, ότι μια τέτοια διαδικασία, καταρχήν, δεν προσβάλλει υπέρμετρα το δικαίωμα στην προστασία των προσωπικών δεδομένων. Χρειαζόταν, όμως, κάποιες διασφαλίσεις. Επισημάνθηκε ότι με βάση το γενικό κανονισμό, είναι απαραίτητη η διενέργεια εκτίμησης των επιπτώσεων των σχεδιαζόμενων πράξεων επεξεργασίας στην προστασία προσωπικών δεδομένων, ώστε να προσδιοριστούν, επακριβώς, οι απαιτήσεις των τεχνικών προδιαγραφών των συστημάτων που θα χρησιμοποιηθούν και του συναφούς εξοπλισμού.

Στο σχέδιο νόμου προβλέπεται η διενέργεια αυτής της εκτίμησης αντίκτυπου και η λήψη κατάλληλων μέτρων, μετά από την έκθεση μιας υπουργικής απόφασης. Είναι στο άρθρο 30 παράγραφος 2. Τονίζουμε, όμως, ότι είναι απαραίτητο η εκτίμηση αυτή να έχει ολοκληρωθεί πριν από την έκδοση των υπουργικών αποφάσεων, με τις οποίες καθορίζονται οι προδιαγραφές των συστημάτων.

Σε σχέση με το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα αδειών οδήγησης με τίτλο «Τέθριππον», η Αρχή παρατήρησε ότι ορθώς ορίζονται οι ρόλοι υπεύθυνου και εκτελούντων την επεξεργασία, καθώς το Υπουργείο πια αποκτά ρόλο, όχι μόνο ως προς τον καθορισμό τεχνικών μέσων εξέτασης, αλλά και ως προς τον έλεγχο και την εποπτεία των διαδικασιών.

Τέλος, στη γνωμοδότηση που προαναφέραμε, η Αρχή, στην γνωμοδότηση 1 του 2021, έχει κάνει αρκετές επιμέρους παρατηρήσεις για το σχέδιο που της είχε σταλεί τότε, για να βελτιωθούν οι διατάξεις. Από την γρήγορη ανάγνωση του τελικού κειμένου, φαίνεται ότι αρκετές από τις παρατηρήσεις έχουν ειδοποιηθεί ενώ οι υπόλοιπες, μάλλον, είναι δυνατόν να προκύπτουν ερμηνευτικά. Ενδεχομένως -και αυτό είναι μια παρατήρηση και για το μέλλον- απαιτείται καλύτερη τεκμηρίωση της αναγκαιότητας της επεξεργασίας ιδιαίτερων δεδομένων, όπως για παράδειγμα των δεδομένων ήχου, το οποίο θα μπορούσε να γίνει καλύτερα στην αιτιολογική έκθεση.

Αυτές είναι η παρατήρηση της Αρχής, σε γενικές γραμμές. Ευχαριστούμε για άλλη μια φορά για την ευκαιρία να εκθέσουμε τις απόψεις της Αρχής Προστασίας Δεδομένων και είμαστε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε διευκρίνιση.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Το λόγο έχει ο κ. Δήμκας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΚΑΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)):** Σας ευχαριστώ πολύ. Καταρχήν, ζητώ συγγνώμη για την επικοινωνία, αλλά ενημερώθηκα μόλις σήμερα για την παρέμβασή μας στην Επιτροπή της Βουλής, οπότε είμαι σε εξωτερικό χώρο και είναι δύσκολη η επικοινωνία. Ως προς τη παρέμβαση των εργαζομένων στις Αστικές Συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, έχει να κάνει σχέση με το άρθρο 61, χορήγηση μη μισθολογικών παροχών. Στο άρθρο, λοιπόν, αυτό, αναφέρονται οι υποπτευόμενοι φορείς του Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όπως είναι οι Οδικές Συγκοινωνίες της Αθήνας Α.Ε., οι σταθερές συγκοινωνίες, ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών, καθώς επίσης και ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, των οποίων οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας είχαν παραταθεί έως τις 30 Ιουνίου του 2020 βάσει του ν. 4690 άρθρο 2, υπό το ίδιο ακριβώς καθεστώς είναι και οι εργαζόμενοι στις Αστικές Συγκοινωνίες τη Θεσσαλονίκης.

Με έκπληξη διαπιστώνουμε, ότι παρόλο που σε όλους τους εποπτευόμενους φορείς από το Υπουργείο Συγκοινωνιών έχει δοθεί παράταση των μη μισθολογικών παροχών έως το τέλος του 2021 και πολύ σωστά γίνεται, παρόλα αυτά, εξαιρούνται οι εργαζόμενοι στις Αστικές Συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Θα θέλαμε, λοιπόν, στο άρθρο 61, να περιληφθεί και ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης στην παροχή των μη μισθολογικών παροχών ως προς τους εργαζομένους. Καταλαβαίνετε, ότι δεν μπορεί να εξαιρείται ένας εποπτευόμενος φορέας που είναι κάτω από το ίδιο καθεστώς από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όπως είναι οι Αστικές Συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Θα θέλαμε, λοιπόν, να συμπληρωθεί στο άρθρο και ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών. Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Το λόγο έχει ο κ. Ηλιάδης.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ) και εκπρόσωπος της Γενικής Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Ελλάδος (ΓΣΕΒΕΕ)):** Καλημέρα σας και σας ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Κύριε Υπουργέ, παρουσιάσατε ένα σχέδιο νόμου, το οποίο είναι άρτιο κατά την άποψή μας και με μεγάλη μας χαρά παρατηρήσαμε, ότι έχουν υιοθετηθεί πάρα πολλές προτάσεις, διαχρονικά, που έχουν κατατεθεί από την Ομοσπονδία μας και τις έχετε παρουσιάσει μέσα στο νομοσχέδιο. Το νομοσχέδιο σας έχει έναν κύριο σκοπό, για την πάταξη της κάθε είδους παραβατικότητας, σε ότι αφορά και την θεωρητική, αλλά και την πρακτική εξέταση. Να ξέρετε, ότι σε αυτό το κομμάτι, εμείς, θα είμαστε δίπλα σας και θα σας βοηθήσουμε όσο μπορούμε, για να έχουμε ένα καλό αποτέλεσμα.

Δεν θα αναφερθώ σε λεπτομέρειες της εφαρμογής διαδικαστικών θεμάτων, γιατί πιστεύουμε, ότι με διάφορες υπουργικές αποφάσεις τις οποίες θα βγάλετε, θα ρυθμίσετε ότι προβλήματα θα παρουσιαστούν στη πορεία. Άλλωστε, μας έχετε πει, ότι είσαστε ανοιχτός στο διάλογο, οπότε όποια προβλήματα θα παρουσιαστούν ή αστοχίες ας πούμε, θα τις ρυθμίσετε με υπουργικές αποφάσεις. Μια θα πω πολύ σύντομα, για να μην κουράσω τους υπολοίπους, γιατί θέλω να αναφερθώ και σε άλλα θέματα, είναι το θέμα με τις θεωρητικές και τις πρακτικές εξετάσεις. Δηλαδή, κάποτε υπήρχε, ότι για να προχωρήσει ο υποψήφιος να κάνει πρακτικά μαθήματα, θα έπρεπε να έχει επιτύχει στις θεωρητικές. Είδαμε, ότι αυτό είχε εγκλωβίσει πάρα πολλούς πολίτες, οπότε διορθώθηκε και έτσι, σήμερα ισχύει, ότι ο υποψήφιος πρέπει να τελειώσει τη θεωρητική του εκπαίδευση και κανονικά συνεχίζει, πράγμα το οποίο, νομίζω, επισημάνθηκε και από άλλο συνάδελφο, πρέπει να το δείτε και να τακτοποιηθεί.

(Συνέχεια ομιλίας κ. Διαμαντή Ηλιάδη, Προέδρου του Δ.Σ της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ) και εκπρόσωπος της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Ελλάδος (ΓΣΕΒΕΕ))

Στο θεωρητικό στάδιο των εξετάσεων το σχέδιό σας μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα, διότι οι δυνατότητες που παρέχει η εξέλιξη της τεχνολογίας, μπορεί εύκολα και άμεσα να θωρακίσει τις αίθουσες θεωρητικών εξετάσεων το συντομότερο και με τον καλύτερο τρόπο. Κατά την γνώμη μας δε, αυτό πρέπει να γίνει το γρηγορότερο δυνατό, διότι τα φαινόμενα που παρατηρούνται το τελευταίο διάστημα τυγχάνουν φαντασίας. Αυτό σε ότι αφορά τις θεωρητικές εξετάσεις. Είναι πολλά τα χρόνια που η Ομοσπονδία μας ζητά τον ουσιαστικό και πραγματικό έλεγχο. Το σχέδιο νόμου πολύ εύστοχα προβλέπει την καταγραφή της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς με κάμερα καταγραφής.

Σχετικά τώρα με τη ρύθμιση που αφορά τη θέση του εκπαιδευτή στο εκπαιδευτικό αυτοκίνητο στο άρθρο 14 του σχεδίου νόμου, θα μου επιτρέψετε με όλο το σεβασμό να σας αναφέρω, ότι μόνο αρνητικά σχόλια και προβλήματα έχω να σας παραθέσω αρχικά. Είναι πασιφανές, ότι ένας εξεταστής δεν διαθέτει και ούτε θα αποκτήσει ποτέ την εμπειρία του εκπαιδευτή. Ο εκπαιδευτής με τα τόσα χρόνια εμπειρίας εκπαίδευσης από την θέση του συνοδηγού, έχει αποκτήσει άρτια αντανακλαστικά αντίδρασης. Η φύση της κύριας δουλειάς ενός εξεταστή είναι φυσικό να μην τον καθιστά ικανό να αντιδράσει σε οποιαδήποτε στιγμή έκτακτης ανάγκης, καθόσον η ιδιότητα του εξεταστή για αυτόν αποτελεί πάρεργο.

Να σημειωθεί, ότι οι πρακτικές εξετάσεις γίνονται στον αστικό ιστό, δηλαδή, σε γειτονιές που κυκλοφορούν αυτοκίνητα, άνθρωποι, παιδάκια, ακόμα και αδέσποτα. Την διαφορά του εκπαιδευτή με τον εξεταστή, θα σας την παρουσιάσω με ένα απλό παράδειγμα. Εδώ μέσα όλοι είμαστε οδηγοί. Σκεφτείτε πότε χρειάστηκε να οδηγήσετε ένα άλλο αυτοκίνητο εκτός από το δικό σας. Πόσο χρόνο σας πήρε να εξοικειωθείτε στο διαφορετικό αυτό αυτοκίνητο; Φανταστείτε, λοιπόν, τον εξεταστή την ώρα των εξετάσεων, ότι μπορεί να αλλάξει 6 και 8 διαφορετικά αυτοκίνητα και μάλιστα από τη θέση του συνοδηγού που είναι πολύ πιο δύσκολο. Να σας τονίσω δε, ότι δεν τίθεται θέμα εμπιστοσύνης στον υποψήφιο οδηγό, καθώς ως επαγγελματίες γνωρίζουμε και εμπιστευόμαστε την πρακτική μας. Πλην όμως τον παράγοντα άγχος και την έκτακτη ανάγκη, δεν μπορούμε να τα προβλέψουμε, αλλά ως εκπαιδευτές, είμαστε εκπαιδευμένοι να τα αντιμετωπίσουμε με τον αμεσότερο και αρτιότερο τρόπο. Είναι άλλωστε χιλιάδες οι έμπειροι οδηγοί που καθημερινά προκαλούν ατυχήματα, πόσο μάλλον ένας υποψήφιος.

Να σας θυμίσω, ότι, πριν από τρία χρόνια περίπου θεσπίστηκε η επανεξέταση των ήδη οδηγών με πολλά χρόνια εμπειρίας και μιλούν για την ανανέωση αδειών οδήγησης των οδηγών ηλικίας 74 ετών και άνω. Παρατηρήθηκε τότε έντονα το φαινόμενο, ότι, παρόλη την εμπειρία των τόσων ετών, μπαίνοντας στη διαδικασία εξέτασης και μάλιστα με τον δικό τους το αυτοκίνητο και με το άγχος της συγκεκριμένης κατάστασης είχαμε πολλά ατυχήματα. Πολλά ατυχήματα, επίσης παρατηρήθηκαν και με τους υποψηφίους που βάσει με τον κατηργημένο νόμο 4599 του 2019, έπρεπε να κάνουν ελιγμούς μόνοι τους και μάλιστα σε κλειστούς δρόμους. Το επιχείρημα δε, ότι ο εκπαιδευόμενος δεν θα είναι μόνος του, είναι άτοπο, διότι με τον εκπαιδευτή στο πίσω κάθισμα δεν θα σωθεί καμία κατάσταση. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε, ότι από τότε που πραγματοποιούνται πρακτικές εξετάσεις δηλαδή πάνω από 60 χρόνια, δεν υπάρχουν ατυχήματα στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς. Αυτό το βεβαιώνουν και οι ασφαλιστικές εταιρείες, οι οποίες στα στοιχεία που δίνουν έχουν μηδενικά ατυχήματα στο κομμάτι αυτό.

Στο σημείο αυτό μιας και αναφέρονται σε ασφαλιστικές εταιρείες, θα ήθελα να σας θυμίσω το διάστημα που εφαρμόστηκε ο νόμος 4599 του 2019, ότι όσοι έδωσαν πρακτικές εξετάσεις επιβαρύνθηκαν με ένα έξτρα κόστος για την ασφάλιση του αυτοκινήτου και του οδηγού. Ανάλογα με την κατηγορία άδειας οδήγησης, το ποσό αυτό ανερχόταν από 180 έως 300 ευρώ. Το εκπαιδευτικό όχημα επίσης, είναι ένα όχημα ιδιωτικής χρήσης κι αν γίνει ατύχημα, πέρα του ότι ο εκπαιδευτής δεν θα έχει το προσωπικό του το αυτοκίνητο, θα έχει ποινικές διώξεις, θα έχει αστικές επιπτώσεις και το σημαντικότερο θα μείνει χωρίς εργασία.

Η καταγραφή δε του εσωτερικού του εκπαιδευτικού οχήματος με κάμερες εξασφαλίζει στο έπακρο τη διαφάνεια των εξετάσεων. Άρα, λοιπόν, συμπερασματικά είναι πασιφανές ότι η απλή απομάκρυνση του εκπαιδευτή από τη θέση του οδηγού, θα θέσει σε άμεσο κίνδυνο και τους επιβάτες του οχήματος, αλλά και τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου.

(Συνέχεια ομιλίας κ. Διαμαντή Ηλιάδη, Προέδρου του Δ.Σ της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ) και εκπρόσωπος της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Ελλάδος (ΓΣΕΒΕΕ))

Γι’ αυτό ακριβώς λέμε, ότι θα πρέπει, με απλά επιχειρήματα, έχω να σας παραθέσω πάρα πολλά, αλλά θα σας κουράσω, ότι θα πρέπει ο εκπαιδευτής, τη στιγμή που υπάρχουν οι κάμερες καταγραφής και όλος αυτός ο ελεγκτικός μηχανισμός, θα πρέπει να είναι στη φυσική του θέση, στη θέση του συνοδηγού.

Θα συμπληρώσω και ένα κομματάκι ακόμα, σε ότι αφορά το άρθρο 17 του νομοσχεδίου, που αναφέρεται στη δημιουργία του Μητρώου Εξεταστών, θα πρέπει να υπάρξει μια μεταβατική διάταξη, προκειμένου άμεσα να γίνει η στελέχωση των εξεταστών στις Περιφέρειες της Ελλάδος, διότι παρατηρείται καθυστέρηση και ταλαιπωρία, τόσο των εκπαιδευτών όσο και των πολιτών, στην απόκτηση άδειας οδήγησης λόγω έλλειψης εξεταστών. Αυτό παρατηρείται ειδικά σε όλη την Ελλάδα και πάει λίγο πιο ικανοποιητικά η Περιφέρεια της Αττικής. Είδα και τον κύριο Πατούλη. Έχει βοηθήσει πολύ την Περιφέρεια της Αττικής στο κομμάτι αυτό.

Ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε τον κ. Ηλιάδη. Το λόγο έχει ο Περιφερειάρχης Αττικής κ. Πατούλης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΟΥΛΗΣ (Περιφερειάρχης Αττικής):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συμμετέχοντες, καλημέρα σας. Θεωρώ ότι το νομοσχέδιο που φέρει το τίτλο, «Οδηγώντας με ασφάλεια», όπως έχει αναφερθεί αρκετές φορές σε αυτή τη συνεδρίαση, οι τρεις βασικοί πυλώνες για να μπορούμε να οδηγούμε με ασφάλεια, είναι οι υποδομές, ο οδηγός και το όχημα. Δώσαμε ιδιαίτερη έμφαση στη βελτίωση και τη συντήρηση των υποδομών, σαν Περιφέρεια με τη δημιουργία νέων υποδομών για την οδική ασφάλεια, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τα πρώτα έργα που παραδώσαμε στους πολίτες της Αττικής. Τους τρεις πρώτους μήνες της περιφερειακής μας διοίκησης, ολοκληρώσαμε δύο σύγχρονες έξυπνες διαβάσεις πεζών στο Σύνταγμα και ταυτόχρονα, ξεκίνησαν πολλαπλές επεμβάσεις στους κεντρικούς οδικούς άξονες βελτιώνοντας το οδόστρωμα, τη φωτεινή σηματοδότηση, την οριζόντια και κάθετη σήμανση, ενώ σύντομα η Αττική μας θα έχει φωτιστικά σώματα χαμηλής κατανάλωσης led, υψηλοτάτων προδιαγραφών. Όλα αυτά σχετίζονται με την ασφάλεια.

Ιδιαίτερη βαρύτητα δώσαμε επίσης και στο θέμα της ασφάλειας των πεζών των ΑμΕΑ, με βιώσιμη κινητικότητα πράξης και κατασκευής σύγχρονων πεζογεφυρών. Πρόσφατα όμως έγινε ένα ακόμα πολύ μεγάλο βήμα για την οδική ασφάλεια, πρώτη φορά στην Ελλάδα με καμερών ανίχνευση παραβίασης του ερυθρού φωτεινού σηματοδότη. Στόχο έχουν οι κάμερες αυτές να μπορέσουν να επεκταθούν σε πάνω από 100 σηματοδοτούμενους κόμβους στην Αττική, με την καταγραφή των ατυχημάτων, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Αστυνομίας.

Όσον αφορά τον δεύτερο πυλώνα το όχημα, η Περιφέρεια Αττικής, έπειτα από εμπεριστατωμένη έρευνα αγοράς και οικονομική μελέτη, προβαίνει σε ανοικτό διαγωνισμό για προμήθεια ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων. Το κράτος είναι αυτό που θα πρέπει να δώσει, προφανώς, πρώτο το παράδειγμα, σε όλες του τις μορφές για την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και την ασφαλή οδήγηση.

Η κεντρική κυβέρνηση, έχοντας τη νομοθετική αρμοδιότητα, επέδειξε εξαιρετική νομοπαρασκευαστική ικανότητα, με ουσιαστικές αλλαγές, που θα βελτιώσουν σημαντικά την οδική ασφάλεια. Η Περιφέρεια Αττικής είναι υποφορτισμένη με εκτελεστική αρμοδιότητα της διαδικασίας και ειλικρινά, θέλω να εκφράσω την ικανοποίησή μου που σήμερα εδώ, έχουμε τη δυνατότητα να συζητήσουμε όλες τις τεχνικές λεπτομέρειες.

Μελετώντας λοιπόν πολύ προσεκτικά το νομοσχέδιο, θα έλεγα, ότι πλέον η ευκαιρία που δίνεται στους νέους από την ηλικία των 17 ετών είναι νομίζω πολύ σημαντική. Και βέβαια με κάποιον έμπειρο οδηγό δίπλα τους και μέχρι να συμπληρώσουν τα 18 έτη της ηλικίας τους. Ταυτόχρονα όμως, αυτό είναι το σημαντικό, είναι να τους δίνεται το δικαίωμα να εκπαιδεύονται σωστά και να παίρνουν το δίπλωμα οδήγησης, μόνο όταν είναι σίγουροι και οι ίδιοι αλλά και η πολιτεία, ότι μπορεί να οδηγήσουν με ασφάλεια στον δρόμο.

Η νέα ψηφιακή εποχή είναι ο σύμμαχος μας, όπως άλλωστε υποδείξαμε σε συνεργασία, τόσο με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όσο και με το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης. Με το προσωρινό ψηφιακό δίπλωμα και με τις ψηφιακές υπηρεσίες, που είναι πλέον διαθέσιμα στους πολίτες που επισκέπτονται τις διευθύνσεις μεταφορών της Περιφέρειας μας, έχουμε ήδη μπει στην ψηφιακή εποχή.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΤΟΥΛΗ, Περιφερειάρχου Αττικής)

Κλείνοντας, θα ήθελα να τονίσω ό,τι δεν επαναπαυόμαστε ποτέ και θα πρέπει σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα να επικαιροποιήσουμε το Εγχειρίδιο Θεωρητικής Εκπαίδευσης των οδηγών και να δώσουμε έμφαση στο μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής που μπαίνει σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης, αλλά και γενικότερα στη διά βίου μάθηση των οδηγών, στην ευαισθητοποίηση και στην αρμονική συνύπαρξη όλων μας, στο οδικό δίκτυο.

Δεν έχω κάτι άλλο να προσθέσω, κύριε Πρόεδρε και προφανώς, θα είμαστε κοντά στις προσπάθειες της Επιτροπή, αλλά και σε συνεχή δυναμική επικοινωνία με τις Ομοσπονδίες των Σχολών Οδηγών, αλλά και με όλους εκείνους τους παράγοντες, οι οποίοι μπορούν να προσφέρουν στην κοινή μας προσπάθεια.

Μαζί μου θα παρακολουθεί τις προσπάθειες αυτές ο κύριος Δόλυγρας, ο Γενικός Διευθυντής της Διεύθυνσης Μεταφορών, καθώς επίσης ο κύριος Γιαννακόπουλος, ο αρμόδιος Αντιπεριφερειάρχης, για τις περαιτέρω -εάν χρειαστεί- παρεμβάσεις, οι οποίες, ενδεχομένως μετά την ολοκλήρωσή του, θα πρέπει να κάνουμε ως Περιφερειακή Αρχή.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε πολύ, τον κύριο Πατούλη.

Το λόγο έχει ο κύριος Κώρος, νομικός σύμβουλος της ελληνικής ομοσπονδίας φίλων παλαιού αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας.

**ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΩΡΟΣ (Νομικός Σύμβουλος της Ελληνικής Ομοσπονδίας Φίλων Παλιού Αυτοκινήτου και Μοτοσυκλέτας (ΕΟΦΙΠΑΜ) και εκπρόσωπος και της Ομοσπονδίας Μηχανοκίνητου Αθλητισμού (ΟΜΑΕ)):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Το νομοσχέδιο αυτό ήρθε μετά από αρκετές διαβουλεύσεις και συζητήσεις που είχαμε με το Υπουργείο και μετά από ένα πολύ γόνιμο διάλογο, έχουνε γίνει πάρα πολλά βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση.

Θα ήθελα να κάνω μερικές επισημάνσεις.

Πρέπει να επισημανθεί ότι για πρώτη φορά, το άρθρο 3 παράγραφος 10, εμφανίστηκε το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας ως ο Οργανισμός που θα υποδείξει φορέα για την πιστοποίηση ιστορικών οχημάτων. Δεν υπήρχε αυτό και δεν έχουμε τοποθετηθεί, στην διαβούλευση. Δεν κατανοούμε το τι ακριβώς το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας θα προσφέρει, ίσως περιπλέξει, αντίθετα.

Η Διεθνής Ομοσπονδία Παλαιού Αυτοκινήτου, η FIVA και τα Ελληνικά Δ.Ο.Π.Ο., έχει την αρμοδιότητα πιστοποίησης όλων των οχημάτων και των στρατιωτικών. Οπότε, θεωρούμε ότι το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, μάλλον περισσεύει.

Στις παραγράφους 12 και 13 του ίδιου άρθρου, δηλαδή, του άρθρου 3, θα πρέπει να τονισθεί και να προστεθεί, ότι οι φορείς που θα χορηγούν την βεβαίωση, θα είναι, από τους άνω φορείς. Τούτο δε, διότι, υπήρξαν περιπτώσεις φορέων, οι οποίοι στο παρελθόν είχαν την εξουσιοδότηση και την αρμοδιότητα να χαρακτηρίζουν ιστορικά οχήματα, πλην όμως σήμερα δεν την έχουν με το καινούργιο νομοσχέδιο. Οπότε θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι όταν μιλάμε για τη βεβαίωση, αυτή τη βεβαίωση θα την χορηγούν οι φορείς της παραγράφου 3 του άρθρου 10, με αυτή τη σαφήνεια.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΣΩΤΗΡΙΟΥ ΚΩΡΟΥ, Νομικού Συμβούλου της Ελληνικής Ομοσπονδίας Φίλων Παλαιού Αυτοκινήτου και Μοτοσυκλέτας (ΕΟΦΙΛΠΑ) και εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Μηχανοκίνητου Αθλητισμού Ελλάδος (ΟΜΑΕ))

Ένα σοβαρό θέμα είναι η προϋπόθεση της προηγούμενης διαγραφής του οχήματος από τα μητρώα αδειών του Υπουργείου. Έχει συμβεί και συμβαίνει και σήμερα που μιλάμε ο αρχικός ιδιοκτήτης του οχήματος, γιατί μιλάμε για οχήματα πάντα, να έχει καταθέσει τις πινακίδες χωρίς αυτό να έχει διαγραφεί. Στη συνέχεια το πούλησε ως πράγμα και ο νέος πλέον ιδιοκτήτης είτε το χαρακτήρισε ήδη ως ιστορικό ή δεν πρόκειται να το χαρακτηρίσει. Ο δε αρχικός ιδιοκτήτης είτε έχει πεθάνει είτε έχουν χαθεί τα ίχνη του και είναι πάρα πολύ δύσκολο να βρεθούν. Συνεπώς, είναι πάρα πολύ δύσκολο να βρεθεί ο αρχικός ιδιοκτήτης και να κάνει την διαγραφή. Θεωρούμε, λοιπόν, ότι θα πρέπει να προβλεφθεί ώστε τη διαγραφή να την κάνει ο σημερινός κάτοχος του αυτοκινήτου, είτε έχει αποκτήσει την κυριότητα με ιδιωτική συμφωνητικό πώλησης είτε με τα προσόντα της τακτικής ή έκτακτης χρησικτησίας.

Στην παράγραφο 3 του άρθρου 34, πολύ σωστά και για πρώτη φορά, πλέον, εμφανίζεται η δυνατότητα να αναγνωρίζονται ως τίτλοι κτήσης ιδιωτικά συμφωνητικά, έγγραφα τελωνείου και λοιπά. Θεωρούμε ότι εδώ θα μπορούσε να προστεθεί, ως τέτοιος τίτλος, έγγραφο της Διεθνούς Ομοσπονδίας FIVA, η κάρτα, δηλαδή, χαρακτηρισμού οχήματος ως ιστορικού, η οποία είναι παγκοσμίως αναγνωρισμένη και ισχύει σε όλον τον κόσμο με την εγγύηση και την αξιοπιστία τη FIVA και στην Ελλάδα της ΕΟΦΙΛΠΑ, που είναι ο εκπρόσωπος της FIVA στην Ελλάδα.

Ως προς το τέλος αδείας, δεν αναφέρεται στο νομοσχέδιο, θεωρούμε, όμως, ότι θα πρέπει να είναι ενός συνολικού ύψους.

Ως προς το ΚΤΕΟ, κύριε Πρόεδρε και κύριοι συμμετέχοντες, πρώτον, πρέπει να εξειδικευτεί το κόστος του ΚΤΕΟ. Ενδεχομένως αυτό να γίνει με μεταγενέστερη εξουσιοδοτημένη Υπουργική Απόφαση. Θα πρέπει, όμως, να σκεφθεί το Υπουργείο ότι όταν τα αυτοκίνητα είναι περίπου στα 55€ ανά δύο έτη, τότε το ετήσιο κόστος για τα ιστορικά λογικά θα πρέπει να είναι στο 50% του ετήσιου κόστους, δηλαδή γύρω στα 22€ - 27€ και, άρα, στο ήμισυ αυτού. Πολύ σημαντικό, επίσης, είναι ότι για τα τέλη κυκλοφορίας ως προς τις μοτοσικλέτες υπάρχει μία αναντιστοιχία, δηλαδή στις μοτοσικλέτες με συμβατικές πινακίδες κυκλοφορίας μέχρι 300 κυβικά τα τέλη κυκλοφορίας είναι 22€. Στις ιστορικές μοτοσικλέτες μέχρι 250 κυβικά είναι 25€. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι εάν έχετε μια μοτοσικλέτα 300 κυβικών σήμερα πληρώνετε 22€, ενώ για την ίδια μοτοσικλέτα ιστορικού ενδιαφέροντος θα πληρώνετε 50€, γιατί το νομοσχέδιο κάνει μόνο μία διάκριση μέχρι 250 κυβικά 25€ ευρώ και από 250 κυβικά και πάνω 50€. Θεωρούμε, λοιπόν, ότι πρώτον, θα πρέπει να γίνει διάταξη αντίστοιχη με την διάταξη που υπάρχει για τις συμβατικές μοτοσυκλέτες, μέχρι 300 κυβικά να είναι το πολύ στα 15€, μέχρι 785 κυβικά να είναι το πολύ έως 30€ και 50€ να είναι πάνω από 786 κυβικά. Είναι πολύ σημαντικό αυτό, κύριε Πρόεδρε, και ελπίζω να ληφθεί υπόψη από το Υπουργείο, γιατί θα λειτουργήσει σαν ένα σοβαρό αντικίνητρο για τους κατόχους των ιστορικών μοτοσυκλετών οι οποίοι είναι πάρα πάρα πολλοί και έχουν διασώσει και διατηρούν, είτε στο δρόμο, είτε σε μουσεία, εξαιρετικά κομμάτια της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Να κλείσω λέγοντας ότι το ιστορικό αυτοκίνητο με απόφαση της UNESCO έχει χαρακτηριστεί ως μνημείο πολιτιστικής κληρονομιάς.

Θα είμαστε στη διάθεση της Επιτροπής και σήμερα και όποτε κρίνει για οποιαδήποτε περαιτέρω διευκρίνιση και συμπλήρωση. Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Το λόγο έχει η κυρία Δανέλλη.

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΔΑΝΕΛΛΗ (Πρόεδρος του ΔΣ του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (ΙΟΑΣ) «Πάνος Μυλωνάς»):** Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε κύριε Υπουργέ κυρίες και κύριοι, ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση στη συνεδρίαση της Επιτροπής σας σχετικά με το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, οδηγώντας με ασφάλεια για τον εκσυγχρονισμό των θέσεων εκπαιδευτών εξετάσεις οδηγών και άλλες σχετικές διατάξεις. Από το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», έχουμε συμμετάσχει ήδη στη διαβούλευση και χαιρόμαστε που οι προτάσεις μας έχουν συμπεριληφθεί σε ένα νομοσχέδιο, που περιέχει πολλές καλές και ωφέλιμες διατάξεις και συνιστά θετική πρόοδο σε σχέση με όσα ισχύουν μέχρι σήμερα.

Πάγια θέση του Ινστιτούτου στα 16 χρόνια συνεχούς δράσης του, είναι ότι η σωστή εκπαίδευση των νέων οδηγών είναι καθοριστικής σημασίας για την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας αλλά και για τη διαμόρφωση οδηγικής παιδείας. Το υπάρχον σύστημα εκπαίδευσης, η εξέταση υποψηφίων οδηγών, χρειάζεται να εκσυγχρονιστεί και να βελτιωθεί. Στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προτείνονται αλλαγές οι οποίες έχουν σκοπό να διασφαλίσουν το αδιάβλητο της διαδικασίας μέσα από συγκεκριμένες παρεμβάσεις τόσο στην εκπαίδευση αλλά και στην εξέταση. Οι προτεινόμενες αλλαγές είναι στοχευμένες στην επίλυση προβλημάτων, δυσλειτουργιών και στρεβλώσεων που έχουν διαμορφωθεί στο υπάρχον σύστημα εδώ και πολλά χρόνια. Ξεκινώντας από τη θεωρητική εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών με τις ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στα άρθρα 8 και 9, συσκευές ανίχνευσης ασύρματης επικοινωνίας, κάμερα για τη λήψη φωτογραφιών, ταυτοποίηση υποψηφίου και ηλεκτρονικά, διασφαλίζεται η τήρηση της προβλεπόμενης διαδικασίας και η εξάλειψη παράνομων ενεργειών, ενώ είναι σημαντικό ότι προβλέπονται κυρώσεις και για τους παραβάτες.

Εκτός όμως από την εύρυθμη διεξαγωγή της εξέτασης, είναι σημαντικό μέσω αυτής να αξιολογείται αν όντως ο υποψήφιος οδηγός είναι επαρκώς καταρτισμένος, για το λόγο αυτό κρίνεται θετική η προσθήκη της μελέτης περίπτωσης όπως προβλέπεται στο άρθρο 6, πέραν των ερωτήσεων πολλαπλής επιλογής που περιλαμβάνει το ερωτηματολόγιο για την εξέταση. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τους οδηγούς να αντιλαμβάνονται και να κατανοούν επικίνδυνες καταστάσεις στο δρόμο και να ανταποκρίνονται σε αυτές με επιτυχία. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσουμε ότι κρίνεται απαραίτητο να ενημερωθεί η διδακτέα ύλη και να αναθεωρηθεί το αντίστοιχο βιβλίο, ώστε να περιλαμβάνει τις πρόσθετες και τις πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις, κάτι που περιλαμβάνεται στις προτάσεις του Υπουργείου.

Τέλος, αναφορικά με τη θεωρητική εξέταση θα θέλαμε να συμπληρώσουμε ότι προτείνουμε οι ερωτήσεις για την εξέταση να μην είναι διαθέσιμες δημόσια, και ότι είναι σημαντικό ότι υπάρχει πλέον ειδική πρόβλεψη για τη συμμετοχή στην εξέταση ατόμων με μαθησιακές δυσκολίες, που δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση καθώς και όσων δεν γνωρίζουν την ελληνική γλώσσα.

Σχετικά με την πρακτική δοκιμασία, ενισχύεται η αξιοπιστία της διαδικασίας αφενός με όσα προβλέπονται στο άρθρο 15 για την καταγραφή και αφετέρου για τη θέσπιση, το άρθρο 20 της απομακρυσμένης εποπτείας, αλλά και τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν τους εξεταστές. Εκτός από το περιεχόμενο της εξέτασης που είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 126/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, πρέπει να ληφθεί μνεία και για την τήρηση της ελάχιστης απαιτούμενης διάρκειας της εξέτασης. Μια ρύθμιση που κρίνουμε ότι είναι εξίσου σημαντική για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας της εξέτασης, αφορά τη θέση που θα πρέπει να βρίσκεται εντός του οχήματος ο εξεταστής, στο άρθρο 14. Στο πίσω κάθισμα εν προκειμένω για την κατηγορία β, η συγκεκριμένη πρακτική ακολουθήθηκε και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες παραδείγματος χάρη στην Πορτογαλία, που για να αντιμετωπίσει την εξάλειψη αντίστοιχων προβλημάτων. Επίσης υιοθετείται στη Γαλλία, στη Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Εσθονία, Ισλανδία, Ολλανδία, και Νορβηγία.

(Συνέχεια ομιλίας κυρίας ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ ΔΑΝΕΛΛΗ, Προέδρου του Δ.Σ. του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ»)

Το μέτρο της συνοδευόμενης οδήγησης, που προτείνεται στο άρθρο 4, είναι επίσης μια πρακτική που εφαρμόζεται σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες. Τονίζουμε την ανάγκη να υπάρχει αποτελεσματική επιτήρηση για την εφαρμογή του. Προτείνουμε τις προϋποθέσεις για το συνοδό οδηγό να προστεθεί ότι δεν θα πρέπει να έχει υποπέσει σε σοβαρές παραβάσεις, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, παραβίαση σηματοδότη, κίνηση με υπερβολική ταχύτητα, για διάστημα τουλάχιστον δύο ετών. Ολοκληρώνοντας το σχολιασμό για το δεύτερο μέρος του σχεδίου νόμου, θα θέλαμε να αναφέρουμε ότι δεν γίνεται αναφορά στη διαδικασία καθαυτή της θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης και της διδακτέας ύλης. Ευελπιστούμε, όμως, ότι θα ρυθμιστεί και το συγκεκριμένο θέμα.

Αναφορικά με το Γ΄ μέρος του νομοσχεδίου και τις ρυθμίσεις για τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, κρίνουμε ότι κινείται προς τη θετική κατεύθυνση, με τη θεσμοθέτηση ενός νέου πλαισίου, που θα συμβάλλει στην εξυγίανση του χώρου και τη διαφύλαξη ενός κομματιού της πολιτιστικής κληρονομιάς, υπό την προϋπόθεση ότι θα τηρηθούν οι διαδικασίες που καθορίζονται τόσο από το παρόν σχέδιο, όσο και από τους αρμόδιους πιστοποιημένους διεθνείς οργανισμούς, διασφαλίζοντας και το ζήτημα της οδικής ασφάλειας.

Καταλήγοντας, δηλώνουμε ότι οι προτεινόμενες ρυθμίσεις κινούνται στη σωστή κατεύθυνση για τη διασφάλιση της διαφάνειας και του εκσυγχρονισμού του συστήματος χορήγησης αδειών οδήγησης υποψήφιων οδηγών. Να σας ευχαριστήσω για την προσοχή σας και να ευχαριστήσω επίσης όλους όσους εργάστηκαν για ένα νομοσχέδιο που θα ενισχύσει σημαντικά την οδική ασφάλεια. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Το λόγο έχει ο κύριος Γεώργιος Χριστοδούλου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτικών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδος)**: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστούμε πάρα πολύ για την πρόσκληση. Ως εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτικών Υποψηφίων ΟδηγώνΕλλάδος, θέλουμε να ευχαριστήσουμε το Υπουργείο, γιατί τα τελευταία δυόμιση χρόνια είμαστε σε συνεχείς διαβουλεύσεις, ούτως ώστε να φτάσουμε σήμερα εδώ και να έχουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο τείνει προς έναν καλό δρόμο, θέτοντας ως στόχο την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας στη διαφάνεια. Έχουν υιοθετηθεί το 90% περίπου των προτάσεων που έχουμε συζητήσει. Πιστεύουμε ότι κινείται σε σωστό δρόμο, αλλά έχει κάποια «αγκάθια» τα οποία αυτή τη στιγμή είμαι υποχρεωμένος να τα αναφέρω και για αυτό εκπροσωπούμε.

Τα «αγκάθια» που έχει είναι συγκεκριμένα και αφορούν, όσον αφορά τη διαφάνεια, στο θέμα των θεωρητικών εξετάσεων. Η απλή κρυπτογραφία δεν διασφαλίζει στο 100% τη διαφάνεια και θα θέλαμε να δείτε την περίπτωση της καταγραφής όπως θα υπάρχει και στην εξέταση. Δεύτερον, καθυστερούμε πάρα πολύ με το κομμάτι της αναβάθμισης των βιβλίων και της επικαιροποίησης της ύλης, διότι αυτήν τη στιγμή μιλάμε για νέες τεχνολογίες οι οποίες έρχονται με γοργούς ρυθμούς, αυτοκίνητα που διαβάζουν τους δρόμους, ηλεκτροκίνηση, τεχνολογίες που δεν έχει περαστεί ποτέ και εκπαιδευόμαστε σε βιβλία που έχουν να κάνουν με ύλη η οποία είναι ξεπερασμένη και δεν ξέρω αν υπάρχει.

Στα θετικά είναι ότι προχωρούμε πάνω σε αυτή τη διαδικασία για τις μαθησιακές δυσκολίες, για τα ξένα βιβλία σε όλες τις γλώσσες και ό,τι έχουμε συζητήσει και πιστεύουμε ότι πρέπει να ξεκινήσει λίγο η διαδικασία πιο γρήγορα σε κάποια κομμάτια που αφορούν την άμεση υλοποίηση ορισμένων θεμάτων, που είναι τα βιβλία. Δεν μπορούμε να μιλάμε για διασφάλιση της οδικής ασφάλειας και αναβάθμιση από τη στιγμή που τα 6 τελευταία χρόνια οι εκπαιδευτές κυκλοφοριακής αγωγής με το ζόρι έχουν συνεχίσει απρόσκοπτα την εργασία τους, τα 2 τελευταία χρόνια από τα 6. Είμαστε από αποδεκατισμένοι χωρίς καμία βοήθεια και δεν μπορούμε να μιλάμε για αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας και του εκσυγχρονισμού, όταν εμείς δεν έχουμε στα χέρια μας μια τεχνολογία την οποία δεν μπορούμε να αποκτήσουμε.

Ως Ομοσπονδία, έχουμε καταθέσει στο Υπουργείο Ενέργειας, στο Υπουργείο Ανάπτυξης και στο Υπουργείο Υποδομών ολοκληρωμένη πρόταση, έτσι ώστε να επιδοτηθούμε και εμείς για τα αυτοκίνητα νέας τεχνολογίας, έτσι ώστε να μπορέσουμε να εκπαιδεύσουμε πάνω σε νέες τεχνολογίες που διασφαλίζουν την οδική ασφάλεια και να μπορέσουμε να μπούμε σιγά-σιγά σε ένα δρόμο τον οποίο αλλάζει ριζικά και δεν μένουμε σταθεροί στο αν τελικά θα κάνουμε μπρος-πίσω καθίσματα, οπισθογωνίες και τα λοιπά.

(Συνέχεια ομιλίας κ**.** ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ, Προέδρου της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδος)

Επίσης, το αρνητικό που θέλουμε να τονίσουμε είναι ότι μιλάμε για το άρθρο 14, που ορίζει τον εκπαιδευτή στο πίσω κάθισμα του οδηγού. Δεν υπάρχει κανένας άλλος στη χώρα που να μπορεί να κάθεται στο κάθισμα του οδηγού. Δεν γνωρίζουμε κανέναν εξεταστή που να έχει τις δικές μας ικανότητες ούτως ώστε να παρέμβει, παρά θεωρούμε τη συγκεκριμένη στιγμή ότι μιλάμε για κάποιους υποθετικούς εξεταστές, διότι δεν προσδιορίζει ούτε πώς θα εξεταστούν, ούτε πώς θα εκπαιδευτούν, ούτε ποιοι θα είναι αυτοί, ούτε ποια ύλη θα διδαχτούν. Δεν μπορούμε να κατανοήσουμε με ποιον τρόπο θα μπορούσαμε εμείς να παρέχουμε το όχημα μας, την εργασία μας, την εκπαίδευση που κάνουμε και τον λόγο που βρισκόμαστε δίπλα στη θέση του συνοδηγού σε έναν εξεταστή. Δεν θα μιλήσω, αν ο εξεταστής θα θελήσει να το πάρει, αυτό θα το πούνε αργότερα οι αρμόδιοι εξεταστές και οι αρμόδιες περιφέρειες που έχουν το συγκεκριμένο έργο. Αυτή τη στιγμή, εφόσον δεν υπάρχει κάποιος άλλος κατάλληλος να αναλάβει αυτή τη θέση, δεν νομίζω ότι ούτε εμείς μπορούμε να παρέχουμε κανένα όχημα. Νομίζω ότι είναι άτοπο, διότι δεν τίθεται ούτε προσδιορίζεται ποιοι θα είναι, πώς θα είναι, με ποιο τρόπο θα είναι και πότε θα είναι.

Επίσης, στο επόμενο αρνητικό που θα ήθελα να αναφερθώ, γιατί σε όλα τα υπόλοιπα κινείται κατά 90% σε θετικές διαδικασίες και ρυθμίσεις το νομοσχέδιο, είναι το ότι πρέπει να διασφαλιστούν μεγάλα μεταβατικά στάδια, τα οποία, θα ορίσουν απρόσκοπτα τη συνέχιση της εργασίας μας τόσο για εμάς όσο και για τους πολίτες που περιμένουν και αναμένουν σε διπλώματα. Διότι, αν δεν μπορέσουμε να διασφαλίσουμε, κύριε Υπουργέ, που γνωρίζω ότι το Υπουργείο έχει την πρόθεση να πάει σε μεγαλύτερα μεταβατικά στάδια, γιατί αναφέρετε για 14μηνα και 16μηνα, ότι θα συνεχιστεί απρόσκοπτα η εργασία όλων.

Το μόνο που θα δημιουργηθεί είναι μία αναμπουμπούλα για ακόμη μία φορά ή θα βρεθούν εξεταστές που θα λένε ότι εμείς δεν αναλαμβάνομε την ευθύνη να τα δώσουμε, γιατί είναι άτοπη η συζήτηση για το μπρος πίσω κάθισμα. Οπότε, δεν μπορεί να είναι αποδεκτό και από το κομμάτι των εκπαιδευτών. Νομίζω ότι όλοι οι συνάδελφοι συμφωνούν σε αυτό που είπαμε. Θα βρεθούμε πάλι σε καταστάσεις, οι οποίες δεν θα υπάρχουν σχολές οδηγών να παρέχουν και εξεταστές για να γίνεται η εξέταση. Αυτό αποδεικνύεται, διότι απ’ ό,τι βλέπουμε για ακόμη μια φορά, ενώ έχουμε ζητήσει να γίνει ένα ανεξάρτητο σώμα εξεταστών, το οποίο, θα ασχολείται καθαρά και μόνο με τις εξετάσεις, αν και δεν είναι μόνο το ζήτημα οι εξετάσεις, πρέπει πρώτα να αλλάξει ριζικά η εκπαίδευση και όχι έτσι, όπως είναι, αλλά και στη θεωρία και στην πράξη με νέας τεχνολογίας οχήματα.

Αρμόδιες για την εξέταση παραμένουν οι περιφέρειες ως πάρεργο μετά την εργασία τους. Οι περιφέρειες αυτή τη στιγμή σε όλη την Ελλάδα, έχουν τεράστιο πρόβλημα προσωπικού. Βέβαια δεν είμαι αρμόδιος να μιλήσω για το προσωπικό. Είμαι αρμόδιος, όμως, να μιλήσω για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος και είναι υποχρεωμένος να τα αναφέρω κατ’ εντολή των συναδέλφων μου μετά από γενικές συνελεύσεις.

Έδωσα ένα παράδειγμα ο κ. Γρέντζελος, ότι στη Λαμία κάνουνε ένα μήνα να βγουν τα δελτία των υποψηφίων, στη Θεσσαλονίκης κάνουμε δυόμισι μήνες.

Δεν υπάρχουν αίθουσες σε όλη την Ελλάδα, για να μπορούν να παραστούν, να κάνουν θεωρητικά μαθήματα οι υποψήφιοι οδηγοί, με αποτέλεσμα να υπάρχει καθυστέρηση τριών μηνών.

Δεν υπάρχουν άτομα, γιατί τα περισσότερα φεύγουν σε συντάξεις και δεν υπάρχουν εξεταστές και ήδη με το υπάρχον σύστημα κωλυσιεργεί η διαδικασία της εκπαίδευσης και της εξέτασης των οδηγών πάνω από τρεις, τέσσερις και πέντε 5 μήνες.

Δεν γνωρίζω σε όλες τις υπηρεσίες της Αθήνας, τι γίνεται, γνωρίζω σε μία που τυχαίνει να ανήκει στην ομοσπονδία μου. Νομίζω ότι συμφωνούμε όλοι οι συνάδελφοι που είμαστε εδώ πέρα, ότι έχουμε τεράστιο πρόβλημα στο ήδη υπάρχον σύστημα. Οπότε, αυτό που θέλουμε να τονίσουμε είναι ότι κινείται σε καλό δρόμο, έχουν υιοθετηθεί πάρα πολλά από αυτά που έχουν γίνει, όπως έχει γίνει η θέσπιση ανά κατηγορία του χρώματος, όπως είναι οι ξένες γλώσσες, οι κάμερες, αν και είναι λίγο ελλιπής. Πρέπει να βρεθούν τα κατάλληλα εργαλεία ούτως ώστε να μεταβούμε σιγά σιγά και σταδιακά, εφόσον μπαίνει η βάση και ο σπόρος με αυτό το νομοσχέδιο ομαλά σε μία διαδικασία, η οποία θα διασφαλίζει και την εκπαίδευση και την εξέταση και απρόσκοπτη συνεργασία και τη συνέχιση της απόκτησης άδειας οδήγησης των υποψηφίων οδηγών.

Θέλω να καταλάβετε ότι τα 6,5 τελευταία χρονιά έχουμε δουλέψει με το ζόρι δύο χρόνια, το λέω απλά ελληνικά και λαϊκά, γιατί υπάρχουν πάρα πολλές οικογένειες συναδέλφων που έχουν ζοριστεί. Έχουμε μείνει με απαρχαιωμένο στόλο λόγω των προβλημάτων αυτών και όταν μιλάμε για αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας δεν νοείτε να γίνονται με κάποιες διαδικασίες, οι οποίες δεν μπορούν να επιτευχθούν αύριο, μεθαύριο, έξι, οκτώ και δέκα μήνες. Πρέπει να μπουν οι σωστές βάσεις για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε σωστά. Προσπαθώ να πω, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να βρούμε τις λύσεις σε ορισμένα κομμάτια που είστε ανοιχτός ούτως ώστε να συνεχιστεί απρόσκοπτα και να μη δημιουργηθούν πάλι καταστάσεις με απεργίες και διαφωνίες.

(Συνέχεια ομιλίας του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ, Προέδρου της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδος)

Αυτή τη στιγμή αυτό που καίει είναι το άρθρο 17 και το άρθρο 14, οπότε πρέπει να δείτε ότι δεν μπορούμε να μιλάμε για εξεταστή μπρος πίσω. Αν και ανέφερε η κυρία Μυλωνά Γαλλία, Πορτογαλία, δεν θέλω να μπω σε αυτά, γιατί στη Γαλλία υπάρχουν επιδοτήσεις προς τις σχολές οδηγών, υπάρχουν διάφορα τέτοια, οπότε λογικά μπορούν και έχουν παροχή αυτοκινήτων από την κυβέρνηση. Αυτή τη στιγμή πρέπει λίγο να είμαστε ρεαλιστές το τι θα αποφασίσουμε και πρέπει να βρούμε τις λύσεις ούτως ώστε να συνεχιστούν όλα σωστά και απρόσκοπτα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Το λόγο έχει ο κ. Αμπλάς.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ):** Ευχαριστούμε για την πρόσκληση παρουσίας της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος, στη σημερινή συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, προκειμένου να καταθέσουμε τις απόψεις μας επί του παρόντος νομοσχεδίου με τίτλο οδηγώντας με ασφάλεια, επί των ειδικών διατάξεων του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών. Κύριε Πρόεδρε, το σύνηθες φαινόμενο της κατάθεσης από την αρμόδια κυβέρνηση νομοσχεδίων, των οποίων το περιεχόμενο δεν έχει καμία σχέση με τον τίτλο τους, δεν μας προκαλεί πλέον καμία έκπληξη. Μόνο ασφάλεια, κατά την άποψή μας, δεν προοιωνίζουν για τη συγκοινωνία και τη μεταφορά οι διατάξεις του υπό συζήτηση νομοσχεδίου. Αναφερόμαστε συγκεκριμένα στο περιεχόμενο του άρθρου 41, σύμφωνα με το οποίο αυξάνονται τα όρια ηλικίας των οδηγών φορτηγών ή λεωφορείων δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης. Άκριτα και χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο κίνδυνος ο οποίος θα προκύψει, θεσπίζεται ανώτατο όριο ηλικίας άσκησης του επαγγέλματος του οδηγού φορτηγών και λεωφορείων το 69ο έτος. Δεν είναι δυνατόν να έχουμε ασφαλή οδήγηση με οδηγούς αυτής της ηλικίας. Ήδη, η Ομοσπονδία μας είχε διαφωνήσει με την αύξηση των ορίων για την κατηγορία αυτή των οδηγών από το 65ο έτος της ηλικίας στο 67ο έτος της ηλικίας. Ταυτόχρονα με την αύξηση των ορίων ηλικίας, αυτής της κατηγορίας των οδηγών, αυξάνεται ο κίνδυνος ατυχήματος και ευθέως πλήττεται το αγαθό της οδικής ασφάλειας, γεγονός από ότι φαίνεται δεν απασχολεί και δεν προβληματίζει την παρούσα κυβέρνηση.

Σας καθιστούμε, την κυβέρνησή σας, υπεύθυνους για ότι προκύψει από την επιπόλαια, κατά την άποψή μας, και κακή αυτή νομοθέτηση και προτείνουμε τη θέσπιση ως ανώτατο ορίου ηλικίας άσκησης του επαγγέλματος του οδηγού φορτηγών ή λεωφορείων το 65ο έτος της ηλικίας. Επίσης, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι το 65ο έτος της ηλικίας ως ανώτατο όριο άσκησης του επαγγέλματος του οδηγού σχολικού λεωφορείου, δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να αφορά μόνο τους οδηγούς των γνωστών κίτρινων σχολικών λεωφορείων, αλλά και τους οδηγούς κάθε μέσου το οποίο μεταφέρει μαθητές. Μιλάμε για τα τουριστικά λεωφορεία και τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ.

Επί του άρθρου 42, παρατηρούμε ότι η εισφορά του 5% επί του συνόλου των ακαθάριστων ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των ΚΤΕΛ, την οποία τα ΚΤΕΛ έχουν μετακυλήσει στους επιβάτες, προσαυξάνοντας το εισιτήριο κατά 5% παραμένει. Θεωρούμε απαράδεκτο το γεγονός της με αυτόν τον τρόπο χρηματοδότησης των ιδιωτικών επιχειρήσεων ΚΤΕΛ, ιδιαίτερα στη σημερινή οικονομική δύσκολη συγκυρία από το υστέρημα των ανθρώπων του μόχθου και της εργασίας, οι οποίοι συνήθως μετακινούνται με αυτά τα μέσα.

(Συνέχεια ομιλίας του κ. ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗ ΑΜΠΛΑ, Προέδρου της Ομοσπονδίας Συνδικάτου Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ))

Επίσης, θεωρούμε ως απαράδεκτο το γεγονός της διάθεσης αυτής της εισφοράς, η οποία πλέον θα ονομάζεται «Εισφορά Ειδικού Σκοπού», δεν θα φορολογείται ως έσοδο, θα διατίθεται και για άλλους σκοπούς πέραν αυτούς για τους οποίους έχει θεσπιστεί και μέρος αυτής θα συνεχίσει να καταβάλλεται ως σύνταξη στους Προέδρους των ΚΤΕΛ, με την προϋπόθεση της 9ετους προϋπηρεσίας. Δηλαδή, οι επιβάτες των ΚΤΕΛ θα συνεχίσουν να πληρώνουν αυξημένο εισιτήριο, προκειμένου οι πρόεδροι των ΚΤΕΛ να απολαμβάνουν και δεύτερη σύνταξη, πέραν αυτής που δικαιούνται μέσω του ασφαλιστικού τους φορέα.

Ζητάμε κατάργηση της επιβάρυνσης του επιβατικού κοινού, μέσω αυτής της διάταξης.

Κλείνοντας, αναφέρουμε επί του άρθρου 61. Η συντονισμένη και σφοδρή κυβερνητική επίθεση, στην οποία οι εργαζόμενοι στον ΟΑΣΘ δέχονται, τα τελευταία χρόνια, με εκτελεστικό όργανο τη διορισμένη Διοίκηση στον Οργανισμό, συνεχίζεται. Στην καταπάτηση, κατάργηση και καταστρατήγηση ουσιωδών όρων στην πλειοψηφία των συλλογικών συμβάσεων εργασίας και στην κατάργηση των δανειακών δικαιωμάτων και συνδικαλιστικών ελευθεριών, προστίθεται, με τη διάταξη του άρθρου 61, η εξαίρεσή τους από τη χορήγηση των μη μισθολογικών προβλεπόμενων από τη σύμβασή τους παροχών.

Επίσης, στους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Μεταφορών ΣΤΑΣΥ, ΟΣΥ και ΟΣΑ, μέχρι τις 31/12/2021, θα χορηγηθούν οι προβλεπόμενες μη μισθολογικές παροχές, στους εργαζομένους των αντίστοιχων εταιρειών, στους εργαζόμενους στον ΟΑΣΘ, εποπτευόμενου φορέα του Υπουργείου Μεταφορών, αδίκως εξαιρούνται.

Καλούμε την Κυβέρνηση και το Υπουργείο Μεταφορών και ζητάμε την άρση της εξαίρεσης της άδικης και άνισης μεταχείρισης των εργαζομένων στον ΟΑΣΘ και την χορήγηση των προβλεπόμενων από τη σύμβασή τους μη μισθολογικών παροχών, κατά τον ίδιο τρόπο με τους εργαζόμενους των άλλων φορέων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε τον κύριο Αμπλά. Το λόγο έχει ο κ. Ζωγράφος.

**ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστούμε για την πρόσκληση, ώστε να εκθέσουμε τις απόψεις μας για αυτό το σχέδιο νόμου. Θέλουμε να σας εκφράσουμε την αγωνία και τα συναισθήματα για τον κλάδο μας. Εδώ και πάρα πολλά χρόνια, εμείς οι εκπαιδευτές είμαστε θεατές σε ένα θέατρο του παραλόγου. Μέχρι χθες, παρακολουθούσαμε το έργο του Μπέκετ «Περιμένοντας τον Γκοντό», ενώ εδώ και περίπου δύο χρόνια παρακολουθούμε το έργο του Ιονέσκο «Φαλακρή τραγουδίστρια». Όπως πολύ καλά θα γνωρίζετε, το να αποφασίσουμε αν η φαλακρή τραγουδίστρια κάνει αριστερά ή δεξιά τη χωρίστρα της, είναι μια υπόθεση εργασίας χωρίς ουσία.

Διαβουλευόμαστε, εδώ και 20 χρόνια. Έχουμε δει πάνω από 30 πανομοιότυπα σχέδια νόμου, χωρίς να αγγίζουμε την ουσία. Για εμάς, η ουσία είναι αυτονόητη και προφανής. Οι εκπαιδευτές εκπαιδεύουν τους υποψήφιους οδηγούς και η πολιτεία, με τις αντίστοιχες διαφανείς υπηρεσίες της, αξιολογεί αν οι εν λόγω υποψήφιοι διαθέτουν τα αντίστοιχα προσόντα να οδηγήσουν στο δρόμο.

Έχουμε τονίσει σε όλους τους τόνους και σε όλες τις πτώσεις ότι όπως δεν συμμετέχουμε σε θεωρητικές εξετάσεις, έτσι δεν θέλουμε να συμμετέχουμε και στις πρακτικές εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών. Εάν αυτό γινόταν αποδεκτό, δεν χρειάζονταν κανένα σχέδιο νόμου να προσπαθεί εναγωνίως, χωρίς βέβαια να τα καταφέρνει, να δώσει λύση σε μια διάτρητη διαδικασία.

Κύριε Υπουργέ, ο γόρδιος δεσμός δεν λύνεται, αλλά μόνον κόβεται. Για εμάς, το ζητούμενο είναι η διαδικασία εκπαίδευσης και αξιολόγησης, για την άδεια οδήγησης, να ανταποκρίνεται σε μια δεξιότητα και όχι σε μια διάτρητη υπηρεσία. Εδώ, έχουμε πολλά να πούμε, τόσο ως συλλογικότητες, όσο και ως πολιτεία.

Δυστυχώς, το παρόν σχέδιο νόμου, αν και στον τίτλο αναφέρεται στον εκσυγχρονισμό του πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, αναλώνεται μόνο στο δεύτερο κομμάτι, την εξέταση. Για το περιεχόμενο και τη διαδικασία της εκπαίδευσης, δεν υπάρχει καμία αναφορά. Συνυπάρχουμε με το τρίτο επίπεδο αυτόνομης οδήγησης και εμείς συζητάμε, σήμερα, για εξετάσεις που είναι παρωχημένες και ανήκουν σε μία παρελθούσα εποχή.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΑΡΙΣΤΕΙΔΗ ΖΩΓΡΑΦΟΥ, Προέδρου του ΔΣ του Πανελλήνιου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής)

Ξέρετε, σε 7 έως 8 χρόνια, δεν θα υπάρχουν στην αγορά αυτοκίνητα για να γίνουν αυτές οι συνήθεις εξετάσεις.

Η σύγχρονη αυτοκίνηση, μας έχει ήδη ξεκουράσει.

Πάμε τώρα για το επόμενο ζήτημα, το οποίο έπεσε πάρα πολύ καιρό στην δημοσιότητα, για το δίπλωμα στα 17. Δυστυχώς, αυτή η λογική δεν έχει καμία σχέση με την σύγχρονη κινητικότητα και θέλω να ρωτήσω. Το ζητούμενο σήμερα για την ορθή ανασφάλεια που υπάρχει στη χώρα μας, δεν είναι ότι δεν παίρνουν δίπλωμα οι 17ρηδες. Είναι ότι δεν έχουμε διαμορφώσει ένα τέτοιο επίπεδο επιβατικής αγωγής το οποίο να δημιουργεί κουλτούρα κινητικότητας. Αυτό το οποίο λείπει σήμερα από την κοινωνία της πληροφορίας είναι η κυκλοφοριακή νοημοσύνη.

Με τη συγκεκριμένη διάταξη, αυτό που κάνουμε είναι πολύ χειρότερο. Ορίζουμε στα παιδιά μας ένα μονόδρομο συμπεριφοράς το οποίο λέγεται «μηχανοκίνητο όχημα». Τα βάζουμε, δηλαδή, στο λούκι της προέκτασης του εγώ τους. Αφαιρούμε, με αυτό τον τρόπο, το δικαίωμα του παιδιού, να τρέξει στο δρόμο, να περπατήσει στο δρόμο, να κάνει ποδήλατο στον δρόμο, να συνυπάρξει με συνομήλικούς του στο δρόμο, να φλερτάρει, βρε αδερφέ και να ερωτευτεί στο δρόμο.

Η διαδρομή των παιδιών μας, από και προς το σχολείο, είναι μια εμπειρία ζωής και κινητικότητας. Τα πιο ωραία, λοιπόν και καθοριστικά χρόνια για την ανάπτυξη των παιδιών μας, τα ζουν μέσα στο αυτοκίνητο.

Με την παραπάνω λογική, δημιουργούμε ιδιώτες και όχι πολίτες.

Πριν μερικούς μήνες συζητούσαμε εδώ πάλι για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Δεν μπορούμε να στέλνουμε διπλά μηνύματα, από τη μια μεριά να μιλάμε για Σ.Β.Α.Κ. και από την άλλη για δίπλωμα οδήγησης 17χρονου. Αποφασίστε. Ή είστε με τη σύγχρονη βιώσιμη κινητικότητα ή με την μηχανοκίνητη κινητικότητα. Αν θέλουμε να παράξουμε σ’ αυτήν τη χώρα κυκλοφοριακή νοημοσύνη, απαιτείται το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής. Το λέμε 30 χρόνια τώρα. Να οριστεί ως κύριο μάθημα, με εξετάσεις σε όλη την υποχρεωτική εκπαιδευτική διαδικασία, στο δημοτικό, στο γυμνάσιο και στο λύκειο. Θα μάθουμε στα παιδιά μας την πόλη, να μάθουμε τα παιδιά μας να περπατάνε, να προσανατολίζονται, να μάθουμε τα παιδιά μας να κάνουν ποδήλατο και να κυκλοφορούν με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Αυτό είναι για εμάς το στοίχημα για την αυριανή ημέρα και έχουμε προτείνει και σε κάποιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, αλλά και του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, την θέσπιση του διπλώματος κινητικότητας.

Στο σημείο αυτό, ο Προεδρεύων των Επιτροπών έκανε τη β΄ ανάγνωση των καταλόγων των μελών των Επιτροπών.

Από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Διγαλάκης Βασίλειος, Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα, Μανωλάκος Νικόλαος, Μπαραλιάκος Ξενοφώντας, Σπανάκης Βασίλειος – Πέτρος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων, Βαγενά Άννα, Βαρδάκης Σωκράτης και Δρίτσας Θεόδωρος.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Το λόγο έχει ο κ. Σταύρος Πολέντας, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Αρωγής και Αλληλεγγύης Οικογενειών Θυμάτων Τροχαίων Δυστυχημάτων Περιφέρειας Κρήτης «Ο Άγιος Χριστόφορος».

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΟΛΕΝΤΑΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Αρωγής και Αλληλεγγύης Οικογενειών Θυμάτων Τροχαίων Δυστυχημάτων Περιφέρειας Κρήτης «Ο Άγιος Χριστόφορος»):** Ευχαριστώ πάρα πολύ για την πρόσκληση.

Είναι η πρώτη φορά που συμμετέχουμε σε νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών. Μεγάλη μας χαρά και τιμή.

Καταρχάς, εκ πρώτης όψεως, βλέπουμε ότι πραγματικά είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο είναι πάρα πολύ θετικό. Αντιμετωπίζει και επιλύει πολλά προβλήματα όμως θα καταθέσουμε ότι όπως έχουμε μέχρι τώρα γνωρίσει λίγο τον Υπουργό, η οδική ασφάλεια δεν αφορά ένα μεμονωμένο υπουργείο, αλλά κατά τη γνώμη μας, η ταπεινή μας γνώμη είναι ότι κάποτε πρέπει όλα τα συναρμόδια υπουργεία να κάτσουν και να φτιάξουμε ένα πολυνομοσχέδιο, να αντιμετωπίζονται όλα τα προβλήματα των τροχαίων. Υπάρχουν πολλά προβλήματα. Θα σας αναφέρω εν τάχει μόνο ένα. Το Υπουργείο Δικαιοσύνης, το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, παιδεύομαι πάνω από δέκα χρόνια, να τους πείσω ότι οι νεκροί δεν πάνε βόλτα. Δεν μπορούν να συνεργαστούν. Τι φταίνε όμως οι οικογένειες των τροχαίων θυμάτων να ταλαιπωρούνται τόσα χρόνια; Εμείς είμαστε θετικοί μαζί σας.

(Συνέχεια ομιλίας κ. Σταύρου Πολέντα, Προέδρου του Πανελλήνιου Συλλόγου Αρωγής και Αλληλεγγύης Οικογενειών Θυμάτων Τροχαίων Δυστυχημάτων Περιφέρειας Κρήτης «Ο Άγιος Χριστόφορος»)

Εμείς, είμαστε θετικοί μαζί σας και ευχόμεθα, ειλικρινά, πάρα πολλή επιτυχία στο δρόμο σας, όμως, επειδή έχω υπάρξει παλιά και σε σχολή οδηγών και αξιωματικός με πολύχρονη πείρα και στο Σύλλογό μου, επιτρέψτε να καταθέσω τα εξής. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του υπό συζήτηση νομοσχεδίου για κάθε υποψήφιο οδηγό συντάσσεται και πάρα πολύ καλά εκπαίδευση εξέτασης, που περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία υποψηφίου οδηγού από ηλικία 17 ετών. Όμως, γιατί να μη συνεχίζεται αυτό και αντί να έχουμε ένα δελτίο εκπαίδευσης σκέτο, να έχουμε έναν αριθμό δελτίου ως ΑΜΚΑ, στον οποίο να καταχωρούνται από τότε μέχρι τέλους όλες οι μεταβολές που δέχεται και ο Δικαστής θα κρίνει τον Πολέντα, αν είχε παραβεί, αν είχε ένα μάτι, αν είχε ένα πόδι, αν είχε οτιδήποτε; Άρα, κατά συνέπεια πιστεύουμε ότι το Δελτίο Εκπαίδευσης Οδηγού πρέπει, να συνεχίσει, να υπάρχει και να ενημερώνεται για κάθε παραπέρα νόμιμη χρήση.

Στο άρθρο 16 παράγραφος 1 για τη διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών που σχετίζονται με τη χορήγηση επέκτασης, ανανέωσης κ.λπ. διπλωματών, δημιουργείται ένα ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα. Είναι πάρα πολύ σωστό και προβλέπεται υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα - θα έλεγα - πάρα πολύ σωστά.

Ερώτησή μου είναι: Ένας που βγαίνει από το ψυχιατρείο με σχιζοφρένεια, πως μπορεί και οδηγεί μετά την επόμενη μέρα; Άρα, αυτό που προτείνουμε, εμείς, εδώ και χρόνια είναι, να δημιουργηθεί σε στιλ ΑΜΚΑ μια μερίδα, που να καταχωρούνται μέσα όλες οι μεταβολές, που έχουν σχέση με οδική ασφάλεια. Αυτό πιστεύω ότι είναι πάρα πολύ σοβαρό, ώστε να ξέρουμε ότι οι οδηγοί που κάνουν κάτι, αν είναι πραγματικά ικανοί οδηγοί διότι τους γιατρούς που περνάει στα 65 χρόνια ή στη 66 δε θα δουν αυτά τα πράγματα.

Στο άρθρο 5 η ειδική ιδιωτική εκπαίδευση προβλέπεται με ειδικές ανάγκες εξαιτίας προβλημάτων νευροψυχικών διαταραχών. Ποιος θα κάνει μάθημα σε ένα άτομο με σχιζοφρένεια ή σε έναν που έχει νευρικές ψυχικές διαταραχές; Αν δεν το πει ο ίδιος ότι «εγώ πάσχω από αυτό το πράγμα», ποιος θα δει ότι αυτό το άτομο, ο μαθητής, ο υποψήφιος πάσχει από νευροψυχικές διαταραχές. Οι υποψήφιοι, λοιπόν, με ειδικές ιατρικές ανάγκες υποβάλλουν στο φορέα εξετάσεων ειδική διαδοτική έκθεση, αν το ζητήσουν. Αν δε το ζητήσουν, που δεν ξέρει η Υπηρεσία, το Υπουργείο ότι αυτός ο άνθρωπος πάσχει από κάτι, από διαταραχές ψυχολογικές, από σχιζοφρένεια, από οτιδήποτε;

Η αξιολόγηση ικανότητας των οδηγών προτείνουμε, να υπάρχει μόνο από τα νομικά πρόσωπα, από τις επιτροπές. Έχουμε γνώση του τι μπορεί, να γίνει. Για να αποφύγουμε, λοιπόν, το οτιδήποτε, προτείνουμε, να υπάρχουν οι επιτροπές μόνο από Νομικά Φυσικά Πρόσωπα.

Στο άρθρο 25 που θα γίνει 94 στην παράγραφο 4, αυτός που οδηγεί άνευ αδείας τιμωρείται με φυλάκιση 1 έως 12 μηνών και με 200 € διοικητικό πρόστιμο και 30 μέρες αφαίρεσης εντύπου αδείας. Αν δεν έχει την άδειά του, συνεχίζει το αμάξι, να κυκλοφορεί. Προτείνουμε, να αφαιρείται η άδεια κυκλοφορίας αυτουνού, που του έδωσε το αμάξι, να κυκλοφορεί. Το συνέπεια, ο ιδιοκτήτης δεν είναι αμέτοχος της παράβασης.

Έχουμε ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα. Υπάρχει ένας κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του 561/2006. Επ’ αυτού, λοιπόν, τι λέμε; Ότι εάν το 3,5 τόνων εμπορεύματα έχουν ταχογράφο και πάνω από 9 άτομα επιβάτες έχουν ταχογράφο. Δυστυχώς, τα αστικά λεωφορεία δεν έχουν. Εάν γίνει ένα τροχαίο θανατηφόρο, πώς θα πάει η οικογένεια του θύματος, να διεκδικήσει ότι ο οδηγός πήγαινε με 60, αντί για 40 και 50; Πώς θα διεκδικήσει αποζημίωση από το Δημόσιο, αν ένα αμάξι κρατικό που μεταφέρει μαθητές, αξιωματικών ή προσωπικό και τρέχει πάνω από 50, 60, 70, 80; Άρα, λοιπόν, προτείνουμε όλα τα λεωφορεία, τα οποία είναι πάνω 9 θέσεις, είτε κρατικά είναι είτε ιδιωτικά, να έχουν ταχογράφο. Αυτό, άλλωστε, ορίζει και ο Κανονισμός της Ευρώπης.

Υπάρχουν πολλά προβλήματα και θα ήθελα, να το δούμε και, επίσης, να δούμε, εάν υπάρχει ταχογράφος, δε θα ελεγχθούν οι ώρες οδήγησης; Σας πληροφορώ, λοιπόν, υπεύθυνα ότι σήμερα υπάρχουν οδηγοί, που οδηγούν 12 και 15 ώρες χωρίς έλεγχο, αλλά αυτό, όμως, έχει συνέπεια στην οδική ασφάλεια. Κατά συνέπεια προτείνω όλα τα λεωφορεία πάνω από 9 θέσεις να έχουν ταχογράφο και η Αστυνομία επιτέλους ή κάποια υπηρεσία ή κάποιο κλιμάκιο μικτό να ελέγχει επιτέλους με βάση το ωράριο εργασίας, το βιβλίο δρομολογίων, τον ταχογράφο, τις ώρες όπου κάθε εργαζόμενος εργάζεται. Να σημειώσω ότι οι ώρες εργασίας είναι και ώρες οδήγησης, δεν μπορεί να οδηγεί πέντε ώρες αλλά να είναι στη δουλειά 15 ώρες. Ώρες εργασίας και ώρες οδήγησης. Ζητάμε λοιπόν αυστηρό έλεγχο στους οδηγούς επαγγελματικών λεωφορείων, φορτηγών ώστε επιτέλους να διασφαλιστεί ότι αυτοί οι άνθρωποι οδηγούνε νόμιμες ώρες και όχι ότι θέλει ο καθένας.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει ο κ. Ταμβακίδης.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΑΜΒΑΚΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εκπαιδευτών Κεντρικού Τομέα Αττικής):** Να καλημερίσω και εγώ και να χαιρετίσω τις εργασίες της Επιτροπής, να χαιρετίσουμε και τον Υπουργό μας. Θέλω να στηλιτεύσω συγκεκριμένα πράγματα. Οι προλαλήσαντες συνάδελφοι μου ανέφεραν διάφορα αλλά εγώ θέλω να εστιάσω σε κάποιες συμπεριφορές και συγκρίσεις μεταξύ των διοικήσεων. Στην προηγούμενη διοίκηση είχαμε ανθρώπους που ταλαιπώρησαν έναν κλάδο, ο οποίος δεν άξιζε τη συμπεριφορά όλων, με ανοίκειούς χαρακτηρισμούς και προσπαθώντας να περάσει και να εφαρμόσει ένα νομοσχέδιο μη δομημένο, μη ολοκληρωμένο και έβαλε στο σημείο έναν κλάδο ταλαιπωρημένο, έναν κλάδο ο οποίος αποτελεί τον αναμορφωτή της οδηγικής συμπεριφοράς του πολίτη να ακούει ανούσιες εκφράσεις, ανοίκειες εκφράσεις και από την άλλη να έχουμε και έναν Υπουργό να μας στηλιτεύει με αήθεις χαρακτηρισμούς.

Καλώς ή κακώς το περάσαμε και αυτό το διάστημα με μια μεγάλη ταλαιπωρία, φτάσαμε έντεκα μήνες να είμαστε χωρίς εξετάσεις υπαιτιότητα του πρώην Υπουργού και αυτό δημιούργησε στον κλάδο πολλά προβλήματα, κλείσανε πολλές σχολές και τέλος πάντων είμαστε ένας κλάδος που δεν έχει την πολυτέλεια να αδικείται από κανέναν. Θέλουμε τον σεβασμό όλων. Θέλουμε το σεβασμό της ιδιότητας του εκπαιδευτή, όπως αυτό το νομοσχέδιο το θέμα του να κάθεται ο εκπαιδευτής στο πίσω κάθισμα είναι κατάργηση της ιδιότητας μας. Σπουδάζουν οι εκπαιδευτές μας, προπονούνται, προσφέρουν στον πολίτη ευχέρεια, άνεση, αντανακλαστικά, σταθερότητα, ακρίβεια για να μπορεί ο άλλος να κάνει την κατάλληλη στιγμή την κατάλληλη κίνηση και την κατάλληλη άνεση και ερχόμαστε και μας λένε σας καταργούμε την ιδιότητα και βάζουμε στη θέση του κάποιον άλλο που δεν έχει τις ικανότητες τις δίκες μας. Θέλω λοιπόν να πω με αυτό ότι στο θέμα του καθίσματος γιατί οι προλαλήσαντες τα είπαν οι συνάδελφοί μου, είμαστε κάθετα αντίθετοι γιατί μας καταργεί την ιδιότητά, μας καταργεί πολλά πράγματα και αυτό δεν θα το δεχτούμε με καλό τρόπο. Θέλω να το δείτε με τη δέουσα σοβαρότητα, γιατί πρέπει οι ιδιότητές μας να διατηρούνται στις αξίες που είναι και από κει και έπειτα να έχουμε μια καλή συνεργασία.

Θέλω λοιπόν στην συνέχεια των αρχικών δεδομένων που σας είπα, είχαμε λοιπόν μια επόμενη διοίκηση, η οποία έχει ανοιχτά αυτιά, ευαισθησία, είναι κοντά σε αυτούς που πρέπει να είναι και κατάλαβε αμέσως τα προβλήματα, ούτε να ταλαιπωρούνται οι μεσήλικες, ούτε να είναι σε περιπέτεια ο κλάδος και ήρθε και εφάρμοσε πράγματα, τα οποία βοήθησαν τον κλάδο ελαφρώς να αναπνεύσει. Και θέλω να ευχαριστήσουμε τον Υπουργό μας για αυτό γιατί πραγματικά ο κλάδος ανέπνευσε μέσα από τη συμπεριφορά αυτή σε σύγκριση με τους προηγούμενους. Μεταγενέστερα μάς ήρθε η πανδημία και πραγματικά μας δημιούργησε πολλά προβλήματα.

Θέλω λοιπόν να πω και να προτείνω προς τον Υπουργό μας ότι ποτέ να μην εφαρμόσουμε κάτι αν δεν το έχουμε πλήρως έτοιμο, γιατί ταλαιπωρείται ο κλάδος, δημιουργείται πρόβλημα και εμείς δεν έχουμε την δυνατότητα και δεν είμαστε «Βαρδινογιάννηδες» τελοσπάντων.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΤΑΜΒΑΚΙΔΗ, Προέδρου του Σωματείου Εκπαιδευτών Κεντρικού Τομέα Αττικής)

Θέλω, λοιπόν, να χαιρετίσω τις εργασίες της επιτροπής. Εμπιστευόμαστε τις εργασίες και δε θέλω να κάνω κατάχρηση του χρόνους σας. Θέλω να πω ότι θα αγωνιζόμαστε πάντα για το καλό του εκπαιδευτή, για το καλό του κλάδου, χωρίς, όμως, να απεμπολούμε τα δικαιώματά μας, τις ιδιότητές μας και τις αξίες μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Παπαδόπουλος, έχει το λόγο.

**ΛΑΚΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφοράς ΠΟΣΕΜ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ για την πρόσκληση. Δεν έχω να πω τόσα καλά λόγια για το νομοσχέδιο, γιατί αυτή τη στιγμή το νομοσχέδιο δε λύνει προβλήματα των υπαλλήλων των φορτηγών αλλά δημιουργεί περισσότερα.

Αυτή τη στιγμή, ένας οδηγός για να γίνει επαγγελματίας χρειάζεται τουλάχιστον 2 και 3 χιλιάδες για να φτάσει στο Ε5. Είναι πολύ δύσκολο. Όταν είναι άνεργος, πού θα τα βρει αυτά τα λεφτά για να προκόψει; Η πολιτεία δεν μερίμνησε πάνω σε αυτό. Θέλω και εγώ να αναφερθώ σε αυτό που είπε προηγουμένως ο συνάδελφος, για το άρθρο 41, για τις ηλικίες.

Είναι δυνατόν, κύριε Πρόεδρε, εξήντα πέντε χρονών άνθρωπος να οδηγεί λεωφορείο σχολικό; Εσείς εμπιστεύεστε το παιδί σας να το μεταφέρει αυτός; Είναι δυνατόν να πας να μπεις στο λεωφορείο με 69 χρονών οδηγό; Ξέρετε τι σημαίνει; Μετά τα 58, ο οδηγός πλέον έχει μειωμένες αντιδράσεις. Τα ατυχήματα θα είναι σωρηδόν σε αυτήν την ηλικία.

Επίσης, δε μπορεί να μιλάμε για ασφαλή οδήγηση, η οποία, αν θέλετε, δεν είναι μόνο η εκπαίδευση του οδηγού, είναι και η οδική ασφάλεια, είναι οι δρόμοι οι οποίοι είναι σε άθλια κατάσταση και δεν υπάρχουν σηματοδοτήσεις. Υπάρχουν γέφυρες τις οποίες θα πρέπει, λέει, να περνάνε πέντε τόνοι, υποχρεούται ο οδηγός και περνάει με 45 τόνους από πάνω. Για πάρα πολλά πράγματα και λυπούμαστε γιατί, μέχρι σήμερα, δε ζητήθηκε από την ομοσπονδία μας, η οποία έχει μεγάλη εμπειρία στα φορτηγά, να κάτσουμε να σας εξηγήσουμε το τι σημαίνει.

Δεύτερον, το πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας είναι πάρα πολύ σοβαρό. Δυστυχώς, όμως, διδάσκεται από σχολές, διδάσκεται όταν διδάσκεται, γιατί υπάρχουν σχολές που το εξασφαλίζουν δι’ αλληλογραφίας. Είναι θέματα τα οποία πρέπει οπωσδήποτε το Υπουργείο να τα δει σοβαρά. Εκεί είναι η οδική ασφάλεια, στην εκπαίδευση επιπλέον του επαγγελματία οδηγού. Μιλάτε ότι θα πρέπει θεωρητικά να δίνει μάθημα πως θα κοτσάρει και θα ξεκοτσάρει, εγώ το λέω στη γλώσσα μας για να το καταλάβουν, τη ρυμούλκα του ή το επικαθήμενό του. Αυτά, εάν δεν τα κάνεις στην πράξη, δεν μπορεί να μας πει στη θεωρία ότι έτσι θα γίνει. Είναι τελείως διαφορετικό το ένα από το άλλο.

Κύριε Πρόεδρε, εμείς θα θέλαμε, επιπλέον, να λύσετε και το πρόβλημα κύριε Υπουργέ, ως προς την έκδοση των διπλωμάτων στον χρόνο τους. Θα πρέπει η ανανέωση των διπλωμάτων, γιατί οι επαγγελματίες οδηγοί έχουν το επαγγελματικό δίπλωμα ως εργαλείο τους για να πάνε στη δουλειά τους, να ζήσουν την οικογένειά τους. Ευχαριστώ.

(Συνέχεια ομιλίας κ. Λάκη Παπαδόπουλου, Προέδρου Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφοράς ΠΟΣΕΜ)

Επιπλέον, με τις κάρτες ψηφιακού ταχογράφου. Χαίρομαι που ο κύριος από την Κρήτη ανέφερε για τον 561. Δεν είναι δυνατόν, κύριε Υπουργέ, το Υπουργείο Μεταφορών να μας λέει ισχύει ο 561, το Υπουργείο Εργασίας να μας λέει ο 2874 και κάποιος άλλος κάτι άλλο. Τελικά οι οδηγοί έχουν τον ταχογράφο. Ο Υπουργός Εργασίας το δήλωσε μέσα στη Βουλή, ότι ο μόνος κλάδος που έχει κάρτα εργασίας είναι ο οδηγός. Άρα, γιατί δεν ισχύει για τις ώρες οδήγησής του ο ταχογράφος, αλλά πρέπει να ισχύει το 8 - 4 που λέει ο πίνακας; Ο επαγγελματίας οδηγός είναι το πιο σοβαρό επάγγελμα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Η κυρία Πανοτσάκου μήπως μας ακούει τώρα; Είναι κάποιος που δεν άκουσε το όνομά του και έχει κληθεί στην συνεδρίαση της Επιτροπής μας και είναι συνδεδεμένος;

Θα περάσουμε, λοιπόν, τώρα στους Εισηγητές των κομμάτων για ερωτήσεις. Να ξεκινήσουμε από κύριο Χρήστο Κέλλα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Δεν έχω ερωτήσεις. Αυτό το οποίο θέλω να πω είναι ότι από όλους τους φορείς που ακούσαμε, περί τους είκοσι διεξοδικά, η μεγάλη πλειοψηφία τάσσεται υπέρ του νομοσχεδίου. Υπάρχουν κάποιες φωνές, οι οποίες είναι εναντίον της θέσεως του εκπαιδευτή κατά τη διάρκεια της εξέτασης, αν θα είναι στο μπροστά ή στο πίσω κάθισμα. Υπάρχουν και αντίθετες φωνές, που θέλουν τον εκπαιδευτή πίσω. Όπως είπε και ο Υπουργός, θα ακούσουμε τους φορείς σήμερα όλους και θα αποφασίσει, τελικά, με σκοπό το καλύτερο για τους εκπαιδευόμενους. Από εκεί και πέρα αυτό που είπε ο τελευταίος ομιλητής ο επαγγελματίας οδηγός, για την καθυστέρηση -εγώ δεν ξέρω αν ισχύει- ότι χρειάζονται τρεις και τέσσερις μήνες για την ανανέωση του διπλώματος του επαγγελματικού, είναι πραγματικά όπως το είπε. Αυτό είναι το εργαλείο τους για να πάνε στη δουλειά, επομένως, νομίζω ότι αυτό πρέπει να γίνεται ταχύτατα, ει δυνατόν και αυθημερόν. Δεν έχω να προσθέσω κάτι, δεν έχω να ρωτήσω κάτι. Σας ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Το λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ήθελα να ρωτήσω τον εκπρόσωπο της Αρχής Προσωπικών Δεδομένων, τον κ. Ρουσόπουλο, αν τα χρονικά περιθώρια που δίνονται με βάση το νομοσχέδιο, οι 24 ώρες, δηλαδή, ή αν τα κενά που περιγράφονται στις διαδικασίες, όπως τα εντοπίσατε και εσείς στην υπουργική απόφαση, καλύπτουν πλήρως τα προαπαιτούμενα της Αρχής, σε σχέση με τη διασφάλιση των προσωπικών δεδομένων, όλων των εμπλεκομένων στην διαδικασία.

Και μια διευκρίνιση. Αν ο χρόνος που μεσολαβεί ή η αδράνεια ή η έλλειψη ανακοίνωσης από τις αρμόδιες διευθύνσεις μεταφορών, τις αρμόδιες υπηρεσίες, προς την Αρχή σας, του υλικού των εξεταστικών διαδικασιών, αν θέτει ένα ζήτημα -το λέω σε εισαγωγικά- πιθανόν αλλοιώσεων ή ακόμα και αλλαγής των ψηφιακών δεδομένων, μέχρι να ανακοινωθούν και σε σας. Αν και δεν προβλέπεται η ανακοίνωση, προφανώς, ίσως από λάθος στη διατύπωση του νομοσχεδίου, κ. Ρουσόπουλε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε κ. Γιαννούλη. Το λόγο έχει ο κ. Γκόκας από το Κίνημα Αλλαγής.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Πράγματι, ακούστηκαν πάρα πολλές προτάσεις και απόψεις από τους φορείς, ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες. Για κάποια έχουμε ήδη αναφερθεί, για τα υπόλοιπα, θα αναφερθούμε στις επόμενες συνεδριάσεις και της Επιτροπής και της Ολομέλειας. Βεβαίως, θα μελετήσουμε και θα αξιολογήσουμε όλα αυτά που ακούστηκαν, ωστόσο, θα ήθελα να κάνω δύο ερωτήσεις.

Πρώτον, προς τους εκπροσώπους των εκπαιδευτών οδήγησης, όποιος μπορεί και έχει κάποια στοιχεία σχετικά να απαντήσει, ακούστηκε, ότι υπάρχουν καθυστερήσεις στη διαδικασία, ακόμα και σήμερα, που αφορούν τις διαδικασίες των εξετάσεων συνολικά και των θεωρητικών και των πρακτικών. Προσπαθήσαμε, πριν δύο χρόνια, να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα των εκκρεμοτήτων σε σχέση με τους 100.000 και πλέον υποψήφιους οδηγούς που περίμεναν. Σήμερα, ποιος είναι αυτός ο αριθμός αναμονής υποψηφίων οδηγών, με όλα τα δεδομένα που επηρεάζουν είτε τα νομοθετικά είτε και την συγκυρία που διανύουμε και ποιος θα ήταν ένας εύλογος αριθμός, κατά τη γνώμη τους, τον οποίο θα μπορούσαμε να πούμε, ότι εφόσον έχουμε αυτόν τον χ αριθμό, κινείται ικανοποιητικά η διαδικασία;

Η δεύτερη ερώτηση, είναι προς τον κύριο Χριστοδούλου, ο οποίος μίλησε για τις μεταβατικές διατάξεις, ότι μπορεί να είναι ένα πρόβλημα και να δημιουργηθούν πρόσθετες καθυστερήσεις και καινούργιες περιπτώσεις εκκρεμοτήτων και συνωστισμού εκκρεμοτήτων στις υπηρεσίες. Ποιο χρόνο θα έβλεπε κανείς, ή να υπάρχει μια πρόβλεψη, αν δεν επαρκέσει ο χρόνος που προβλέπεται, να μπορεί να παραταθεί;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Το λόγο έχει ο κ. Στολτίδης.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα ευχαριστήσουμε όλους τους φορείς, γιατί οι πτυχές, οι τοποθετήσεις, η ανάδειξη των ζητημάτων, είναι καταλυτική για το πόσο μακριά βρίσκεται από την ουσία του τίτλου το νομοσχέδιο Οδική Ασφάλεια και εκτός βέβαια από τα διεκπεραιωτικά ζητήματα τα οποία έχουν τον προσανατολισμό τους και θέλω να πω με έναν τρόπο, ότι επιβεβαιώνεται η πρώτη τοποθέτηση του Κ.Κ.Ε., που θα εξελιχθεί και το επόμενο διάστημα με τις τοποθετήσεις. Ευχαριστούμε τους φορείς.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Το λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Καλημέρα στους φορείς, ευχαριστούμε πάρα πολύ, ήταν πολλοί διεξοδικοί.

Προς τον κ. Κούτσιανο, παρατηρούμε, ότι πάρα πολλές φορές παρκάρουμε πάνω σε ράμπες ΑμεΑ. Είναι αδιανόητο και ανεπίτρεπτο αυτό. Τι κάνετε εσείς, ως ΑμεΑ, για να μειωθεί αυτό το τεράστιο κοινωνικό πρόβλημα;

Προς τον κ. Πατούλη, αναφέρατε προηγουμένως, τρεις πυλώνες Οδικής Ασφάλειας, υποδομές, οδηγοί, όχημα. Δεν αναφέρατε καθόλου τη λέξη έλεγχο ή αστυνόμευση. Δεν την θεωρείται πάντα απαραίτητη; Εγώ, ζούσα στη Γερμανία, ξέρω τι σημαίνει αστυνόμευση και ξέρω τι σημαίνει σεβασμός, το θεωρώ εκ των ων ουκ άνευ και επειδή είμαι και από την Κρήτη, ένα παραπάνω.

Άλλη ερώτηση προς τον κ. Πατούλη, αυτές οι κάμερες που είπατε ότι θα μπουν στους σηματοδότες, φωτογραφίζουν και τον οδηγό, όπως γίνεται στη Γερμανία;

Προς τον κ. Γρέντζελο, είπατε να υπάρχουν αυστηρές ποινές και έλεγχοι. Πάρα πολύ σωστά. Εννοείται ότι δεν υπάρχουν; Διότι και εγώ, μάλλον αυτό βλέπω, ότι δεν υπάρχουν αυστηροί έλεγχοι και ποινές.

Προς τον κ. Ρουσόπουλο, για την προστασία των προσωπικών δεδομένων, στις κάμερες αυτές που φωτογραφίζουν το όχημα, φωτογραφίζουν και τον οδηγό, όπως γίνεται για παράδειγμα στη Γερμανία;

Αυτό που είπε ο κ. Πολέντας από την Κρήτη, αυτό που πρότεινε, να καταγράφονται τα δεδομένα των οδηγών, καλύπτεται από το νόμο για την προστασία προσωπικών δεδομένων. Προσωπικά, πιστεύω πως ναι, αλλά είναι η ερώτηση προς εσάς.

(Συνέχεια ομιλίας κ. Γεωργίου Λογιάδη, Ειδικού Αγορητή του ΜέΡΑ 25)

Προς τον κ. Δήμκα. Ναι, κ. Δήμκα έχετε δίκιο, μόλις σήμερα ενημερωθήκατε, τελευταία στιγμή ενημερώνουμε δυστυχώς όλες τις επιτροπές.

Προς τον κ. Ηλιάδη. Δεν θεωρείτε κ. Ηλιάδη και προς όλους βασικά τους φορείς, ότι πάρα πολύ βασικό, οι οδηγοί όταν εκπαιδεύονται να κάνουν και μαθήματα πρώτων βοηθειών, διότι είναι αυτοί οι οποίοι θα μπορέσουν να βοηθήσουν την πρώτη στιγμή οποιοδήποτε συνάνθρωπό τους.

Προς τον κ. Κώρο. Κύριε Κώρο, δυστυχώς, είχε διακοπεί ο ήχος σας και δεν ακούσαμε αυτό που λέγατε για το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Αν θέλετε, στείλτε μας όλες τις προτάσεις γραπτές και για το τέλος άδειας συμβολικού χαρακτήρα, τι ακριβώς εννοείτε για τα παλαιά αυτοκίνητα που πραγματικά είναι ιστορική κληρονομιά.

Προς τον κ. Πολέντα, τον συμπατριώτη μου από την Κρήτη. Πρώτα απ’ όλα κ. Πολέντα, θυμάμαι αλησμόνητα στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας που είχατε έρθει, πόσο συγκλονιστική ήταν η τοποθέτηση σας, αλλά φοβάμαι, ότι τα δύο τελευταία χρόνια δεν έχει γίνει απολύτως τίποτε προς την οδική ασφάλεια. Τα θύματα είναι συνέχεια πάρα πολύ ψηλά. Ερωτήσεις. Έχουν μειωθεί τα τροχαία λοιπόν στην Κρήτη; Τι ενέργειες γίνονται για τη μείωση των τροχαίων; Αναφέρατε πολύ σωστά, μάλιστα είπε και ένας άλλος συνομιλητής για τους ταχογράφους. Γιατί δεν υπάρχουν στα οχήματα πάνω των 9 τόνων όπως αναφέρετε; Ποιος ελέγχει πόσες ώρες οδηγεί ο οδηγός το κάθε λεωφορείο;

Προς τον κ. Χριστοδούλου, μια ερώτηση λογικής. Γιατί, ο εξεταζόμενος να μην οδηγεί το δικό του αυτοκίνητο, αλλά, πρέπει να οδηγεί το αυτοκίνητο της σχολής. Επίσης, το θέμα μαθήματος πρώτων βοηθειών, είναι πάρα πολύ βασικό κατά τη γνώμη μας.

Ο κ. Αμπλάς, πάρα πολύ καλός, ξεκάθαρος.

Προς τον κ. Ζωγράφο. Επίσης, κ. Ζωγράφο, το θέμα των πρώτων βοηθειών να διδάσκεται αυτό που είπατε εκπαίδευση. Στην εκπαίδευση, δεν γίνεται καμία αναφορά στο νομοσχέδιο αυτό. Δεν πρέπει να γίνονται μαθήματα πρώτων βοηθειών στους μαθητές; Όντως, είναι τεράστιο πρόβλημα το σβακ και το σχέδιο νόμου.

Στον κ. Παπαδόπουλο, ερώτηση. Γίνεται αξιολόγηση οδηγών άνω των 58 - 60 ετών, όπως προτείνετε;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Είναι αρκετές οι ερωτήσεις και καλά κάνατε. Αυτή είναι η δουλειά μας.

Το λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):**  Προς τον κ. Αμπλά. Θα ήθελα να μας δώσει περισσότερες εξηγήσεις, γιατί ακούγεται ιδιαίτερα σημαντικό αυτό που αφορά το 5% στα ΚΤΕΛ, για τη διαχείριση ως κονδύλι ειδικού σκοπού και να μας δώσει περισσότερες πληροφορίες, αν μπορεί, τι σημαίνει, ότι εξασφαλίζεται η συνταξιοδότηση ιδιοκτητών ή προέδρων ΚΤΕΛ, απλά με τη προϋπόθεση της προϋπηρεσίας των 9 ετών.

Προς τον κ. Χριστοδούλου. Θέλω να ρωτήσω, αν από το νομοσχέδιο καταλαβαίνει ότι είναι σαφές το περίγραμμα πέρα από την βελτίωση του εκπαιδευτικού υλικού, της ύλης και του τρόπου, αν είναι σαφές το περίγραμμα του περιεχομένου εκπαίδευσης, για το νέο βήμα της άδειας οδήγησης σε νέους ηλικίας 17 ετών. Εάν σήμερα, δηλαδή από αυτό που διαβάζετε, καταλαβαίνετε ποιο θα είναι το εκπαιδευτικό περίγραμμα για την εκπαίδευση αυτών των παιδιών. Ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Το λόγο έχει ο κ. Κέλλας.

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

Συμπληρωματικά, μιας και το ανέφερε και ο κ. Γιαννούλης, θα ήθελα να ρωτήσω κι εγώ τον κ. Αμπλά, γιατί είπε ότι αυτό το 5% χρησιμοποιείται για την επιπλέον συνταξιοδότηση των Προέδρων των ΚΤΕΛ. Θα ήθελα, αν το ξέρει ο κ. Υπουργός το θέμα να μας πει. Γιατί στο νομοσχέδιο αναφέρεται ότι πηγαίνει για ανανέωση του στόλου το 3% και το 2% για άλλες χρήσεις. Αυτό θα ήθελα να μάθω.

**ΗΛΙΑΣ ΔΟΛΓΥΡΑΣ (Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Μεταφορών της Περιφέρειας Αττικής):** Κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε, θα μπορούσα να πω δυο κουβέντες επί του συγκεκριμένου θέματος. Δεν αφορά τη συνταξιοδότηση των ΚΤΕΛ. Πιθανόν να πρέπει να καταργηθεί, αλλά δεν αφορά τη συνταξιοδότηση.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Τι αφορά; Να το διευκρινίσετε.

**ΗΛΙΑΣ ΔΟΛΓΥΡΑΣ (Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Μεταφορών της Περιφέρειας Αττικής):** Αφορά τη βελτίωση των εσωτερικών διαδικασιών κ.λπ..

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε. Η ερώτηση τέθηκε στον κ. Αμπλά, ο οποίος το έκανε ως διατύπωση, πληροφορία και καταγγελία. Δεν μπορώ να καταλάβω. Ποια είναι η ιδιότητά του κ. Δόλγυρα, που μπορεί να απαντήσει.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Δεν είναι κακό να απαντά. Δημοκρατία έχουμε, θα ακούσουμε και τον κ. Αμπλά και όποιον θέλει να μιλήσει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Δεν λέω αυτό. Απλά, η σπουδή του να απαντήσει. Να απαντήσει ο Υπουργός, το δέχομαι. Να δώσει πληροφορίες ο κ. Αμπλάς, πολύ ευχαρίστως.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Κύριε Γιαννούλη, αφήστε να διευθύνω εγώ τη συζήτηση και όχι εσείς.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Παπαδόπουλος.

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

Κατ’ αρχάς, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλες και όλους οι οποίοι συμμετείχαν. Για μας είναι πάρα πολύ σημαντική αυτή η συζήτηση που γίνεται με τους φορείς, για έναν απλό λόγο. Έχουμε ανοιχτά τα αυτιά μας και τη διάθεση μας να συνεννοηθούμε για όλα. Έτσι λοιπόν οι τοποθετήσεις, με ευχαρίστησε το γεγονός ότι η πλειοψηφία βλέπει θετικά το νομοσχέδιο αυτό. Αλλά και αυτοί που έχουν διαφορετική άποψη, δεν με ενοχλεί καθόλου και μάλιστα θέλω να κάνω και μια πρόσκληση, ότι έτσι κι αλλιώς, ξέρουμε όλοι ότι, ένας νόμος, με το που θα ψηφιστεί έχει πολλή δουλειά ακόμη μετά. Άρα είμαστε στη διάθεση όλων των φορέων, να συναντηθούμε, να επικαιροποιήσουμε κάποια πράγματα. Ξέρετε ότι εγώ τώρα ανέλαβα τη θέση του υφυπουργού υπεύθυνου μεταφορών στο Υπουργείο. Μπορώ να το κάνω με όλους οποιαδήποτε στιγμή και με ακόμα περισσότερους και διαφορετικούς.

Μία πολύ γρήγορη απάντηση για το 5%, γιατί σε όλα τα υπόλοιπα, τα οποία έχουν ακουστεί θα απαντήσουμε στην επόμενη συνεδρίαση. Το 5% είναι αυτό που ειπώθηκε, κύριε Πρόεδρε, ότι αφορά μόνο συγκεκριμένο στόχο. Την ανανέωση του εξοπλισμού, με οποιαδήποτε έννοια είναι αυτό. Αυτό ισχύει σήμερα. Από κει και πέρα, να ευχαριστήσω και εσάς, κύριε Πρόεδρε, για τη διαδικασία και να πω ότι θα δώσουμε απαντήσεις σε ότι ερωτήματα έχουν δημιουργηθεί. Ευχαριστώ πάρα πολύ και τους συναδέλφους Εισηγητές των κομμάτων για τις ερωτήσεις τους. Στη δεύτερη ανάγνωση θα δοθούν όλες οι απαντήσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, επί της διαδικασίας, αν μου επιτρέπετε.

Καμία αντίρρηση και δέχομαι και βεβαίως δικαιούται και μία ανοχή ο νέος Υφυπουργός που ανέλαβε τα καθήκοντά του. Σε όλα αυτά, καμία αντίρρηση. Αλλά επί της διαδικασίας, δεν θέλετε να φωτιστεί λίγο περισσότερο το θέμα, από τον άνθρωπο που το έθεσε. Δεν αμφισβητώ την απάντηση του κυρίου Παπαδόπουλου, προς Θεού, αλλά νιώθω ότι διαδικαστικά,

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Όλοι θα κληθούν να απαντήσουν στις ερωτήσεις. Κύριε Γιαννούλη, εσείς έχετε παρακολουθήσει τις επιτροπές. Ξέρετε, μετά την υποβολή των ερωτήσεων, καλούνται όλοι οι ερωτηθέντες να απαντήσουν. Άρα και ο κ. Αμπλάς θα απαντήσει.

Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Σίμψης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΙΜΨΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κωφών Ελλάδος (ΟΜΚΕ)):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Στο άρθρο 14 για την πρακτική δοκιμασία των υποψηφίων οδηγών. Δεν έχει απαντήσει κανένας για το θέμα, όταν έχουμε κωφούς ή βαρήκοους υποψηφίους, πώς μπορούν να εξεταστούν στην νοηματική γλώσσα. Οπότε, ουσιαστικά φαίνεται εδώ, ότι έχουμε μία κατάργηση του διερμηνέα, δηλαδή, δεν είναι υποχρεωτικό αυτό. Θα θέλαμε οι κωφοί και οι βαρήκοοι υποψήφιοι, να μπορούν να έχουν την επιλογή για το πώς θα εξεταστούν, είτε με την χρήση διερμηνέα, είτε με προφορική εξέταση. Οπότε, αυτό είναι κάτι, το οποίο παραμένει αναπάντητο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Σας ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο κύριος Δόλγυρας.

**ΗΛΙΑΣ ΔΟΛΓΥΡΑΣ (Γενικός Διευθυντής της Διεύθυνσης Μεταφορών της Περιφέρειας Αττικής):** Σε ότι αφορά τις ερωτήσεις που υποβλήθηκαν. Υπάρχει κάμερα, η οποία σε ότι αφορά τους φωτεινούς σηματοδότες φωτογραφίζει μόνο τον αριθμό του αυτοκινήτου.

Για όλα τα υπόλοιπα και όπως με έχουνε πληροφορήσει και οι Τεχνικές Υπηρεσίες -γιατί δεν είναι της απόλυτης αρμοδιότητάς μου- είτε έχουν ληφθεί όλα τα μέτρα που αφορούν την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Σας ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο κύριος Ρουσόπουλος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Επιστήμονας της Αρχής Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα):** Κύριε Πρόεδρε, δύο ερωτήσεις έχω σημειώσει.

Η πρώτη ερώτηση αφορά, το κατά πόσο χρειάζεται να προβλέπετε ανακοίνωση στην Αρχή για το υλικό της καταγραφής εξέτασης. Δεν υπάρχει τέτοια διάταξη και δεν έχει νόημα μια τέτοια διάταξη στο σχέδιο νόμου, γιατί δεν έχει επιχειρησιακό ρόλο στις διατάξεις που αφορούν το ευαίσθητο θέμα των προσωπικών δεδομένων, αλλά έχει εποπτικό ρόλο.

Λέγεται ανακοίνωση περιστατικού παραβίασης προσωπικών δεδομένων, όταν για παράδειγμα έχουμε μία διαρροή, τότε υπάρχει μία διαδικασία που προβλέπετε στο Γενικό Κανονισμό Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων, στο άρθρο 33, να γνωστοποιείται στην Αρχή, ώστε να βλέπουμε αν έχει γίνει σωστά ο χειρισμός από πλευράς περιστατικού ασφάλειας.

Για τα μέτρα ασφάλειας. Για παράδειγμα, υπάρχει ένα χρονικό διάστημα μιας μέρας που ο εξεταστής θα πρέπει να κρατήσει την κάρτα και να την φέρει μετά στην αρμόδια Διεύθυνση. Εκεί, πραγματικά χρειάζονται κάποια μέτρα ασφάλειας, τα οποία πρέπει να προσδιοριστούν μετά την εκτίμηση αντίκτυπου για την προστασία προσωπικών δεδομένων, ώστε να εξασφαλίζεται η αυθεντικότητα του υλικού, για παράδειγμα μέσω κρυπτογράφησης ή μέσω ηλεκτρονικής ψηφιακής υπογραφής, τα οποία είναι μέσα στα μέτρα τα οποία θα πρέπει να εξετάσει το Υπουργείο, όταν θα βγάλει την υπουργική απόφαση για τον προσδιορισμό των τεχνικών χαρακτηριστικών. Αυτά για την πρώτη ερώτηση, του κυρίου Γιαννούλη, αν θυμάμαι καλά.

Για τη δεύτερη ερώτηση, όσον αφορά τη φωτογράφηση οχημάτων και οδηγών. Αυτό είναι ένα ζήτημα, το οποίο είναι λυμένο από το 2001, γιατί ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας από το 2001, προβλέπει ότι η βεβαίωση παραβάσεων μπορεί να γίνεται με τεχνικά μέσα, υπάρχει μία διαδικασία αναφοράς στη νομοθεσία για τα προσωπικά δεδομένα. Άρα, μπορεί να χρησιμοποιείται και βίντεο και φωτογραφία με την αρχή της ελαχιστοποίησης, αυτό που είναι απαραίτητο για την απόδειξη της παράβασης. Αυτή η αρμοδιότητα είναι στην Τροχαία για την απόδειξη της παράβασης και για τη βεβαίωση της παράβασης και έχει επιβεβαιωθεί η διάταξη αυτή, τόσο από την Αρχή με διάφορες γνωμοδοτήσεις της, ότι δεν φαίνεται να προσκρούει στη νομοθεσία για τα προσωπικά δεδομένα και υπάρχει ο ν.3917/2011 που έχει επιβεβαιώσει ότι συνεχίζει να ισχύει αυτή η διάταξη του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας από το 2001.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Σας ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο κύριος Ηλιάδης.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΔΙΑΜΑΝΤΗ ΗΛΙΑΔΗ, Προέδρου του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ) και εκπρόσωπος της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Ελλάδος (ΓΣΕΒΕΕ))

Δύο ερωτήσεις έχω καταγράψει.

Η μία είναι αυτή που υποβλήθηκε για την αναμονή των 150.000 περίπου αιτημάτων για την έκδοση άδειας οδήγησης και στα διάφορα προβλήματα που υπήρχαν τα προηγούμενα χρόνια, να μην αναφέρουμε πάλι την αιτιολογία. Αυτά τα αιτήματα, λοιπόν, έχουν ολοκληρωθεί σε όλη τη χώρα. Να ξέρετε, καταρχήν, ότι η χώρα μας έχει την ιδιομορφία ότι έχει περίπου 89 Διευθύνσεις Συγκοινωνιών. Όπως καταλαβαίνετε, η κάθε Περιφέρεια αλλά και η κάθε Διεύθυνση που είναι μέσα στην Περιφέρεια μπορεί να αποτελεί κάποια διαφοροποίηση από τις άλλες. Τα αιτήματα αυτά έχουν τακτοποιηθεί, υπάρχει, όμως, λόγω τώρα και του COVID που είχαμε, μία αύξηση των αιτημάτων για την έκδοση αδειών οδήγησης, όπου υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση στη χώρα. Όπως ξέρετε, την ευθύνη των εξετάσεων την έχει η κάθε Περιφέρεια. Το Υπουργείο Μεταφορών νομοθετεί και οι Περιφέρειες εκτελούν. Άρα, λοιπόν, ένα κομμάτι πολύ μεγάλο στη διεξαγωγή των εξετάσεων είναι ευθύνη της κάθε Περιφέρειας. Στην Περιφέρεια της Αττικής δεν υπάρχουν αναμονές, το σύστημα αυτή τη στιγμή, παρόλο το φόρτο εργασίας που μπορεί να έχουμε, είτε μικρό, είτε μεγάλο, κινείται πάρα πολύ καλά, διότι τουλάχιστον ο Περιφερειάρχης Αττικής κ. Πατούλης έχει εφαρμόσει κάποιες παραμέτρους, όπως για παράδειγμα υπερωριακή εργασία και την Κυριακή, για να υπάρχει ομαλοποίηση.

Αυτό που είπα στην πρωτολογία μου ότι πρέπει να υπάρχει ένα μεταβατικό στάδιο σε ό,τι αφορά το Μητρώο των Εξεταστών, είναι στο εξής: Όπως ειπώθηκε πριν, στη Λαμία, για παράδειγμα, όντως υπάρχει μια αναμονή των εξετάσεων για τέσσερις μήνες, σε άλλο μέρος για δύο μήνες, τρεις μήνες κ.λπ.. Γι’ αυτό, ακριβώς, επεσήμανα στη σημερινή ομιλία μου, για να τακτοποιηθεί αυτό το κομμάτι και να μπορεί ο κάθε πολίτης και ο κάθε εκπαιδευτής να κάνει τη δουλειά του άμεσα θα πρέπει να στελεχωθούν οι υπηρεσίες με εξεταστές, και επειδή δεν υπάρχουν από κάποιες διευθύνσεις μεταφορών ή από την τοπική αυτοδιοίκηση, θα πρέπει να είναι και από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα με διαδικασία που υπήρχε μέχρι τώρα, δηλαδή με ένα σεμινάριο περίπου δύο εβδομάδων, για την κατάρτισή τους, ώστε να απαλείψουμε αυτό το φαινόμενο.

Για το δεύτερο ερώτημα, για την πρόβλεψη και τη μέριμνα των ατυχημάτων θέλω να σας πω ότι για τα επαγγελματικά διπλώματα υπάρχει πολύ μεγάλη ενότητα στην εκπαίδευση τη θεωρητική, στο πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας που αναφέρεται στα ατυχήματα. Στη β’ κατηγορία, γι’ αυτό είναι και ερασιτεχνική, είναι επιγραμματική, αλλά, απ’ όσο γνωρίζουμε, στην καινούργια πλέον ύλη στα καινούργια εγχειρίδια, το κομμάτι των ατυχημάτων θα έχει πιο εμπεριστατωμένη και περισσότερη ύλη για την πρόληψη και την αποκατάσταση.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδος):** Απ’ ότι έχω γράψει είναι τρείς οι ερωτήσεις. Η μία είναι πόσο χρόνος μετάβασης θα χρειαστεί για να μη δημιουργηθούν προβλήματα, αν κάνω κάποιο λάθος διορθώστε με. Ανέφερα πριν ότι ανάλογα με τα μεταβατικά στάδια και το τι θα ισχύσει τελικά, έχει να κάνει ο χρόνος μετάβασης με το αν θα μείνουν έστω και μία μέρα χωρίς δουλειά. Θέλω να δώσω ένα παράδειγμα. Αν τελικά αύριο με αυτό που καταθέτουμε θα έρθουν σχολές και εξεταστές ή εξεταστές γιατί οι σχολές είναι ιδιωτικό, και πουν οι εξεταστές ότι εμείς δεν θέλουμε να μπούμε στο όχημα στη θέση του οδηγού- αφήστε τι θα κάνουν οι σχολές για οι σχολές δεν είναι δημόσια υπηρεσία, οπότε δεν έχει την καθυστερήσει- και δεν υπάρχουν άλλοι εξεταστές, μπορώ να ορίσω εγώ το χρόνο της καθυστέρησης; Βεβαίως και όχι.

Την προηγούμενη φορά που δημιουργήθηκε κάποιο πρόβλημα δεν επιθυμούσαν ή δεν θέλανε ή δεν μπορούσαν και δεν θα πάρω μόνο το κομμάτι το πώς ήταν το προηγούμενο σχέδιο ας πούμε στους 74ηδες οι εξεταστές δεν θέλανε να πάνε που ήταν κάτι παρόμοιο με την προηγούμενη κυβέρνηση. Ο χρόνος αναμονής έφτασε τους 11 μήνες, άρα το πόσο χρόνος αναμονής θα χρειαστεί για τα μεταβατικά δεν μπορώ να το γνωρίζω, ανάλογα με το τι θα ισχύσει. Δεν είμαι εγώ ο αρμόδιος που θα το ορίσω είναι που θα κολλάει και που θα έχει πρόβλημα.

Εμείς εντοπίζουμε ότι εδώ θα υπάρχει πρόβλημα και το τονίζουμε και από τη δική μας την μεριά δεν είμαι αρμόδιος να μιλήσω εγώ για τους εξεταστές. Αυτό θα το δείτε. Από εκεί και πέρα στο μεταβατικό στάδιο όπως είναι η κάμερα, δεν χρειάζεται χρόνος μετάβασης, και αύριο να μπορούσαν να τις βάλουνε θα τις βάζαμε. Δεν έχουν κάποιο πρόβλημα και εκεί αν θα πάρουν την ευθύνη οι περιφέρειες εξεταστές, δεν μπορώ να απαντάω γι’ αυτό, άρα, ο χρόνος μετάβασης εφόσον δεν υπάρχουν κάποιοι άλλοι να αναλάβουν το έργο και είναι συγκεκριμένο το έργο, θα πρέπει η ερώτηση να γίνει στους αρμόδιους που θα αναλάβουν αυτό το έργο. Εμείς σαν εκπαιδευτές είπαμε ότι δεν μπορούμε να παρέχουμε το όχημα διότι δεν υπάρχει κάποιος που να έχει τις ικανότητες αυτές.

Στη δεύτερη ερώτηση, αν θυμάμαι για το πόσες εκκρεμότητες υπάρχουν τώρα σε αναμονή. Εννοείται ότι με το που ξεκόβεις το σύστημα σιγά σιγά αυτές τις εκκρεμότητες των αδειών των 100.000 που προαναφέρατε ήρθαν και φτάσαμε σε ένα επίπεδο να ληφθούν σε άλλες περιφέρειες πολύ γρήγορα, σε άλλες λίγο αργότερα σε άλλες καθυστερήσανε μέχρι και το Κορωνοϊός. Ο Κορωνοϊός όμως έφερε άλλο ένα τρίμηνο τετράμηνο χωρίς εργασία και άλλο ένα επτάμηνο ενδεκάμηνο. Έφερε και κάποια προβλήματα αποστάσεων και κάποια προβλήματα που αφορούν την υγεία. Και ο χρόνος αναμονής δεν έχει να κάνει μόνο με το πόσο καιρό θα κάνει να δώσει κάποιος εξέταση αφού πετύχει στη θεωρητική εξέταση για να τελειώσει, έχει να κάνει από την αρχή πόσο καιρό κάνει να εκδοθεί ένα δελτίο υποψήφιου οδηγού, πόσο καιρό κάνει να δώσει σήματα και αν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές αυτή τη συγκεκριμένη στιγμή σε όλη την περιφέρεια, για να μπορέσουν να φτάσουν σε ένα ορισμένο χρόνο που πρέπει. Αν πάει βάσει υπουργικής απόφασης το δελτίο υποψηφίου οδηγού πρέπει να εκδίδεται το αργότερο σε τρεις μέρες και ο προγραμματισμός της εξέτασης σε 15 και σε άλλες 10, αφού ολοκληρώσει τα θεωρητικά μαθήματα και σε άλλες 15 μέρες αφού ολοκληρώσει τα πρακτικά.

Αυτή τη στιγμή που μιλάμε κάνουνε δυόμισι μήνες στην πιο αργή υπηρεσία να εκδώσει το δελτίο υποψηφίου αντί για τρεις μέρες, άλλον ενάμιση μήνα για να δώσουν εξετάσεις στα σήματα αντί για 15 μέρες και άλλες 15 μέρες 20 λεπτά για να δώσουμε εξετάσεις οδήγησης πρακτικές. Στις πρακτικές σε διάφορες υπηρεσίες, έχουν φτάσει και τους τέσσερις μήνες όπως προαναφέρανε οι συνάδελφοι. Είναι πολύ μεγάλο το ζήτημα γιατί είναι θα πρέπει να πάρουμε υπηρεσία-υπηρεσία να το δούμε. Μπορώ να πω και για την Πέλλα, μπορώ να πω για τη Θεσσαλονίκη και για την Κέρκυρα.

Άρα ο χρόνος αναμονής αυτήν τη στιγμή σε εκκρεμότητες μπορεί να αναφερθεί σύμφωνα με τα στοιχεία που μπορεί να σας δώσει κάθε περιφέρεια από κάθε υπηρεσία, αλλά πρέπει να το πάρουμε από την αρχή, από το πόσο χρόνο κάνει να εκδοθεί το δελτίο υποψηφίου οδηγού.

(Συνέχεια ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ, Προέδρου της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτικών Υποψηφίων ΟδηγώνΕλλάδος)

Για την τελευταία ερώτηση, γιατί να μην οδηγεί ο εξεταζόμενος το δικό του αυτοκίνητο, θα απαντήσω στην ερώτηση ότι δεν νομοθετούμε. Αν μου ζητήσει κάτι τέτοιο η Κυβέρνηση, το ξέρει η ίδια. Εμάς αυτή τη στιγμή ζητείται το δικό μας όχημα και απαντάω για το δικό μας όχημα. Αν νομοθετήσει η Κυβέρνηση ότι μπορεί να δώσει εξετάσεις με το δικό του αυτοκίνητο και πληροί τις προϋποθέσεις ενός εκπαιδευτικού, δηλαδή έχει πετάλια δίπλα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Άλλωστε, προηγείται η έκδοση του διπλώματος και μετά ακολουθεί μετά η αγορά. Δεν αγοράζουμε πρώτα αυτοκίνητο και μετά βγάζουμε δίπλωμα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτικών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδος)**: Δεν θα μπω σε αυτήν τη συζήτηση. Εσείς νομοθετείτε. Είναι άτυπη η ερώτηση, αλλά και αν υπήρχε αυτό το δεδομένο, αν υποψήφιος έπαιρνε ένα αυτοκίνητο, πήγαινε έβαζε τα πέταλα που εμείς τα βάζουμε και τα πληρώνουμε από 1.000 ευρώ και πάνω, περνούσε το ΚΤΕΟ το ανάλογο και πληρούσε τις προϋποθέσεις τετραθέσιου οχήματος και όλα αυτά έχουν προδιαγραφές.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Υπάρχουν προδιαγραφές συγκεκριμένες στα οχήματα που χρησιμοποιούμε για τις εξετάσεις και αυτό πρέπει να γίνει αντιληπτό και από τους συναδέλφους που έθεσαν το ερώτημα και έγινε αντιληπτό νομίζω. Δηλαδή ένας που αγοράζει αυτοκίνητο δεν μπορεί να έχει δίπλα πετάλια, κύριε συνάδελφε για να τα χρησιμοποιήσει στην εξέταση. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτικών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδος)**: Ζητείται το δικό μας όχημα αυτή τη στιγμή, οπότε αυτήν την περίπτωση απαντάμε και το δικό μας όχημα και κυρίως ότι εμείς, εφόσον παρίσταται εκπαιδευτής μέσα, πρέπει να είμαστε εκεί για να διασφαλίσουμε την ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού και του οδικού δικτύου, γιατί δεν είναι μόνο η εξέταση. Για αυτόν τον λόγο, αυτή τη στιγμή τις ικανότητες τις έχουμε μόνο εμείς. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Είχα ρωτήσει, κ. Πρόεδρε, το θέμα του υλικού που αφορά τους 17χρονους, αλλά μου γεννήθηκε και μια απορία αν μπορείς να δώσεις εξετάσεις με αυτόματο όχημα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Μπορείς. Απλώς, όταν πάρεις το δίπλωμα οδηγίες μόνο αυτόματο και δεν έχεις το δικαίωμα να οδηγείς απλό αυτοκίνητο.

Το λόγο έχει ο κύριος ο κύριος Γρέντζελος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΡΕΝΤΖΕΛΟΣ (Αντιπρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Αθηνών, ΕΕΑ)**: Με το νέο νομοσχέδιο γίνεται δειγματοληπτικός έλεγχος. Εμείς είμαστε και υπέρ της καταγραφής και των θεωρητικών εξετάσεων. Αυτήν τη στιγμή, αν παρατυπήσει κάποιος μαθητής, η πρόβλεψη είναι 6 μήνες και τίποτε άλλο. Με το νέο νομοσχέδιο, αν υπάρχει παρατυπία φεύγει για 2 χρόνια εκτός, δεν μπορεί να δώσει εξετάσεις και ξεκινάει τη διαδικασία από την αρχή, δηλαδή υποχρεωτικά μαθήματα κ.λπ.. Σε αυτό είπαμε ότι είμαστε υπέρ. Δηλαδή είπαμε ότι όσες περισσότερες δικλείδες ασφαλείας υπάρχουν, τόσο καλύτερα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Το λόγο έχει ο κύριος ο κύριος Άμπλας.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗ ΑΜΠΛΑ (Προέδρου της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος, ΟΣΜΕ)**: Απαντώντας στην ερώτηση που τέθηκε από τον κ. Γιαννούλη, σας ενημερώνω για τα εξής. Από το 2001 και με ισχύ 1/1/2002, θεσπίστηκε με τον ν.2963/2001 η θέσπιση εισφοράς 5% επί των ακαθάριστων εισπράξεων αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ. Η εισφορά αυτή θεσπίστηκε για την ενίσχυση έργων υποδομής των ΚΤΕΛ, ανανέωση του στόλου και επίσης για την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ. Αυτή η εισφορά, παρότι δεν προβλεπόταν από τη νομοθεσία, τα ΚΤΕΛ τη μετακυλήσαν στους επιβάτες μέσω του εισιτηρίου. Δηλαδή κάθε εισιτήριο, πέραν της πραγματικής του αξίας, επιβαρύνθηκε με 5%. Αυτό ισχύει μέχρι σήμερα, γεγονός το οποίο έχουμε καταγγείλει ως Ομοσπονδία πολλές φορές. Επίσης, έχουμε αποστείλει και στον Υπουργό Μεταφορών, αλλά και στον Πρωθυπουργό της χώρας ανοιχτή επιστολή για το σκάνδαλο αυτό της χρηματοδότησης μέσω αυτού του λογαριασμού των ΚΤΕΛ.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗ ΑΜΠΛΑ, Προέδρου της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ))

Μέσω του νόμου 3710/2008, ένα μέρος από αυτή την εισφορά λαμβάνουν σήμερα οι Πρόεδροι των ΚΤΕΛ. Με τη ρύθμιση αυτή και με το νόμο 3710/2008 και το άρθρο 25 και την παράγραφος. 3, χορηγία - σύνταξη και, μάλιστα, με αναδρομική ισχύ από το 1984. Σας διαβάζω ακριβώς, κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε, τη ρύθμιση του νόμου 3710/2008, το άρθρο 25 παράγραφος 3, «Οι μετά την 31/12/1984 διατελέσαντες Πρόεδροι του Διοικητικού Συμβουλίου του κάθε αστικού ή υπεραστικού ΚΤΕΛ, καθώς και οι εφεξής διαφωνούντες επί τρεις τουλάχιστον τριετίες, λαμβάνουν ειδική μηνιαία χορηγία μετά τη συμπλήρωση του 60ου έτους της ηλικίας τους, η οποία βαρύνει τον ειδικό λογαριασμό του ΚΤΕΛ με 1% της περίπτωσης γ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του νόμου 2963, εφόσον παραμένουν μέτοχοι αυτοί». Δηλαδή, την τροποποίηση αυτού του άρθρου 13 συζητάμε σήμερα, το οποίο, συμπληρώνεται και πλέον αυτός ο πόρος αυτή η εισφορά που ονομάζεται «εισφορά ειδικού σκοπού». Είναι έσοδο των ΚΤΕΛ από το υστέρημα των επιβατών, δεν θα φορολογείται και θα μπορούν τα ΚΤΕΛ να διατεθούν και για άλλους σκοπούς. Θεωρώ αδιανόητο να μην το γνωρίζει αυτό ο κ. Υπουργός, ο οποίος παρενέβη επί αυτού του ζητήματος. Είναι ένα σημαντικό ζήτημα, το οποίο, έχει καταγγελθεί πολλές φορές από την Ομοσπονδία και δεν έχει δοθεί λύση. Θεωρούμε σκάνδαλο σε αυτή τη συγκεκριμένη συγκυρία, στη δύσκολη εποχή για τους εργαζόμενους και τους φτωχούς επιβάτες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, να επιβαρύνουν το εισιτήριο, το οποίο, θέλουν να ταξιδέψουν με αυτή την εισφορά, η οποία μέρος αυτής διατίθεται για τη σύνταξη των προέδρων των ΚΤΕΛ. Δεν έχει διαψευστεί αυτό από πουθενά. Στις αρχές του 2020, στο νομοσχέδιο για τα Υδατοδρόμια τέθηκε ξανά από εμένα προσωπικά και από την Ομοσπονδία αυτό το ζήτημα. Οι παρόντες εκπρόσωποι των ΚΤΕΛ πιστοποίησαν το γεγονός αυτό, μόνο που είπαν, ότι είναι λίγοι αυτοί που λαμβάνουν αυτή την αποζημίωση, αυτή τη χορηγία - σύνταξη, όπως την ονομάζουμε εμείς και, βεβαίως, το ποσό δεν ξεπερνάει τα 1.000 ευρώ, παρότι, κατά την άποψή σας, ξεπερνάει τα 1.500 ευρώ το μήνα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Σας ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει οκ. Κώρος.

**ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΩΡΟΣ (Νομικός Σύμβουλος της Ελληνικής Ομοσπονδίας Φίλων Παλαιού Αυτοκινήτου και Μοτοσυκλέτας (ΕΟΦΙΛΠΑ) και εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Μηχανοκίνητου Αθλητισμού Ελλάδος (ΟΜΑΕ):** Θα ήθελα να απαντήσω στην ερώτηση που αφορά το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Αυτό που είπαμε είναι ότι για πρώτη φορά αναφέρει το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας τους φορείς, οι οποίοι, θα υποδείξουν τα νομικά πρόσωπα που θα κάνουν την πιστοποίηση των στρατιωτικών οχημάτων. Μέχρι τώρα ήταν οι εκπρόσωποι των διεθνών ομοσπονδιών, της Δ.Ο.Α., της Δ.Ο.Π.Ο. και της Δ.Ο.Μ.. Δεν ξέουμε, γιατί πρώτη φορά εμφανίστηκε το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και τι ακριβώς θα εξυπηρετήσει; Φαντάζομαι τα ιστορικά στρατιωτικά οχήματα. Πλην, όμως, για τα οχήματα στρατιωτικής προέλευσης, όπως είναι τα τζιπ, τα οποία και σήμερα κυκλοφορούν αρκετά ως ιστορικά και υπάρχουν και εξειδικευμένα σωματεία ιστορικών στρατιωτικών οχημάτων. Τον χαρακτηρισμό και διεθνώς και στην Ελλάδα ως νόμιμος εκπρόσωπος της FIVA, τον κάνει η FIVA, δηλαδή, η Διεθνής Ομοσπονδία Ιστορικών Οχημάτων. Θεωρούμε ότι ίσως περιττεύει το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας να αναφέρεται, ίσως περιπλέξει και το θέτουμε προς προβληματισμό και της Επιτροπή και του κυρίου Υπουργού.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Σας ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Ζωγράφος.

**ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής):** Εδώ η κάθε περιφέρεια έχει τη δική της ιδιαιτερότητα, διότι άλλα συμβαίνουν στην Αθήνα, αλλά στην Πάτρα, αλλά στην Κρήτη, άλλα στη Λέρο. Στη Λέρο, υπάρχουν μαθητές, οι οποίοι, τελειώνουν τις εξετάσεις το 2020 και εξετάζονται το 2021.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΑΡΙΣΤΕΙΔΗ ΖΩΓΡΑΦΟΥ, Προέδρου του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής)

Άρα, λοιπόν, καταλαβαίνετε ότι αυτό το ζήτημα δεν μπορεί να πάει μακριά. Η εκπαίδευση είναι μία ενιαία διαδικασία και δεν μπορεί ο υποψήφιος να περιμένει 6, 7, 8 ή και 9 μήνες για να δώσει εξετάσεις.

Η δεύτερη ερώτηση, που έχει σχέση με την εκπαιδευτική διαδικασία και τις θεματικές ενότητες τις οποίες εμείς ορίζουμε ως εκπαιδευτές. Εδώ, δεν έχουμε καμία βοήθεια από το Υπουργείο Μεταφορών. Δεν είχαμε ποτέ. Το βιβλίο, όπως ξέρετε, είναι παρωχημένο. Όμως, εμείς οι εκπαιδευτές, μέσα από συνέδρια και στην ουσία εξειδικεύσεις τις οποίες κάνουμε, έχουμε αναβαθμίσει την εκπαίδευση τη θεωρητική, όχι μόνο στις πρώτες βοήθειες. Το ζητούμενο σήμερα, όπως είπα και στην πρωτολογία μου, δεν είναι οι πρώτες βοήθειες, είναι η σύγχρονη κινητικότητα, η κινητικότητα του αύριο, είναι τα σχέδια για πως θα φτάσουμε εμείς εκεί, στο στόχο μας. Είναι η διαδικασία του πως θα ενταχθούμε ως οδηγοί σημαντικών αυτοκινήτων με το επίπεδο 3 και 4 της αυτόνομης κινητικότητας. Άρα, λοιπόν, εμείς ως εκπαιδευτές έχουμε ξεκινήσει αυτή την διαδικασία, θέλουμε τη βοήθεια του Υπουργείου, είμαστε υπέρ αυτού, είμαστε υπέρ αυτών των διαδικασιών εξειδίκευσης και ενημέρωσης.

Θα ήταν πολύ καλό, μια και από ότι φαίνεται ομονοούν οι περισσότεροι για το σύστημα των εξετάσεων και τελικά ελάχιστοι διαφωνούμε, θα έλεγα το εξής. Υπάρχει κάποια προσομοίωση εξέτασης να μας την δείξετε; Θα έχει πολύ μεγάλη σημασία να την δούμε εμείς και να τη δει η Αρχή Προστασίας Δεδομένων και να μπορέσετε να κάνετε μία ανατροφοδότηση αυτής της ίδιας εξέτασης. Άρα, λοιπόν, μία διαδικασία θα φωτίσει κατά πολύ αυτό που θέλουμε να κάνουμε τώρα ως εγχείρημα. Το δεύτερο, ξεκινάμε μια διαδικασία, στήνουμε ένα ολόκληρο νομοσχέδιο πίσω από μια κάμερα και δεν έχουμε προδιαγραφές κάμερας;

Ολοκληρώνω με το εξής. Ξέρετε, είχαμε πει και την προηγούμενη φορά και το λέμε συχνά πυκνά όταν μας δίνετε ο λόγος, η αξιολόγηση ενός χρήστη είναι μια πολύ σπουδαία εργασία οδικής ασφάλειας, δεν μπορεί να είναι ούτε πάρεργο ούτε προαιρετική απασχόληση. Ευχαριστώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Το λόγο έχει ο κ. Παπαδόπουλος.

**ΛΑΚΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφοράς):** Ως προς την απάντηση στο ερώτημα, για την αξιολόγηση, αν πρέπει να αξιολογούνται οι οδηγοί από τα 60 και πάνω, αν θυμάμαι 58 ή 60, όχι. Από εκεί και πέρα ο επαγγελματίας οδηγός για μας είναι ακατάλληλος και θα πρέπει να συνταξιοδοτηθεί. Μια και βρίσκεται εκεί ο κύριος Υπουργός, θα του ζητήσω μία συνάντηση - αφού είπε ότι είναι ανοιχτός - γιατί εμείς εδώ στη Θεσσαλονίκη κατορθώσαμε, η Ομοσπονδία των Οδηγών, αλλά και οι μεταφορείς, να έχουμε κάνει μία ομάδα εργασίας πάνω στα θέματα του 561, αλλά και σε άλλα θέματα, όπως του ψηφιακού ταχογράφου και να συζητήσουμε από κοντά τα πάντα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Το λόγο έχει ο κ. Ταμβακίδης.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΑΜΒΑΚΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εκπαιδευτών Κεντρικού Τομέα Αττικής):** Σε γενικές γραμμές, οι σχολές οδηγών προσφέρουν μια ποιότητα, όπως σας είπα και στην πρωτολογία μου, και αναμορφώνουν την οδηγητική συμπεριφορά του πολίτη.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΤΑΜΒΑΚΙΔΗ, Προέδρου του Σωματείου Εκπαιδευτών Κεντρικού Τομέα Αττικής)

Εκείνο, που θεωρώ πολύ βασικό και θα ήθελα να το προσθέσω, είναι ότι θα πρέπει να δώσουμε τη δέουσα βαρύτητα, ώστε οι εκπαιδευτές να έχουν ένα προπονητικό πλάνο, που να μπορούν να εκπαιδεύονται πάνω σε αυτό και να ξέρουν τι θα προσφέρουν στους μαθητές. Δηλαδή, τα κριτήρια κάποιου για να γίνει εκπαιδευτής, είναι αν οδηγεί καλά και όχι αν μπορεί να διδάξει σωστά.

Άρα, χρειάζεται να δούμε πώς θα διαμορφώσουμε τέτοιες συνθήκες, που να υπάρχουν ενιαία προγράμματα ως προς τη δομή της πρακτικής εκπαίδευσης προς τους μαθητές, με ταυτόχρονη διαχείριση της θεωρητικής και οδηγητικής ασφάλειας του πολίτη. Δηλαδή, πρέπει να αποτελέσουμε το «φάρο» προς τον πολίτη, να έχει σεβασμό στην οδηγητική ασφάλεια και σεβασμό στην πρακτική δόμηση. Να καταφέρουμε οι μαθητές μας να έχουν ευχέρεια, άνεση, αντανακλαστικά, σταθερότητα και να βγαίνουν στο δρόμο με απόλυτη ασφάλεια. Σε σημαντικό βαθμό το πετυχαίνουμε. Όμως, καλό είναι να το δούμε από όλες τις κατευθύνσεις πως θα δώσουμε τα εχέγγυα και τα εφόδια στους εκπαιδευτές να είναι όσο το δυνατόν πιο λειτουργικοί.

Επιπλέον, ένα τελευταίο. Θα πρέπει να έχουμε αρτιότητα ως προς τη συμπεριφορά μας προς τον πολίτη. Είναι πολύ σοβαρά όλα αυτά, διότι ο πολίτης δεν μπορεί να υφίσταται οτιδήποτε άλλο, αλλά θα πρέπει να λειτουργεί και να εκπαιδεύεται σε ένα όμορφο περιβάλλον, που θα του δίνει την προδιάθεση και τη χαρά να αναπτύξει τις ικανότητές του.

Σας ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε τον κύριο Ταμβακίδη, με τον οποίον ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις και οι απαντήσεις των φορέων.

Ο λόγος, τώρα, στον Υφυπουργό κύριο Παπαδόπουλο. Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

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

Να ευχαριστήσω, άλλη μια φορά, αλλά να μην αφήσω τίποτα να πέσει κάτω από αυτά που είπε ο κ. Αμπλάς. Ο κ. Αμπλάς ξέρει πάρα πολύ καλά ότι αυτός ο λογαριασμός είναι το 2001 και είναι λεφτά των ιδίων των ΚΤΕΛ. Άρα, τα διανέμουν όπως επιθυμούν. Ανώνυμη εταιρεία είναι τα ΚΤΕΛ, όπως ξέρετε. Ο λογαριασμός χρησιμοποιείται, δε, για τα ασθενέστερα ΚΤΕΛ και για έργα υποδομής. Προέρχονται αυτά τα χρήματα από τις ακαθάριστες εισπράξεις τους. Επίσης, ξέρετε όλοι ότι, από το 2010, δεν έχει γίνει καμία αύξηση των εισιτηρίων. Άρα, δεν είναι για τις συντάξεις των ΚΤΕΛ. Και αυτοί, που θα έπρεπε να διαμαρτύρονται πρώτοι, θα ήταν οι ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ και μόνον, διότι αυτούς αφορά αυτή η ιστορία. Το αναφέρω για να μην το αφήσω αναπάντητο.

Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στη δεύτερη ανάγνωση του νομοσχεδίου.

Το δεύτερο που θέλω να πω είναι ότι ισχύει η πρόσκληση, όπως είπε και ο κ. Παπαδόπουλος. Και μετά το νομοσχέδιο, είμαστε στη διάθεσή σας να κουβεντιάσουμε για τα θέματα που αφορά στον καθένα και την κάθε Ομοσπονδία ή τον κάθε φορέα ξεχωριστά.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Υπουργέ.

Ευχαριστώ τους συναδέλφους. Ευχαριστούμε και τους εκπροσώπους των φορέων που συμμετείχαν στη σημερινή συνεδρίαση. Πραγματικά συνεισέφεραν με τις τοποθετήσεις και με τις απαντήσεις τους έλυσαν απορίες συναδέλφων.

Στο σημείο αυτό, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση με την ακρόαση των φορέων για 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».

Ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών των Επιτροπών.

Από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, ουδείς Βουλευτής παρίστατο.

Τέλος και περί ώρα 12.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ**