**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, 25 Οκτωβρίου 2021, ημέρα Δευτέρα και ώρα 10.10΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθαν σε κοινή συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου κ. Βασιλείου Γιόγιακα, με θέμα ημερήσιας διάταξης 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» (4η συνεδρίαση - β΄ ανάγνωση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, 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, 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, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), 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, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Χήτας Κωνσταντίνος, 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 (Νόνη), Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα, Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Σπανάκης Βασίλειος – Πέτρος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων, Αθανασίου Αθανάσιος (Νάσος), Βαγενά Άννα, Βαρδάκης Σωκράτης, Δρίτσας Θεόδωρος και Λαμπρούλης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζουμε 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». Είναι η 4η συνεδρίαση, δηλαδή η β΄ ανάγνωση.

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

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

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η β’ ανάγνωση του νομοσχεδίου μας δίνει τη δυνατότητα να αποκρυσταλλώσουμε την ερμηνεία μας, επί του σκοπού και του περιεχομένου των διατάξεών του.

Κατ’ αρχάς, πρόκειται για νομοθέτημα που προάγει την ασφαλή οδήγηση και συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Οι διαδικασίες θεωρητικής εξέτασης και πρακτικής δοκιμασίας αλλάζουν ριζικά και ανασυγκροτείται ο μηχανισμός εξέτασης των υποψηφίων.

Η τεχνολογία αξιοποιείται με γνώμονα την καλύτερη οργάνωση των εξετάσεων και την ενίσχυση της διαφάνειας, ενώ διαμορφώνονται το πλαίσιο για μετάβαση των αδειών στην ψηφιακή εποχή.

Συγχρόνως, λαμβάνεται ολοκληρωμένη μέριμνα για τους υποψηφίους οδηγούς με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες και γίνεται ένα βήμα για την ολοκληρωμένη ένταξη των νέων στην κοινωνικοοικονομική ζωή.

Πιο αναλυτικά, σε σχέση με τη θεωρητική εξέταση, το περιεχόμενο γίνεται σύγχρονο και προσφέρει την καλύτερη εξέταση της κριτικής σκέψης των υποψηφίων, διότι στις ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής προστίθενται οι μελέτες περίπτωσης και συστήνεται Τράπεζα Θεμάτων. Η Τράπεζα θα ανανεώνεται περιοδικά και δυνατότητα εναπόθεσης ερωτήσεων θα έχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι στη διενέργεια των εξετάσεων.

Επί της διαδικασίας, αυστηροποιούνται ο έλεγχος ταυτοπροσωπίας των υποψηφίων και θα γίνεται ανίχνευση για τον εντοπισμό ηλεκτρονικών συσκευών.

Η πρακτική εξέταση εκσυγχρονίζεται και επιτρέπεται η καλύτερη αξιολόγηση των υποψηφίων.

Καθιερώνεται διαβαθμισμένη διαδικασία τεσσάρων σταδίων, κατά τα οποία θα διαπιστώνονται οι γνώσεις των υποψηφίων σε σχέση με τη λειτουργία του οχήματος, η δυνατότητα πραγματοποίησης ελιγμών, η ικανότητα οδήγησης εντός οδικού δικτύου και η ευχέρεια οδήγησης με πλοηγό.

Καινοτομία αποτελεί η εισαγωγή κάμερας στα οχήματα και η οπτικοακουστική καταγραφή της δοκιμασίας, αρχείο της οποίας θα διατηρείται επί έξι μήνες, στην αρμόδια μονάδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ώστε να ελέγχεται η ποιότητα της εξέτασης και σε περίπτωση που ο νέος οδηγός προκαλέσει ατύχημα.

Ταυτόχρονα, με την αλλαγή των διαδικασιών εξέτασης έχουμε και τη δημιουργία δύο σωμάτων. Η «δεξαμενή» των υφιστάμενων εξεταστών διευρύνεται και προστίθεται σε αυτούς υπάλληλοι ΠΕ ή ΤΕ της Γενικής Κυβέρνησης, έπειτα από δημόσια πρόσκληση και εκπαίδευση, καθώς και ΔΕ δημόσιοι υπάλληλοι, οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τον ΕΟΠΠΕΠ ως εκπαιδευτές.

Θεσπίζεται σύστημα απομακρυσμένης εποπτείας και συστήνεται η Επιτροπή Εποπτείας και Ενστάσεων, που αποτελείται από τον Προϊστάμενο Διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και δύο επόπτες, οι οποίοι θα εξετάζουν ενστάσεις και καταγγελίες.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι λαμβάνεται ολοκληρωμένη μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και ειδικές κατηγορίες υποψηφίων. Καταρχάς, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα προβλέπεται η ίδρυση ιδιωτικών κέντρων αξιολόγησης ικανότητας και προετοιμασίας οδήγησης, τα οποία θα λειτουργούν όπως το μοναδικό υπάρχον κρατικό κέντρο αξιολόγησης ικανότητας για άτομα με κινητικά προβλήματα, το ΗΝΙΟΧΟΣ.

Για τους έχοντες ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες και μαθησιακές δυσκολίες προβλέπεται ειδική εκπαίδευση, ώστε να προετοιμάζονται κατάλληλα για τις εξετάσεις, ενώ προβλέπονται ειδικότερες θεωρητικές εξετάσεις κωφών και βαρήκοων υποψηφίων, με κείμενα στη νοηματική γλώσσα, υπότιτλους και βίντεο.

Τομή για την εθνική νομοθεσία αποτελεί η δυνατότητα που παρέχεται στους δεκαεπτάχρονους να συμμετέχουν σε εξετάσεις και να λαμβάνουν προσωρινή άδεια οδήγησης ικανότητας κατηγορίας Β. Η συγκεκριμένη άδεια χορηγείται έως τη συμπλήρωση των 18 ετών των δικαιούχων υπό δύο προϋποθέσεις, ότι θα οδηγούν εντός της περιφέρειάς τους και με τη συνοδεία ατόμου, τουλάχιστον, 25 ετών, ο οποίος έχει πάρει το δίπλωμα οδήγησης, τουλάχιστον, προ πέντε ετών. Τη δυνατότητα αυτή οι νέοι μας τη δικαιούνται δεδομένου ότι τους έχουμε αναγνωρίσει την ωριμότητα να ψηφίζουν. Εξάλλου, η οδική συμπεριφορά και η οδική συνείδηση δεν είναι τόσο θέμα ηλικίας όσο παιδείας. Γι’ αυτό και προτάσσουμε και μέσω της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας την ενδυνάμωση της οδικής εκπαίδευσης. Σε ό,τι αφορά το νέο πλαίσιο αδειών οδήγησης, οφείλουμε να υπογραμμίσουμε την ανάπτυξη της ψηφιακής διακυβέρνησης. Αφενός δημιουργούνται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα αδειών οδήγησης «Τέθριππον» για την υποστήριξη και διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών, που σχετίζονται με την άδεια οδήγησης ή το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας, καθώς και τα Μητρώα Εξεταστών και Εποπτών. Αφετέρου εισάγεται πρόβλεψη για την άδεια για την έκδοση της ψηφιακής άδειας οδήγησης, η οποία είναι πιλοτική, θα ισχύει για 18 μήνες και θα επιτρέπει στους κατόχους να τη φέρουν χωρίς να έχουν στην κατοχή τους την έντυπη μορφή του διπλώματος. Πρόκειται για βήματα προς τα εμπρός, που θα αλλάξουν άρδην το πλαίσιο της έκδοσης διπλωμάτων οδήγησης και θα το κάνουν πιο αποτελεσματικό τόσο για τη διοίκηση όσο και για τους πολίτες.

Περαιτέρω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο ρυθμίζει το καθεστώς κυκλοφορίας ιστορικών αυτοκινήτων, καθώς και άλλα σημαντικά ζητήματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τα οποία αφορούν συγκεκριμένους επαγγελματικούς κλάδους και ενισχύουν την ποιότητα των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών. Συγκεκριμένα, οι ιδιοκτήτες αδειών φορτηγών λεωφορείων δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, όταν υποβάλλουν αίτηση συνταξιοδότησης, θα μπορούν να μην καταθέτουν την επαγγελματική άδεια οδήγησης και να συνεχίζουν την απασχόλησή τους ως οδηγοί διεπόμενοι από το καθεστώς απασχόλησης συνταξιούχων, εφόσον δεν έχουν συμπληρώσει το όριο ηλικίας που ορίζεται για όλους στα 69 έτη και 65 για τους οδηγούς σχολικών λεωφορείων. Για τους ιδιοκτήτες τουριστικών αυτοκινήτων δίνεται η δυνατότητα αντικατάστασης των οχημάτων τους με αυτοκίνητα 9 θέσεων αντί για 8.

Ρυθμίζονται, επίσης, θέματα δημόσιας διοίκησης, δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων και αντιμετωπίζονται αντικρουόμενες διατάξεις, ενώ δίνεται λύση και στο πρόβλημα των μεταχειρισμένων οχημάτων κατηγορίας Euro 5 ή νεότερης τεχνολογίας, τα οποία εισήχθησαν στη χώρα μας, αλλά δεν τέθηκαν σε κυκλοφορία εξαιτίας της πανδημίας.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΚΕΛΛΑ, Εισηγητή της Πλειοψηφίας)

Αντίστοιχα, σε ό,τι αφορά τις υπηρεσίες μεταφορών, έχουν εισαχθεί διατάξεις που αφορούν την αναβάθμιση των ΚΤΕΛ, τη λειτουργικότητα του ΟΣΕ και την ασφαλή λειτουργία των οδικών και σταθερών συγκοινωνιών της Αθήνας. Ειδικότερα, στα ΚΤΕΛ 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 το 2% για τη συντήρηση και αναβάθμιση των πρακτορείων και των σταθμών συντήρησης, ενώ προβλέπεται η κατάργηση της εισφοράς του 1% για την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ ενόψει και της εφαρμογής του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1370/2007.

Ορίζεται, επίσης, το ακατάσχετο της κρατικής χρηματοδότησης του ΟΣΕ, καθώς και η ορθή ενσωμάτωση της Ενωσιακής νομοθεσίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Παρέχεται, επίσης, η δυνατότητα στον ΟΑΣΑ να προβαίνει σε ανάθεση συμβάσεων με προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση για την προμήθεια, εγκατάσταση, λειτουργία και συντήρηση εξοπλισμού για το αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου, ώστε να εξασφαλιστεί η υγειονομικά ασφαλής λειτουργία των γραμμών του μετρό και του τραμ. Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι παρατείνεται η ισχύς των κανονιστικών όρων των συλλογικών συμβάσεων εργασίας για τους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, των οποίων η τρίμηνη παράταση ισχύος έληξε. Επιπλέον, παρατείνεται για δύο έτη η συνέχιση λειτουργίας των ιδιότυπων μεταφορικών εταιρειών και λύνεται το πρόβλημα της υπό όρους απρόσκοπτης κυκλοφορίας των οχημάτων που φέρουν πινακίδες του Αγίου Όρους στην υπόλοιπη ελληνική επικράτεια.

Από τα προαναφερθέντα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συμπεραίνεται ότι το παρόν νομοθέτημα όχι μόνον προάγει τον εκσυγχρονισμό του πλαισίου εκπαίδευσης, εξέτασης και απόκτησης διπλώματος οδήγησης, αλλά συμβάλλει στη βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς και στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Συγχρόνως, περιλαμβάνει σημαντικό εύρος ρυθμίσεων, η ψήφιση των οποίων αίρει εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι επαγγελματίες των μεταφορών και επιφέρει την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς όφελος των επιβατών και της κοινωνίας. Σας ευχαριστώ.

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

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης, Εισηγητής της Μειοψηφίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είπαμε από την αρχή ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί μία από τις σημαντικότερες προτεραιότητες για την ελληνική κοινωνία και ιδιαίτερα για να αντιμετωπιστεί ο φόρος αίματος, που είναι βαρύς. Θα μου επιτρέψετε, όμως, να ξεκινήσω λίγο ανάποδα, από το τέλος του νομοσχεδίου, και συγκεκριμένα από το άρθρο 62 και μετά το άρθρο 61, πριν περάσουμε στην οδική ασφάλεια, γιατί για μια ακόμη φορά η μανιέρα της μη ορθής νομοθέτησης εμφανίζει τα σημάδια της και σε αυτό το νομοσχέδιο, όπου, πλέον, ο όρος «σκούπα» δεν μπορεί να ακτινογραφήσει με ακρίβεια αυτό που συμβαίνει εδώ.

**(Συνέχεια ομιλίας κ. Χρήστου Γιαννούλη, Εισηγητή της Μειοψηφίας)**

Είναι μία πρακτική που είδαμε να επιδεινώνεται, για να μην νομίζετε ότι δεν υπάρχουν και στοιχεία αυτοκριτικής, τα τελευταία δυόμισι χρόνια.

Όσον αφορά στο άρθρο 62 με τίτλο «Θέματα Συμβάσεων Προμηθειών Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών», υπάρχει η επίκληση της πανδημίας για την παρέκκλιση του ν. 4412 και, προφανώς, όπως τροποποιήθηκε και από εσάς, του νόμου για τις συμβάσεις, όπου για μία ακόμη φορά τίθεται το ζήτημα είτε των απευθείας αναθέσεων είτε των απευθείας διαπραγματεύσεων για την προμήθεια εξοπλισμού μηχανημάτων για την ακύρωση εισιτηρίων με αιτιολογία την πανδημία, η οποία -θυμίζω- έχει εμφανισθεί, περίπου, κοντά στα δύο χρόνια. Ένας λογικός άνθρωπος χωρίς εμμονές, χωρίς υστερίες, θα αναρωτιόταν, για υγειονομικό υλικό, για μάσκες, για αντισηπτικά, για άλλου είδους προμήθειες, σίγουρα όχι για την επικοινωνία ή για επικοινωνιακό consulting, όπως έγινε στην περίπτωση, προκλητικά, του ΟΑΣΘ, τον Ιούλιο του 2020, για υγειονομικό υλικό, να το δεχθεί, για κάποιου άλλου είδους παρεμβάσεις. Δύο χρόνια, ξαφνικά, χρειάζεται κατά παρέκκλιση ο ν. 4412, για να υπάρξει απευθείας διαπραγμάτευση για τα ακυρωτικά μηχανήματα;

Αιτιολογήστε το, εξηγήστε το, για να μην μπούμε σε μια διαρκή προσπάθεια μόνο κομματικής αντιπαράθεσης, αλλά επί της ουσίας, γιατί υπάρχουν τεκμήρια, υπάρχουν γεγονότα, που έχουν αποδείξει στο πρόσφατο παρελθόν ότι η κατάχρηση των απευθείας αναθέσεων με αφορμή την πανδημία είναι πρόσχημα, έγιναν, δυστυχώς, επαχθές εργαλείο για τη διαχείριση των δημόσιων οικονομικών. Εάν η προσπάθεια να παρακαμφθεί ο ν. 4412 στηρίζεται, πραγματικά, σε ανάγκη που έχει άμεση συνάφεια με την πανδημία, τι να σας πω, θα το κρίνουν και αυτοί που μας παρακολουθούν.

Όσον αφορά και στο άρθρο 61, εκεί όπου αποτυπώνεται η εμμονή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, μία σειρά συγκεκριμένων και ιστορικά επιβεβαιωμένων διαδικασιών σε σχέση με τις συλλογικές συμβάσεις των εργαζομένων στις συγκοινωνίες, να έχει ως μόνιμα θύμα εκδικητικότητας τους εργαζόμενους του ΟΑΣΘ. Πολύ σύντομα επαναφέρω τα γεγονότα στην ακριβή τους διάσταση και όχι σε αυτή που μας συμφέρει να δημιουργούμε εντυπώσεις.

Μέχρι πριν από λίγους μήνες, η διοίκηση του ΟΑΣΘ εφάρμοζε τα όσα προέβλεπαν οι διατάξεις μιας συλλογικής σύμβασης, που είχε μια ιδιόρρυθμη περιπέτεια στα γραφεία των Υπουργών Οικονομικών και της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, αλλά όπως και στον ΟΑΣΘ, έτσι και στους άλλους συγκοινωνιακούς φορείς εφαρμόζονταν τα προβλεπόμενα μιας συλλογικής σύμβασης, η οποία έχει λήξει, αλλά εφαρμοζόταν. Αυτό είναι η αλήθεια. Είτε δεν είχε υπογράψει ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, είτε υπέγραψε για κάποιους φορείς ο μετέπειτα Αναπληρωτής Υπουργός, ο κ. Σκυλακάκης, είτε γιατί αρνήθηκε ο ΟΑΣΘ να επικαιροποιήσει τη σύμβαση για να την υπογράψει ο κ. Σκυλακάκης, είτε για μια σειρά δικαιολογίες, η σύμβαση εφαρμοζόταν και, ξαφνικά, πάμε στην αυθαιρεσία. Σε ό,τι αφορά τους άλλους οργανισμούς, συνεχίζει να υλοποιείται με συγκεκριμένες αλλαγές και με μια συνεχή διαπραγμάτευση, που κάποια στιγμή μπερδεύεται ο συνδικαλισμός με την παραπολιτική. Στην περίπτωση του ΟΑΣΘ, όμως, ακόμη και σε παροχές που έχουν σχέση με την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων μη μισθολογικού κόστους, που δεν επιβαρύνουν το μισθολογικό κόστος, υπάρχει εκδικητικότητα, η οποία εκφράζεται με την προκλητική εξαίρεση του ΟΑΣΘ από τις παροχές με μη μισθολογικό κόστος, τις οποίες εξασφαλίζετε για τους υπόλοιπους εργαζόμενους.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗ, Εισηγητή της Μειοψηφίας)

Η απάντηση είναι γνωστή, πέρα από τη γενική ιδέα «ο ΣΥΡΙΖΑ φταίει για όλα», δεν υπάρχει κάποιο άλλο επιχείρημα. Στο συγκεκριμένο, όμως, έρχονται και γεγονότα που αναιρούν, αναθεωρούν, ανατρέπουν την άποψή σας ότι σε αυτούς τους ανθρώπους δεν υπήρξε ποτέ εφαρμογή συλλογικής σύμβασης.

Στα υπόλοιπα, σε ό,τι αφορά την εκπαίδευση και την εξέταση των υποψηφίων, η βασική αρχή, για την οποία όλοι συμφωνήσαμε, είναι ότι, όντως, σε ένα, κατά γενική ομολογία, εκτεταμένο δίκτυο πολλές φορές αδιαφάνειας, τεκμηριωμένα, και διαφθοράς, πρέπει να μπει μια τάξη. Ένα ερώτημα που θα θέσουμε και στην Ολομέλεια είναι ότι δεν έχετε καταφέρει να μας εξηγήσετε με ακρίβεια, για να καταλάβουν και οι πολίτες, με ποιον τρόπο αντιμετωπίζετε αυτή την παθογένεια. Μεταφέρετε πολύ σημαντικές αποφάσεις σε μία ενδιάμεση κατάσταση δευτερογενούς νομοθεσίας με την έκδοση 20, περίπου, υπουργικών αποφάσεων, όπου, μεταξύ άλλων, θα ορίζουν με μεγαλύτερη σαφήνεια τους τρόπους, τις μεθόδους και τις πρακτικές που θα κοπεί ο ομφάλιος λώρος των συναλλασσομένων, που στην προκειμένη περίπτωση είναι και κομβικής σημασίας ομάδες, οι οποίες συμμετέχουν στην έκδοση των αδειών οδήγησης.

Εισάγετε, επίσης, και συμφωνήσαμε επί της αρχής, τη δυνατότητα έκδοσης άδειας οδήγησης σε νέους 17 ετών. Σας μιλώ και με προσωπικό ενδιαφέρον, γιατί βρίσκομαι, ακριβώς, σε αυτήν την ηλικία, ως πατέρας. Ζητήσαμε και ζητάμε την αύξηση των δεδομένων εγγυημένης υποστηρικτικής παρουσίας του δεύτερου προσώπου. Δεν ξέρω αν αρκεί μόνο ο χρόνος κτήσης της άδειας οδήγησης, αλλά και κάποια επιπρόσθετη δικλείδα ασφαλείας για την ικανότητα αυτού του δεύτερου προσώπου να συμβάλλει και όχι να επιβαρύνει την προσπάθεια ενός δεκαεπτάχρονου στον δοκιμαστικό χρόνο, ίσως, του ενός έτους, να αποκτήσει τελικά την άδεια οδήγησης. Γιατί πρέπει να παραδεχθούμε ότι σε αυτή τη χώρα, με ευθύνη όλων μας, η κυκλοφοριακή αγωγή, η παιδευτική διάσταση από μικρές ηλικίες της οδηγητικής συνείδησης, της συνείδησης ή της διαπαιδαγώγησης των παιδιών μας στο να κυκλοφορούν στα αστικά κέντρα όχι μόνο ως υποψήφιοι οδηγοί, αλλά και ως πολίτες, είτε ως πεζοί, σε ποδήλατα, ακόμα και σε άλλα μέσα, δεν είναι και η καλύτερη δυνατή. Υπάρχουν πολλά πράγματα που θα μπορούσαν να βελτιωθούν, να ενισχυθούν, αλλά και να θεσμοθετηθούν.

Σε ό,τι αφορά, τώρα, τους εξεταστές και τους ελεγκτές. Είπαμε και στις προηγούμενες συνεδριάσεις ότι, για να καταλήξουμε σε κάτι συγκεκριμένο, θα πρέπει να έχετε καταλήξει εσείς. Γιατί από την ακρόαση των φορέων, οι τρόποι, η μέθοδος και η πρακτική που ακολουθείτε για την κατάρτιση και του μητρώου εξεταστών, αλλά και του μητρώου των ελεγκτών, έχει κάποια σημεία, όπως για παράδειγμα, η επιμονή της ένταξης των αστυνομικών, των λιμενικών και κάποιων ακόμη ειδικοτήτων αποκλειστικά και μόνο, εξαιρώντας ομάδες με τεχνογνωσία, με επαγγελματική κατάρτιση, με άμεση σχέση και συνάφεια με το αντικείμενο, είναι ένα ζήτημα που πρέπει να το δούμε**(Συνέχεια ομιλίας κ. Χρήστου Γιαννούλη, Ειδικού Αγορητή της Μειοψηφίας)**

Τώρα, για τα προσωπικά δεδομένα -και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε- είναι κάτι που αφορά στα ΚΤΕΛ. Όσον αφορά στα προσωπικά δεδομένα, στην ακρόαση των φορέων, ακούσατε οι ίδιοι τον εκπρόσωπο της Αρχής, να λέει ότι υπάρχει ένα κενό. Το κενό των 24 ωρών, όπου μπορεί να θεραπευθεί με μεγαλύτερη επένδυση και σπουδή στην ψηφιακή ταχύτητα και ασφάλεια, έτσι ώστε αυτό το υλικό να μην παραμένει έκθετο. Δεν κατηγορώ κανέναν. Οι άνθρωποι που χειρίζονται εδώ και χρόνια τη διασφάλιση των προσωπικών δεδομένων, το ισχυρίστηκαν. Είναι ένα κενό 24 ωρών, μέχρι την ανακοίνωση στην αρμόδια Αρχή, που μπορεί να θεραπευθεί. Και κλείνουμε τα ΚΤΕΛ.

Θα ήθελα να παρατηρήσω, βέβαια, ότι πολλά ΚΤΕΛ, σήμερα, στην Ελλάδα, έχουν λάβει και μια άλλη διάσταση, των παρόχων συγκοινωνιακού έργου με αδιαφανείς διαδικασίες προς τους μεγάλους φορείς, Αθήνας και Θεσσαλονίκης, αστικών συγκοινωνιών. Αυτό είναι κάτι που, μάλλον, θα μας απασχολήσει στον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Είχα πει, όμως, και στον αρμόδιο Υφυπουργό το εξής, ότι καταργείτε το 1% και εισάγετε την εισφορά του 5%. Υπάρχει καταγεγραμμένο και στα πρακτικά της Βουλής ένα παρελθόν, που έχει σχέση με τα χρήματα που έχουν εισπραχθεί στις άλλες μορφές του 5%, που προηγήθηκαν, όπου έχουν προκύψει κάποια ερωτήματα.

Υπάρχει, καταρχήν, αποθεματικό σε ορισμένα ΚΤΕΛ, ανά τη χώρα, και υπάρχει και βεβαιωμένο το γεγονός ότι αυτά τα χρήματα χρησιμοποιήθηκαν, περίπου, ως ευεργετικό ταμείο, για την κάλυψη των αναγκών κάποιων συνταξιούχων Προέδρων του ΚΤΕΛ. Δεν έχουμε εμμονή με αυτό. Απλά, δείτε το. Θεραπεύοντας με την κατάργηση του 1% και αποδίδοντας συγκεκριμένο σκοπό - που ελπίζουμε να τηρηθεί, βέβαια - στη διαχείριση των συγκεκριμένων πόρων, δεν χάνεται, παραμένει η ανάγκη, με πρόνοια, να δείτε τι γίνεται – να το ερευνήσετε καταρχήν - σε σχέση με τα αποθεματικά αυτού του λογαριασμού.

Το τι μπορεί να συνέβη στο παρελθόν, αν έχετε την ευαισθησία, μπορείτε να το ερευνήσετε. Πάντως, αυτά τα χρήματα να μην παραμείνουν ως το έμμεσο συνταξιοδοτικό πρόγραμμα συνταξιούχων Προέδρων του ΚΤΕΛ, φαντάζομαι σας ενδιαφέρει και σας, ως ζήτημα προσωπικής ευαισθησίας και στάσης, απέναντι στη διαφάνεια των δημόσιων οικονομικών και, συνολικότερα, των οικονομικών μεγεθών αυτής της χώρας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε τον κ. Γιαννούλη. Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, κ. Χρήστος Γκόκας.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προχωρώντας στη συζήτηση για τη δεύτερη ανάγνωση του νομοσχεδίου «Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων και λοιπές διατάξεις» και ιδιαίτερα μετά την ακρόαση των φορέων, διαπιστώνουμε ότι δεν έχουμε - παρά την προσπάθεια και ορισμένες θετικές ρυθμίσεις και ενώ υπάρχει η δυνατότητα - ένα ακόμη πιο ολοκληρωμένο, σύγχρονο, με ριζικές αλλαγές, αλλά και εφαρμόσιμο πλαίσιο, για το βασικό αντικείμενο του νομοσχεδίου, που αφορά στη συνολική διαδικασία για την έκδοση των αδειών οδήγησης οχημάτων, δηλαδή την εκπαίδευση, την κυκλοφοριακή αγωγή, την εξέταση, έτσι ώστε να υπάρχει πληρότητα, αξιοπιστία και διαφάνεια.

Υπάρχουν και αρκετά σημεία στο νομοσχέδιο που σας επισημάναμε και εμείς στις προηγούμενες συνεδριάσεις, ακούστηκαν και από τους φορείς, που θα πρέπει να επανεξεταστούν. Θα δούμε και στη συνέχεια και, φυσικά, περιμένουμε και τις θέσεις σας ή τις αλλαγές από την πλευρά του Υπουργείου.

**(Συνέχεια ομιλίας κ. Χρήστου Γκόκα, Ειδικού Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής)**

Όλα αυτά, ενώ το νομοσχέδιο προετοιμάστηκε δύο χρόνια μετά την προσωρινή νομοθέτηση με το ν. 4599/2019, για να λύσει, τότε, το πρόβλημα της πολύμηνης αναμονής 150.000 υποψηφίων οδηγών από τον ανεφάρμοστο νόμο της προηγούμενης Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ –ΑΝΕΛ.

Επίσης, υπάρχουν, περίπου, 30 από τα 65 άρθρα, που προστέθηκαν εκτός διαβούλευσης, ως συνέχεια μιας μη κανονικής νομοθέτησης, που καθιερώνεται από την Κυβέρνηση.

Βέβαια, στην αναγκαιότητα μίας νέας σύγχρονης και ολοκληρωμένης διαδικασίας, συμφωνούμε για τη θεσμοθέτηση που θα λύνει ζητήματα ουσίας, αξιοπιστίας και διαφάνειας, αλλά και ταλαιπωρίας για τον πολίτη, γι’ αυτό για την τελική μας τοποθέτηση, επί της αρχής, περιμένουμε την ολοκλήρωση των βελτιώσεων από την πλευρά σας, κύριε Υπουργέ.

Προβλέπονται, επίσης, ξανά, πλήθος εξουσιοδοτικών διατάξεων, που αφήνουν κενά στη διαδικασία νομοθέτησης, αλλά και, πιθανότητα, μεγάλης καθυστέρησης στην εφαρμογή του νόμου. Όπως είναι λογικό, τονίστηκε δε, κατ’ επανάληψη, αυτές τις μέρες, η γενικότερη παιδεία και εκπαίδευση, που αφορούν στην κυκλοφοριακή αγωγή, περνά μέσα από τα σχολεία, από αντίστοιχα μαθήματα, και υπήρξε και η ενδιαφέρουσα πρόταση να αποτελούν εξεταζόμενα μαθήματα, όπως και τα υπόλοιπα. Αυτό θα βοηθούσε να ξεπεραστούν προβλήματα, όπως η εφαρμογή στην πράξη της διάταξης του άρθρου 4 για το προσωρινό δίπλωμα οδήγησης των νέων μας από την ηλικία των 17 ετών, μαζί με τις επιπλέον προϋποθέσεις που αφορούν στον συνοδηγό, ιδιαίτερα για επαναλαμβανόμενες και επικίνδυνες για την οδική ασφάλεια παραβάσεις, όπως ακούστηκαν και από φορείς.

Επί της αρχής για το άρθρο αυτό συμφωνούμε, υπάρχει δυνατότητα να οδηγούν οι νέοι των 17 ετών, όμως να δούμε τις καλύτερες προϋποθέσεις.

Επίσης, σημαντική είναι η επικαιροποίηση και ο εμπλουτισμός της θεωρητικής ύλης, ώστε να καλύπτονται οι συνεχώς αυξανόμενες τεχνολογικές εξελίξεις, παραδείγματος χάρη, αυτόματη κίνηση, ηλεκτροκίνηση κ.λπ., ενώ είναι ενδιαφέρουσες και οι προτάσεις για καταγραφή της διαδικασίας των θεωρητικών εξετάσεων.

Στο άρθρο 12, προτείνουμε να μπορεί ο υποψήφιος να υποβάλλεται σε πρακτική εκπαίδευση μετά την ολοκλήρωση των θεωρητικών μαθημάτων, πράγμα το οποίο θα μπορεί να ελεγχθεί και να αποδειχθεί, χωρίς να έχει συμμετάσχει στις θεωρητικές εξετάσεις, καθώς είναι βέβαιο ότι δημιουργείται μια μεγάλη δυσλειτουργία, που αφορά στις σχολές οδηγών, αλλά και στους μαθητές και έχει επιπτώσεις οικονομικά δυσμενείς για τις σχολές, αλλά και καθυστερήσεις στη διαδικασία των εξετάσεων για τους υποψηφίους.

Στο άρθρο 14, ρυθμίζεται ο νέος τρόπος διενέργειας της πρακτικής εξέτασης ενός υποψηφίου οδηγού με τον εξεταστή, για την περίπτωση της κατηγορίας Β, στη θέση του συνοδηγού και για την περίπτωση φορτηγών και λεωφορείων στη θέση δίπλα από τον υποψήφιο οδηγό, έχοντας το χειρισμό των ποδομοχλών, ενώ ο εκπαιδευτής θα βρίσκεται στο πίσω κάθισμα για την κατηγορία Β και στη θέση δίπλα από τον εξεταστή για τις κατηγορίες C και D.

Προβλέπεται, επίσης, η διενέργεια της πρακτικής δοκιμασίας όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψηφίων οδηγών και οδηγών να γίνεται αποκλειστικά με τα οχήματα και τις μοτοσυκλέτες των σχολών οδηγών. Έτσι, λοιπόν, προκύπτουν σοβαρές επιφυλάξεις σχετικά με την ασφάλεια των επιβαινόντων από την πρόβλεψη αυτή.

Επίσης, προκύπτει το πρόβλημα, σε ενδεχόμενη πρόκληση ατυχήματος με υπαιτιότητα του οποιουδήποτε από μια λανθασμένη αντίδραση, από ένα λάθος του υποψηφίου ή λανθασμένη αντίδραση του εξεταστή, ο εκπαιδευτής να είναι αναγκασμένος να πληρώσει το κόστος σε χρόνο και σε χρήμα για μια κατάσταση που θα μπορούσε ο ίδιος να είχε αποτρέψει. Έχουμε προτείνει, ήδη, να παραμείνει ο εκπαιδευτής μπροστά στη θέση του συνοδηγού και ο εξεταστής στο πίσω κάθισμα, καθώς οι εξεταστές δεν διαθέτουν την απαραίτητη εκπαίδευση στο συγκεκριμένο όχημα και την εμπειρία του οχήματος, για να διαχειριστούν μια απρόβλεπτη κατάσταση.

Στο άρθρο 15, προβλέπετε τη χρήση κάμερας, στην οποία θα αποθηκεύεται όλη η διαδικασία της πρακτικής δοκιμασίας με την καταγραφή εικόνας και ηχητική καταγραφή, ως προς τις ενέργειες των εμπλεκομένων στη διαδικασία της πρακτικής δοκιμασίας. Σε σχέση με τη χρήση της κάμερας, θα πρέπει να διασφαλιστεί πως δεν θα αποτελέσει σε καμία περίπτωση προβληματική διάταξη, για να μη φτάσουμε να έχουμε τα προβλήματα του παρελθόντος με τους 150.000 υποψηφίους, που βρίσκονταν όμηροι αυτής της διαδικασίας περιμένοντας να δώσουν εξετάσεις με τον νόμο της προηγούμενης Κυβέρνησης.

Στα άρθρα 14, 17, 19 και 30 έχουν υποβληθεί προτάσεις από την ΕΣΑΜΕΑ.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΓΚΟΚΑ, Ειδικού Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής)

Αφορούν στη διαδικασία πρακτικής δοκιμασίας υποψηφίων οδηγών και οδηγών για κωφούς και βαρήκοους υποψηφίους, στα επιμορφωτικά προγράμματα αρχικής κατάρτισης εξεταστών, αλλά και στη διαδικασία περιοδικής κατάρτισης ή και για την ένταξη στο Μητρώο Εποπτών, με τρόπο που να καλύπτει ζητήματα που αφορούν στα άτομα με αναπηρία, όπως και στην έκδοση υπουργικής απόφασης αντί του προεδρικού διατάγματος, που προβλέπεται στην παράγραφο 16 του άρθρου 30. Προτείνουμε αυτές οι προτάσεις να γίνονται αποδεκτές.

Σε σχέση με τη σύσταση του Μητρώου Εποπτών, που θα ελέγχουν το έργο των εξεταστών, θα το αξιολογούν, και τις προβλέψεις που υπάρχουν για τη συμμετοχή του ένστολου προσωπικού, του προσωπικού της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας και σε εξαιρετικές περιπτώσεις εντάσσεται και το ένστολο προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας και του Λιμενικού Σώματος της Ελληνικής Ακτοφυλακής, θα πρέπει να δείτε και να δούμε τη δυνατότητα διεύρυνσης αυτού του σώματος και με άλλες κατηγορίες υπαλλήλων, που έχουν τη σχετική τεχνογνωσία, όπως και στο σώμα των εξεταστών έχουμε προτείνει η ένταξη υπαλλήλων από άλλες υπηρεσίες, πέραν της Διεύθυνσης Μεταφορών, να γίνεται με προϋποθέσεις, δηλαδή, από υπαλλήλους που θα έχουν κάποια σχέση με αυτά τα αντικείμενα. Επίσης, κάναμε και την πρόταση εκπαιδευτές, άτομα που έχουν το δίπλωμα εκπαιδευτή, αλλά που δεν έχουν σχολή οδηγών ή δεν εργάζονται σε σχολή οδηγών, να μπορούν να ενταχθούν στα Μητρώα Εξεταστών, διότι έχουν την εμπειρία και τη δυνατότητα να κάνουν αυτούς τους ελέγχους.

Προβλέπεται στο άρθρο 22 μια πειθαρχική ποινή για τους εξεταστές, που είναι αυστηρή στην εφαρμογή της στην πράξη, σε σχέση με τη συμμετοχή τους στις εξετάσεις, εάν δεν παρίστανται σε κάποιο συγκεκριμένο αριθμό εξετάσεων. Έχουν παρατηρηθεί κάποια πράγματα που δεν δικαιολογούνται, να μας εξηγήσετε την ανάγκη θεσμοθέτησης αυτής της διάταξης.

Σε άρθρο 26 προβλέπεται η αύξηση του παράβολου κατά 10 ευρώ. Είπαμε και στις προηγούμενες τοποθετήσεις, ότι υπάρχουν, ήδη, πολλές επιβαρύνσεις για τους πολίτες και θα πρέπει να αποφευχθούν ιδιαίτερα στις σημερινές συνθήκες, με τη συνεχιζόμενη ακρίβεια, ενώ υπήρχε και ο προβληματισμός για τη σκοπιμότητα αυτού του παράβολου στην περίπτωση που κάποιος σε ένα μήνα, ούτως ή άλλως, θα ξαναδώσει εξετάσεις, ακόμα και αν γίνει δεκτή ένσταση.

Στο τρίτο μέρος, στα άρθρα 33 μέχρι 40, ρυθμίζεται η διαδικασία καθορισμού προϋποθέσεων και διαδικασίας χαρακτηρισμού των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος. 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 ακούστηκαν και αφορούν στα τέλη κυκλοφορίας και στο κόστος των ετήσιων εξετάσεων από τα ΚΤΕΟ, σε σχέση με τα υπόλοιπα αυτοκίνητα, καθώς και άλλα ζητήματα που έχουν να κάνουν με άλλες περιπτώσεις, όπως, παραδείγματος χάρη, η πρόταση που σας έχουμε κάνει να υπάρξει 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.

Στο άρθρο 41 προβλέπεται η δυνατότητα οι οδηγοί φορτηγών λεωφορείων να οδηγούν μέχρι τα 69 έτη και μέχρι τα 65 έτη οι οδηγοί σχολικών λεωφορείων. Προτείνουμε να υπάρχει τακτικός έλεγχος, ιατρικές και άλλες εξετάσεις, σχετικά με τη δυνατότητα και την ικανότητα των οδηγών αυτών, για να διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια για όλους.

Στο άρθρο 42 να διευκρινιστεί ότι οι πόροι του 5% θα αφορούν αποκλειστικά ανάγκες οχημάτων εξοπλισμού και υποδομών των ΚΤΕΛ και δεν θα προκαλέσουν επιπλέον επιβάρυνση στους πολίτες.

Στο άρθρο 44 δεν προβλέπεται καμία νέα παράταση για την κυκλοφορία των ταξί, που λόγω παλαιότητας θα έπρεπε να είχαν αντικατασταθεί μέσα στο 2019. Μήπως επειδή προβλέπονται και άλλες παρατάσεις; Λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών, θα έπρεπε να δοθεί λίγος ακόμα χρόνος και σε αυτές τις περιπτώσεις.

Το άρθρο 51 επεκτείνει τις κατηγορίες οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, που επέρχεται η αυτοδίκαιη άρση παρακράτηση κυριότητας για οχήματα ιδιωτικής χρήσης, μετά τη συμπλήρωση 7 χρόνων, όπως είχε ρυθμιστεί με το άρθρο 50 του ν. 4784/2021. Με την παρούσα ρύθμιση επεκτείνεται στις περιπτώσεις της οριστικής διαγραφής οχημάτων από το Μητρώο Οχημάτων, που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

(Συνέχεια ομιλίας κ. **ΧΡΗΣΤΟΥ ΓΚΟΚΑ, Ειδικού Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής**)

Είχαμε εκφράσει - και όταν συζητήθηκε το αντίστοιχο άρθρο - τους προβληματισμούς μας για τις περιπτώσεις εκείνες, όπου υπάρχουν οφειλές, αλλά δεν αποδεικνύεται ότι υπάρχει εκκρεμοδικία στα δικαστήρια. Κάπως θα πρέπει να αντιμετωπιστούν και αυτές οι περιπτώσεις.

Στο άρθρο 55 προβλέπεται ο καθορισμός με ΚΥΑ της τιμολογιακής πολιτικής των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που εκτελούν επιβατικά δρομολόγια στο πλαίσιο σύμβασης παροχής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Πρέπει να διευκρινιστεί πώς ακριβώς γινόταν η τιμολόγηση ως τώρα και τι ακριβώς θα προσθέσει η Κοινή Υπουργική Απόφαση.

Επίσης, στο άρθρο 56, δεν έχει απαντηθεί η επέκταση στα 15 χρόνια ή και από τα 15 χρόνια της ανάθεσης εκτέλεσης δρομολογίων με 50 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως συνέχεια της πώλησης με μόλις 45 εκατομμύρια το 2015, επί Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ -ΑΝΕΛ και την από τότε αναφερόμενη πριν Σύμβαση των 50 εκατομμυρίων ευρώ το χρόνο. Και εδώ έχουμε άνισες θεσμοθετήσεις. Υπάρχουν μεγάλα ερωτήματα σε σχέση με αυτή την υπόθεση.

Άρθρο 60. Προβλέπει τη διετή παράταση στη λειτουργία των ιδιωτικών μεταφορικών εταιρειών, οι οποίες έπρεπε να αλλάξουν νομοθετική μορφή ως τον Ιανουάριο του 2022. Υπάρχει μεγάλος αριθμός τέτοιων εταιρειών που λειτουργούν στην αγορά. Αναγκαία μεν ρύθμιση, αλλά κάποια στιγμή θα πρέπει να κλείσει αυτή η εκκρεμότητα.

Το άρθρο 61 αφορά στη χορήγηση μη μισθολογικών παροχών προς τους εργαζόμενους των φορέων του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, όπως είναι η ΟΣΥ, η ΣΤΑΣΥ, ΟΑΣΑ κ.λπ.. Είναι οι φορείς που λειτουργούν υπό την εποπτεία του Υπουργείου στην Αττική. Είναι μια θετική διάταξη η προσθήκη αυτή. Το ίδιο, όμως, δεν προβλέπεται για τους εργαζόμενους του ΟΑΣΘ. Το έχουμε ξαναπεί. Έχουμε κάνει και σχετική ερώτηση. Είναι ένα θέμα που θα πρέπει, τουλάχιστον, και αφού θεσμοθετούμε τη χορήγηση των μη μισθολογικών παροχών για τους φορείς του Υπουργείου, να προβλεφθεί και για τους εργαζόμενους στον ΟΑΣΘ στα πλαίσια της κατάστασης από υγειονομικής πλευράς, κυρίως, όμως, για λόγους ίσης μεταχείρισης των εργαζομένων στους Οργανισμούς αυτούς, που εκτελούν και επιτελούν το ίδιο έργο. Επίσης, είναι απαράδεκτο να υπάρχει ακόμα η εκκρεμότητα με τη συλλογική σύμβαση εργαζομένων για τους εργαζόμενους στον ΟΑΣΘ.

Τέλος, στο άρθρο 62, ο ΟΑΣΑ μπορεί, κατά παρέκκλιση των διατάξεων περί δημοσίων συμβάσεων, να προβαίνει σε προμήθεια, εγκατάσταση και λοιπές ενέργειες για τη λειτουργία των αυτόματων συστημάτων συλλογής κομίστρων σε μέσα σταθερής τροχιάς μέχρι 31/3/2022. Επικαλούμαστε ξανά την πανδημία, παρόλο που υπάρχει, πλέον, ο χρόνος να γίνονται έγκαιρα οι απαραίτητες ενέργειες, ώστε να ακολουθείται η κανονική διαδικασία ανάθεσης των σχετικών συμβάσεων και όχι να είναι κανόνας οι απευθείας αναθέσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας από την επιμέρους ανάλυση των άρθρων, προκύπτει η δυνατότητα βελτιώσεων στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο, καθώς η οδική ασφάλεια μάς απασχολεί όλους, αφού αποτελεί ένα πολύ σημαντικό ζήτημα για τη χώρα μας. Σε αυτό το πλαίσιο, με αυτή τη λογική, υποβάλαμε και σήμερα και στις προηγούμενες συνεδριάσεις τις προτάσεις μας και τις παρατηρήσεις μας, ώστε να υπάρξουν οι απαραίτητες βελτιώσεις. Περιμένουμε την τοποθέτησή σας για τη συνέχεια της συζήτησης σήμερα και αύριο στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

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

Στο σημείο αυτό έγινε η β’ 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, 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, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), 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, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Χήτας Κωνσταντίνος, 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 (Νόνη), Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα, Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Σπανάκης Βασίλειος – Πέτρος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων, Αθανασίου Αθανάσιος (Νάσος), Βαγενά Άννα, Βαρδάκης Σωκράτης, Δρίτσας Θεόδωρος και Λαμπρούλης Γεώργιος.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Μετά την όλη ανάλυση και το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου είναι μία ακόμη ευγενική προσφορά του κεφαλαίου και του κράτους του, για να μας υπενθυμίσει ότι στις σημερινές συνθήκες η οδική ασφάλεια γίνεται θυσία στον βωμό του καπιταλιστικού κέρδους και των συμφερόντων των μονοπωλιακών ομίλων. Ότι οι νομοτέλειες του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής έρχονται σε αντίθεση με αυτές τις ανάγκες των εργαζομένων για φθηνές και ασφαλείς μετακινήσεις. Ότι η ανάγκη του κεφαλαίου για αφαίμαξη όλου του χρόνου εργασίας των εργαζομένων είναι η υποκείμενη αιτία που βρίσκεται πίσω από τους λεγόμενους ρυθμούς της σύγχρονης ζωής. Η ανάγκη να φτάσει ο κάθε εργαζόμενος στη δουλειά του γρήγορα, για να δουλέψει όσο το δυνατόν περισσότερο για τον εργοδότη του, είναι ο λόγος για την πίεση, το άγχος. Ότι ο εξοπλισμός οδικής ασφάλειας είναι εμπορευματοποιημένος μετατρέποντας την οδική ασφάλεια σε προσωπική υπόθεση του καθενός. Ότι η εξαθλίωση των εργαζομένων, η υπέρογκη φορολογία σε καύσιμα και σε εξοπλισμό οδικής ασφάλειας, είναι, τελικά, ο λόγος για τον οποίο τα φτωχά λαϊκά στρώματα οδηγούν παλαιά και κακοσυντηρημένα αυτοκίνητα. Ότι η καπιταλιστική κερδοφορία των μεγάλων μεταφορικών αλυσίδων επιβάλλει στα φορτηγά και στα λεωφορεία να κινούνται με το φθηνότερο δυνατό τρόπο, να φορτώνονται με τον πιο άτσαλο τρόπο, επιβάλλεται στους οδηγούς να κινούνται χωρίς να ξεκουράζονται.

**(Συνέχεια ομιλίας κ. Λεωνίδα Στολτίδη, Ειδικού Αγορητή του ΚΚΕ)**

Αποδεικνύουν όλα αυτά πως ένα σύστημα με κριτήριο το καπιταλιστικό κέρδος δεν θέλει και δεν μπορεί να διασφαλίσει εκείνους τους όρους για τις ασφαλείς λαϊκές μετακινήσεις. Η απάντηση του αστικού κράτους σε όλα αυτά τα ζητήματα είναι η ποινικοποίηση, η ατομική ευθύνη και ο αποκλεισμός των λαϊκών στρωμάτων από το δικαίωμα στη μετακίνηση. Το εξαντλητικό χαράτσωμα, ιδιαίτερα σε αυτό το σχέδιο νόμου, παρουσιάζεται με πρόσχημα τη διαφύλαξη της διαφάνειας, την πάταξη της διαφθοράς στη διαδικασία των εξετάσεων για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης.

Το σχέδιο νόμου έχει εισπρακτική λογική. Έχει κριτήριο το ζύγι μεταξύ κόστους/ οφέλους. Όχι μόνο δεν ακουμπάει στο ελάχιστο ουσιαστικό τους παράγοντες για την οδική ασφάλεια, αλλά και τους χειροτερεύει. Παρέχει πλήρη ασφάλεια για τα κέρδη αυτών, που δεν παράγουν τίποτα και ανασφάλεια σε όλα τα επίπεδα για τα δικαιώματα, την ποιότητα ζωής των εργαζομένων, των οδηγών και του λαού συνολικά. Η αλλαγή του τρόπου εξετάσεων για την απόκτηση άδειας οδήγησης με την εισαγωγή νέων εγχειριδίων, η δημιουργία τράπεζας θεμάτων, η κατάρτιση εκπαιδευτών οδήγησης, οι μηχανισμοί ελέγχου κατά της διαφθοράς, ούτε έχουν τον χαρακτήρα, αλλά ούτε και τη δυνατότητα να προσφέρουν κάτι σε σχέση με την οδική ασφάλεια. Με τον έναν ή άλλον τρόπο -σας το είπανε και οι φορείς- παρά τις όποιες αλλαγές, δεν αγγίζετε καθόλου το ζητούμενο. Δεν παίρνετε μέτρα για να γκρεμίσετε τις γέφυρες πάνω από τις οποίες κινείται και συντηρείται η διαφθορά. Και αυτό δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως αδυναμία.

Από την άλλη πλευρά, δεν λαμβάνετε υπόψη και τις προτάσεις των εργαζομένων για τη μείωση των παραγόντων που τροφοδοτούν τη διαφθορά, όπως όχι πολλαπλές παράλληλες αίθουσες εξετάσεων, αλλά μία μεγάλη με τα απαραίτητα ψηφιακά μέσα, οι εξεταστές να είναι πάντα δύο, να μη συμμετέχει ο εκπαιδευτής ούτε στο πίσω κάθισμα και οι εξεταστές να είναι με την απαραίτητη τεχνική κατάρτιση και άλλα πολλά. Επαναφέρετε δηλαδή, με άλλα λόγια, με άλλη μορφή το θεσμικό πλαίσιο που είναι, τελικά, διάτρητο. Παραμένει έτσι το σαθρό και αναχρονιστικό πλαίσιο στο ζήτημα των εξετάσεων οδήγησης. Θα συνεχίσει να κυριαρχεί η πελατειακή σχέση και όχι η ουσιαστική εκπαίδευση για την απόκτηση των αναγκαίων δεξιοτήτων, που αποτυπώνονται με τραγικό τρόπο στα τροχαία δυστυχήματα. Θα συνεχίσει να κυριαρχεί η αδιαφάνεια με υποβάθμιση, συνολικά, της οδικής συμπεριφοράς.

Η νέα διάταξη, στο άρθρο 41, αφήνει ανοιχτό το ζήτημα για την αύξηση των ορίων ηλικιών όλων των επαγγελματιών οδηγών, ανεξάρτητα από ιδιοκτησία ή εξαρτημένη εργασία. Αυξάνεται το όριο ηλικίας για την άσκηση του επαγγέλματος οδηγού φορτηγού λεωφορείου στα 69 από τα 67, που ήταν σήμερα. Εξαιρούνται οι οδηγοί σχολικών, που το όριο είναι τα 65 έτη. Η επέκταση του ορίου ηλικίας εντάσσεται στη λογική της δια βίου εργασίας. Πρόκειται για αλλαγή που αντικειμενικά ωθεί στην εξόντωση και στην καταπόνηση της υγείας εκατοντάδων επαγγελματιών οδηγών, αυτοαπασχολούμενων ή μισθωτών, οι οποίοι, κάτω από το βάρος των τωρινών οικονομικών προβλημάτων, θα εξαναγκαστούν να κάνουν χρήση της συγκεκριμένης διάταξης.

Αρνητική επίδραση θα έχει η αλλαγή αυτή και στην ίδια την ασφάλεια των οδικών μεταφορών, είναι προφανές, αφού, ως γνωστόν, οι συνθήκες εργασίας σε βαρέα, παραδείγματος χάρη, οχήματα και με βάση την κείμενη νομοθεσία είναι ιδιαίτερα σκληρές. Η Κυβέρνηση, όπως και οι προηγούμενες Κυβερνήσεις, έχουν την πλήρη ευθύνη για τη δεινή κατάσταση χιλιάδων επαγγελματιών, πρώτον, λόγω των ασφαλιστικών νόμων, που παρέχουν συντάξεις πείνας και οδηγούν στη δουλειά μέχρι τα βαθιά γεράματα και, δεύτερον, λόγω των γενικότερων αντιλαϊκών πολιτικών, όπως τη φορολόγηση που έχουν οδηγήσει σε υπερχρέωση χιλιάδες επαγγελματίες στην εφορία και τα ασφαλιστικά ταμεία.

Απαιτούμε, επομένως, την άμεση κατάργηση των αντιασφαλιστικών νόμων και τη μείωση των ορίων ηλικίας συνταξιοδότησης στα 60 χρόνια και στα 55 για τις γυναίκες, με παράλληλη αύξηση των συντάξεων και, ταυτόχρονα, γενναία διαγραφή χρεών, εφορία, τράπεζες, τόκοι, πρόστιμα και 30% του χρέους προς τον ΕΦΚΑ και εισφοράς υγείας, με παράλληλες ρυθμίσεις του υπόλοιπου ποσού στο 50% του πραγματικού εισοδήματος.

Καμία συζήτηση αποδοχής των προκλητικών προνομίων, που προκύπτουν στο άρθρο 42 με το χαράτσωμα του επιβατικού κοινού με το 50% για την ανανέωση οχημάτων και υποδομών των ιδιωτικών ΚΤΕΛ. Αν είναι δυνατόν, σε αυτή την περίοδο, να καταργηθεί πλήρως, για να ελαφρυνθούν τα πολλαπλώς τσακισμένα λαϊκά στρώματα. (Συνέχεια ομιλίας κ. **ΛΕΩΝΙΔΑ ΣΤΟΛΤΙΔΗ**, Ειδικού Αγορητή του ΚΚΕ)

Με την παρέμβαση στα άρθρα 55 έως 59 και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, κατά τα πρότυπα των ακτοπλοϊκών γραμμών, αξιοποιείτε την εφεύρεση των άγονων γραμμών, επιδοτώντας, άκουσον άκουσον, τη «χασούρα» του επιχειρηματικού ομίλου, όπως επιδοτήσατε και τη «χασούρα» των κατασκευαστικών ομίλων με 40 εκατομμύρια ευρώ, για τη «χασούρα» που είχαν από το γεγονός ότι δεν κινούταν ο κόσμος στις εθνικές οδούς και δεν πλήρωναν διόδια.

Ανοίγετε, επίσης, τον δρόμο για την κατάργηση της αποκλειστικότητας του δημοσίου στη διαχείριση σιδηροδρομικής υποδομής, όλα αυτά για την κερδοφορία μιας χούφτας παρασίτων στην οικονομία. Αλλά, είναι ερωτηματικό, αυτά καταλάβατε εσείς, δηλαδή, αυτή την περίοδο, ότι έχει ανάγκη ο λαός μας να επιδοτούνται τα ΚΤΕΛ, οι σιδηροδρομικοί μονοπωλιακοί όμιλοι, όταν ακόμα πεθαίνουν μαζικά στα νοσοκομεία με τόσες ελλείψεις, τα σχολεία δεν μπορεί να λειτουργήσουν με τόσες ελλείψεις καθηγητών και αντιπυρικής προστασίας, είναι τόσο μεγάλες οι ανάγκες, έχουν καταστραφεί τόσες ζωές, τόσες περιουσίες, αυτά καταλάβατε εσείς ότι έχει ανάγκη ο λαός μας με τις παρεμβάσεις σε αυτό το νομοσχέδιο;

Δίνετε, στο άρθρο 61, παράταση μέχρι τις 31/12 των κανονιστικών όρων των συλλογικών συμβάσεων εργασίας των εποπτευόμενων από το Υπουργείο Μεταφορών, Συγκοινωνιακών Φορέων, ΟΑΣΑ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΥ, ΟΣΕ και εξαιρείτε τον ΟΑΣΘ, που και αυτός είναι εποπτευόμενος φορέας του Υπουργείου. Ζητάμε η παράταση να ισχύσει για όλους και για τον ΟΑΣΘ. Επιπλέον, ζητάμε, όλες οι μονομερείς μειώσεις μισθών, μειώσεις «ρεπό», που έγιναν το 2021, να επιστραφούν πίσω και ακόμα να καταβληθούν όλες οι παροχές μη μισθολογικού κόστους που δεν δίνονταν από τον Αύγουστο του 2019, να δοθούν αυτές σε αναδρομική ισχύ και όχι να τους εξαιρείτε, προκειμένου να αφήσετε ανοιχτό τον δρόμο να δεχτούν μεγαλύτερη επίθεση και μεγαλύτερες απώλειες, κάτι που είναι προφανής στόχος σας με αυτήν την εξέλιξη.

Καταλήγοντας, κερδισμένος από όλη αυτή την πολιτική είναι το μεγάλο κεφάλαιο, εγχώριο και αλλοδαπό, οι κατασκευαστικοί όμιλοι στα έργα οδικής μεταφοράς, οι εμπορικές αλυσίδες αυτοκινήτων, τα μονοπώλια που παράγουν αυτοκίνητα, σε βάρος, όλα αυτά, των εργαζομένων των λαϊκών στρωμάτων, που βλέπουν το δικαίωμά τους στη μετακίνηση να αποδομείται συστηματικά και με αυτή την παρέμβαση και να καλούνται, συνεχώς, να διαλέγουν ποιες ανάγκες θα θυσιάσουν. Το δικαίωμα, συνολικά, σε φτηνή, γρήγορη, καθολική και ασφαλή μετακίνηση θυσιάζεται όλο και βαθύτερα.

Το ΚΚΕ καλεί τους εργαζόμενους και τον λαό να ορθώσουν το ανάστημά τους μια ώρα αρχύτερα, να αντιπαλέψουν τους σχεδιασμούς της αστικής τάξης και όλων των Κυβερνήσεων, που επιδεινώνουν τη ζωή τους. Να καταλάβουν πως το σύνολο των λαϊκών προβλημάτων, μέσα στα οποία είναι και ο φόρος αίματος στην άσφαλτο, είναι πλευρές του ίδιου του ουσιαστικού προβλήματος, δηλαδή της καπιταλιστικής κυριαρχίας. Είναι οι θυσίες, που κάθε κυβέρνηση του κεφαλαίου, η προηγούμενη, η σημερινή ή και η επόμενη, μας καλούν να κάνουμε, για να διασφαλίζεται αυτή η κερδοφορία. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Καλημέρα και ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, αυτό που πιστεύω αναδείχθηκε παραστατικά από τη συνεδρίαση της Επιτροπής μας, αλλά και εμείς, ως μέλη της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, το έχουμε πει πολλές φορές ότι το ζήτημα της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας δεν μπορεί, πλέον, να αντιμετωπίζεται αποσπασματικά και μεμονωμένα. Κι αυτό, διότι ο φόρος αίματος που πληρώνουμε στην άσφαλτο είναι πολύ μεγάλος, έχουν χαθεί χιλιάδες ανθρώπινες ζωές, με τραγικά δυστυχήματα να συμβαίνουν καθημερινά. Και εδώ δεν πρόκειται για ένα συνηθισμένο κόστος ή για νούμερα ή για οικονομικά μεγέθη ή στατιστικά στοιχεία, εδώ μιλάμε για κόστος ζωής. Δεν γίνεται, πραγματικά, να χάνονται τόσο τραγικά, τόσο άδικα, ανθρώπινες ζωές, μία ολόκληρη γενιά, πρέπει η πολιτεία να αντιμετωπίσει το θέμα της οδικής ασφάλειας ως βασική προτεραιότητα στην κυβερνητική πολιτική. Και το αναφέρω ως κυβερνητική πολιτική, κύριε Υπουργέ και όχι ως αρμοδιότητα ενός Υπουργείου, δεν είναι μόνο δικό σας θέμα αυτό, γιατί η οδική ασφάλεια απαιτεί συνδυασμένες δράσεις και απαιτεί και πρωτοβουλίες από συναρμόδια Υπουργεία.

Θα επισημάνω και κάτι άλλο, δεν μπορεί να υποκαθιστούν το έργο της πολιτείας ιδιωτικές πρωτοβουλίες και δράσεις.

(Συνέχεια ομιλίας κ. Κωνσταντίνου Χήτα, Ειδικού Αγορητή της Ελληνικής Λύσης)

Αντίθετα, πρέπει να αναλάβει τις ευθύνες της, να κινηθεί αποφασιστικά, συντονισμένα, για να ελαχιστοποιήσει, τουλάχιστον, τους κινδύνους και τις πιθανότητες πρόκλησης ενός ατυχήματος. Και, ξέρετε, αποτελεί πρόκληση, αλλά και απαίτηση των καιρών, απαίτηση ετών, που πρέπει, επιτέλους, κάποια στιγμή να γίνει πράξη.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, κύριε Καραμανλή, στην πρώτη συνεδρίαση ότι οδική ασφάλεια σημαίνει και καλύτεροι δρόμοι. Θα συμφωνήσω μαζί σας και επειδή το Υπουργείο είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, θα πρέπει να δώσουμε στον δρόμο, ως κοινό σημείο αναφοράς, ως κοινό σημείο συμπεριφοράς, αλληλεπίδρασης και κινητικότητας. Γι’ αυτό η βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών, αλλά, ταυτόχρονα, και η ανάπτυξη νέων υποδομών με χρήση νέων τεχνολογιών θα πρέπει να αποτελούν εργαλεία για την ασφαλή οδήγηση.

Αυτό που πρέπει να γίνει, ειδικότερα, είναι να επισκευαστούν άμεσα όσα τμήματα του οδικού δικτύου έχουν φθαρεί, είτε έχουν υποχωρήσει είτε έχουν τρυπήσει, αφού πρώτα γίνει ο απαραίτητος έλεγχος. Δεν γίνεται, λοιπόν, να κινδυνεύουν άνθρωποι, όταν οχήματα πέφτουν μέσα σε τρύπες. Δεν γίνεται, όταν βρέχει, οι δρόμοι να κλείνουν, γέφυρες να κλείνουν, οι δρόμοι να πλημμυρίζουν και να σταματά η κυκλοφορία. Μόλις προχθές, που πλημμύρισε η Κέρκυρα, ο Υπουργός Κλιματικής Κρίσης έκανε λόγο για γερασμένες υποδομές στο νησί. Η αλήθεια είναι ότι γερασμένες υποδομές υπάρχουν και σε άλλα μέρη της Ελλάδας, δυστυχώς, στα περισσότερα. Πρέπει να γίνει άμεση καταγραφή. Κατ’ αρχάς, να ξεκινήσουμε από εκεί. Χαρτογράφηση των σημείων, για να υπάρξει εκσυγχρονισμός, αλλά την ίδια ώρα να υπάρξει μια ενίσχυση των υποδομών. Χρήσιμη θα ήταν, θεωρούμε, μια δημιουργία data base, δηλαδή μια συνεχή συλλογή δεδομένων σε θέματα οδικής ασφάλειας, σε υποδομές, σε ατυχήματα και συγκεκριμένα σημεία.

Έχετε μιλήσει, κύριε Υπουργέ, για το πρόγραμμα επεμβάσεων, βελτίωσης οδικής ασφάλειας σε 7000 επικίνδυνες θέσεις με πόρους από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Θέλουμε, πραγματικά, να δούμε αυτές τις παρεμβάσεις να υλοποιηθούν σύντομα και, φυσικά, να μας ενημερώσετε, γιατί θέλουμε το θέμα της οδικής ασφάλειας να μην είναι πεδίο αντιπαράθεσης πολιτικό, να προτάξουμε τα ιδεολογικά μας θέματα. Εδώ είναι θέμα σημαντικό και καθημερινότητας. Θα αναφέρω, χαρακτηριστικά, τα πολλά τροχαία που συμβαίνουν στο εθνικό δίκτυο της χώρας, στην εθνική οδό Κορίνθου - Πατρών, στην Πάτρας – Κορίνθου, στον ΒΟΑΚ. Προβλήματα και ελλείψεις υπάρχουν, όμως, και σε πολλές περιοχές, γι’ αυτό και η τοποθέτηση έξυπνων πινακίδων επισήμανσης δυσχερών τμημάτων στο εθνικό οδικό άξονα θα βοηθούσε, πιστεύουμε, σημαντικά. Απαραίτητο είναι να υπάρξουν και αντίστοιχες παρεμβάσεις μέσα σε αστικές περιοχές, στις πόλεις, όπως η αντικατάσταση, όπου χρειάζεται, ή η αποκάλυψη πινακίδων κυκλοφορίας, που είναι κρυμμένες σε κλαδιά δέντρων, οι έξυπνες διαβάσεις, η ενίσχυση της αστυνόμευσης.

Τώρα, με το νομοσχέδιο αυτό προσπαθείτε να καταπολεμήσετε τη διαφθορά στα διπλώματα οδήγησης. Αλλάζετε τους κανόνες για την εκπαίδευση και εξέταση των υποψηφίων οδηγών. Εμπλέκονται περισσότερα πρόσωπα, χρησιμοποιούνται οι κάμερες, βάζουμε τον δάσκαλο στο πίσω κάθισμα στην πρακτική δοκιμασία. Η αλήθεια είναι ότι αυτά τα κυκλώματα, επίσης το γνωρίζετε πολύ καλά, δεν ανακαλύπτουμε την Αμερική σήμερα εδώ, έχουν πολλά πλοκάμια και πρέπει να μπει ένα τέλος σε όλο αυτό. Η διαφάνεια, η αξιοκρατία, ναι είναι ζητούμενο, αλλά, τελικά, ένα ερώτημα που προκύπτει είναι αν θα μπορέσουν αυτά, που προβλέπετε στο νομοσχέδιο, να σταματήσουν τη διαφθορά και, ταυτόχρονα, τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία των προσωπικών δεδομένων, αν θα μπορέσουν να τηρηθούν.

Μόλις πρόσφατα ακούστηκε ότι κυκλώματα χρησιμοποιούν πλαστές ιατρικές βεβαιώσεις, για να ανανεώσουν διπλώματα οδήγησης ηλικιωμένων ανθρώπων, θέτοντας σε κίνδυνο, φυσικά, και τη δική τους ζωή, αλλά και των άλλων οδηγών. Και αυτό δεν είναι κάτι καινούριο. Αυτό αποδεικνύει τις τεράστιες διαστάσεις του προβλήματος, σε τέτοιο βαθμό, που ερωτάται απλά ο οδηγός ή ο υποψήφιος οδηγός ποια διαδικασία προτιμά. Ποια θες, αυτή ή αυτή; Έρχεται έτοιμη στο πιάτο. Δυστυχώς, αυτή είναι η πραγματικότητα. Και να επισημάνω εδώ και το ότι το θεσμικό πλαίσιο και όλες οι διαδικασίες πρέπει να εξυπηρετούν τον πολίτη και όχι να τον ταλαιπωρούν. Δεν γίνεται οι ίδιοι νόμοι να αγκυλώνουν διαδικασίες, να ενισχύουν τη γραφειοκρατία και ο πολίτης να είναι εγκλωβισμένος.

(Συνέχεια ομιλίας κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΧΗΤΑ**, Ειδικού Αγορητή της Ελληνικής Λύσης)

Οι μεγάλες αναμονές, η διακοπή της διαδικασίας και το στρίμωγμα των υποψηφίων δεν πρέπει να ξανασυμβούν. Δεν γίνεται, λοιπόν, οι πολίτες να είναι τα θύματα ενός συστήματος που δεν λειτουργεί ή που υπολειτουργεί.

Τώρα, από τη συζήτηση του νομοσχεδίου αναδείχτηκε κάτι ακόμη αρκετά σημαντικό, ότι η οδική ασφάλεια, η οδηγική συμπεριφορά, η κουλτούρα, η συνείδηση αυτή, δεν γίνονται από τη μια μέρα στην άλλη, κακά τα ψέματα, χτίζονται από την αρχή, καλλιεργούνται και ωριμάζουν. Για να υπάρξει, όμως, οδική ασφάλεια χρειάζεται, κυρίως, οδική παιδεία και η οδική παιδεία προϋποθέτει οδική εκπαίδευση από πάρα πολύ μικρή ηλικία. Έχουμε αναφερθεί πάρα πολλές φορές στα παραδείγματα άλλων χωρών, ιδίως της Σουηδίας κ.λπ..

Πράγματι, η υποχρεωτική εισαγωγή του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής σε όλες τις τάξεις της Πρωτοβάθμιας και της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης είναι μονόδρομος για την οδική ασφάλεια και είναι κάτι που επισημάνθηκε από τους φορείς. Θυμάμαι και στην Επιτροπή μας, κύριε Πρόεδρε, είχαμε φέρει την τότε Υφυπουργό Παιδείας, δεν ξέρω αν μπήκαν τα μαθήματα ή αν θα μπούνε τελικά. Πραγματικά είμαστε καλοί στην Ελλάδα στο να λέμε, στο να προτείνουμε, στο να παρουσιαζόμαστε και μετά όλα αυτά βαλτώνουν. Γιατί ξέρετε μέσα από το σχολείο, μέσα από τη διδασκαλία θα γαλουχηθεί το παιδί και θα αποκτήσει οδηγική συνείδηση. Αυτό είναι το σημαντικότερο που θα πρέπει να γίνει και να αποτελεί τα θεμέλια για το οικοδόμημα που λέγεται οδική ασφάλεια. Ένας νόμος από μόνος του δεν μπορεί να αλλάξει πολλά πράγματα.

Στα πλαίσια αυτά, λοιπόν, πόσο οδηγική κουλτούρα έχει αναπτύξει, γιατί είναι καλό να πάρει το δίπλωμα από τα δεκαεπτά το παιδί, αλλά να δούμε και την ουσία, ένας δεκαεπτάχρονος, που τώρα προβλέπεται ότι μπορεί να οδηγεί, την ίδια κουλτούρα που θα έχει είτε στα δεκαοχτώ είτε στα δεκαεπτά, έχει τα κατάλληλα εφόδια, έχει την οδηγική συνείδηση να κυκλοφορεί με ασφάλεια;

Αυτό είναι το ζητούμενο που θα πρέπει όλοι να ψάξουμε και να προσπαθήσουμε να φτιάξουμε. Επειδή μιλάμε για ηλικίες και ικανότητες, θέλω να ρωτήσω και κάτι άλλο.

Πόσο προάγει την οδική ασφάλεια η αύξηση του ορίου ηλικίας των οδηγών φορτηγών και λεωφορείων δημοσίας ή ιδιωτικής χρήσης; Αυτά είναι κρίσιμα ζητήματα, δεν είναι απλά ένας αριθμός.

Το νομοσχέδιο σας, γιατί τα έχουμε πει πάρα πολλές φορές και στις προηγούμενες επιτροπές, περιέχει και διατάξεις που έχουν να κάνουν με διάφορα θέματα για τις μεταφορές στον ΟΑΣΑ και τον ΟΣΕ. Δεν μπορώ να μην επισημάνω για άλλη μια φορά, βέβαια θα τα πούμε και στην Ολομέλεια, ότι η εικόνα που παρουσιάζουν οι δημόσιες συγκοινωνίες δεν είναι καθόλου καλή. Δεν γίνεται να στοιβάζεται ο κόσμος στα λιγοστά λεωφορεία, ενώ έχει να αντιμετωπίσει τον κορωνοϊό και τους περιορισμούς που βάζετε. Ενισχύστε, λοιπόν, τα δρομολόγια, ανανεώστε τον στόλο, πάρτε μέτρα. Δεν είναι κάτι δευτερεύον, αλλά ούτε και πολυτέλεια κάτι τέτοιο. Το ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι υπάρχουν πάρα πολλά οχήματα και λεωφορεία, τα οποία ακινητοποιούνται καθημερινά λόγω βλάβης, έχουν πάρει φωτιά μηχανές σε αστικά λεωφορεία κ.λπ.. Μην τα λέω τώρα, τα έχουμε πει εκατό φορές. Όλα, λοιπόν, έχουν να κάνουν με την καθημερινότητα των πολιτών, με την ασφαλή και ομαλή μετακίνησή τους.

Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές θα σημειώσω ότι, αφού απαξιώθηκε ο ΟΣΕ από τις Κυβερνήσεις, τα πράγματα δεν είναι ρόδινα και, μάλιστα, τα πράγματα χειροτέρεψαν με το ξεπούλημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Την ίδια στιγμή που το σιδηροδρομικό δίκτυο, όχι μόνο έχει πολλά προβλήματα, αλλά έχει κιόλας συρρικνωθεί.

Κύριε Πρόεδρε, θα κλείσω την τοποθέτησή μου με το θέμα που ξεκίνησα, την οδική ασφάλεια. Λέγοντας ότι η οδική ασφάλεια δεν είναι μια θεωρητική προσέγγιση ή ζήτημα επιλογής, είναι ζήτημα οδηγικής παιδείας και πολιτισμού, είναι ζήτημα ζωής και ζήτημα νοοτροπίας. Θεωρούμε ότι εκεί θα πρέπει να εστιάσουμε ως πολιτεία, ως Κυβέρνηση εσείς και όλοι εμείς, εδώ, ως Αντιπολίτευση, για να μπορέσουμε να βελτιώσουμε την κατάσταση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

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

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι, ειπώθηκε στην Επιτροπή ότι τρεις είναι οι βασικοί πυλώνες για να οδηγούμε με ασφάλεια. Οι υποδομές, ο οδηγός και το όχημα.

Δεν αναφέρθηκε, όμως, καθόλου το θέμα του ελέγχου και της αστυνόμευσης, παρόλο που αυτό είναι το πιο αποτελεσματικό άμεσο μέτρο καταστολής της ανασφαλούς οδήγησης και των τροχαίων δυστυχημάτων. Αυτό, εξάλλου, δείχνει και η παγκόσμια εμπειρία.

Δυστυχώς, επίσης, 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. Εμείς συζητάμε, σήμερα, για εξετάσεις που είναι παρωχημένες και ανήκουν σε μια παρελθούσα εποχή, όπως τόνισαν φορείς στην Επιτροπή.

Το χρονίζον πρόβλημα της έκδοσης διπλωμάτων στον χρόνο τους και η ανανέωσή τους αποτελούν διαχρονικό αίτημα, το οποίο δεν έχει λυθεί ακόμα. Να τονίσουμε ότι για τους επαγγελματίες οδηγούς, το επαγγελματικό τους δίπλωμα είναι εργαλείο, να πάνε στη δουλειά και να ζήσουν τις οικογένειες τους.

Το άρθρο 41, σύμφωνα με το οποίο αυξάνονται τα όρια ηλικίας των οδηγών, φορτηγών ή λεωφορείων, δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης στα εξηνταεννέα έτη της ηλικίας που οδηγούν, δεν συνάδει με ασφαλέστερη οδήγηση, όπως επίσης για τους οδηγούς σχολικών λεωφορείων το εξηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας τους.

Όσον αφορά την κάμερα, η φωτογραφική μηχανή, η οποία φωτογραφίζει παραβάσεις, ειπώθηκε στην Επιτροπή μας ότι αυτή θα φωτογραφίζει μόνο τον αριθμό του αυτοκινήτου και θα είναι στους φωτεινούς σηματοδότες. Πρώτον, αυτή η κάμερα θα πρέπει να βρίσκεται και σε άλλα καίρια σημεία για να φωτογραφίζει επικίνδυνες υπερβάσεις ταχύτητας και, δεύτερον, θα πρέπει πέρα από τον αριθμό κυκλοφορίας να φωτογραφίζει και τον οδηγό μόνο, όπως γίνεται, παραδείγματος χάριν, στη Γερμανία, για να μην υπάρχει η δυνατότητα υπεκφυγής από τον οδηγό παραβάτη, αλλά και λόγω της αξιοπιστίας του συστήματος ελέγχου, εν γένει.

Σχετικά με τα ιστορικά αυτοκίνητα. Αυτά αποτελούν πολιτιστική κληρονομιά. Εφόσον τα παλιά ιστορικά αυτοκίνητα με το παρόν σχέδιο νόμου θα πληρώνουν τέλη κυκλοφορίας, να μπορούν να κυκλοφορούν χωρίς τόσους πολλούς περιορισμούς, που ισχύουν σήμερα.

Να προσθέσουμε εδώ ότι και στη Ρώμη, στην παλιά πόλη μέσα, δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν αυτοκίνητα, μόνον τα παλιά ιστορικά αυτοκίνητα επιτρέπονται για λόγους πολιτιστικής κληρονομιάς, ανάδειξης της ιστορίας και στάσης ζωής. Για τα ιστορικά αυτοκίνητα πάνω από 2000 κυβικά, τα τέλη κυκλοφορίας θεωρούμε ότι πρέπει να είναι χαμηλότερα, για να έχουν τη δυνατότητα και ως κίνητρο, επίσης, οι ιδιοκτήτες τους να τα κρατούν και να τα συντηρούν. Η συντήρηση και η διατήρησή τους κοστίζει πάρα πολλά χρήματα. Πάντα οι εκδηλώσεις με παλαιά οχήματα κάθε είδους και τύπου αποτελούν αξιοθέατο με τεράστια απήχηση και συμμετοχή του κόσμου, τοπικά και διεθνώς, πόλο έλξης και τουριστικής ατραξιόν.

Τέλος, στο άρθρο 34, να τονίσουμε περαιτέρω ότι για τις νέες πινακίδες που θα λάβουν τα ιστορικά αυτοκίνητα-οχήματα, αφού θα διαγραφούν από τις παλιές τους και καταστραφεί, ουσιαστικά, το παλιό τους νούμερο, ο φάκελός τους, το παλιό τους μητρώο, θα πρέπει το σχέδιο νόμου να προβλέπει να μπορεί να εξαχθεί, να πουληθεί το όχημα αυτό σε άλλες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο σημερινό σχέδιο νόμου υπάρχει θεωρούμε ότι ασάφεια σε αυτό το σημείο. Χρειάζεται μια ξεκάθαρη κοινή υπουργική απόφαση και όχι ασάφειες και δαιδαλώδεις διευκρινίσεις. Στα θετικά του σημερινού σχεδίου νόμου είναι ότι αυτοκίνητα άνω των σαράντα πέντε ετών απαλλάσσονται από τέλη.

Στο κεφάλαιο ΣΤ «Άδειες οδήγησης, εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών, οικονομικά θέματα», άρθρο 25 «Άδειες οδήγησης – Κυρώσεις – Άδειες εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών». Η επαναδιαμόρφωση του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας περιλαμβάνει αμετάβλητη την παράγραφο που αναφέρεται στην οδήγηση χωρίς άδεια οδήγησης. Δεν το «αγγίζετε» καν αυτό το θέμα, το οποίο, όμως, αποτελεί πολύ μεγάλο πρόβλημα. Υπάρχει τεράστιος αριθμός οδηγών χωρίς άδεια ή που οδηγούν οχήματα έχοντας κατώτερη άδεια. Έχει προκληθεί πολύ μεγάλος αριθμός τροχαίων από οδηγούς χωρίς άδεια, αρκετά από αυτά και με θύματα τους ίδιους τους οδηγούς. Η Πολιτεία έχει την ευθύνη όντας να βάλει κάποιον να οδηγεί χωρίς άδεια και τον αφήνει να συνεχίζει να οδηγεί χωρίς άδεια, αφού καταβάλει 200 ευρώ μόνο, με αποτέλεσμα να σκοτώσει κάποιον ή να σκοτωθεί ο ίδιος.

Δεν προβλέπει καν αφαίρεση πινακίδων του οχήματος το σχέδιο νόμου. Δεν προβλέπεται, επίσης, στέρηση δικαιώματος απόκτησης άδειας για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα. Δεν προβλέπεται παρακράτηση του οχήματος. Δεν πρέπει να είναι δυνατή η αγορά οχήματος χωρίς κατοχή αναλόγου άδειας οδήγησης.

Στο κεφάλαιο Η΄ «εξουσιοδοτικές, μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις» επαναφέρετε το θέμα συνοδευόμενης οδήγησης από τα 17, πράγμα που είχατε καταψηφίσει, όταν το έφερε ο ΣΥΡΙΖΑ και μέχρι πρόσφατα δεν το δεχόσασταν.Αναφέρομαι στις δηλώσεις του κ. Καραμανλή, τον Ιανουάριο και του κ. Κεφαλογιάννη, τον Μάιο, φέτος και οι δύο.

Η παγκόσμια εμπειρία στο θέμα αυτό ήταν αρνητική. Αρνητικά το αξιολογεί και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας.

Τα συμβάντα με ανήλικους στην Ελλάδα είναι πολλαπλά. Προφανώς, έχει να κάνει με ελπίδα απόκτησης δημοφιλίας και ψηφοθηρίας στη νεολαία.

Η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία αναφέρει για το άρθρο 14 «Διαδικασία πρακτικής δοκιμασίας υποψήφιων οδηγών και οδηγών», στην παράγραφο 3 να συμπληρωθεί, ως ακολούθως «Σε περίπτωση κωφού και βαρήκοου υποψηφίου οδηγού που έχει ζητήσει παρουσία διερμηνέα της Ελληνικής νοηματικής γλώσσας, ο διερμηνέας μπορεί να παρευρίσκεται στο οπίσθιο μέρος του οχήματος».

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΛΟΓΙΑΔΗ, Ειδικού Αγορητή του ΜέΡΑ25)

Στο 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 περιλαμβάνεται και ενότητα σχετική με θέματα αναπηρίας που σχεδιάζεται και υλοποιείται σε συνεργασία με το Ινστιτούτο της Εθνικής Συνομοσπονδίας ατόμων με Αναπηρία και Χρόνιες Παθήσεις». Η τακτική περιοδική κατάρτιση των εξεταστών περιλαμβάνει και ενότητα σχετική με τα θέματα αναπηρίας, που σχεδιάζεται και υλοποιείται σε συνεργασία με το Ινστιτούτο της Εθνικής Συνομοσπονδίας ατόμων με Αναπηρία και Χρόνιες Παθήσεις.

Για το άρθρο 19 «Μητρώο Εποπτών», η παράγραφος 4, η οποία αναφέρει 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, να προστεθεί ότι «μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνεται ενότητα σχετική με θέματα αναπηρίας, που σχεδιάζεται και υλοποιείται σε συνεργασία με το Ινστιτούτο της Εθνικής Συνομοσπονδίας ατόμων με Αναπηρία και Χρόνιες Παθήσεις».

Τέλος, να συμπεριληφθεί νέα διάταξη ότι «μεταξύ των ειδικοτήτων των γιατρών, οι οποίοι είναι συμβεβλημένοι με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για να εξετάζουν υποψήφιους οδηγούς, να συμπεριλαμβάνεται και η ειδικότητα του φυσίατρου, γιατρός φυσικής ιατρικής αποκατάστασης».

Κλείνοντας, θα θέλαμε να γνωρίζουμε - να δούμε την προσομοίωση εξέτασης με το σύστημα εξετάσεων που προτείνει το σημερινό σχέδιο νόμου - τι προδιαγραφές θα έχουν οι κάμερες και γιατί θα βγαίνει μόνο η κάρτα μνήμης και όχι όλη η κάμερα να φυλάσσεται σε ασφαλή χώρο;

Οι εξεταστές θα υποστούν εξετάσεις; Η ταυτοπροσωπία θα γίνεται από ποιους; Και τώρα γίνεται ταυτοπροσωπία, αλλά γίνονται «αίσχη» στις εξετάσεις. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι της Αίθουσας. Καταρχήν, μιας και μιλάμε για οδική ασφάλεια, να θυμίσω ότι τρέχει ένα πρόγραμμα 450 εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο είχε ωριμάσει στην περίοδο 2012 - 2015. Είχε σταματήσει για μια πενταετία και πλέον, η παρούσα Κυβέρνηση και ο σημερινός Υπουργός το έχει βάλει σε πλήρη λειτουργία.

Αφορά έργα ύψους 450 εκατομμυρίων ευρώ σε όλη την Ελλάδα και, μάλιστα, έργα ακόμη και σε επαρχιακούς δρόμους. Έργα που, πραγματικά, θα σώσουν ζωές.

Επίσης, το συγκεκριμένο πρόγραμμα τρέχει μέσω της Εγνατία Α.Ε., της κρατικής εταιρείας με έδρα τη Θεσσαλονίκη, που τα τελευταία χρόνια είδε, σιγά σιγά, το προσωπικό της να φεύγει με μετατάξεις. Μέσα από το πρόγραμμα αυτό και, βέβαια, μέσα από τις ευθύνες, που θα έχει για το πρόγραμμα της απολιγνιτοποίησης, πραγματικά, όχι μόνο θα κρατήσει το προσωπικό, το οποίο διαθέτει, αλλά θα χρειαστεί και νέο προσωπικό.

Έρχομαι, τώρα, στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, που στον τομέα της εξέτασης των οδηγών εισάγει ρυθμίσεις που το κάνουν διαφανέστερο και περισσότερο ευέλικτο.

Συζητώντας με θεσμικούς παράγοντες στη Θεσσαλονίκη, είδα ότι, γενικά, υπάρχει μια συμφωνία γύρω από το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και από ό,τι παρακολούθησα και στις Επιτροπές της Βουλής, παρά τις επιμέρους ενστάσεις, βλέπω και ένα συναινετικό κλίμα εκ μέρους των περισσοτέρων πλευρών της Βουλής.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ (ΣΤΡΑΤΟΥ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ)

Θεωρώ ότι το Υπουργείο θα δεχθεί τελικά και την άποψη των ιδιοκτητών των σχολών οδήγησης ότι οι εκπαιδευτές πρέπει να κάθονται κατά τη διάρκεια της εξέτασης στο διπλανό του οδηγού κάθισμα. Παράλληλα, ακούω με κατανόηση την άποψη ότι θα πρέπει με συγκεκριμένα κριτήρια να αποκτούν άδεια εξετάσεις και ιδιώτες, άδεια εξεταστή δηλαδή, οι οποίοι θα χρησιμοποιούνται όταν το σύστημα με τους δημοσίους υπαλλήλους θα έχει πρόβλημα να ανταποκριθεί στις κάθε φορά διαμορφωμένες συνθήκες.

Επίσης, πιστεύω, κύριε Υφυπουργέ, ότι σε συνεννόηση με το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής πρέπει να βρεθεί τρόπος να δοθούν κωδικοί πρόσβασης για μαζικές ψηφιακές καταθέσεις στους ιδιοκτήτες οδήγησης, ένα θέμα που αφορά το [www.gov.gr](http://www.gov.gr) και το έχω υπόψη μου, γιατί αντίστοιχο αίτημα υπάρχει και προς το Υπουργείο Ναυτιλίας για τις άδειες οδήγησης μικρών σκαφών. Δηλαδή, ένας ο όποιος έχει μία σχολή οδηγών να μπορεί ο ίδιος να καταθέτει τα παράβολα για πολλούς πελάτες του και να μη πρέπει ο καθένας από τους πελάτες του να καταθέτει αυτό το παράβολο. Βέβαια, αυτό απαιτεί αριθμό πρόσβασης με το taxis και τα λοιπά, το κατανοώ, αλλά είναι ένα αίτημα που είναι πολύ σημαντικό και θα μειώσει πάρα πολύ τη γραφειοκρατία.

Τώρα, έρχομαι σε δύο τρία θέματα, τα οποία, ίσως, πρέπει να τύχουν επανεξέτασης. Θεωρώ ότι πρέπει να επανεξεταστεί το άρθρο 60, που είχε έρθει για ψήφιση με το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια και τελικά αποσύρθηκε. Με το άρθρο αυτό δίνεται παράταση άλλων δύο χρόνων σε όσους δεν συμμορφώθηκαν με τον ν. 3887/2010 και διατηρούν ακόμη τις ιδιότυπες μεταφορικές εταιρείες, από 10 χρόνια γίνεται 12 χρόνια η διάρκειά τους. Πρόκειται για αθέμιτο ανταγωνισμό για την πλειοψηφία των μεταφορικών εταιρειών που συμμορφώθηκε, διότι διατηρείται έτσι ευνοϊκότερο φορολογικό καθεστώς για τις υπόλοιπες. Κατανοώ κύριε Υφυπουργέ, κύριε Παπαδόπουλε, ότι από το μέτρο αυτό, ίσως, πρέπει να εξαιρεθούν, προφανώς, οι μεταφορικές ιδιότυπες εταιρείες, οι οποίες έχουν έδρα στην απολιγνιτοποιημένη περιοχή, γιατί, πραγματικά, εκεί πρέπει να αντιμετωπιστούν ευνοϊκά ή δεν ξέρω αν υπάρχει τρόπος νομοθετικός, γιατί θα χρειαστούν χρόνο, ώστε να μετατραπούν. Οι υπόλοιπες ιδιότυπες να εξαιρεθούν από τα φορολογικά κίνητρα. Τουλάχιστον μέχρι να μετασχηματιστούν να μην έχουν οι υπόλοιπες αυτά τα φορολογικά κίνητρα. Είναι ένα θέμα νομοθετικό που νομίζω ότι το Υπουργείο πρέπει να το δει.

Έρχομαι τώρα στο άρθρο 27, όπου υπάρχει ο περιορισμός του Προεδρικού Διατάγματος του ν. 208/2002 για όσους δημοσίους υπαλλήλους και συνταξιούχους θέλουν να ανανεώσουν την άδεια του εκπαιδευτή. Γιατί αυτή η δυνατότητα να μην ισχύει και για τους υπόλοιπους που την απέκτησαν μετά την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος και να καθορίζεται γι’ αυτούς ασυμβίβαστο; Ξέρω ότι υπάρχει μία απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, αλλά το Συμβούλιο της Επικρατείας πάντα παίρνει απόφαση με μια συγκεκριμένη υπουργική ρύθμιση. Θεωρώ ότι αν το φέρετε με κάποιον άλλον τρόπο δεν θα υπάρχει αυτός ο περιορισμός. Γενικά συμφωνώ ότι ή πρέπει να ισχύει για όλους ή για κανέναν.

Τώρα έρχομαι στο θέμα το τελευταίο, που είναι τα μεικτά κλιμάκια ελέγχου. Δεν αφορά το παρόν νομοσχέδιο. Είναι αίτημα όλων των μεταφορέων, κυρίως από τη Βόρεια Ελλάδα, έχει ενταχθεί τα τελευταία χρόνια το φαινόμενο του αθέμιτου ανταγωνισμού από φορτηγά τρίτων χωρών ή και χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε βάρος των Ελλήνων αυτοκινητιστών διεθνών μεταφορών. Γι’ αυτό το λόγο καθίσταται αναγκαία η καθιέρωση μεικτών κλιμακίων καθοδόν ελέγχων ειδικά στα σημεία των κύριων ελεύθερων εισόδων της χώρας μας.

**(Συνέχεια ομιλίας κ. Ευστράτιου (Στράτου) Σιμόπουλου)**

Μετά την ορθή εφαρμογή του μέτρου θα περιορισθεί η παράνομη μεταφορά, η απώλεια εσόδων του δημοσίου, ενώ θα προκύψουν οφέλη για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία. Τα μικτά κλιμάκια ελέγχου έχουν προβλεφθεί από το ν. 2801/2000, διατηρήθηκαν και μετά την ισχύ του ν. 3446/2006, χωρίς όμως να έχουν δραστηριοποιηθεί παρά μόνο σε ορισμένες περιφέρειες, στις οποίες διενεργούνται με μικρή συχνότητα έλεγχοι εντός του ωραρίου. Μάλιστα, η Ευρωπαϊκή Ένωση προβλέπει τη διενέργεια ελέγχων στις επιχειρήσεις ως προληπτικό μέτρο και ορίζει τη διενέργεια συντονισμένων ελέγχων με ελεγκτικές αρχές άλλων χωρών. Για τη σωστή και εύρυθμη λειτουργία τους είναι σημαντικό να στελεχωθούν όχι μόνο από εκπροσώπους της υπηρεσίας μεταφορών και της Τροχαίας ή του Λιμενικού Σώματος, αλλά και από τελωνειακούς υπαλλήλους, ιδίως για τον έλεγχο του χρησιμοποιημένου καυσίμου και των συνοδευόμενων τελωνειακών εγγράφων. Επίσης, από εκπρόσωπο του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης, που θα διαπιστώνει την τήρηση των κανόνων υγιεινής αγροτικών και κτηνιατρικών προϊόντων. Τέλος, από υπαλλήλους των ΔΟΥ ή του ΣΔΟΕ για τον έλεγχο των τιμολογίων και την αντιστοίχισή τους με τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, ενώ εκπρόσωπος της Επιθεώρησης Εργασίας κρίνεται απαραίτητος για τον έλεγχο της νομιμότητας της σχέσης εργασίας οδηγού και εργοδότη.

Αξίζει να σημειωθεί ότι απαιτείται να διασφαλισθούν τα κατάλληλα υλικοτεχνικά μέσα, όπως ο απαραίτητος ηλεκτρονικός εξοπλισμός, όπως ισχύει στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τέλος, πιστεύω ότι η ανανέωση διπλωμάτων γίνεται με μεγάλο κόστος, με «χαρτόσημο» να πλησιάζει τα 200 ευρώ, με την αμοιβή της σχολής οδηγών και τους γιατρούς, μάλιστα, αυτό θα απαιτείται κάθε 3 χρόνια και παρακαλώ να δείτε με κατανόηση τη μείωση του συγκεκριμένου κόστους.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Σιμόπουλο.

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος, Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

**ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ. Θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για τον γόνιμο διάλογο που έγινε. Είναι αλήθεια, όπως έχουμε πει και άλλη φορά, ότι η οδική ασφάλεια και ό,τι την αφορά παίζει ένα πολύ σημαντικό ρόλο για τη χώρα μας, για τις γενιές που έρχονται. Υποσχέθηκα ότι θα απαντήσω σε ερωτήσεις που έχουν τεθεί και από τους συναδέλφους Εισηγητές και από τους φορείς στην προ προηγούμενη συνάντηση, έτσι, λοιπόν, θα ξεκινήσω από μια παρατήρηση του Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, που έκανε αναφορά στην ηλικία των οδηγών. Η αλήθεια είναι ότι μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα και δεν έχει επιβληθεί απολύτως τίποτα για τις ηλικίες. Το ξέρουμε αυτό, όλα τα χρόνια διαχρονικά, τα πράγματα ήταν στον αέρα.

Σήμερα, λοιπόν, τα ΚΤΕΛ είναι στα 67 έτη. Θέλω να σας πω, επίσης, ότι στο νομοσχέδιο αυτό, μετά από τη συζήτηση που έγινε και στις Επιτροπές, αλλά και στη συνάντηση με τους φορείς, θα δείτε αρκετές νομοτεχνικές βελτιώσεις. Αυτό σημαίνει ότι η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, ο Υπουργός και όλοι εμείς δουλέψαμε αρκετά πράγματα, τα οποία θεωρούσαμε ότι είναι απαραίτητο να βελτιωθούν. Έτσι, λοιπόν, τα ΚΤΕΛ σήμερα θα είναι στο 67ο έτος, ενώ το ταξί είναι στο 69οέτος, δεν θα είναι στο 69ο, όπως γράφεται στο νομοσχέδιο, θα γίνει βελτίωση. Θα μπει όριο για πρώτη φορά στα τουριστικά και στα φορτηγά το 67ο έτος.

Επίσης, διορθώνει και άλλη μία αδικία, ας την πούμε έτσι, δεν μπορεί στα σχολικά λεωφορεία οι οδηγοί να είναι 65 χρόνων και σε όλα τα άλλα τουριστικά λεωφορεία, που χρησιμοποιούνται για σχολικά, να είναι διαφορετικό, άρα και στα τουριστικά λεωφορεία, που χρησιμοποιούνται για σχολικά, το όριο θα είναι 65 ετών.

(Συνέχεια ομιλίας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ, Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών)

Ιστορικά αυτοκίνητα. Έγινε μια αναφορά από τον συνάδελφο του Κινήματος Αλλαγής για τη μείωση των τελών κυκλοφορίας. Τα τέλη κυκλοφορίας, που προβλέπονται σήμερα είναι, ήδη, πάρα πολύ χαμηλά και, μάλιστα, παρά την αντίθετη άποψη που είχε το Υπουργείο Οικονομικών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, ένα αυτοκίνητο 1.999 κυβικών πληρώνει περίπου 700 ευρώ για τέλη κυκλοφορίας, ενώ για ένα ιστορικό αυτοκίνητο προβλέπεται το ποσό των 100 ευρώ.

Αναφορικά με τα ΚΤΕΟ, που θα περνάνε τα συγκεκριμένα αυτοκίνητα, σημειώνεται ότι θα κάνουν τον «εκούσιο» έλεγχο. Τι σημαίνει αυτό; Ότι είναι ένας έλεγχος για το σύστημα διεύθυνσης, πέδησης, φώτα, αναρτήσεις. Επομένως, και τα παράβολα του ΚΤΕΟ για τα ιστορικά αυτοκίνητα θα είναι πολύ πιο χαμηλά. Άρα, γενικότερα, τα ποσά, τα οποία υπάρχουν, είναι πολύ χαμηλότερα των υπολοίπων αυτοκινήτων.

Εισφορά 1% στα ΚΤΕΛ. Το ξαναλέω για άλλη μια φορά, τα χρήματα αυτά είναι χρήματα των μετόχων των ΚΤΕΛ, η γενική συνέλευση των οποίων ελέγχει τις εκάστοτε διοικήσεις, αφού πρόκειται για ανώνυμη εταιρεία. Καταγγελίες για κακοδιαχείριση εξετάζονται αποκλειστικά από τα όργανα αυτά, τα ίδια των ΚΤΕΛ, απλά το Υπουργείο δεν επιθυμεί, πλέον, να διαχειρίζεται χρήματα ιδιωτών, όπως, εν προκειμένω και γι’ αυτό το καταργούμε.

Δεν μπορώ να καταλάβω την εμμονή του Προέδρου της ΟΣΜΕ για τα ΚΤΕΛ, στα οποία μάλιστα είναι εργαζόμενος και αμείβεται, χωρίς, όμως, να προσφέρει τις υπηρεσίες του, επειδή είναι συνδικαλιστής. Τον ακούσαμε στους φορείς. Απλώς το αναφέρω. Αν δεν είναι, λοιπόν, προσωπικές αυτές οι αναφορές τότε πρέπει να μας πει, γιατί. Και πρέπει να μας προβληματίσει αυτή η εμμονή και το ύφος του.

Το ίδιο συμβαίνει και με το βοήθημα που ψηφίστηκε το 2008, 13 χρόνια πριν, τιμής ένεκεν στους διατελέσαντες προέδρους. Αν γι’ αυτό το θέμα είχαν αντίρρηση οι μέτοχοι των ΚΤΕΛ, τότε θα μπορούσαμε να το ζητήσουμε. Κάτι τέτοιο, όμως, ουδέποτε έχει ακουστεί, γι’ αυτό, άλλωστε, και η δική μας Κυβέρνηση δεν το κατήργησε.

Θα υπάρχουν, επίσης, πρόσθετες δικλείδες ασφαλείας για τους συνοδηγούς των δεκαεπτάρηδων. Είναι γνωστό σε όλους μας ότι πολλές αποφάσεις βγαίνουν μετά την ψήφιση του νόμου. Σε αυτό, λοιπόν, είναι βέβαιο ότι θέλουμε να υπάρχουν δικλείδες ασφαλείας, όπως και κριτήρια για την ασφάλιση, τα οποία θα βγούνε με τις υπουργικές αποφάσεις.

Τέθηκαν, επίσης, από τον συνάδελφο του ΚΙΝΑΛ θέματα σχετικά με τα προσόντα των εξεταστών, αν θα υπάρχει ελάχιστος αριθμός μαθημάτων, ελάχιστος αριθμός εξεταζομένων σε μία αίθουσα ή αν μπορεί να δώσει εξετάσεις με το δικό του αυτοκίνητο ο εξεταζόμενος. Σας απαντώ συνολικά και για τα δύο. Τα προσόντα των εξεταστών και η ειδικότερη εκπαίδευσή τους για πρώτη φορά γίνονται από έναν ανεξάρτητο φορέα, το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης και όχι από μια εσωτερική εκπαίδευση που γινόταν στο Υπουργείο όλα τα προηγούμενα χρόνια.

Στην απόφαση αυτή που θα εκδοθεί θα προβλεφθούν ειδικότερα μαθήματα για ΑμεΑ, παροχή πρώτων βοηθειών κ.λπ. και θα αξιολογηθούν όλοι οι εξεταστές. Εξυπακούεται ότι κανένας εξεταστής δεν θα εξετάζει υποψήφιο αν δεν είναι κάτοχος ο ίδιος της άδειας οδήγησης της αντίστοιχης κατηγορίας, το οποίο το έχουμε ζήσει διαχρονικά αυτό και εγώ προσωπικά το θεωρώ απαράδεκτο. Ο ελάχιστος αριθμός μαθητών θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης θα υπάρχει και θα καθορισθεί με την έκδοση της απόφασης. Αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, ότι αυτό το στοιχείο δεν μπορεί να συμπεριληφθεί μέσα σε ένα νόμο, για να είναι εύκολο και να προσαρμόζεται μετά ανάλογα με ποια απόφαση πρέπει να βγει.

Πρέπει να γνωρίζετε ότι οι θεωρητικές εξετάσεις διενεργούνται ηλεκτρονικά, άρα κάθε υποψήφιος έχει μπροστά του μια οθόνη και μία ατομική θέση εξέτασης. Άρα ο αριθμός των εξεταζομένων ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος της αίθουσας και τον αριθμό των θέσεων που υπάρχουν. Δηλαδή, το θέμα αυτό είναι, ήδη, ρυθμισμένο.

Τέλος, για τη δυνατότητα εξέτασης υποψηφίου οδηγού με το δικό του αυτοκίνητο, σας ανέφεραν παραδείγματα κατ’ εξοχήν στη συζήτηση με τους φορείς οι αρμόδιοι, που είναι οι εκπαιδευτές. Μας είπαν ότι τα ατυχήματα έγιναν, όταν δεν εφαρμόστηκε το σύστημα επανεξέτασης πολύπειρων οδηγών, ετών 74, από το άγχος, από την κόπωση ή ακόμα όταν υποψήφιοι οδηγοί προσπάθησαν να κάνουν ελιγμούς σε κλειστούς χώρους χωρίς τον εκπαιδευτή. Αυτά αποδείχτηκαν στην πράξη, αλλά και από προσωπικές εμπειρίες νομίζω, όλοι μας, ο καθένας και η καθεμία, το καταλαβαίνει αυτό.

**(Συνέχεια ομιλίας κ. Μιχαήλ Παπαδόπουλου, Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών)**

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ένα νομοσχέδιο, με το οποίο προσπαθούμε με κάθε τρόπο να διευκολύνουμε την καθημερινότητα. Δεν διεκδικεί κανείς το αλάθητο, αλλά αυτόν ακριβώς τον ρόλο παίζουν και οι αποφάσεις, οι οποίες θα βγουν μετά.

Έγινε, επίσης, συζήτηση για τον ιατρικό έλεγχο των υποψηφίων οδηγών. Εδώ πρέπει να ενημερώσουμε ότι σε συνεργασία με το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής προωθείται μια πλατφόρμα μετάβασης των ιατρικών εξετάσεων, ηλεκτρονικά. Οι γιατροί θα έχουν άμεση ενημέρωση για την υγεία των οδηγών και υποψήφιων οδηγών, αφού θα μπορούν να μπαίνουν στον ιατρικό τους φάκελο, όπως μπαίνει, σήμερα, ο γιατρός ή κάποιος φαρμακοποιός - σε αντίστοιχο φάκελο - με το ΑΜΚΑ τους. Πρόκειται, λοιπόν, για μια μεγάλη καινοτομία, η οποία και τους πολίτες θα εξυπηρετεί, αφού δεν θα τους αναγκάζει να πηγαίνουν από υπηρεσία σε υπηρεσία τα ιατρικά πιστοποιητικά τους, αλλά και την οδική ασφάλεια θα αναβαθμίσει.

Το επόμενο βήμα θα είναι η έκδοση ηλεκτρονικού δελτίου εκπαίδευσης και ο ηλεκτρονικός προγραμματισμός των εξετάσεων, για να μπορέσουμε και σε αυτό το σημείο να κάνουμε ένα βήμα ψηφιακό μπροστά. Πρέπει να παραδεχθούμε ότι στον τομέα της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης έγιναν άλματα το τελευταίο χρονικό διάστημα. Ειδικότερα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών χορηγείται το προσωρινό δίπλωμα, με αποτέλεσμα να μειώνεται η διαφθορά, όσο γίνεται, η έκδοση αντιγράφων αδειών οδήγησης, η ηλεκτρονική ακινησία, η οποία εντός των άμεσων προσεχών ημερών ανακοινώνεται, καθώς και η έκδοση αντιγράφων αδειών κυκλοφορίας και μεταβίβασης επιβατικών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών.

Γιατί δεν υπάγεται η ρύθμιση των ΟΣΥ και του ΟΑΣΘ; Για έναν πάρα πολύ απλό λόγο. Τον έχουμε πει και άλλη μια φορά, θα τον ξαναπώ και σήμερα. Γιατί η συλλογική σύμβαση δεν είχε ΟΑΣΘ. Και εξηγούμαι. Η σύμβαση του ΟΑΣΘ έληξε το 2008. Η πρώην διοίκηση του ΟΑΣΘ προσπάθησε και έδωσε μία μάχη, με συμφωνία με τους συνδικαλιστές, να υπογράψει μια συλλογική σύμβαση, η οποία, δυστυχώς, τότε, απορρίφθηκε από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Επομένως, δεν θα μπορούσε να παραταθεί μία σύμβαση που δεν υπάρχει. Πληροφοριακά σας λέω ότι βρισκόμαστε στο τελικό στάδιο για την υπογραφή νέας συλλογικής σύμβασης με τον ΟΑΣΘ, οπότε θα εκλείψει το πρόβλημα αυτό.

Νομίζω ότι έχω απαντήσει στα περισσότερα, τα οποία ειπώθηκαν, και αν κάνω κάποιο λάθος θα παρακαλούσα να με διορθώσετε. Χαίρομαι, γιατί υπάρχει μια κοινή λογική και όχι μόνο κομματική λογική στο νομοσχέδιο αυτό και πιστεύω ότι η ψήφισή του θα δώσει ακόμα ένα όπλο για την οδική ασφάλεια. Θέλουμε να δώσει άλλο ένα όπλο για την καταπολέμηση της διαφθοράς, που υπάρχει, και πιστεύω ότι σε αυτό θα συντελέσουμε όλοι μαζί.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί 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 προχωρήσουμε στην ψηφοφορία επί των άρθρων και επί του συνόλου, ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των κομμάτων:

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Κέλλας, έχει ψηφίσει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Γκόκας, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, ο κ. Στολτίδης, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Χήτας, επιφυλάχθηκε και

ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης, επιφυλάχθηκε.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 έως 64 γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Επίσης, γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο και το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

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, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

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

Από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Γιόγιακας Βασίλειος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Γιαννούλης Χρήστος, Γκόκας Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Χήτας Κωνσταντίνος και Λογιάδης Γεώργιος.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, παρών ήταν ο Βουλευτής κ. Αθανασίου Αθανάσιος (Νάσος).

Τέλος και περί ώρα 11.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ**