**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 13.15΄, 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». (3η συνεδρίαση)

Στην συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Μιχαήλ Παπαδόπουλος, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

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

Από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, 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, Δούνια Παναγιώτα, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ, Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα, Μανωλάκος Νικόλαος, Μπαραλιάκος Ξενοφώντας, Σπανάκης Βασίλειος – Πέτρος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων, Αθανασίου Αθανάσιος (Νάσος), Βαγενά Άννα, Βαρδάκης Σωκράτης, Δρίτσας Θεόδωρος, Λαμπρούλης Γεώργιος και Βιλιάρδος Βασίλειος.

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

Ξεκινά η τρίτη κοινή συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου και της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής 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».

Πριν εισέλθουμε στη συζήτηση, επί των άρθρων, προχωρούμε στην ψήφιση, επί της αρχής.

 Ερωτάται ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Κέλλας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Υπέρ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ερωτάται ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Παρών,με επιφύλαξη για την Ολομέλεια, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ερωτάται ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., κ. Στολτίδης.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Κατά, επί της αρχής, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ερωτάται ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Κωνσταντίνος Χήτας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης-Κυριάκος Βελόπουλος):** Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ερωτάται ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, κ. Γεώργιος Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Συνεπώς, το σχέδιο 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», γίνεται δεκτό, επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Τον λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Χήτας**,** Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης-Κυριάκος Βελόπουλος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης-Κυριάκος Βελόπουλος):** Κύριε Πρόεδρε, έχω μιλήσει και με τον κ. Κέλλα και με τον κ. Γιαννούλη.

 Επειδή στις 13.45΄ υπάρχει Διάσκεψη Προέδρων και θα πρέπει να απουσιάσω, ερωτώ εάν μετά τον κύριο Κέλλα ή τον κύριο Γιαννούλη - εάν συμφωνούν και οι υπόλοιποι συνάδελφοι - μπορέσω να μιλήσω.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Θα πάρει πρώτος τον λόγο ο κ. Κέλλας και έπειτα ο κ. Χήτας.

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

 Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, υπό τον τίτλο, «Οδηγώντας με ασφάλεια», συνιστά ένα μεγάλο βήμα της Κυβέρνησής μας, προς τον εκσυγχρονισμό του πλαισίου εξέτασης και απόκτησης διπλωμάτων οδήγησης, με γνώμονα την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

 Ρυθμίζονται, επίσης, το καθεστώς των ιστορικών οχημάτων και άλλα ζητήματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Πρόκειται για ένα νομοθέτημα που χωρίζεται σε πέντε μέρη.

Στο πρώτο μέρος και τα άρθρα 1 έως 3, περιγράφονται ο σκοπός, το αντικείμενο και δίδονται και οι απαραίτητοι ορισμοί. Υπογραμμίζονται οι στόχοι ενίσχυσης της διαφάνειας του συστήματος εξετάσεων για τη χορήγηση αδειών οδήγησης, ο εκσυγχρονισμός της εκπαιδευτικής ύλης και της δοκιμαστικής διαδικασίας, η διαμόρφωση ενός σύγχρονου πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, μέσω ενός νέου συστήματος ελέγχου και εποπτείας των διαδικασιών και αξιολόγησης των εξεταστών.

Στο δεύτερο μέρος και τα άρθρα, 4 έως 28, ρυθμίζονται τα σχετικά με την εκπαίδευση και την εξέταση των υποψηφίων οδηγών.

Με το άρθρο 4 επιταχύνεται η ένταξη της νέας γενιάς στον ενεργό πληθυσμό και στην κοινωνικοοικονομική ζωή, διότι δίνεται η δυνατότητα στους έχοντες συμπληρώσει τα 17 έτη, να συμμετάσχουν στις εξετάσεις και αφού περάσουν να λάβουν προσωρινή άδεια οδήγησης, έως ότου συμπληρώσουν το 18ο έτος της ηλικίας τους, υπό την προϋπόθεση ότι θα οδηγούν εντός της περιφέρειάς τους και με συνοδεία ατόμου, που θα είναι τουλάχιστον 25 ετών και θα έχει αποκτήσει δίπλωμα οδήγησης, τουλάχιστον, προ πενταετίας.

Στο άρθρο 5 προβλέπεται ειδική θεωρητική εκπαίδευση για άτομα με ειδικές ανάγκες και άτομα με μαθησιακές δυσκολίες, προκειμένου να διευκολύνονται και να προετοιμάζονται κατάλληλα για τις εξετάσεις.

Στο άρθρο 6 ρυθμίζεται η θεωρητική εξέταση των υποψηφίων οδηγών και προβλέπονται ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής και μελέτες περίπτωσης, καθώς και η δημιουργία της τράπεζας θεμάτων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών η οποία θα ανανεώνεται ανά δύο έτη, από τους εξεταστές, τους επόπτες, τις νομοπαρασκευαστικές επιτροπές και το προσωπικό της ΕΛ.ΑΣ., που θα έχουν τη δυνατότητα εισαγωγής ερωτήσεων.

Στα άρθρα 7, 8 και 9 καθορίζονται λεπτομέρειες επιλογής επιτηρητών των εξετάσεων και ο έλεγχος ταυτοπροσωπίας των υποψηφίων με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων και την ανίχνευση συσκευών από τους υποψηφίους, οι οποίες απαγορεύονται. Στα άρθρα 10 και 11 προβλέπονται ειδικότερες θεωρητικές εξετάσεις κωφών και βαρηκόων υποψηφίων με κείμενα στη νοηματική γλώσσα, υπότιτλους και βίντεο, ενώ για όσους δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση και δε γνωρίζουν την ελληνική γλώσσα, προβλέπεται εξέταση με τη βοήθεια ακουστικών.

Στα άρθρα 12 έως 15 ορίζονται τα σχετικά με την πρακτική εκπαίδευση και εξέταση. Παρέχεται η δυνατότητα στους κατόχους αδειών οδήγησης, να παρακολουθούν μαθήματα, προκειμένου να εξοικειώνονται με τις νέες τεχνολογίες οδήγησης, ενώ καθορίζεται η διαβάθμιση της εξέτασης, κατά την οποία θα διαπιστώνονται οι γνώσεις των υποψηφίων σε σχέση με τη λειτουργία του οχήματος, η ικανότητα οδήγησης εντός του δικτύου και πραγματοποίησης ελιγμών, καθώς και η ευχέρεια οδήγησης με πλοηγό. Περιγράφεται η διαδικασία της εξέτασης και οι θέσεις των εκπαιδευτών και των εξεταστών, ενώ καθιερώνονται η οπτικοακουστική καταγραφή των δοκιμασιών με τη χρήση κάμερας, το αρχείο της οποίας θα φυλάσσεται έως 6 μήνες στην αρμόδια οργανική μονάδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών μέσω των διευθύνσεων μεταφορών και επικοινωνιών της Περιφέρειας, ώστε να ελέγχονται οι συνθήκες εξέτασης και σε περίπτωση πρόκλησης ατυχήματος από τους νέους οδηγούς.

Στο άρθρο 16 προβλέπεται η δημιουργία του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Αδειών Οδήγησης «Τέθριππον» για την υποστήριξη και διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών, που σχετίζονται με τη χορήγηση, επέκταση, ανανέωση και διαχείριση της άδειας οδήγησης ή του πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας, το λεγόμενο ΠΕΙ.

Στα άρθρα 17 έως 22 ορίζονται τα σχετικά με τα μητρώα εξεταστών και εποπτών. Ειδικότερα, στο άρθρο 17 προβλέπεται η δημιουργία μητρώου εξεταστών, το οποίο τηρείται από τις υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών των Περιφερειών, στο οποίο εγγράφονται αυτοδίκαια οι ήδη πιστοποιημένοι από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εν ενεργεία υπάλληλοι εξεταστές και μετά από δημόσια πρόσκληση οι υπάλληλοι Π.Ε. ή Τ.Ε. Της Γενικής Κυβέρνησης, καθώς και Δ.Ε. οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τον ΕΟΠΠΕΠ ως εκπαιδευτές οδηγών. Για τους εξεταστές που εγγράφονται ως μέλη του Μητρώου προβλέπεται η παρακολούθηση σχετικών επιμορφωτικών προγραμμάτων, που διεξάγονται από το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης.

Στο άρθρο 19 προβλέπεται η δημιουργία Μητρώου Εποπτών, οι οποίοι θα εποπτεύουν τις εξετάσεις και θα διερευνούν καταγγελίες. Στο Μητρώο των Εποπτών, εντάσσονται το ένστολο προσωπικό της ΕΛΑΣ ή και το προσωπικό του Λιμενικού, της Δημοτικής Αστυνομίας και της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας.

Στο άρθρο 20 θεσπίζεται το σύστημα απομακρυσμένης εποπτείας και συστήνεται η Επιτροπή Εποπτείας και Ενστάσεων, η οποία αποτελείται από Προϊστάμενο Διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή Προϊστάμενο Τμήματος της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του ιδίου Υπουργείου ως Πρόεδρο και μέλη 2 εγγεγραμμένους επόπτες από το Μητρώο Εποπτών. Η συγκεκριμένη Επιτροπή θα εξετάζει ενστάσεις και καταγγελίες.

Στο άρθρο 21 καθορίζονται οι αποζημιώσεις των εξεταστών, των εποπτών και των μελών της Επιτροπής Εποπτείας και Ενστάσεων σε 300 €, 250 € και 250 €, αντιστοίχως, υπό τον όρο της συμμετοχής τους στις αντίστοιχες διαδικασίες, τουλάχιστον, 5 φορές το μήνα, ενώ στο άρθρο 22 ορίζεται η αξιολόγηση των εξεταστών και στο άρθρο 23 δίνεται το δικαίωμα στους υποψήφιους οδηγούς, να υποβάλουν ενστάσεις.

Με το άρθρο 24 στηρίζονται οι συμπολίτες μας με αναπηρία. Για τη διευκόλυνση και καλύτερη εξυπηρέτηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα προβλέπεται η ίδρυση Ιδιωτικών Κέντρων Αξιολόγησης Ικανότητας και Προετοιμασίας Οδήγησης για άτομα με κινητικά προβλήματα, τα οποία θα λειτουργούν όπως το μοναδικό υπάρχον Κρατικό Κέντρο Αξιολόγησης Ικανότητας και Προετοιμασίας Οδήγησης για Άτομα με Κινητικά Προβλήματα «Ηνίοχος».

Στα άρθρα 25 έως 27 ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις άδειες εκπαιδευτών και υποψηφίων οδηγών, τις άδειες οδήγησης και πιστοποιητικά επαγγελματικής ικανότητας και την άσκηση του επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, ενώ στο 28 εισάγεται η μεγάλη καινοτομία της ψηφιακής άδειας οδήγησης. Πρόκειται για πιλοτική εφαρμογή της άδειας, η οποία θα έχει διάρκεια 18 μήνες.

Με το τρίτο μέρος οργανώνεται το πλαίσιο για την ταξινόμηση και για την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος. Η ηλικία χαρακτηρισμού ενός οχήματος ως «ιστορικό» καθορίζεται στα 30, τουλάχιστον, έτη και ορίζεται η χορήγηση των στοιχείων αδειών και πινακίδων από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών.

Η άδεια κυκλοφορίας τους ορίζεται σε πέντε έτη, ενώ, συγχρόνως, καθορίζονται τα τέλη, η ασφαλιστική κάλυψη, οι τεχνικές προϋποθέσεις και, εν γένει, οι όροι κυκλοφορίας των οχημάτων. Ταυτόχρονα, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις συμβάλλουν στην ανάδειξη της ιστορικής και αισθητικής αξίας πολλών οχημάτων.

Στο τέταρτο μέρος, ορίζονται τα υπόλοιπα ζητήματα που αφορούν αρμοδιότητες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Στο άρθρο 41, καθιερώνονται ενιαία ηλικίας για οδηγούς φορτηγών και λεωφορείων και σχολικών, σε 69 και 65 ετών αντίστοιχα, ενώ παρέχεται η δυνατότητα στους ιδιοκτήτες αδειών φορτηγών και λεωφορείων δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, να μην καταθέτουν την επαγγελματική άδεια οδήγησης και να συνεχίζουν τη δραστηριοποίησή τους ως επαγγελματίες οδηγοί, εφόσον δεν έχουν συμπληρώσει το όριο ηλικίας.

Με το άρθρο 42, προβλέπεται η κατάργηση της εισφοράς του 1% για την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ, ενόψει της εφαρμογής του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1370/2007, σύμφωνα με τον οποίο η ανάθεση των συμβάσεων παροχής συγκοινωνιακού έργου θα γίνεται ύστερα από τη διεξαγωγή διαγωνιστικών διαδικασιών.

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

 Στο άρθρο 43, οι διευθύνσεις μεταφορών των οικείων περιφερειακών ενοτήτων ή περιφερειών της χώρας, ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης και οι Περιφερειακές Υπηρεσίες Τουρισμού, ορίζονται ως το δευτεροβάθμιο όργανο εξέτασης καταγγελιών για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν, τα οποία δεν έχουν επιλυθεί από τα πρωτοβάθμια όργανα.

Με το άρθρο 44, προβλέπεται ότι τα μεταχειρισμένα οχήματα κατηγορίας EURO 5 ή νεότερης τεχνολογίας, τα οποία τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στο τέλος του έτους, δύνανται να είναι μεγαλύτερης ηλικίας των πέντε ετών, εφόσον, όμως, έχει εκδοθεί πιστοποιητικό ταξινόμησής τους από 1/9/2021 και ύστερα, υπό την προϋπόθεση ότι δεν έχει παρέλθει πενταετία από το έτος πρώτης κυκλοφορίας του οχήματος στο εξωτερικό, μη συμπεριλαμβανομένου του έτους έκδοσης του πιστοποιητικού ταξινόμησης.

Η συγκεκριμένη ρύθμιση είναι αναγκαία, δεδομένου ότι τα οχήματα αυτά εισήχθησαν στη χώρα μας αλλά δεν ετέθησαν σε κυκλοφορία εξαιτίας των οικονομικών επιπτώσεων της πανδημίας.

Στα άρθρα 45 και 47, ρυθμίζονται θέματα μεταβίβασης δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων. Συγκεκριμένα, ρυθμίζει την παραχώρηση ιδανικού μεριδίου Δ.Χ. αυτοκινήτου, τόσο στην περίπτωση κληρονομιάς όσο και σε περίπτωση αποποίησης αυτού από τους κληρονόμους. Η ρύθμιση αυτή ήταν αναγκαία, δεδομένου ότι υπήρχαν δύο νομοθετήματα με αντικρουόμενες απόψεις.

Στα άρθρα 48 και 49, ρυθμίζονται θέματα πειθαρχικών συμβουλίων και χορήγησης ή ανανέωσης ειδικής άδειας χορήγησης για επαγγελματικά δημοσίας χρήσεως αυτοκίνητα. Αφενός επανέρχεται η πρόβλεψη σύστασης πειθαρχικού συμβουλίου σε κάθε διεύθυνση μεταφορών, με απόφαση του οικείου περιφερειάρχη και ρυθμίζεται η λειτουργία του, αφετέρου αντιμετωπίζονται αντιφάσεις σε σχέση με την χορήγηση αδειών και τίθεται ως προϋπόθεση ανανέωσης η επαρκής γνώση της ελληνικής γλώσσας, ενώ εισάγεται νέος τύπος άδειας πλαστικής μορφής.

Με το άρθρο 50, επιτρέπεται η αντικατάσταση τουριστικών αυτοκινήτων με αυτοκίνητα ίδιας κατηγορίας εννιά θέσεων αντί οκτώ.

Με το άρθρο 51, διασφαλίζεται η άρση παρακράτησης κυριότητας για οχήματα που παραδίδονται σε ένα ανακυκλωτές και διαγράφονται από το μητρώο οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Με το άρθρο 52, ρυθμίζεται η δυνατότητα κυκλοφορίας των οχημάτων των μονών του Αγίου Όρους στην υπόλοιπη ελληνική επικράτεια, για λόγους επισκευής και ελέγχου σε ΚΤΕΟ.

Με το άρθρο 53, ρυθμίζεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης χώρων στάθμευσης οι οποίοι δεν μπορούσαν να αξιοποιηθούν, λόγω μη πλήρωσης ορισμένων προϋποθέσεων.

Στο άρθρο 54, παρέχεται η δυνατότητα στα πανεπιστημιακά εκπαιδευτικά ιδρύματα να καταστούν φορείς εκπαίδευσης του ελεγκτικού προσωπικού των ΚΤΕΟ.

Τα άρθρα 55 έως 59, αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές και ειδικότερα στο άρθρο 55, αποσαφηνίζεται ο τρόπος καθορισμού της τιμολογιακής πολιτικής των δρομολογίων, στο πλαίσιο υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Με το άρθρο 56, προβλέπεται η εκκαθάριση της αποζημίωσης του τελευταίου τρίμηνου του 2020 της Σύμβασης παροχής Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

Με το άρθρο 57, ενισχύεται, μέσω της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ο έλεγχος και η συμμόρφωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, ως προς τα εκπαιδευτικά κέντρα μηχανοδηγών.

Το άρθρο 58, ορίζει το ακατάσχετο της κρατικής χρηματοδότησης του ΟΣΕ.

Στο άρθρο 59, ορθή ενσωμάτωση της ενωσιακής νομοθεσίας, για την ασφάλεια σιδηροδρόμων.

Με το άρθρο 60, παρατείνεται για δύο έτη η συνέχιση λειτουργίας των ιδιωτικών ιδιότυπων μεταφορικών εταιρειών.

Με το άρθρο 61, παρατείνεται η ισχύς των κανονιστικών όρων των συλλογικών συμβάσεων εργασίας για τους φορείς του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, των οποίων η τρίμηνη παράταση ισχύος έληξε.

Με το άρθρο 62, παρέχεται η δυνατότητα στον ΟΑΣΑ να προβαίνει σε ανάθεση συμβάσεων με προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση, με σκοπό την προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία, συντήρηση και υποστήριξη εξοπλισμού, για το αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου, προκειμένου να εξασφαλιστεί η υγειονομικά ασφαλής λειτουργία των γραμμών του μετρό και του τραμ.

Τέλος, στα άρθρα 63 έως 65 ,εισάγονται μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις και ορίζεται η έναρξη ισχύος του νομοσχεδίου.

Σας ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Θα ήθελα να μας πει τι ψηφίζει επί της αρχής, ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ψηφίζουμε επιφύλαξη. Θα τοποθετηθούμε στη β΄ ανάγνωση, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Καλώς.

Ο κ. Χήτας, έχει το λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης-Κυριάκος Βελόπουλος):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, για τις γενικές διατάξεις του νομοσχεδίου, θα επισημάνω και εδώ ότι η οδική ασφάλεια είναι πολύ σημαντική αλλά πρέπει η πολιτεία να λάβει μέτρα σε πολλούς τομείς και επίπεδα ταυτόχρονα, από την ανάπτυξη της οδηγικής κουλτούρας, την υποχρεωτική διδασκαλία του μαθήματος, όπως αναφέραμε και χθες, της κυκλοφοριακής αγωγής σε όλες τις τάξεις κάθε βαθμίδας εκπαίδευσης, μέχρι τη βελτίωση του οδικού δικτύου, των υποδομών γενικότερα και τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου χορήγησης διπλωμάτων οδήγησης.

Άρα, είναι ένα μπουκέτο πραγμάτων.

Ξεκινάω το μέρος β΄, εκπαίδευση και εξέταση υποψηφίων οδηγών για τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας.

Σε σχέση με τις γενικές ρυθμίσεις εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών, του άρθρου 4, θα εκφράσω και εδώ επιφυλάξεις για την προβλεπόμενη δυνατότητα οδήγησης από νέους 17 χρονών. Αυτό έχει να κάνει κυρίως με το γεγονός ότι δεν έχει εισαχθεί ως υποχρεωτικό μάθημα η κυκλοφοριακή αγωγή, καθολικά στα σχολεία, γιατί όπως είναι τώρα τα πράγματα, ξέρετε, δεν θα έχει αναπτύξει την απαραίτητη οδηγική κουλτούρα ο νέος αυτός. Αυτό, δε, δεν αναιρείται από το συνοδηγό, που προβλέπεται.

Για την ειδική θεωρητική εκπαίδευση δεν είμαστε αντίθετοι, να διευκολυνθούν οι υποψήφιοι που έχουν ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες. Σημειώνω, όμως, εδώ ότι σε αυτούς, κύριε Υφυπουργέ, συγκαταλέγονται και όσοι έχουν αναγνωριστεί ως δικαιούχοι διεθνούς προστασίας, το άρθρο 5, αυτή ειδική θεωρητική εκπαίδευση.

Συναντάμε αυτούς τους ανθρώπους, οι οποίοι έχουν μπει παρανόμως στη χώρα μας και, λέτε, ότι πήραν άδεια παραμονής, να τους ευεργετούμε ή να τους διευκολύνουμε παντού. Τώρα τους βάζουμε μαζί με τους κωφούς και τους βαρήκοους. Τους βάζουμε μαζί με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες.

Είναι το άρθρο 5 διάταξη 1γ.

Τι να πω, πραγματικά;

Μας μπερδεύετε.

Για τα όσα προβλέπονται στα άρθρα 8 και 9, για τη θεωρητική εξέταση, σημαίνω ότι πρέπει ταυτόχρονα να διασφαλίζεται η προστασία των προσωπικών δεδομένων.

Εντάξει, το έχετε υπόψιν και εσείς αυτό και να έχει αναπτύξει το Υπουργείο τις κατάλληλες υποδομές γι’ αυτό το σκοπό.

Αντίστοιχα, ισχύουν και για την οπτικοακουστική καταγραφή πρακτικής δοκιμασίας, το άρθρο 15, αλλά και για τα όσα προβλέπονται στο άρθρο 16, 17 και 19. Πρέπει να υπάρχουν, δηλαδή, οι κατάλληλες ασφαλιστικές δικλείδες, ενώ το να διενεργείται υποχρεωτικά ένορκη διοικητική εξέταση σε περίπτωση παραβίασης της ασφάλειας των δεδομένων, όπως προβλέπει η περίπτωση γ της παραγράφου 9 του άρθρου 15, δεν αναιρεί το γεγονός διαρροής προσωπικών δεδομένων.

Για τη διαδικασία πρακτικής δοκιμασίας, αναφέρθηκα και στην προηγούμενη συνεδρίαση. Θα βοηθήσει τελικά ή όχι, το να είναι στο πίσω κάθισμα ο εκπαιδευτής και δίπλα στον υποψήφιο ο εξεταστής;

Θα μπορέσει να επέμβει ο εξεταστής αν χρειαστεί;

Και σε κάθε περίπτωση, από τα μαθήματα οδήγησης, ο εκπαιδευτής είναι εξοικειωμένος με αυτές τις ενέργειες.

Μήπως με αυτό τον τρόπο προκαλούνται, τελικώς, κίνδυνοι, όχι μόνο για όσους είναι στο όχημα αλλά και γενικότερα για την ασφάλειά όλων των χρηστών των οδών;

Είναι κάτι που ακούσαμε και από τους περισσότερους φορείς, λίγο νωρίτερα και νομίζω ότι

θα πρέπει να μας απασχολήσει πριν την τελική έκβαση του νομοσχεδίου.

Για τους επόπτες αναφέρθηκα και στην αρχή της τοποθέτησή μου, αν, δηλαδή, μπορεί και κατά πόσο, το ένστολο προσωπικό να κάνει εποπτικό έργο ή τελικά θα δούμε προσωπικό μόνο από την Εθνική Αρχή Διαφάνειας.

Για τα κριτήρια και τα αποτελέσματα αξιολόγησης εξεταστών, στο άρθρο 22, θα έπρεπε οι ποινές που προβλέπονται να είναι πιο αυστηρές. Επιπλέον, η διάκριση σε απλά και σοβαρά σφάλματα δεν είναι αντικειμενική, αφού τα κριτήρια κατηγοριοποίησης των σφαλμάτων που αναφέρονται είναι αόριστα. Πρέπει αυτά να τα καθορίζει ο νόμος και όχι η υπουργική απόφαση.

Για το άρθρο 25. Η αιτιολογική έκθεση του νομοσχεδίου αναφέρει, μεταξύ άλλων, ότι απαλείφεται από την εξουσιοδότηση της παραγράφου 6 του άρθρου 94 του νόμου 2696/1999, ο καθορισμός των δικαιολογητικών για την αδειοδότηση του χώρου, όπου δραστηριοποιούνται οι σχολές οδηγών και τα κέντρα θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών. Μάλιστα. Το άρθρο, όμως, δεν έχει μόνο αυτή την αλλαγή. Βλέπουμε ότι προστίθεται στην εξουσιοδότηση για την έκδοση του σχετικού προεδρικού διατάγματος οι όροι λειτουργίας αυτών των σχολών και κέντρων. Θα θέλαμε λίγο να μας το διευκρινίσετε αυτό.

Εξάλλου, γιατί πρέπει να αυξηθούν τα σχετικά παράβολα για τις άδειες οδήγησης και για τα πιστοποιητικά επαγγελματικής ικανότητας. Οι πολίτες, το γνωρίζετε, είναι ήδη πολύ πιεσμένοι οικονομικά. Επισημαίνω εδώ, ότι για την ιατρική εξέταση από την δευτεροβάθμια ιατρική επιτροπή, καλούνται να πληρώσουν τριπλάσιο ποσό, που ισχύει κάθε φορά ως κατώτατο όριο αμοιβής των συμβεβλημένων ιατρών με το δημόσιο, για επίσκεψη του στο ιατρείο τους.

Επιπλέον, θα θέλαμε διευκρινίσεις για το άρθρο 27, ως προς το ασυμβίβαστο της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, με αυτόν του δημοσίου υπαλλήλου. Αν αντιλαμβανόμαστε καλά, τώρα θα μπορούν να ασκούν και εκπαιδευτικά καθήκοντα; Και αν ναι, μήπως εξαιρούνται κάποιες κατηγορίες; Θα θέλαμε να μας ενημερώσετε πάνω σε αυτό.

Για τις εξουσιοδοτικές διατάξεις του άρθρου 30, θα σημειώσω εδώ ότι είμαστε αντίθετοι σε υπέρμετρες γενικά. Αντίθετοι σε υπέρμετρες εξουσιοδοτήσεις προς Υπουργούς. Ενδεικτικά και μόνο, αναφέρω την αναπροσαρμογή αποζημιώσεων και παραβόλων, ακόμα και το ελάχιστο κόστος χρέωσης των θεωρητικών και πρακτικών μαθημάτων, που προσφέρονται από τις σχολές εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών.

Αντίστοιχα ισχύουν και για τις εξουσιοδοτικές διατάξεις του άρθρου 39.

Για να μπούμε στο τρίτο μέρος Γ’ μέρος, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος. Για τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, σημειώνω, καταρχήν ότι είναι ένα κομμάτι της πολιτιστικής κληρονομιάς μας και θα πρέπει οι σχετικές διατάξεις να απλουστεύουν τις διαδικασίες για την κυκλοφορία τους. Το κόστος που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτών των οχημάτων, δεν θα πρέπει να είναι δυσβάσταχτο για τους ιδιοκτήτες, αλλά και να υπάρχει, κατά περίπτωση, μια αναλογία με τα υπόλοιπα οχήματα.

Για να πάμε στο μέρος Δ’, λοιπές διατάξεις του Υπουργείου Υποδομών. Για την αύξηση του ορίου ηλικίας οδηγών φορτηγών λεωφορείων, ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 41, θεωρούμε ότι προκαλεί κάποιες ανησυχίες αυτή η αύξηση του ορίου ηλικίας. Θα πρέπει να συνεκτιμηθεί ότι μιλάμε για ένα αρκετά κουραστικό, ένα δύσκολο επάγγελμα, που απαιτεί γρήγορα αντανακλαστικά. Το ακούσαμε και από τους φορείς αυτό, είναι ένα ζήτημα.

Για το άρθρο 42 και το θέμα των ΚΤΕΛ ακούστηκαν πολλά και διάφορα από τους φορείς, όσον αφορά τις εισφορές και τις αλλαγές, γενικότερα, που προβλέπονται. Θα θέλαμε να μας εξηγήσετε λίγο, τι ισχύει τελικώς.

Για τα θέματα πειθαρχικών συμβουλίων στο άρθρο 48, επαναφέρετε παλαιότερη ρύθμιση για σύσταση, με απόφαση του οικείου περιφερειάρχη πειθαρχικού συμβουλίου σε κάθε Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών. Παράλληλα, καταργείτε την παράγραφο που όριζε ότι τα πειθαρχικά συμβούλια, μπορεί να συγκροτούνται με απόφαση του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, αν παρέλθει άπρακτο χρονικό διάστημα δύο μηνών για τη συγκρότηση τους από τον περιφερειάρχη. Τώρα, λοιπόν, όλα τα θέματα των πειθαρχικών συμβουλίων για τα επιβατικά δημοσίας χρήσεως αυτοκίνητα, καθορίζονται από τον περιφερειάρχη. Αρμοδιότητες και εξουσίες, που φαίνονται να είναι πολύ διευρυμένες.

Το άρθρο 54, θα σημειώσουμε ότι η υπερβολική νομοθετική εξουσιοδότηση προς τους αρμόδιους Υπουργούς για τον καθορισμό ακόμα και ουσιωδών ζητημάτων, όπως οι προϋποθέσεις έγκρισης και οι υποχρεώσεις των ΑΕΙ, η διαδικασία κατάρτισης, εξέτασης και πιστοποίησης του ελεγκτικού προσωπικού ΚΤΕΟ για τη διενέργεια ελέγχων. Θα έπρεπε, θεωρούμε, να προβλέπονται σε επίπεδο νομού και όχι να εξαρτώνται από τις αποφάσεις των Υπουργών. Και πότε, αλήθεια, θα εκδοθούν οι κοινές αυτές υπουργικές αποφάσεις.

Με αφορμή το άρθρο 59, τώρα κύριε Υπουργέ, για την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, δεν μπορώ να μην επισημάνω ότι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είναι άλλη μια Ανεξάρτητη Αρχή, με πολλές ενισχυμένες αρμοδιότητες, που υποκαθιστά, ουσιαστικά, τον ρόλο και το έργο της πολιτείας και αυτό είναι η γενικότερη θέση που έχουμε ως Ελληνική Λύση, για τις πάρα πολλές, δεκάδες, Ανεξάρτητες Αρχές που έχουμε, οι οποίες είναι και κοστοβόρες πάρα πολύ και ουσιαστικά υποκαθιστούν το κράτος.

Σε σχέση τώρα με τη διετή παράταση στη λειτουργία των ιδιότυπων μεταφορικών εταιρειών, αποτελεί απλώς, θεωρούμε, ημίμετρο και όχι οριστική διευθέτηση του ζητήματος. Και αν μετά την παράταση εξακολουθεί να δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός τέτοιων εταιρειών, τι θα γίνει; Λογικά, πάλι παράταση. Ρωτάμε.

Εξάλλου, θα θέλαμε να έχουμε κάποια ενημέρωση για το άρθρο που προβλέπει για τις μη μισθολογικές παροχές των αναφερόμενων στο άρθρο 61, εποπτευόμενων από το Υπουργείο φορέων και με ποιο σκεπτικό, κάποιοι φορείς συγκαταλέγονται και κάποιοι εξαιρούνται. Με ποιο σκεπτικό. Είναι κάτι που ακούστηκε από τους φορείς.

Επιπλέον, προβλέπεται αναδρομικότητα στη διάταξη από 30/6/2020 έως 31/12/2021. Μετά τι θα γίνει; Είναι κάποια ερωτήματα που έχουμε και η επιφύλαξή μας και όλα αυτά, θα θέλαμε να σας ακούσουμε, ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, επειδή σε αυτή την Επιτροπή, σε διαδοχικές συνεδριάσεις, είχαμε και την προηγούμενη εμπειρία με τις λαϊκές αγορές, οι οποίες, στο πολιτικό τους περίγραμμα αντικατοπτρίζεται στο ότι θα γίνουν μάλλον πεδία franchisingμε μπλέιζερ, έτσι και στην περίπτωση αυτού του νομοσχεδίου, εύχομαι και ελπίζω, ότι αυτά που θεραπεύει και είναι περισσότερα από αυτά που προτείνονται για το μείζονος σημασίας ζήτημα της οδικής ασφάλειας, δεν είναι μία επανάληψη της όχι και τόσο καλής πρακτικής νομοθέτησης που επιλέγει η κυβέρνηση τα δύο και πλέον τελευταία χρόνια. Και αυτό γιατί; Γιατί, μένω στην οδική ασφάλεια, το κυρίαρχο ζητούμενο είναι, τα διπλώματα που παρέχονται, να είναι προϊόν διαφανούς και αξιοκρατικής διαδικασίας και πολύ περισσότερο, να μην εμπεριέχονται μέσα στοιχεία διαφθοράς. Σε αυτό συμφωνούμε όλοι. Και εδώ είναι που η κυβέρνηση έρχεται με μία ελαφρά κουτοπονηριά διαδικασία νομοθέτησης, πολύ καλές διατάξεις, πολύ καλές προθέσεις, να τις αδικεί, με νομοσχέδια σκούπα, όπου περιέχονται και μέσα διατάξεις που όχι μόνο δημιουργούν καχυποψία, δημιουργούν και αδυναμία στην Αντιπολίτευση να τις υπερψηφίσει. Θα γίνω πιο συγκεκριμένος αργότερα.

Σε ό,τι αφορά την Οδική Ασφάλεια, ειλικρινά, με το χέρι στην καρδιά, καταλαβαίνει κάποιος, ότι το μείζον ζήτημα της διαφθοράς, της εκτεταμένης διαφθοράς, που υπάρχει στη διαδικασία έκδοσης των αδειών οδήγησης, θεραπεύουμε κάτι; Με ποιον τρόπο, δίνοντας κίνητρο 300 ευρώ σε επόπτες και αξιολογητές, χωρίς να καθορίζονται τα βασικά σημεία, θα έλεγα, τα βασικά σημεία των στοιχείων εκπαίδευσης αξιολογητών και εποπτών; Μας αρκεί μόνο τι είναι, λιμενικός, αστυνομικός, ή υπάλληλος της δημοτικής αστυνομίας, για να τον χρίσουμε, χωρίς εξειδίκευση, τουλάχιστον στο νομοσχέδιο, γιατί θα γίνει μετά με υπουργική απόφαση, είναι η μανιέρα της δευτερογενούς νομοθεσίας στην υπερβολή της, χωρίς να εξειδικεύονται οι βασικές αρχές, θεωρούμε, ότι λύνεται με το αντίτιμο των 300 ευρώ ή πιστεύετε και με συγχωρείτε που θα το πω λίγο σκληρά, πιστεύετε, ότι τα 300 ευρώ είναι το αντίδοτο στα χρήματα που θρυλείται ότι διακινούνται γύρω από τα θέματα των αδειών οδήγησης;

Εν πάση περιπτώσει, η εξειδίκευση των υπουργικών αποφάσεων, στην ουσία, μας οδηγεί στο συμπέρασμα, ότι λείπει το μισό νομοσχέδιο και η ουσία του, με τις καλύτερες διατυπωμένες προθέσεις, αλλά χωρίς εξειδίκευση για ζητήματα μείζονος σημασίας. Ένα είναι η διαφάνεια και η καταπολέμηση της διαφθοράς. Ένα δεύτερο είναι η εκπαίδευση. Σας είπα και χθες, ότι σαν συνέχεια ή ενταγμένο πραγματικά σε μία παιδευτική διαδικασία για τους 17 χρόνους νέους, το να αποκτήσουν και την άδεια οδήγησης, είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον. Θα πρέπει να προηγηθεί, όμως, αυτό που τονίστηκε και από εκπρόσωπο των φορέων, μία πολύ πιο σύγχρονη και αποτελεσματική προσομοίωση, εκπαίδευση, επαφή των νέων ανθρώπων, με αυτό που ορίζεται ως κινητικότητα, τουλάχιστον στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Εκσυγχρονισμός της ύλης. Το ακούσατε κι εσείς, από τους ανθρώπους που το ζουν, που το βιώνουν, είμαστε πολλά χρόνια πίσω, για να μην μπορούμε να ορίσουμε, σε αυτό το νομοσχέδιο, πάλι το βασικό περίγραμμα του τι πρέπει και τι πρόκειται να αναθεωρηθεί και πώς πρέπει να γίνει αυτό, για να το μεταθέτουμε και πάλι στην ενός ανδρός Αρχή, που λέγεται Υπουργός και υπουργικές αποφάσεις. Τη Δευτέρα, στην δεύτερη ανάγνωση, θα είμαι πιο συγκεκριμένος στα άρθρα, γιατί δεν θέλω να καταχραστώ το χρόνο, για να μην αναδείξω ζητήματα που έχουν σχέση με τα προσωπικά δεδομένα.

Το είπε και ο Εκπρόσωπος της Αρχής, ότι αυτό το εικοσιτετράωρο που μεσολαβεί δεν είναι ούτε συνωμοσιολάγνος, ούτε ευεπίφορος σε εύκολες θεωρίες συνωμοσίας. Αλλά, όταν το λένε και οι άνθρωποι που έχουν τη τεχνογνωσία, μπορείτε να το λάβετε υπόψη σας. Το εικοσιτετράωρο που μεσολαβεί από την αποτύπωση του ψηφιακού υλικού μέχρι τη δημοσιοποίησή του στις αρμόδιες αρχές, είναι μεγάλο διάστημα για να μην μας υποχρεώνει στο να λάβουμε πρόσθετα μέτρα. Όπως και στην περίπτωση του προσώπου που θα επιτηρεί τον 17χρονο ή θα συμβουλεύει τον 17χρονο, χρειάζονται και κάποιες επιπλέον δικλείδες ασφαλείας. Ακούστηκαν και προτάσεις σε σχέση με την οδηγική συμπεριφορά και το μητρώο του συμπαραστάτη οδηγού ενός 17χρονου. Τι κάνουμε ούτως ή άλλως; Διασφαλίζουν ακόμη περισσότερο και ενισχύουν ακόμη περισσότερο την ασφαλή οδήγηση ενός νέου παιδιού με βάση το νομοθέτημα.

 Εκεί που δεν μπορώ να καταλάβω, κύριε Υπουργέ, είναι στα άρθρα και στα μέρη του νομοσχεδίου που αφορούν προκλητικές, αταίριαστες, ασυγχρώτιστες και πραγματικά αδικαιολόγητες ρυθμίσεις, που δεν έχουν καμία σχέση με τον ιδιαίτερα ελκυστικό τίτλο του νομοσχέδιου Εκσυγχρονισμός της Οδικής Ασφάλειας. Πρώτα από όλα ο ΟΑΣΘ και οι συλλογικές συμβάσεις για τους εργαζόμενους, στους φορείς των δημόσιων συγκοινωνιών, των δημόσιων μέσων μεταφοράς. Τι εκδικητικό μένος είναι αυτό απέναντι στους εργαζόμενους του ΟΑΣΘ, όταν έχει καταπέσει το επιχείρημα, το αίολο επιχείρημα μιας ανεκδιήγητης, αυταρχικής και κακότροπης διοίκησης που ανέχεστε στον ΟΑΣΘ, με την επωνυμία ΟΑΣΘ Σκόδρας, ότι δεν έχει υπογραφεί συλλογική σύμβαση.

 Αυτή που υπεγράφη, δεν επικαιροποιήθηκε, όπως ζήτησε ο κ. Σκυλακάκης πριν από ενάμιση περίπου χρόνο. Για ένα γινάτι δεν υπέγραψε ο κ. Σκυλακάκης. Οι όροι της συλλογικής σύμβασης εφαρμοζόταν μέχρι πρότινος και ένα πρωί ξυπνάει ο Διευθύνων Σύμβουλος, Πρόεδρος και Γενικός Διευθυντής ταυτόχρονα του ΟΑΣΘ, τρείς ιδιότητες σε μια, και λέει, δεν εφαρμόζω τη Σύμβαση, επικαλούμενος κάποιους τυπικούς λόγους και τώρα εκδικείστε τους εργαζόμενους για κάτι που αποδίδεται σε όλους τους υπόλοιπους, εργαζόμενοι δύο ταχυτήτων με τη μη χορήγηση, μόνο στον ΟΑΣΘ τιμωρητικά των μέτρων που δεν παράγουν μισθολογικό αποτέλεσμα. Ειλικρινά, πρέπει να το εξηγήσετε και στους ίδιους αλλά και στην κοινωνία της Θεσσαλονίκης.

 Είμαστε στα 2 χρόνια της πανδημίας και προκύπτει ακόμα η υποχρέωση παρελκυστικής προσπέρασης του ν. 4412, για διαδικασία απευθείας ανάθεσης μηχανημάτων ακύρωσης εισιτηρίων. Το είχα καταλάβει, το είχα ακούσει, όταν είχε έρθει ο κ. Καραμανλής και ζήτησε την απευθείας ανάθεση της χρηματοδότησης έρευνας, για την απολύμανση των λεωφορείων, γιατί μετά από 8 μήνες καθυστέρηση μας είπε τελικά, ότι παραδέχεται, ότι η πανδημία, ο ιός, μεταδίδεται στα μέσα μαζικής μεταφοράς, λόγω του συγκεντρωτισμού και της σαρδελοποίησης. Εκεί, να το καταλάβει κάποιος μέσα στο πλαίσιο της επείγουσας κατάστασης που προκαλεί η πανδημία.

 Η συγκεκριμένη παράκαμψη του νόμου 4412, για την ακύρωση, για την προμήθεια ακυρωτικών μηχανημάτων, ακυρωτικών εισιτηρίων, πως προκύπτει ως αποτέλεσμα της πανδημίας και δεν θα μπορούσε να είχε οργανωθεί για τους προηγούμενους μήνες; Δεν καταλαβαίνω, κυρίως, γιατί επιμένετε όταν όλοι το επισημαίνουν ακόμα κι αν υπάρχουν πολιτικές ευθύνες και σε προηγούμενες κυβερνήσεις, γιατί αυτό είναι η δεύτερη φύση της πολιτικής σας επιχειρηματολογίας, για πάσα νόσο ευθύνονται οι προηγούμενες κυβερνήσεις και ο ΣΥΡΙΖΑ; Γιατί επιμένετε, ότι 69 χρονών ένας άνθρωπος στο τιμόνι ενός φορτηγού και ενός λεωφορείου, είναι πρόβλημα και για τον ίδιο και για τους πολίτες, πολύ περισσότερο και στα 65 για σχολικό λεωφορείο. Δεν λέω, ότι είναι με δόλο η απόφαση σας, αλλά κλείνετε τα μάτια στην πραγματικότητα που λέει το εξής.

Πολλά σχολικά δρομολόγια, οφείλετε να το γνωρίζετε, γίνονται, όχι μόνο από ιδιόκτητα λεωφορεία των ιδιωτικών σχολείων, ή των βρεφονηπιακών σταθμών, ή των νηπιαγωγείων και των δημοτικών. Γίνονται και με συμβάσεις με τουριστικά γραφεία και τουριστικά λεωφορεία. Άρα, η πραγματικότητα θα είναι, ότι σχολικό λεωφορείο που δεν θα έχει κίτρινο χρώμα, αλλά θα μεταφέρει μαθητές, θα μπορεί να έχει και οδηγό 69 ετών; Εάν το κρίνετε λογικό, τι να σας πω; Όλοι κρινόμαστε για τις θέσεις και τις απόψεις μας.

Θα επανέλθουμε τη Δευτέρα, κύριε Πρόεδρε και με περισσότερα για τα άρθρα. Θερμή παράκληση πάντως, αυτά που είναι προφανή, εμείς είμαστε πρόθυμοι να τα συζητήσουμε και με προτάσεις για να τα θεραπεύσουμε.

Θέλω όμως, κύριε Υπουργέ, να μου απαντήσετε στα εξής, σε σχέση με τα ιστορικά αυτοκίνητα και για τα ΚΤΕΛ. Εισηγείστε ότι πρέπει να έρχεται ατελώς ένα ιστορικό αυτοκίνητο και να υπάρχει η δυνατότητα στη συνέχεια, ενώ εισάγεται ατελώς, ακριβώς γιατί έχει αυτή την ιστορική διάσταση, να υπάρχει η δυνατότητα να ταξινομείται, να αποκτά άδεια κυκλοφορίας και προνόμια κυκλοφορίας και στο κέντρο της Αθήνας; Γιατί στο προηγούμενο νομικό καθεστώς, η ατελής εισαγωγή συνοδευόταν από την αδυναμία να εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας και στη συνέχεια, εφόσον ήταν ατελής η εισαγωγή, να μπει κανονικά στην κυκλοφορία ως όχημα.

Τέλος, επειδή αρνούμαστε να δούμε την πραγματικότητα. Σε ότι αφορά τις συντάξεις των προέδρων των ΚΤΕΛ. Κύριε Υπουργέ, δυο κουβέντες. Νόμος 3710 του 2008, άρθρο 25, παράγραφος 3. Μετά την 31/12/84 Προέδροι του Διοικητικού Συμβουλίου Αστικού ΚΤΕΛ και τα λοιπά, δικαιούνται σύνταξης με μηνιαία ενίσχυση και τα λοιπά και τα λοιπά, με βάση το 1% εκ του 5% της εισφοράς. Αυτός ο νόμος ψηφίστηκε το 2001 επικαιροποιήθηκε το 2008. Καταργείτε το 1% και ορθώς το κάνετε. Εάν θέλετε όμως πλήρως να αποσύρετε τη σκιά που υπάρχει, σε σχέση με αυτό που συμβαίνει και έχει κατατεθεί και στα πρακτικά της Βουλής, ότι πολλά από τα χρήματα αυτά χρησιμοποιήθηκαν για την παροχή αυτού του βοηθήματος, νομοθετήστε για την

**ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Είναι δικά τους λεφτά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Δεν είναι δικά τους. Προστέθηκαν. Είναι του πολίτη, κύριε Υπουργέ, εφόσον προέκυψαν μέσα από το εισιτήριο. Η αναπροσαρμογή των εισιτηρίων δεν σημαίνει μόνο κατ’ ανάγκη αύξηση, αλλά εγώ θέλω να σας προκαλέσω δημιουργικά για κάτι. Θεσμοθετείστε, νομοθετήστε για την τύχη των αποθεματικών που έχουν δημιουργήσει αυτές οι προνομιακές ρυθμίσεις και διατάξεις. Γιατί δεν είναι μόνο η κατάργηση του 1%. Είναι ότι υπάρχουν αποθεματικά, με βάση αυτήν την πρόσοδο, τα οποία διαχειρίζονται και τώρα, με την λογική του ειδικού σκοπού με τρόπο που καλό είναι να γνωρίζουμε και εμείς, οι διοικήσεις των ιδιωτικών επιχειρήσεων που λέγονται ΚΤΕΛ.

Σας ευχαριστώ πολύ.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Διγαλάκης Βασίλειος, Δούνια Παναγιώτα, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχάλης, Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα, Μανωλάκος Νικόλαος, Μπαραλιάκος Ξενοφώντας, Σπανάκης Βασίλειος – Πέτρος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων, Αθανασίου Αθανάσιος (Νάσος), Βαγενά Άννα, Βαρδάκης Σωκράτης, Δρίτσας Θεόδωρος, Λαμπρούλης Γεώργιος και Βιλιάρδος Βασίλειος.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε τον κ. Γιαννούλη. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, κ. Γκόκας.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμαστε σήμερα, μετά την ακρόαση των φορέων, για να τοποθετηθούμε επί των επιμέρους άρθρων του νομοσχεδίου, έχοντας ακούσει τους προβληματισμούς και τις προτάσεις από τη συζήτηση που είχαμε πριν με τους φορείς. Αποτελεί κοινή παραδοχή η ανάγκη για μια ολοκληρωμένη διαδικασία, που αφορά στην επίλυση προβλημάτων και τις ρυθμίσεις που σχετίζονται με τις άδειες οδήγησης, σε μια υγιή βάση και χωρίς ταλαιπωρία για τους πολίτες. Είναι ένα ιδιαίτερα σημαντικό ζήτημα η οδική ασφάλεια και η διασφάλιση της, μέσα από ένα νομοθετικό πλαίσιο, σύγχρονο και αξιόπιστο, που θα διευκολύνει, με όρους διαφάνειας, τις διαδικασίες χορήγησης των αδειών οδήγησης. Και ελπίζουμε σύντομα να υπάρξουν και οι απαραίτητες προσθήκες στο εκπαιδευτικό σύστημα με τη γενικότερη παιδεία, αλλά και με την παράλληλη ειδικότερη εκπαίδευση και πιστοποίηση της ικανότητας οδήγησης.

Σε ότι αφορά το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου. Με το άρθρο 4, πλέον, οι συμπολίτες μας από την ηλικία των 17 ετών θα μπορούν να λάβουν δίπλωμα οδήγησης με την παρακολούθηση των ελάχιστων ωρών θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης, για οχήματα κατηγορίας β’. Είπαμε και χθες ότι τα 17 έτη, αποτελούν μία ηλικία που ένας συμπολίτης, μπορεί να οδηγήσει. Υπάρχουν, όμως, ιδιαιτερότητες που γνωρίζουμε για θέματα οδικής ασφάλειας, είτε σε σχέση με τα δίκτυα, είτε τα ζητήματα παιδείας και κυκλοφοριακής αγωγής. Υπάρχει, βέβαια και η πρόταση από τους φορείς, κύριε Υπουργέ, για κάποιες επιπλέον -ειδικά σε σχέση με παραπτώματα- προϋποθέσεις για το συνοδηγό. Θα θέλαμε να τα λάβουμε όλα αυτά υπόψη, για να διασφαλίσουμε τον καλύτερο δυνατό τρόπο νομοθέτησης αυτού του άρθρου.

Ως προς τη θεωρητική εξέταση των υποψηφίων οδηγών, άρθρο 6. Θεωρούμε ότι υπάρχουν θετικές διατάξεις, αλλά υπάρχει και η ανάγκη επικαιροποίησης που θα παρακολουθεί την εξέλιξη της τεχνολογίας, σε σχέση με τα οχήματα και αυτή η επικαιροποίηση θα πρέπει να προβλεφθεί και να ξεκινήσει ευθύς εξαρχής.

Ένα άλλο σημείο το οποίο δεν έχει διευκρινιστεί, είναι ο ελάχιστος αριθμός των απαιτούμενων θεωρητικών μαθημάτων, όπως επίσης και στο άρθρο 8, δεν υπάρχει κάποια αναφορά στην αίθουσα στην οποία θα γίνεται ο έλεγχος και η εξέταση των υποψηφίων οδηγών, σε σχέση με την ελάχιστη επιφάνεια που θα πρέπει να έχει και με τον αριθμό των υποψηφίων που θα βρίσκονται σε κάθε μία από αυτές τις αίθουσες. Θα πρέπει και αυτά να συμπεριληφθούν στις προβλέψεις, των υπό έκδοση υπουργικών αποφάσεων.

Επίσης, περιγράφεται η διαδικασία του δειγματοληπτικού ελέγχου ταυτοπροσωπίας των υποψηφίων οδηγών, αλλά καλό θα ήταν να γίνεται έλεγχος ταυτοπροσωπίας σε όλους τους υποψηφίους και όχι απλά δειγματοληπτικά, άρθρο 9.

Επίσης, σήμερα πήρα στα χέρια μου τις προτάσεις της ΕΣΑμεΑ, τις οποίεςθα πρέπει να δούμε αναλυτικότερα και στη β’ ανάγνωση και μέχρι την Ολομέλεια, αφορούν σε συμπλήρωση των άρθρων 14, 17, 19 και 30, κυρίως για την πρακτική εξέταση, τους εξεταστές, και το Μητρώο Εποπτών, ώστε να ανταποκρίνονται όλες οι νομοθετικές προβλέψεις στις εξετάσεις των ατόμων που έχουν διάφορα προβλήματα αναπηρίας.

Σε ότι αφορά το άρθρο 12, παράγραφο 1. Προτείνουμε να μπορεί ο υποψήφιος να υποβάλλεται σε πρακτική εκπαίδευση -ακούστηκε και από τους φορείς- μετά την ολοκλήρωση των θεωρητικών μαθημάτων, πράγμα το οποίο θα μπορεί να ελεγχθεί και να αποδειχθεί και χωρίς να έχει συμμετάσχει στις θεωρητικές εξετάσεις, καθώς είναι βέβαιο, ότι με βάση την προηγούμενη προσπάθεια εφαρμογής αυτού του μέτρου, είδαμε, ότι δημιουργείται μια μεγάλη δυσλειτουργία που αφορά τις Σχολές Οδηγών, αλλά και τους μαθητές και έχει επιπτώσεις οικονομικά δυσμενείς για τις Σχολές.

Θα πρέπει, λοιπόν, να γίνουμε πιο ευέλικτοι, όταν αποδεικνύεται ότι έχουν γίνει τα θεωρητικά μαθήματα, να μπορεί να αρχίσει η πρακτική εκπαίδευση.

Στο άρθρο 14, ρυθμίζεται το νέος τρόπος διενέργειας της πρακτικής εξέτασης ενός υποψηφίου οδηγού με τον εξεταστή, όπως έχει κατά κόρον αναλυθεί και στη σημερινή συζήτηση με τους φορείς, ειδικά για την περίπτωση της κατηγορίας β’ στη θέση του συνοδηγού.

Επίσης, προβλέπεται αυτή η δοκιμασία να γίνεται αποκλειστικά με τα οχήματα και τις μοτοσυκλέτες των Σχολών Οδηγών. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία, όταν ο εκπαιδευτής θα βρίσκεται στο πίσω κάθισμα, όπως προβλέπεται.

Δεν θα πω αναλυτικά τα επιχειρήματα, ακούστηκαν πολλές φορές αναλυτικά όλα τα επιχειρήματα, απλά να τονίσω ότι ο εκπαίδευσης, είναι ο απόλυτα υπεύθυνος για να προετοιμάσει τον υποψήφιο και να τον επιβλέπει μέχρι να ολοκληρωθεί η διαδικασία της εξέτασης, αφού γνωρίζει επακριβώς την ψυχοσύνθεσή του, τον τρόπο με τον οποίο αντιδρά, αλλά είναι και ο εκπαιδευμένος επαγγελματίας που μπορεί να επέμβει έγκαιρα και κατάλληλα, ώστε να αποφευχθεί κάποιο ενδεχόμενο ατύχημα. Ο εξεταστής, μπορεί και να πρέπει να περιοριστεί στο ρόλο της κρίσης, με βάση τον Κανονισμό για τον υποψήφιο, χωρίς να έχει εμπλοκή στο χειρισμό του οχήματος σε οποιαδήποτε φάση. Άλλωστε για το αδιάβλητο υπάρχουν άλλες προβλέψεις, όπως η κάμερα, οι επόπτες και λοιπά.

Επιπλέον, σε περίπτωση ατυχήματος, όπως γνωρίζετε, προς το παρόν ασφαλιστική κάλυψη υπάρχει μόνο εφόσον ο εκπαιδευτής βρίσκεται στη θέση του συνοδηγού.

Σε σχέση με τη χρήση της κάμερας, είχαμε τις απόψεις και του εκπροσώπου της Αρχής Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Θα πρέπει να δούμε πώς δεν θα αποτελέσει, σε καμία περίπτωση, προβληματική διάταξη, για να μη φτάσουμε να έχουμε τα προβλήματα του παρελθόντος όπου 150.000 υποψήφιοι βρίσκονταν όμηροι αυτής της διαδικασίας, περιμένοντας να δώσουν εξετάσεις στην προηγούμενη περίοδο της συγκυβέρνησης ΣΥ.ΡΙΖ.Α.-ΑΝ.ΕΛ. Το ζητούμενο είναι η εφαρμογή στην πράξη και η αξιοποίηση αυτού του μέσου, η δυνατότητα, δηλαδή, τελικά, να αξιοποιηθεί αυτό το μέσο για το σκοπό για τον οποίο προβλέπεται.

Σε σχέση με το άρθρο 17, προτείνουμε να συμμετέχουν στο μητρώο εξεταστών ως εξεταστές και όσοι κατέχουν άδεια εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών χωρίς να έχουν την ιδιότητα του δημοσίου υπαλλήλου ή οποιαδήποτε άλλη εργασιακή σχέση με το στενό ή ευρύτερο δημόσιο τομέα, αλλά και χωρίς να είναι ιδιοκτήτες Σχολής Οδηγών ή να εργάζονται σε Σχολή Εκπαίδευσης Οδηγών. Το προτείνουμε αυτό πρώτον, γιατί οι αρμοδιότεροι επαγγελματίες για να εξετάσουν υποψήφιους οδηγούς, βάσει της εκπαίδευσης και της εμπειρίας τους, είναι οι εκπαιδευτές των οδηγών. Θα ενισχυθεί, επίσης, το σώμα των εξεταστών με προσωπικό, με αποτέλεσμα να υπάρχει αυξημένο εξεταστικό έργο που θα προκαλέσει αποσυμφόρηση από τον υπερβολικά μεγάλο αριθμό υποψηφίων που είναι σε αναμονή για να συμμετάσχουν στις εξετάσεις, σε κάποιες Περιφέρειες ειδικά, όπως ακούστηκε πριν. Δεν ξέρω εάν θα μπορούσε να συνδυαστεί και με την παρουσία δύο εξεταστών στο όχημα, αυτό είναι κάτι που δεν ακούστηκε μέχρι στιγμής.

Πρέπει, επίσης, στις περιπτώσεις των υπαλλήλων από άλλες υπηρεσίες που πρόκειται να ενταχθούν στη διαδικασία κατάρτισης του μητρώου εξετάσεων, να υπάρχουν και κάποιες επιπλέον προϋποθέσεις, π.χ. να είναι κάποιες συγκεκριμένες ειδικότητες και κατηγορίες υπαλλήλων που να μπορούν να έχουν και την ανάλογη γνώση, ιδιαίτερα στα τεχνικά ζητήματα.

Γνωρίζουμε, κύριε Υπουργέ, όλοι το σοβαρό ζήτημα της υποστελέχωσης των υπηρεσιών και γι’ αυτό γίνονται αυτές οι προτάσεις μας και, βέβαια, χρειάζεται η άμεση στελέχωση υπηρεσιών με νέο προσωπικό, υπάρχει τεράστιο κενό, πολλοί υπάλληλοι συνταξιοδοτούνται είτε μετακινούνται μέσα στα πλαίσια της κινητικότητας και, βεβαίως, αργά η γρήγορα, θα λύσουμε κάποια προβλήματα και θα βρεθούμε αντιμέτωποι με άλλα προβλήματα στο μέλλον, έτσι όπως εξελίσσεται αυτή η κατάσταση.

Για το άρθρο 26, αναφέρθηκε από τους φορείς, το είχα πει εχθές στην ομιλία μου, για την αύξηση του παραβόλου κατά 10€ και, μάλιστα, υπήρξε η πρόταση για τη μείωσή του ή την εξάλειψή του, δεδομένου ότι όταν γίνεται αυτή η ένσταση θα πρέπει σε έναν μήνα, ούτως ή άλλως, να υποβληθεί ξανά σε εξετάσεις. Υπάρχουν πολλές επιβαρύνσεις για τους πολίτες και θα πρέπει να δούμε πως αυτά μπορούμε να τα αποφύγουμε.

Στο τρίτο μέρος, όσον αφορά στη διαδικασία καθορισμού προϋποθέσεων και διαδικασίας χαρακτηρισμού των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, θα πούμε περισσότερα στη δεύτερη ανάγνωση. Σε σχέση με τους όρους και τις προϋποθέσεις για τη δημόσια κυκλοφορία αυτών των οχημάτων θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερο βάρος όσον αφορά στην επιβάρυνση του περιβάλλοντος και, επίσης, να λάβουμε υπόψη τις προτάσεις που αφορούν στα τέλη κυκλοφορίας και στο κόστος των ετήσιων εξετάσεων από ΚΤΕΟ, σε σχέση με τα υπόλοιπα αυτοκίνητα, διότι, πράγματι, δημιουργείται μια μεγάλη επιβάρυνση και ξέρουμε ότι αυτά τα αυτοκίνητα δεν είναι αυτοκίνητα τα οποία αποδίδουν κάποιο εισόδημα ή εξυπηρετούν τις βασικότερες ανάγκες.

Θέλουμε, ακόμη, να προσθέσουμε - θα το καταθέσουμε - μια πρόβλεψη για τα λεωφορεία ιστορικού ενδιαφέροντος που θα έχουν αντικείμενο μεταφορά επιβατών για τουριστικούς σκοπούς. Προτείνουμε να υπάρχει και αυτή η πρόβλεψη και να συνδυάζεται με ανάλογες προϋποθέσεις.

Σχετικά με την δυνατότητα, στο άρθρο 41, οδηγών φορτηγών λεωφορείων να οδηγούν μέχρι τα 69 έτη και μέχρι τα 65 έτη οι οδηγοί σχολικών λεωφορείων.

Πράγματι, υπάρχει μια ανησυχία και ένας προβληματισμός, θα πρέπει να δούμε με ποιους τρόπους θα ελέγχεται και θα διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια για όλους σε σχέση με τις δυνατότητες και τις ικανότητες των οδηγών αυτών από κάθε άποψη. Επίσης, θα ήθελα να αναφερθώ στο άρθρο 55 για την τιμολογιακή πολιτική των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν επιβατικά δρομολόγια στο πλαίσιο σύμβασης παροχής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Αυτή η διάταξη θα θέλαμε να διευκρινιστεί πώς ακριβώς γινόταν η τιμολόγηση μέχρι τώρα και τι ακριβώς θα προσθέσει η νέα ΚΥΑ. Αναφέρει η αιτιολογική έκθεση ότι ο σκοπός είναι η νομοθετική αποσαφήνιση για την τιμολογιακή πολιτική των δρομολογίων που παρέχονται σε αυτό το πλαίσιο και η ενίσχυση της διαφάνειας, αλλά θέλουμε περισσότερες διευκρινίσεις.

Τέλος και πριν κλείσω, μια αναφορά στο άρθρο 60 για τη διετή παράταση στη λειτουργία των ιδιωτικών μεταφορικών εταιρειών οι οποίες έπρεπε να αλλάξουν νομική μορφή ως τον Ιανουάριο του 2022. Υπάρχει μεγάλος αριθμός τέτοιων εταιρειών που λειτουργούν στην αγορά. Υπάρχουν οι συγκυρίες οι γνωστές των δύο τελευταίων ετών ωστόσο όμως, έχει περάσει και μια δεκαετία άρα θα πρέπει να δούμε κάποια στιγμή, δεν είμαστε αρνητικοί αυτή τη στιγμή αλλά κάποια στιγμή θα πρέπει να κλείσει αυτή η εκκρεμότητα.

Όσον αφορά στο άρθρο 61 σχετικά με τη χορήγηση μη μισθολογικών παροχών προς τους εργαζόμενους των φορέων του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών όπως είναι η ΟΣΥ, η ΣΤΑΣΥ, ο ΟΟΣΑ κλπ., είναι οι φορείς που λειτουργούν υπό την εποπτεία του Υπουργείου στην Αττική. Είναι μια θετική εξέλιξη η προσθήκη αυτής της διάταξης όμως, έχει ειπωθεί το ακούσαμε και στην ακρόαση φορέων ότι το ίδιο δεν προβλέπεται και για τους εργαζομένους στον ΟΑΣΘ. Είναι ένα θέμα για το οποίο έχουμε καταθέσει και σχετική ερώτηση πριν από μερικούς μήνες και θα πρέπει τουλάχιστον και αφού θεσμοθετούμε αυτήν τη στιγμή την χορήγηση των μη μισθολογικών παροχών για τους φορείς του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, να προβλεφθεί και για τους εργαζόμενους στον ΟΑΣΘ να υπάρχει η συγκεκριμένη κατάσταση από υγειονομικής πλευράς κυρίως για λόγους ίσης μεταχείρισης των εργαζομένων στους Οργανισμούς αυτούς, που εκτελούν και επιτελούν το ίδιο έργο.

Και βεβαίως, υπάρχει το χρόνιο θέμα που βρίσκεται το θέμα της υπογραφής της συλλογικής σύμβασης του ΟΑΣΘ ή της εφαρμογής όπως ίσχυε μέχρι σήμερα. Για τον ΟΟΣΑ, δίνεται κατά παρέκκλιση το άρθρο 62 των διατάξεων περί δημοσίων συμβάσεων, η δυνατότητα να προβαίνει σε προμήθεια, εγκατάσταση και λοιπές ενέργειες για τη λειτουργία των αυτόματων συστημάτων συλλογής κομίστρων σε μέσα σταθερής τροχιάς μέχρι 31/3.2022.

Επικαλείστε την πανδημία, αλλά πλέον έχει παρέλθει πολύς χρόνος. Υπήρχε πλέον ο χρόνος να γίνουν έγκαιρα οι απαραίτητες ενέργειες, ώστε να αρχίσει να ακολουθείται η κανονική διαδικασία ανάρτησης των σχετικών συμβάσεων, να μη γίνει κανόνας η κατά παρέκκλιση των διατάξεων ανάθεση.

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

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Κατά εμάς η ουσιαστική οδική ασφάλεια δεν είναι κάτι άλλο παρά μια πλευρά της ανάγκης προστασίας των εργαζομένων όσων μεταφέρονται προς τις δουλειές τους και όσων εργάζονται σε μεταφορές, αλλά και γενικότερα η ασφάλεια του μεταφερόμενου λαού κατά τη διάρκεια των μετακινήσεων του. Στις σημερινές συνθήκες, η οδική ασφάλεια γίνεται θυσία στο βωμό του καπιταλιστικού κέρδους και των συμφερόντων των μονοπωλιακών ομίλων.

Το σχέδιο νόμου όχι μόνο δεν ακουμπάει στο ελάχιστο τους ουσιαστικό τους παράγοντες για την οδική ασφάλεια αλλά και τους χειροτερεύει, διότι κινείται στη λογική της εξασφάλισης και της αύξησης της κερδοφορίας των επιχειρηματικών ομίλων. Έχει παρά την επικοινωνιακή διάθεση, εισπρακτική λογική ως βάσει το κριτήριο του κόστους οφέλους, λογικές που είναι εκ διαμέτρου αντίθετες με τα συμφέροντα του λαού, των οδηγών, εξορισμού εχθρικές απέναντι σε ότι έχει να κάνει με την ασφάλεια.

Πάει ένα βήμα παραπέρα τη στρατηγική του κεφαλαίου, με την ικανοποίηση της κερδοφορίας των επιχειρηματικών ομίλων, με τον εξαναγκασμό αγοράς «πράσινων» οχημάτων, απλησίαστων για τα λαϊκά στρώματα, με μεγάλα οδικά έργα, με κριτήρια τα σχέδια του κεφαλαίου για κόμβο μεταφορών και όχι την ασφάλεια του λαού, με καλύτερη χρηματοδότηση, όπως προβλέπεται, από ΜΚΟ για την προώθηση διαφόρων προγραμμάτων οδικής εκπαίδευσης, που αναμένεται να μπει ως μάθημα στα σχολεία, με άνοιγμα του δρόμου για καταλήστευση των σιδηροδρομικών υποδομών, περιουσία του λαού μας, αλλά και χρηματοδότηση προνομίων στους σιδηροδρόμους, για την εξυπηρέτηση άγονων γραμμών, με χαράτσωμα του επιβατικού κοινού για την ανανέωση των υποδομών των ιδιωτικών ΚΤΕΛ, με το τσάκισμα των εργασιακών, ασφαλιστικών και συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων των οδηγών σε σχολικά, αστικά, τουριστικά και οχήματα μεταφορών. Ασφάλεια, δηλαδή, πλήρης για τα κέρδη αυτών που δεν παράγουν τίποτα, ανασφάλεια, όμως, σε όλα τα επίπεδα για τα δικαιώματα και την ποιότητα ζωής των εργαζομένων, των οδηγών και του λαού μας συνολικά.

Η αλλαγή του τρόπου εξετάσεων για την απόκτηση άδειας οδήγησης, με την εισαγωγή νέων εγχειριδίων, δημιουργία τράπεζας θεμάτων, κατάρτιση εκπαιδευτών οδήγησης, οι μηχανισμοί ελέγχου κατά της διαφθοράς, ούτε έχουν χαρακτήρα, ούτε τη δυνατότητα να προσφέρουμε κάτι σε σχέση με την οδική ασφάλεια. Συνεχίζουν να παραμένουν και να χειροτερεύουν όλοι εκείνοι οι όροι που οδηγούν σε μεγαλύτερους κινδύνους για τη σωματική ακεραιότητα και στην ίδια τη ζωή με όλα τα τραγικά αποτελέσματα. Έχει περίοπτη θέση η διασφάλιση της είσπραξης των χαρατσιών και των προστίμων.

Η τοποθέτηση των φορέων θεωρούμε ότι, με τον έναν ή τον άλλον τρόπο, είναι αποκαρδιωτική. Το άθροισμα των παραβάσεων συνθέτει την εικόνα ενός σαθρού, διάτρητου και αναχρονιστικού νομικού πλαισίου στο ζήτημα των εξετάσεων οδήγησης. Συντηρεί και αυξάνει ένα πλήρως ιδιωτικοποιημένο μοντέλο με υπέρογκα ποσά που πληρώνει ο κάθε υποψήφιος οδηγός για το δικαίωμα να αποκτήσει άδεια οδήγησης, να την επεκτείνει, να την ανανεώσει. Η αδιαφάνεια και διαφθορά, όμως, είναι συνυφασμένες με αυτό το σύστημα, που δημιουργεί την αντικειμενική βάση να δημιουργούνται και να ενισχύονται. Μιλάμε για ένα μηχανισμό όπου κυριαρχεί και θα συνεχίσει να κυριαρχεί η πελατειακή σχέση και όχι η ουσιαστική εκπαίδευση για την απόκτηση αναγκαίων δεξιοτήτων, που αποτυπώνονται βέβαια με τραγικό τρόπο στα τροχαία δυστυχήματα.

Θα συνεχίσει να κυριαρχεί αδιαφάνεια, με υποβάθμιση συνολικά της οδικής συμπεριφοράς. Ενώ είναι προφανής η αναγκαιότητα αλλαγών στο σύστημα ώστε να εξασφαλίζεται με διαφάνεια και σωστή εκτέλεση του εξεταστικού έργου και η συμβολή των του στην οδική ασφάλεια, υπάρχουν και πολλές προτάσεις προς τους ίδιους τους εργαζομένους να γίνονται εξετάσεις για τα βαρέα οχήματα με εξεταστές που έχουν αντίστοιχα διπλώματα, την αντικατάσταση να μπει όριο στη διάρκεια ζωής τους, να έχουν απαιτούμενη τεχνική κατάρτιση οι εξεταστές, να είναι πάντα δύο και τα λοιπά. Λύση σε σχέση με το πόσες θέσεις εργασίας με τους αντίστοιχους υπολογιστές και την τεχνολογική δυνατότητα να είναι άτρωτα τα συστήματα αυτά, για να είναι τις θεωρητικές εξετάσεις αδιάβλητες. Να έχει η κάθε σχολείο εκπαίδευσης και ο κάθε υποψήφιος οδηγός ισότιμη μεταχείριση σε όλες τις φάσεις των εξετάσεων, να μπορεί να εξυπηρετείται σταθερά και άμεσα κάθε εκπαιδευτής οδήγησης και κάθε υποψήφιος οδηγός.

Για αυτά όμως που νομίζουμε ότι κουβέντα δεν λέει η Κυβέρνηση. Προσπαθεί να μας πείσει ότι τα προβλήματα και τα αδιέξοδα που οι πολιτικές τους επιλογές δημιουργούν γιατί είναι οι πολιτικές επιλογές που δημιούργησαν το πρόβλημα που πάμε να λύσουμε, είναι το τσάκισμα των εργασιακών σχέσεων, η ισοπέδωση των μισθωτών, αυτοαπασχολουμένων κ.λπ., είναι η διαιώνιση διατηρητέων μεθόδων και εξυπηρετήσεων παντός τύπου. Αναφερθήκαμε και νωρίτερα στα προβλήματα, πώς αξιοποιείται από την Περιφέρεια Αττικής, με την κατάργηση της κυριακάτικης αργίας και την εντατικοποίηση της εργασίας, αλλά και ένας όρος ακόμα που προβλέπει την ανάμειξη και την μισθοδοσία των υπαλλήλων εξεταστών μέχρι τα 250 ευρώ και οι περισσότερες ώρες να μην αμείβονται. Πάει ένα βήμα πέρα από το αντεργατικό τερατούργημα του κ. Χατζιδάκη, που προβλέπει τουλάχιστον για τις περαιτέρω χώρες εργασίας ρεπό.

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

Παρακάτω, με το άρθρο 41, το λέμε σε όλους τους τόνους, οι παρεμβάσεις στα ζητήματα των επαγγελματιών οδηγών φορτηγών όχι μόνο δεν αγγίζουν τα πραγματικά μεγάλα προβλήματα, αλλά τα διευρύνουν. Υπάρχουν απίστευτες τεχνολογικές δυνατότητες, όπως, είναι οι ψηφιακοί ταχογράφοι, όπου μπορεί να αποτυπώνεται εκφράζεται εκεί ο εργασιακός χρόνος και να πληρώνεται, παραβιάζεται παντού συστηματικά. Καταγγέλλουν συνεχώς οι οδηγοί μεγάλων αυτοκινήτων.

 Νομίζουμε ότι είναι μεγάλο χτύπημα, πραγματικό αίσχος, αντί να ενταχθούν κάτω από το βάρος αυτών των συνθηκών εργασίας νωρίτερα στη σύνταξη ενταγμένοι στα βαρέα και ανθυγιεινά, να επιτρέπετε ουσιαστικά να τους πηγαίνετε στα 65 έτη για τα σχολικά λεωφορεία και 69 έτη για τα υπόλοιπα αστικά, τουριστικά λεωφορεία και φορτηγά οχήματα. Αυτό θεωρούμε ότι υπηρετεί τις ανάγκες του μεταφορικού έργου που προέκυψαν από τις ελλείψεις των οδηγών, το χαράτσωμα για τις ανανεώσεις των αδειών και την απομάκρυνση από τη σύνταξη.

Καμία αποδοχή, προφανώς και στο άρθρο 42, των προκλητικών προνομίων που προκύπτουν από το χαράτσωμα του επιβατικού κοινού και την ανανέωση των οχημάτων και των υποδομών των ιδιωτικών ΚΤΕΛ, να ελαφρυνθούν με την κατάργησή του οι επιβάτες.

Με την παρέμβασή σας στις σιδηροδρομικές μεταφορές, στα 55 - 59 άρθρα, είναι κατά τα πρότυπα των ακτοπλοϊκών γραμμών, να αξιοποιείται η εφεύρεση των άγονων γραμμών και προκλητικά να επιδοτείται το κεφάλαιο, γιατί λέει ότι έχει «χασούρα» ο επιχειρηματικός όμιλος. Θυμίζουμε την επιδότηση της «χασούρας» των κατασκευαστικών ομίλων λόγω κορωνοϊού, γιατί δεν μπορούσε ο κόσμος να αξιοποιεί τις εθνικές οδούς και να πληρώνει τα διόδια, που οι πραγματικοί λόγοι φυσικά είναι άλλοι. Ανοίγει βέβαια και ο δρόμος της κατάργησης αποκλειστικότητας του Δημοσίου στη διαχείριση σιδηροδρομικής υποδομής. Σε καμία περίπτωση δεν μπορούμε να το αποδεχθούμε.

Επανερχόμαστε βέβαια στα άρθρα 61 και 62, με τα οποία δίνεται η παράταση μέχρι τις 31/12 των κανονιστικών όρων των συλλογικών συμβάσεων εργασίας των εποπτευόμενων από το Υπουργείο Μεταφορών συγκοινωνιακών φορέων ΟΑΣΑ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΥ ΚΑΙ ΟΣΕ. Επιμένουμε ότι δε χωράει καμία άλλη πρακτική από το να καλυφθούν και οι εργαζόμενοι του ΟΑΣΘ, με την ίδια λογική, με την παράταση ουσιαστικά των όρων της σύμβασης μέχρι 31/12, οι οποίοι έχουν υποστεί τρομερές απώλειες στο εισόδημά τους τον προηγούμενο καιρό.

Τα λίγα αυτά παραδείγματα, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, φωτίζουν ότι η οδική ασφάλεια δεν είναι ουδέτερη. Αποδεικνύουν πως ένα σύστημα με κριτήριο το καπιταλιστικό κέρδος δεν θέλει και δεν μπορεί να διασφαλίσει εκείνους τους όρους για ασφαλείς λαϊκές μετακινήσεις. Και είναι προφανές ότι η απάντηση του αστικού κράτους σε όλα αυτά τα ζητήματα είναι η ποινικοποίηση, η ατομική ευθύνη και αποκλεισμός των λαϊκών στρωμάτων από το δικαίωμα στην ασφαλή μετακίνηση.

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

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, σήμερα καλεί τους εργαζόμενους και το λαό να ορθώσουν το ανάστημά τους, να αντιπαλέψουν τους σχεδιασμούς της αστικής τάξης και όλων των κυβερνήσεων που επιδεινώνουν τη ζωή τους. Να φωτίσουν πως το σύνολο των λαϊκών προβλημάτων μέσα στα οποία είναι και ο φόρος αίματος στην άσφαλτο, είναι πλευρές του ίδιου του ουσιαστικού προβλήματος της καπιταλιστικής κυριαρχίας. Είναι οι θυσίες που κάθε κυβέρνηση του κεφαλαίου, η προηγούμενη, η σημερινή και η επόμενη μας καλούν να κάνουμε για να διασφαλίζεται η κερδοφορία του κεφαλαίου.

Σας ευχαριστώ.

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

Το λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του υπό συζήτηση σχεδίου νόμου για κάθε υποψήφιο οδηγό συντάσσεται ένα δελτίο εκπαίδευσης εξέτασης, που περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία του υποψηφίου οδηγού από την ηλικία των 17 ετών, με αρμόδια αρχή το Τμήμα Αδειών.

Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 1, για τη διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών που σχετίζονται με τη χορήγηση, επέκταση, ανανέωση και διαχείριση των αδειών οδήγησης ή των πιστοποιητικών επαγγελματικής κατάρτισης, δημιουργείται ένα ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα με την ονομασία «Τέθριππον» και την παράγραφο 2, προβλέπεται ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που πραγματοποιείται μέσω του πληροφοριακού συστήματος.

Προτείνεται, όπως για κάθε νέο υποψήφιο οδηγό στο Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης να καταχωρείται και ένας προσωπικός αριθμός, π.χ. ΑΜΚΑ ή μητρώο οδηγού, ο οποίος να είναι συνδεδεμένος και με το ΑΦΜ του.

 Έτσι, για κάθε σοβαρή μεταβολή υγείας ή ικανότητας οδηγού, θα καταχωρείται η μεταβολή αυτή αυτόματα και ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων να δύναται να υποβάλει στα κέντρα αξιολόγησης οδηγών την πληροφόρηση αυτή, για να υπάρχει σχετική απόφαση για το αν για παράδειγμα εξερχόμενος ψυχιατρείου με σχιζοφρένεια είναι ικανός για οδήγηση ή αν ο οδηγός που υπέστη σοβαρές κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις ή έχει απωλέσει το μάτι του ή κάποιο άλλο μέρος του σώματός του είναι ικανός να οδηγεί ή όχι. Επίσης, αυτός που έλαβε οριστικό απολυτήριο στρατού λόγω σοβαρών, για παράδειγμα ψυχολογικών διαταραχών επί ανώριμου προσωπικότητας ή πάσχει από σοβαρή επιληψία, πρέπει να οδηγεί; Ποιος ελέγχει, λοιπόν, τον ανθρώπινο παράγοντα, τον άνθρωπο; Άρα, να καταχωρούνται όλες οι μεταβολές που αφορούν την οδική συμπεριφορά και ικανότητα του οδηγού.

 Περαιτέρω, επισημαίνουμε την τήρηση του ευρωπαϊκού κανονισμού 561 του 2006, ώστε όλα τα οχήματα που μεταφέρουν άνω των εννέα επιβατών, να έχουν ταχογράφο είτε είναι αστικά λεωφορεία είτε κρατικά ή οτιδήποτε άλλο μέσο.

 Όλοι μας έχουμε δει μπλόκα της αστυνομίας στον δρόμο, ραντάρ και τι γίνεται τότε; Ο οδηγός που έχει δει το μπλόκο ενημερώνει τους άλλους οδηγούς που έρχονται από την αντίθετη πλευρά για το αστυνομικό μπλόκο, ούτως ώστε να μειώσουν τη ταχύτητα και να γλιτώσουν την κλήση που θα έπρεπε να έχουν πάρει γιατί έτρεχαν πάνω από το όριο. Αυτό απαγορεύεται και τιμωρείται με πρόστιμο, όμως γίνεται συνεχώς. Ποιος το ελέγχει; Προφανώς κανείς.

Εδώ, θα ήθελα, ως βουλευτής από το Ηράκλειο της Κρήτης, να τονίσω και να εκθειάσω το ειδικό σχολείο «Άγιος Σπυρίδων» στον Κρουσώνα του δήμου Ηρακλείου, το Κέντρο Ειδικών Παιδιών «Άγιος Σπυρίδων» για τη δουλειά την οποία κάνουν για την οδική ασφάλεια. Είναι κέντρο ειδικών παιδιών και έχουν ένα μικρό κέντρο κυκλοφοριακής αγωγής που πηγαίνουν όλα τα υπόλοιπα σχολεία γενικά από το νομό Ηρακλείου για να παρακολουθήσουν από τα παιδιά ειδικών αναγκών, μαθήματα σωστής διαχείρισης της οδικής συμπεριφοράς.

 Να τονίσω και ένα άλλο θέμα, αυτό είναι ελληνική πρωτοτυπία, που αλλού στον κόσμο υπάρχουν προειδοποιητικές πινακίδες μόνο στα ελληνικά που να σου λένε μείωσε όριο ταχύτητας, διότι υπάρχουν ραντάρ και φωτογραφικές μηχανές. Δηλαδή, σε προειδοποιούν να μειώσεις ταχύτητα. Αυτό δεν γίνεται πουθενά, αυτό δεν έπρεπε να υπάρχει. Αυτός είναι ο ορισμός της διαπλοκής και της διαφθοράς. Μάλιστα, πολλές φορές και οι επισκέπτες, οι ξένοι, μας ρωτάνε τι είναι αυτές πινακίδες και όταν τους πούμε μας ρωτάνε, βέβαια με ειρωνεία, γιατί δεν είναι και στα αγγλικά γραμμένες να μας προειδοποιούν και εμάς; Αυτό είναι η διαπλοκή και η διαφθορά.

 Οι οδηγοί που προκαλούν τραγικά ατυχήματα αγνόησαν τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας, γιατί θεωρούν ότι μπορούν να το κάνουν χωρίς συνέπειες. Να τονίσω αυτό που έχει πει και ο γνωστός σε όλους Ιαβέρης «η αστυνόμευση είναι το μόνο σίγουρο μέτρο ως προς το αποτέλεσμα, αν ο οδηγός φοβάται το πρόστιμο ότι θα χάσει το δίπλωμα του, το κόστος γενικότερα, θα συμμορφωθεί».

 Προηγουμένως, με τους φορείς, μιλήσαμε για τις φωτογραφικές μηχανές στους σηματοδότες. Κανονικά πρέπει αυτή η φωτογραφική μηχανή πέρα από τον αριθμό κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, πρέπει να φωτογραφίζει και το πρόσωπο του οδηγού. Δεν είναι δυνατόν να μη φωτογραφίζουν το πρόσωπο του οδηγού και να το αφήνουν έτσι. Εγώ, προσωπικά έχω υποστεί αυτό το θέμα στη Γερμανία πριν από 13-14 χρόνια όπου είχα ξεπεράσει κατά 9 χιλιόμετρα το όριο ταχύτητας εντός πόλεως και μου ήρθε μετά από 15 μέρες στην Ελλάδα η κλήση 15 ευρώ με το πρόσωπό μου και τον αριθμό κυκλοφορίας. Πάρα πολύ βασικό αυτό, διότι αλλιώς θα πει ο κάθε παραβάτης ότι οδηγούσε η γιαγιά μου και θα παίρνει το δίπλωμα της γιαγιάς του και αυτό έχει γίνει πάρα πολλές φορές. Αυτό πρέπει να καταργηθεί. Αυτό είναι διαπλοκή, αυτό είναι διαφθορά, αυτό όπως θέλετε πείτε το, αλλά δεν λύνει το πρόβλημά μας.

Επίσης, πρέπει να ξέρουμε ότι ποτέ δεν έχει καταγραφεί μία παράβαση ωραρίου. Οι κλήσεις δίδονται είτε για κινητό είτε για ζώνη είτε για κράνος, αλλά πότε για ωράριο οδήγησης. Στην οδική ασφάλεια και στο σημερινό σχέδιο νόμου και γενικά στις μεταφορές, στην ασφάλεια, εμπλέκονται πολλά υπουργεία, όπως είπαν και οι φορείς, του Υπουργείου Μεταφορών συγκεκριμένα, το Υπουργείο Εργασίας, το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, το Υπουργείο Δικαιοσύνης, το Υπουργείο Οικονομικών και κατ’ επέκταση η ΑΑΔΕ, διότι παραδείγματος χάρη τα πρόστιμα από τον ΒΟΑΚ της Κρήτης πάνε κατευθείαν στην ΑΑΔΕ.

Δεν βλέπω, όμως, πουθενά μια ΚΥΑ, για να μην χανόμαστε στη δαιδαλώδη αυτή γραφειοκρατία.

Στην ερχόμενη συνεδρίαση, θα πούμε αναλυτικότερα για τα περαιτέρω άρθρα.

Σας ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε τον κύριο Λογιάδη. Το λόγο έχει ζητήσει ο Υφυπουργός κ. Παπαδόπουλος. Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

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

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους, Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές.

Από ότι έχουμε σημειώσει, από όλες τις παρατηρήσεις, οι οποίες έχουν γίνει, ήδη ετοιμάζουμε κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις από πράγματα που ακούστηκαν. Και, την ερχόμενη Δευτέρα, θα έχουμε μια ολοκληρωμένη απάντηση και στις ερωτήσεις, οι οποίες διατυπώθηκαν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Και εμείς ευχαριστούμε τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κύριο Μιχάλη Παπαδόπουλο.

Ολοκληρώθηκε η τρίτη συνεδρίαση της συζήτησης επί των άρθρων 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».

Συνεχίζουμε τη Δευτέρα 25 του μηνός, στις 10 η ώρα το πρωί, με την τέταρτη συνεδρίαση (β’ ανάγνωση).

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. Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Ράπτη Ελένη, Σταμενίτης Διονύσιος, Φόρτωμας Φίλιππος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Φάμελλος Σωκράτης, Γκόκας Χρήστος και Λογιάδης Γεώργιος.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, δεν υπήρχαν παρόντες.

Τέλος και περί ώρα 14.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ**

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ**