**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 5 Μαρτίου 2021, ημέρα Παρασκευή και ώρα 13.40΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών». (2η συνεδρίαση-ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων)

Στη συνεδρίαση παρέστησαν o Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Ιωάννης Κεφαλογιάννης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης, εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού της Βουλής, μέσω υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης (άρθρο 38§9), οι κ.κ. Φάνης Σπανός, μέλος του Δ.Σ. της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος (ΕΝΠΕ), Μαριλή Χριστοφή, εκπρόσωπος της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία(ΕΣΑμεΑ), Νικόλαος Γρέντζελος, Αντιπρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Αθηνών (ΕΕΑ), Παναγιώτης Παπαντωνίου, Πρόεδρος του Συνδέσμου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), Σωτήριος Χατζίκος, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συνδέσμου Εισαγωγέων Μοτοσυκλετών (ΣΕΜ), Διαμαντής Ηλιάδης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ), Γεώργιος Χριστοδούλου, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδας (ΟΕΥΟΕ), Οδυσσέας Ράπτης, Διευθύνων Σύμβουλος της “e-Trikala” ΑΕ, Άρης Γκοργκολής, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συνδέσμου Εμπόρων Εισαγωγέων Επισκευαστών Δικύκλων (ΠΑΣΕΕΔ), Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», Άρης Ζωγράφος, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΣΕΟ) και Μιχάλης Παπαδόπουλος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφοράς (ΠΟΣΕΜ.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλό μεσημέρι σε όλες και όλους τους συναδέλφους. Αρχίζει η δεύτερη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου για το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Σήμερα, στη δεύτερη συνεδρίαση έχουμε την ακρόαση των φορέων. Σας καλωσορίζουμε όλους.

Τον λόγο έχει ο κ. Σπανός.

**ΦΑΝΗΣ ΣΠΑΝΟΣ (Μέλος του Δ.Σ. της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος (ΕΝΠΕ)):** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.Καταρχάς,καλωσορίσουμε το νομοσχέδιο που είναι ξεκάθαρα σε μία σωστή κατεύθυνση, καθώς λύνει προβλήματα, καλύπτει και αποκαθιστά «παθογένειες» ετών.

Ως ΕΝΠΕ δεν είχαμε την ευκαιρία να κάνουμε ειδική συνεδρίαση, λόγω των απανωτών εξελίξεων που αντιμετωπίσαμε. Ωστόσο, θα αναφέρω κάποια πολύ σημειακά στοιχεία, ενώ θα καταθέσουμε και σχετικό υπόμνημα στην Επιτροπή, σχετικά με τις θέσεις μας.

Είναι, λοιπόν, ένα νομοσχέδιο που, επί της αρχής, θεωρούμε, ότι βρίσκεται σε πολύ σωστή κατεύθυνση. Θα σταθούμε στη στοχοθεσία των ΣΒΑΚ. Η φιλοσοφία του σχεδιασμού, ειδικά για τα αστικά κέντρα, ότι δίνουμε έμφαση στον πεζό και στον πολίτη, θα πρέπει να υπηρετηθεί στρατηγικά και όχι «επιδερμικά». Οπότε, προς αυτόν τον σκοπό, καλώς νομοθετούνται τα ΣΒΑΚ.

Σχετικά με το ζήτημα των χρηματοδοτήσεων, θεωρούμε, ότι οι Περιφέρειες θα πρέπει να έχουν έναν ενεργό ρόλο με έναν πολύ ουσιώδη τρόπο, αλληλεπιδραστικό και συνεργατικό, προφανώς, με τον Α΄ Βαθμό Αυτοδιοίκησης που έχει την άμεση ευθύνη του αστικού ιστού. Κατά το πολεοδομικό μέρος, παρ’ ότι οι Περιφέρειες δεν έχουν πολεοδομικές υπηρεσίες, δεν θεωρούμε, ότι θα πρέπει να οικοδομείται στρατηγικά. Προς τούτο, οι υπηρεσίες περιβάλλοντός μας είναι σε θέση να διαχειριστούν και σε μακροεπίπεδο τους σχεδιασμούς. Εξάλλου, η αλληλεπίδραση και οι λειτουργικές διασυνδέσεις των αστικών κέντρων με τις περιαστικές περιοχές και τα πιο απομακρυσμένα μέρη, είναι ένα διακύβευμα μιας κλίμακας που «αγγίζει» και προσιδιάζει στα δικαιώματα του Β΄ Βαθμού Αυτοδιοίκησης.

Αυτά σε αδρές γραμμές. Είμαι στη διάθεσή σας για οποιεσδήποτε ερωτήσεις, ενώ, όπως είπα και στην αρχή, θα επανέλθουμε με γραπτή εισήγηση.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Περιφερειάρχα. Περιμένουμε και το υπόμνημά σας, το οποίο θα διανείμουμε σε όλους τους συναδέλφους. Η συζήτηση στην Επιτροπή μας θα ολοκληρωθεί τη Δευτέρα, οπότε υπολογίστε, πότε πρέπει να το στείλετε. Να πω, επίσης, ότι, επικοινωνώντας με την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος, μας είπαν, ότι θα στείλουν υπόμνημα και δεν θα παραβρεθεί κάποιος εκπρόσωπος σήμερα στη συνεδρίαση.

Τον λόγο έχει η κυρία Χριστοφή.

**ΜΑΡΙΛΗ ΧΡΙΣΤΟΦΗ (Εκπρόσωπος της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία, ΕΣΑμεΑ)**: Καλημέρα σας. Ονομάζομαι Χριστοφή Μαρίλη. Είμαι συνεργάτιδα της Συνομοσπονδίας και θα εκπροσωπήσω σήμερα τον κ. Βαρδακαστάνη, γιατί, λόγω ανωτέρας βίας, δεν μπόρεσε να συμμετέχει ο ίδιος.

Καταρχήν, να σας ευχαριστήσω για την πρόσκληση, εκ μέρους της Συνομοσπονδίας. Να εκφράσουμε την ικανοποίησή μας, γιατί, ήδη, έχουν συμπεριληφθεί πολλά πράγματα, από αυτά που είχαμε ζητήσει κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης στο νομοσχέδιο. Έχει αποσταλεί, ήδη, και υπόμνημα της Συνομοσπονδίας, σχετικά με κάποια αιτήματα που δεν συμπεριελήφθησαν.

Πράγματι, θεωρούμε, ότι είναι σε πολύ θετική κατεύθυνση το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, σε αντίθεση με το νομοσχέδιο που, ήδη, ψηφίστηκε για τις δημόσιες συμβάσεις, που περιλαμβάνει και μέτρα για τη διέλευση από τα διόδια, κάτι που θεωρούμε, ότι θα δημιουργήσει αρκετά προβλήματα, δεδομένου, ότι δεν περιέχει την απεξάρτηση, που είχαμε ζητήσει, της έκπτωσης από την παρουσία του ατόμου με αναπηρία στο αυτοκίνητο, αλλά αυτό το αφήνω, κατά μέρους, γιατί αφορά σε άλλο νομοσχέδιο.

Σε ότι αφορά στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, θεωρούμε πάρα πολύ θετική την ένταξη των ηλεκτροκίνητων αναπηρικών αμαξιδίων μεταξύ των ΕΠΗΟ. Αυτό που είχαμε ζητήσει και θεωρούσαμε, ότι θα διευκολύνει την όλη διαχείριση των αναπηρικών ηλεκτροκίνητων μικροοχημάτων, είναι η διάκρισή τους σε δύο κατηγορίες, στα ελαφρά ηλεκτροκίνητα αμαξίδια και στα hand bikes, που έχουν ταχύτητα μέχρι 6 χιλιόμετρα την ώρα, και τα πιο ενισχυμένα, των οποίων η ταχύτητα φτάνει μέχρι τα 25 χιλιόμετρα την ώρα και θα μπορούσε να τα διαχειριστεί το σύστημα ως ποδήλατα. Αυτή η διαφοροποίηση δεν έχει συμπεριληφθεί στο άρθρο 15.

Επίσης, σχετικά με την κίνηση αυτών των μικροοχημάτων, είχαμε ζητήσει την εξαίρεσή τους από την υποχρέωση να φέρουν σήμανση, εκτός και αν, φυσικά, κινούνται νυχτερινές ώρες, κάτι που αφορά στο άρθρο 20 του νομοσχεδίου.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 17, αναφορικά με τη στάση και στάθμευση των ΕΠΗΟ. Είχαμε ζητήσει, θεωρώντας, ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό, για παράνομη στάθμευση πάνω σε ράμπες ή σε θέσεις που αφορούν άτομα με αναπηρία, η μεταφορά του παράνομου σταθμευμένου οχήματος και μικροοχήματος να γίνεται αμέσως και όχι, μετά την παρέλευση τριών ωρών, δεδομένου, ότι δημιουργεί ένα σημαντικό εμπόδιο στην κίνηση των ατόμων με αναπηρία. Είχε ζητηθεί, επίσης, ένα 5% των θέσεων στάθμευσης να καθορίζεται για χρήση από άτομα με αναπηρία και κάποιοι εύκαμπτοι επαναφερόμενοι κύλινδροι να μπορούν να τοποθετηθούν σε θέσεις που προορίζονται για χρήση από άτομα με αναπηρία ή σε ράμπες που οδηγούν στα σπίτια τους.

Τέλος, στο άρθρο 23 που αφορά στις άδειες οδήγησης και γενικότερα σε θέματα εκπαίδευσης, είχε ζητηθεί, τόσο οι σχολές οδηγών, όσο και τα ΚΕΘΕΥΟ, να αναφερθεί, ότι έχουν την υποχρέωση να είναι προσβάσιμα, κάτι που έχει διευκρινιστεί ήδη και από το Υπουργείο Περιβάλλοντος στην Επιτροπή που είχε συστήσει το Υπουργείο για την αναθεώρηση του συστήματος αδειών οδήγησης. Ακόμη, η εκπαίδευση των εξεταστών και των υποψηφίων οδηγών όλων των κατηγοριών να περιλαμβάνει και μία ενότητα, σχετικά με τα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία, η οποία θα αναπτυχθεί σε συνεργασία με την Συνομοσπονδία.

Στο ίδιο άρθρο είχαμε ζητήσει τη συμπερίληψη της δημιουργίας Κέντρων Αξιολόγησης Οδηγών με Κινητική Αναπηρία στις Περιφέρειες. Αυτή τη στιγμή, υπάρχει μόνο ένα κέντρο στην Αθήνα, ο «Ηνίοχος», στον οποίο και καταφεύγουν άτομα με αναπηρία υποψήφιοι οδηγοί ή οδηγοί με κινητική αναπηρία από όλη την Ελλάδα, με ότι αυτό συνεπάγεται για έξοδα, ταλαιπωρία, κ.λπ..

Σας ευχαριστούμε και πάλι για την πρόσκληση. Καλή συνέχεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γρέντζελος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΡΕΝΤΖΕΛΟΣ (Αντιπρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Αθηνών (ΕΕΑ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση.

Ως Επαγγελματικό Επιμελητήριο έχουμε δύο επισημάνσεις, σε ότι αφορά στο άρθρο 54 και τις ρυθμίσεις για τη χορήγηση διπλώματος ΑΜ και Α1 κατηγορίας στους οδηγούς αυτοκινήτου και σε ότι αφορά στο άρθρο 55 για τη δυνατότητα των συνταξιούχων εκπαιδευτών να ασκούν το επάγγελμά τους.

Ειδικότερα, σε ότι αφορά στη χορήγηση διπλώματος ΑΜ και Α1 στους οδηγούς αυτοκινήτου, θεωρούμε, ότι η ρύθμιση είναι προβληματική. Πρέπει να λάβουμε υπόψιν κάποιες ιδιαιτερότητες στη χώρα μας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες. Έχουμε τριακόσιες ημέρες τον χρόνο ηλιοφάνεια, γίνεται εκτεταμένη χρήση μοτοσικλέτας και είναι η μεγαλύτερη σε όλη την Ευρώπη, σε σχέση με τις άλλες χώρες. Επίσης, πιστεύουμε, ότι δεν έχει καμία σχέση η οδήγηση της μηχανής με την οδήγηση του αυτοκινήτου. Αν πάρουμε κάποια στοιχεία από την ΕΛΣΤΑΤ, θα δούμε, ότι οι μοτοσικλέτες κατέχουν την πρώτη θέση σε θανατηφόρα ατυχήματα, με ποσοστό 33,7%, και ότι υπάρχει μία αύξηση στα θανατηφόρα ατυχήματα από το 2018 έως 2019, της τάξης του 22,9%.

Επίσης, αν θα δούμε τις ηλικίες που δίνεται η δυνατότητα να πάρουν αυτό το δίπλωμα, πάλι υπάρχει αύξηση στα θανατηφόρα ατυχήματα, περίπου, κατά 12%.

Ωστόσο, αν η σχετική ρύθμιση είναι υποχρεωτική με βάση την οδηγία, πιστεύουμε, ότι θα πρέπει, τουλάχιστον, να προβλέπεται μία υποτυπώδης εξέταση και αν αυτό δεν είναι εφικτό, σίγουρα, θα πρέπει να προβλέπεται μεγαλύτερος αριθμός μαθημάτων.

Επίσης, θέλουμε να εξεταστεί η δυνατότητα αν μπορεί, μέσα από προγράμματα ΕΣΠΑ, να επιδοτηθούν τα μαθήματα, έτσι ώστε να γίνονται περισσότερα μαθήματα από αυτούς τους οδηγούς.

Σχετικά με το άρθρο 55, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, καθώς αποκαθιστά μία αδικία. Θα πρέπει, όμως, αυτή η ρύθμιση να επεκταθεί και να καλύψει και όσους εκπαιδευτές έχουν υποβάλει αίτηση για συνταξιοδότηση ή είναι, ήδη, συνταξιούχοι και οι οποίοι επιθυμούν να συνεχίσουν να ασκούν την επαγγελματική τους δραστηριότητα, όπως συμβαίνει και με αντίστοιχες άλλες κατηγορίες επαγγελμάτων.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Παπαντωνίου.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση, εκ μέρους του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και που μας δίνετε τη δυνατότητα να συμμετέχουμε στη σημερινή διαβούλευση.

Αρχικά, να αναφέρω, ότι ο Σύλλογος έχει συμμετάσχει σε όλα τα επίπεδα της διαβούλευσης μέχρι τώρα και είμαστε, ιδιαίτερα, ικανοποιημένοι που πολλά, αν όχι τα περισσότερα, από τα σχόλια που έχουμε καταθέσει όλους αυτούς τους μήνες, έχουν γίνει δεκτά και έχουν ενσωματωθεί στον νόμο.

Είναι ένας νόμος που είναι, εξαιρετικά, σημαντικός, τουλάχιστον, για τον κλάδο των συγκοινωνιολόγων, ενώ αποτελεί και ένα πάρα πολύ σημαντικό βήμα για τη βελτίωση της κινητικότητας, κυρίως, της Αστικής Κινητικότητας, καθώς περιλαμβάνει δύο πολύ σημαντικά ζητήματα, στα οποία θα αναφερθώ. Το πρώτο έχει να κάνει με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και το δεύτερο με τη Μικροκινητικότητα, αυτό το οποίο ονομάζουμε ΕΠΗΟ.

Πριν ξεκινήσω τις επιμέρους σημάνσεις, θέλω να κάνω ένα πρώτο σχόλιο. Μάλλον, θα έλεγα, ότι το νομοσχέδιο έρχεται λίγο καθυστερημένα ως προς τον χρόνο. Το λέω αυτό, διότι, αφενός, τα ΣΒΑΚ είναι σε εξέλιξη αρκετά χρόνια και επιφέρουν σημαντικά προβλήματα, τα οποία, βέβαια, το παρόν νομοσχέδιο έρχεται σε μεγάλο βαθμό να επιλύσει, αφετέρου, και τα ηλεκτρικά πατίνια, που έχουν εμφανιστεί στην Ελλάδα από τον Δεκέμβρη του 2019, δηλαδή, περισσότερο από δύο χρόνια, όλο αυτό το διάστημα η λειτουργία τους ήταν «άναρχη», δεν βασιζόταν σε ένα σαφές νομοθετικό πλαίσιο, κάτι που δημιουργούσε, προφανώς, πολλά προβλήματα. Παρά την όποια καθυστέρηση, είναι πολύ σημαντικό που «ωρίμασε» αυτή η κατάσταση, που «ωρίμασε» αυτό το νομοσχέδιο και έρχεται σε αυτή την τελευταία φάση της διαβούλευσης.

Εκ μέρους του ΣΕΣ, έχω να κάνω κάποια σχόλια που αφορούν στο Α΄ Μέρος για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και στο Β΄ Μέρος για τη Μικροκινητικότητα. Σε ότι αφορά στα ΣΒΑΚ, αποτελούν μία πολύ μεγάλη ευκαιρία για την επίλυση προβλημάτων στις ελληνικές πόλεις που υπάρχουν, εδώ και πολλά χρόνια, και είναι παρεμφερή σε όλες τις ελληνικές πόλεις. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η έλλειψη για την πολιτική στάθμευσης, τα προβλήματα στην οδική ασφάλεια και η κακή εξυπηρέτηση στα μέσα μαζικής μεταφοράς, είναι προβλήματα που υπάρχουν σε όλες τις ελληνικές πόλεις και μέσα από τα ΣΒΑΚ υπάρχει η δυνατότητα να λυθούν, μέσα από μία γενική στρατηγική για την Αστική Κινητικότητα, την οποία έχουν στόχο τα ΣΒΑΚ να επιτύχουν.

Υπάρχουν, όμως, αυτά τα χρόνια που υλοποιούνται τα ΣΒΑΚ, διάφορα προβλήματα που και ο Σύλλογος αναδεικνύει, κατά καιρούς, και τα οποία, σε κάποιον βαθμό, λύνονται από το παρόν σχέδιο νόμου. Είναι, όμως, κάποια πράγματα που θα πρέπει να υπάρχουν, συνεχώς, στο μυαλό του Υπουργείου και όλων των εμπλεκομένων φορέων, γιατί ο αγώνας για τη βελτίωσή τους θα πρέπει να είναι διαρκής. Με αυτό θέλω να πω, πως μέσα από την εμπειρία των συγκοινωνιολόγων, αυτά τα χρόνια που υλοποιούνται τα ΣΒΑΚ, έχουν παρατηρηθεί πολλά προβλήματα ελλείψεων σε Δήμους, τόσο σε ανθρώπινο δυναμικό, όσο και σε δεδομένα, όπως μελέτες, που δυσχεραίνουν την υλοποίηση των ΣΒΑΚ. Υπάρχει πολύ χαμηλή συμμετοχικότητα στα ΣΒΑΚ φορέων και πολιτών. Τα ΣΒΑΚ γνωρίζουμε, ότι βασίζονται στη συμμετοχικότητα, η οποία, όμως, απουσιάζει και η οποία φθίνει, όσο προχωρά η υλοποίησή τους. Υπάρχει χαμηλή χρηματοδότηση, κυρίως, συγκριτικά με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές πόλεις και τα αντίστοιχα σχέδια που πραγματοποιούνται σε αυτές. Υπάρχουν προβλήματα στις προδιαγραφές, κάτι που δεν έχει σχέση με τον συγκεκριμένο νόμο. Υπάρχει μία δύσκολη διαδικασία θεσμοθέτησης των μέτρων, η οποία, για όσους είναι πιο σχετικοί, περιλαμβάνει διάφορες εγκρίσεις από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, από το Δημοτικό Συμβούλιο, από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση.

Άρα, καταλαβαίνετε τι «δαιδαλώδες» πλαίσιο εγκρίσεων υπάρχει και ένα γενικότερο πλαίσιο που οδηγεί σε διάφορες καθυστερήσεις στις πόλεις, για κυκλοφοριακές, για παράδειγμα, μελέτες, που δεν πραγματοποιούνται, μέχρις ότου να πραγματοποιηθεί το ΣΒΑΚ.

Επομένως, υπάρχουν διάφορα προβλήματα που ναι μεν, αντιμετωπίζονται σε κάποιο βαθμό από αυτόν τον νόμο, αλλά θα πρέπει να είναι διαρκής η παρακολούθηση και η αντιμετώπισή τους και τα επόμενα χρόνια. Είναι αυτονόητο, ότι δεν μπορούν να λυθούν μέσα από ένα σχέδιο νόμου.

Επίσης, χαιρόμαστε, ιδιαίτερα, για το ότι στο άρθρο 5 και στη Σύσταση Ομάδας Εργασίας, πλέον, υπάρχει διακριτός ρόλος του συγκοινωνιολόγου στα ΣΒΑΚ. Είναι κάτι που θεωρούμε, ότι είναι απαραίτητο και έχει προστεθεί. Κάτι που μοιάζει να είναι δύσκολο να υλοποιηθεί, υπό τις παρούσες συνθήκες, είναι το γεγονός, ότι, όπως αναφέρεται στο άρθρο 8, για τη διαδικασία εξέτασης των ΣΒΑΚ, που είναι πάρα πολύ σημαντική, δηλαδή, όταν κατατίθεται ένα ΣΒΑΚ στο Υπουργείο, το ποιος θα το εγκρίνει. Το άρθρο λέει, ότι το Υπουργείο και το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα πρέπει να τα εξετάσει μέσα σε δύο μήνες από την ημερομηνία παραλαβής, κάτι που μοιάζει δύσκολο με την εμπειρία μας και με την υποστελέχωση που υπάρχει γενικά και στο Υπουργείο και στο Τμήμα αυτό.

Επομένως, ένα γενικό σχόλιο έχει να κάνει με το ότι χρειάζεται στελέχωση και στους Δήμους, στις τεχνικές υπηρεσίες, αλλά και στο Υπουργείο, για να είναι ρεαλιστικά όλα όσα περιγράφονται στον νόμο, γιατί κάποια από αυτά μοιάζουν να είναι αρκετά δύσκολα με τις παρούσες συνθήκες.

Κλείνω με ένα μικρό σχόλιο και για το Β΄ Μέρος και την Μικροκινητικότητα. Όπως είπα, ήταν πολύ μεγάλο το χρονικό διάστημα που τα ηλεκτρικά πατίνια κυκλοφορούσαν χωρίς κανόνες και είναι σημαντικό, ότι τώρα τίθενται κανόνες, όπως έχουν τεθεί σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες. Μην ξεχνάμε, ότι, όταν πριν από δύο χρόνια τα ηλεκτρικά πατίνια εμφανίστηκαν στις ζωές και στην καθημερινότητα των ευρωπαϊκών πόλεων, κανένας δεν είναι έτοιμος και όλοι καθυστέρησαν για να ετοιμάσουν το πλαίσιο, με το οποίο θα πρέπει να κινούνται. Επομένως, χαιρόμαστε για το ότι στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας μπαίνουν οι αντίστοιχες διατάξεις για την ασφαλή κίνησή τους. Οι διατάξεις αυτές βασίζονται, σε μεγάλο βαθμό, και στη διεθνή βιβλιογραφία, επομένως, είμαστε σύμφωνοι.

Επίσης, θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο, σχετικά με το άρθρο 18 και τους ειδικούς κανόνες για τους οδηγούς των ΕΠΗΟ. Αναφέρεται, ότι μπορούν να χρησιμοποιούν, εν κινήσει, το κινητό τηλέφωνο, αν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοιχτή ακρόαση. Δεδομένου, ότι το κινητό τηλέφωνο αποτελεί την κυριότερη αιτία απόσπασης της προσοχής του οδηγού και ειδικά σε ευάλωτους χρήστες, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται να είναι το κινητό τηλέφωνο ούτε σε ανοιχτή ακρόαση.

Ένα δεύτερο σχόλιο έχει να κάνει με το ότι καλό είναι να συνδέσουμε την κυκλοφοριακή αγωγή και με τους χρήστες των ΕΠΗΟ, οι οποίοι είναι, πολλές φορές, μικροί σε ηλικία. Στο άρθρο 18, αναφέρεται, ότι πρέπει να έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 12 και των 15 ετών, αντίστοιχα, για δύο κατηγορίες οχημάτων πατινιών. Νομίζουμε, ότι αυτό θα πρέπει να συνοδεύεται και από μία πιστοποίηση, η οποία μπορεί να δίνεται μέσα από το σχολείο ή μέσα από κάποιον φορέα και να συνδεθεί και με την κυκλοφοριακή αγωγή των νέων, η οποία, όπως όλοι ξέρουμε, είναι το σημαντικότερο για την οδική ασφάλεια.

Τέλος, ένα θέμα που αναδεικνύεται μέσα από αυτό το νόμο, έχει να κάνει με την «ιεράρχηση» του οδικού δικτύου των πόλεων, κάτι που πάλι ο Σύλλογος Συγκοινωνιολόγων το αναδεικνύει. Πρέπει το δίκτυο να οριστεί σε αρτηρίες, σε συλλεκτήριες οδούς και σε τοπικές οδούς, ώστε να γίνει η μεγάλη αλλαγή που επισημαίνουμε. Δηλαδή, στις τοπικές οδούς να υπάρχει όριο ταχύτητας 30 χιλιόμετρα την ώρα, ώστε να μπορεί να ενσωματωθεί η κυκλοφορία των ποδηλάτων και όλων αυτών των οχημάτων της Μικροκινητικότητας με ασφάλεια μέσα στο οδικό δίκτυο.

Κλείνω, λέγοντας, ότι χρειάζεται πολύ καλά αντανακλαστικά, για να μην έχουμε καθυστερήσεις. Γι’ αυτό θα πρέπει να συζητάμε έγκαιρα τις αλλαγές, οι οποίες γίνονται στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και οι οποίες τα επόμενα χρόνια θα είναι πολύ μεγάλες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Χατζίκος.

**ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΧΑΤΖΙΚΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συνδέσμου Εισαγωγέων Μοτοσυκλετών (ΣΕΜ)):** Ευχαριστώ πολύ. Είναι ένα, πραγματικά, πολύ σημαντικό νομοσχέδιο που βάζει σε τάξη πολλά πράγματα. Από την αρχή, θέλω να πω, ότι είμαστε πολύ χαρούμενοι που καλούμαστε να μιλήσουμε για ένα τέτοιο νομοσχέδιο.

Γενικά, εμείς είμαστε υπέρ της κινητικότητας. Δεν χρειάζεται να σας το πω, κάθε μορφής κινητικότητα, πόσο μάλλον, όταν αυτή η κινητικότητα αφορά στον αστικό ιστό. Άρα, λοιπόν, η κινητικότητα είναι, σίγουρα, ένα θέμα που ρυθμίζει και προσθέτει στις εναλλακτικές της μετακίνησης. Άρα, λοιπόν, είμαστε υπέρ, όπως είμαστε και πολύ υπέρ της ηλεκτροκίνησης, όπως και κάθε μορφής κίνησης, η οποία μειώνει το περιβαλλοντικό «αποτύπωμα».

Επίσης, είμαστε σύμμαχοι σε οποιαδήποτε πρωτοβουλία βάζει κανόνες. Μας αρέσουν οι κανόνες, μας αρέσουν οι ξεκάθαροι κανονισμοί. Οτιδήποτε προωθεί την οδική ασφάλεια, πάντοτε, μας βρίσκει σύμμαχους. Είμαστε και από τους ανθρώπους που υπερασπιζόμαστε την ισονομία σε επίπεδο κινητικότητας. Άρα, λοιπόν, κάθε κατηγορία οχήματος πρέπει να τη χειριζόμαστε με έναν ισόνομο τρόπο και το λέω σήμερα εδώ, μιας και απευθύνομαι σε νομοθετικό Σώμα.

Θα ήθελα να κάνω μία μικρή παρατήρηση είναι για την ηλεκτροκίνηση. Είμαστε στην «αυγή» της ηλεκτροκίνησης, οπότε, θα βλέπουμε και πολλές εξελίξεις και θα μιλάμε πολύ γι’ αυτή. Να είμαστε βέβαιοι, ότι η ηλεκτροκίνηση είναι μηχανοκίνηση. Έτσι, όταν αναφερόμαστε σε μηχανοκίνητα οχήματα, δεν τα διαφοροποιούμε από τα ηλεκτροκίνητα. Ό,τι έχει κινητήρα είναι μηχανοκίνητο όχημα, είτε αυτός είναι ηλεκτρικός κινητήρας, είτε κινητήρας εσωτερικής καύσης. Με αυτή τη διευκρίνιση, να είμαστε βέβαιοι, ότι όταν αναφερόμαστε σε μηχανοκίνητα οχήματα, συμπεριλαμβάνουμε και την ηλεκτροκίνηση και τη συμβατική, όπως έχουμε συνηθίσει να τη λέμε, κίνηση. Λέω ξανά, ότι είμαστε πολύ υπέρ της ηλεκτροκίνησης και όλων των πρωτοβουλιών για την προώθηση αυτής, όπως και της πρόσφατης νομοθετικής πρωτοβουλίας του «Κινούμαι Ηλεκτρικά». Προς αυτή την κατεύθυνση κάναμε όλες μας τις παρατηρήσεις, επί του προκείμενου νομοσχεδίου. Κάποιες λήφθηκαν υπόψη, κάποιες όχι. Στη διαβούλευση είμαστε ευχαριστημένοι από τη συμμετοχή μας.

Ένα σημείο, στο οποίο θα ήθελα να σταθώ, είναι η χρήση κράνους στα ΕΠΗΟ. Το ότι η χρήση κράνους στα ΕΠΗΟ παραμένει ως σύσταση, εμάς δεν μας βρίσκει σύμφωνους. Θεωρούμε, ότι πρέπει να είναι υποχρεωτική η χρήση κράνους για τα ΕΠΗΟ, τα οποία πολύ καλά νομοθετούνται και ρυθμίζονται. Όμως, επειδή αφορούν και άτομα, ιδιαίτερα, μικρής ηλικίας, με μικρή εμπειρία σε οδηγική εμπειρία ή γνώση του ΚΟΚ, που κυκλοφορούν, σχεδόν, στο σύνολο των εθνικών οδών, το κράνος θα πρέπει να είναι απαραίτητο. Όποιος δρόμος έχει όριο ταχύτητας, πάνω από 50 χιλιόμετρα απαγορεύεται να κυκλοφορήσει το ΕΠΗΟ. Άρα, καλό θα είναι να βλέπουμε τους χρήστες αυτών των οχημάτων να έχουν μία ελάχιστη προστασία, όπως είναι αυτή του κράνους. Το θεωρούμε απαραίτητο και, πιστέψτε μας, είμαστε γνώστες αυτού του θέματος.

Θέλω να μιλήσω και για μία, ιδιαίτερα, θετική πρωτοβουλία και αυτή είναι η ισοδυναμία των διπλωμάτων οδήγησης, των αδειών οδήγησης Β΄, δηλαδή των συμβατικών αυτοκινήτων, με τις άδειες οδήγησης Α1, αυτές που καλύπτουν τα ελαφρά δίκυκλα. Να ορίσουμε, καταρχάς, για να έχουμε όλοι την ίδια αντίληψη, ότι ελαφρύ δίκυκλο είναι ένα δίκυκλο που είναι μέχρι 125 κυβικά και έχει μέγιστη ισχύ 11 kw ή 15 άλογα. Άρα, λοιπόν, είναι, πραγματικά, ένα ελαφρύ δίκυκλο, με πολύ περιορισμένη ανώτατη ταχύτητα, ενώ στη συντριπτική τους πλειοψηφία είναι και αυτόματα για χρήση και μετακίνηση, εντός του αστικού «ιστού». Άρα, μην φανταζόμαστε μοτοσυκλέτες 1.000 κυβικών, μην φανταζόμαστε τέτοια οχήματα. Μιλάμε για πολύ ελαφρά δίκυκλα.

Η ισοδυναμία αυτών των διπλωμάτων δεν είναι ελληνική πρωτοτυπία, δεν το σκεφτήκαμε εμείς. Η οδηγία, που ισχύει από το 2006 και προβλέπει την ισοδυναμία αυτών των διπλωμάτων, έχει εφαρμοστεί από μία σειρά ευρωπαϊκών χωρών με διάφορες εκδοχές. Κάποιοι έχουν θέσει ηλικιακό όριο, κάποιοι έχουν θέσει όριο κατοχής διπλώματος, κάποιοι έχουν θέσει όριο κάποια πρακτικά μαθήματα.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο προτείνει και τα τρία κριτήρια. Δηλαδή, ηλικιακό όριο, κατοχή διπλώματος και όριο μαθημάτων που είναι στα υψηλότερα επίπεδα όλων των χωρών που έχουν τέτοιες προβλέψεις. Αυτό που θα ήθελα, να σας θυμίσω, είναι, ότι δεν υπάρχει ούτε μία χώρα που να προβλέπει εξετάσεις. Πώς κρίνεται αυτή η εφαρμογή; Κάποια χώρα αναίρεσε το μέτρο; Φυσικά, όχι. Το τροποποίησε, επί το αυστηρότερον; Όχι. Άρα, λοιπόν, μάλλον, δούλεψε και δουλεύει και είναι μια χαρά.

Καταλαβαίνω την παράθεση στατιστικών που αφορούν στα ατυχήματα στην Ελλάδα. Είναι κάτι που μας στενοχωρεί όλους, ιδιαίτερα, τον δικό μας κλάδο. Θα ήθελα, όμως, να σας πω, ότι εμείς είμαστε τα θύματα, όχι οι θύτες. Υπάρχουν εκτενέστατες μελέτες, οι οποίες λένε, ότι, μόλις, στο 1/3 των ατυχημάτων φέρει ευθύνη ο οδηγός- αναβάτης του δίκυκλου. Στα 2/3 των ατυχημάτων η ευθύνη είναι των οδηγών αυτοκινήτων. Το λέω αυτό, γιατί υπάρχουν και πολλές μελέτες που καταλήγουν σε κάποια ουσιαστικά συμπεράσματα. Θα αναφέρω μία συγκεκριμένη. Είναι από την ισπανική ομοσπονδία ασφαλιστικών εταιρειών, που αναφέρει, ότι μετά την εφαρμογή της αντίστοιχης ισοδυναμίας στην Ισπανία, παρατηρήθηκαν δυο πράγματα. Πρώτον, οι οδηγοί που οδηγούν δίκυκλα, μέσω της ισοδυναμίας, δηλαδή, ήταν και οδηγοί αυτοκινήτου, εμπλέκονται σε λιγότερα ατυχήματα απ’ αυτούς που έχουν μόνο δίπλωμα δίκυκλου. Δεύτερον, έχει παρατηρηθεί, ότι έχουν γίνει και καλύτεροι οδηγοί αυτοκινήτου. Άρα, καταλαβαίνετε, ότι αυτό το μέτρο συμβάλλει στην οδική ασφάλεια και δεν συμβαίνει το αντίθετο.

Πέραν αυτής της τεράστιας συμβολής, έχει και περαιτέρω οφέλη. Όλοι κυκλοφορούμε σε αστικά κέντρα, οι περισσότεροι από εμάς είμαστε και εντός Λεκανοπεδίου. Νομίζω, ότι μπορούμε να φανταστούμε την αποσυμφόρηση που θα προκύψει από μία ελεύθερη χρήση του δίκυκλου. Σίγουρα, περιβαλλοντικά, είναι ό,τι πιο «πράσινο» σε συμβατικό, ενώ τώρα που έρχεται και η ηλεκτροκίνηση και θα μπει, ακόμη πιο ενεργά στη ζωή μας, θα είναι ακόμη χαμηλότερο το περιβαλλοντικό «αποτύπωμα». Άρα, είναι μία, απολύτως, «πράσινη» λύση. Έχουν γίνει μελέτες για την απώλεια παραγωγικότητας, τα καύσιμα, το κόστος. Άρα, δεν χρειάζεται να τα πω αυτά, είναι πολύ γνωστά.

Θα αναφέρω ένα θέμα που αφορά και στο τουριστικό μας προϊόν. Υπάρχει δυσαρέσκεια των επισκεπτών στην Ελλάδα, οι οποίοι και στις χώρες τους, αλλά και σε άλλες χώρες ανταγωνιστικές τουριστικά με τη χώρα μας, επιτρέπεται αυτή η οδήγηση, υπάρχει αυτή η ισοδυναμία. Όταν έρχονται, λοιπόν, στην Ελλάδα και δεν μπορούν να νοικιάσουν ένα δίκυκλο, οδηγούνται στην απογοήτευση και -ας μην κρυβόμαστε- οδηγούνται στην παρατυπία, δηλαδή, ενοικιάζουν δίκυκλο παράτυπα. Επίσης, η Ισπανία και η Ιταλία, χώρες πολύ όμοιες με τη χώρα μας στα αστικά τους κέντρα με πολλά δίκυκλα, με πολύ ήλιο, πολλές ημέρες μέσα στον χρόνο, που είναι και τουριστικές, έχουν μηδέν προϋποθέσεις. Υπάρχει μία αυτόματη ισοδυναμία των αδειών οδήγησης του αυτοκινήτου Β με το δίπλωμα Α1, από την πρώτη στιγμή που αποκτούν, ανεξαρτήτως ηλικίας, δίπλωμα.

Άρα, λοιπόν, στο σύνολό του, το νομοσχέδιο είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Κάθε πρωτοβουλία που πάει να ρυθμίσει κάτι για το περιβάλλον είναι θετική. Προφανώς, στην εφαρμογή του θα προκύψουν θέματα, όμως, είμαστε εδώ να βοηθήσουμε για τη συνεχή βελτίωσή τους.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Ηλιάδης.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ))**: Σας ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Σήμερα θα μιλήσω ως κλαδικό όργανο για δύο άρθρα, το 54 και το 55, τα οποία, κατεξοχήν, αφορούν τον κλάδο μας.

Θα τοποθετηθώ, καταρχήν, για το άρθρο 54 και σε ότι αφορά στην απόκτηση άδειας κατηγορίας ΑΜ μοτοποδηλάτου και του Α1 κατηγορίας που είναι έως 125 κυβικά. Ειδικότερα, θα μιλήσω για τη μοτοσυκλέτα που είναι έως 125 κυβικά, για το Α1. Θα προσπαθήσω να σας εξηγήσω συνοπτικά, γιατί δεν συμφωνούμε με τις προϋποθέσεις που αναφέρετε για την κατηγορία Α1. Όπως και άλλες χώρες της ΕΕ, μπήκατε και εσείς σε διαδικασία εναρμόνισης της ευρωπαϊκής οδηγίας με την ελληνική. Με μία σύντομη έρευνα βλέπει κανείς, ότι στα άλλα ευρωπαϊκά κράτη υπάρχουν προϋποθέσεις πολύ απλές, υπάρχουν ανύπαρκτες, αλλά και αρκετές. Η χώρα μας, λοιπόν, είναι μία μεσογειακή χώρα, κάτι που σημαίνει, ότι το κλίμα είναι τέτοιο που επιτρέπει, σε πολύ μεγάλο βαθμό, στον πληθυσμός να κινείται όλο το 24ώρο, όλο το, χρόνο με μοτοσυκλέτες. Αντίθετα, λόγω κλίματος, σε άλλες χώρες της Ευρώπης, κυκλοφορούν πολύ λιγότερες μοτοσικλέτες ή κυκλοφορούν ποδήλατα και μάλιστα, σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους, όπως είναι οι ποδηλατόδρομοι.

Η χώρα μας, λοιπόν, είναι μία χώρα, η οποία, δυστυχώς, φέρνει τον πολίτη, για πρώτη φορά, στη ζωή του, σε επαφή για να γνωρίσει την οδική συμπεριφορά και την κοινωνία της κυκλοφορίας, όταν θα έρθει στον εκπαιδευτή για να βγάλει δίπλωμα οδήγησης, ενώ σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες αυτή η γνώση υπάρχει από τη σχολική ηλικία, από τις τάξεις του δημοτικού. Βέβαια, σε αυτό το σημείο, οφείλω να τονίσω, ότι η προσπάθεια που κάνετε για να βάλετε «θεμέλια», ώστε οι πολίτες να έχουν μία τέτοια οδηγική γνώση από την προσχολική ηλικία -κάτι για το οποίο εμείς ενοχλούμε πολλές κυβερνήσεις εδώ και χρόνια- είναι σε καλό δρόμο. Βλέπουμε, ότι κάνετε προσπάθειες, για να εισέλθει, τελικά, η οδηγική αγωγή μέσα στα σχολεία.

Όμως, αυτό είναι ένα μέτρο, το οποίο θα επιφέρει τα αποτελέσματά του στην κοινωνία της κυκλοφορίας μετά από δεκαπέντε χρόνια, τουλάχιστον. Στη χώρα μας, θα δείτε, σπανίως, δυστυχώς, να υπάρχει αναβάτης που να φοράει πλήρη εξάρτηση, πλήρη στολή οδήγησης, να στέκεται ευλαβικά σε ένα φανάρι, πίσω από τα προπορευόμενα αυτοκίνητα και να μην κάνει «σφήνες» ανάμεσα στις λωρίδες κυκλοφορίας. Θα δείτε, επίσης, το σήμα κατατεθέν του Έλληνα επιβάτη, που είναι το κράνος, να είναι περασμένο ή στο χέρι ή είναι καπέλο στο κεφάλι. Αυτά τα φαινόμενα δεν τα παρατηρούμε σε άλλες χώρες της Ευρώπης, αλλά δυστυχώς, τα παρατηρούμε, κατά κόρον, στην Ελλάδα.

Να πάω σε λίγο πιο τεχνικά θέματα εκπαίδευσης, γιατί οι ιδιαιτερότητες της χώρας μας και του λαού μας είναι πολλές. Η μοτοσυκλέτα είναι ένα, εντελώς, διαφορετικό όχημα από το αυτοκίνητο. Έχει διαφορετική φιλοσοφία κατασκευής από τα άλλα οχήματα. Δεν είναι όχημα ενός όγκου, δύο ή τριών όγκων. Είναι ένα όχημα μονής γραμμής με τον οδηγό πάνω στο όχημα εκτεθειμένο και όχι προφυλαγμένο μέσα στο όχημα, όπως το αυτοκίνητο. Η μοτοσυκλέτα στρίβει, φρενάρει, κάνει ελιγμούς, πάντα σε συνεργασία με το σώμα του οδηγού. Μπορώ να μιλάω ώρες για τις ιδιαιτερότητες της μοτοσικλέτας, όπως το φρενάρισμα του εμπρός και πίσω τροχού, την επιτάχυνση, τον αέρα, τη βροχή και άλλα πολλά εμπόδια. Πρέπει, λοιπόν, να μπουν προϋποθέσεις για την απόκτηση της άδειας οδήγησης μοτοσικλέτας, με βάση την επαρκή εκπαίδευση στην οδική παιδεία και συμπεριφορά, στην τεχνική, στην αντιμετώπιση αποφυγής ατυχήματος.

Θέλω να κλείσω, λέγοντας, ότι το τελευταίο δίμηνο, κάναμε αρκετές συζητήσεις για τις προϋποθέσεις, σχετικά με την ισοδυναμία απόκτησης άδειας οδήγησης μοτοσυκλέτας, αυτοκινήτου και το Α1. Είχαμε θέσει ως προϋποθέσεις την κατοχή άδειας οδήγησης αυτοκινήτου για οκτώ χρόνια, το ηλικιακό όριο των 30 ετών και τη διαδικασία πρακτικής εξέτασης. Δεν σας κρύβω, ότι μας ξάφνιασε αυτή η απόφαση που ελήφθη. Βοηθήστε να αποτραπεί η αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων. Δεν είμαστε χώρα «ώριμη» να δεχθεί κάτι τέτοιο, χωρίς «αίμα» στην άσφαλτο. Δεν θέλω να αναφέρω άλλα κράτη, γιατί δεν τα θεωρώ πιο καινοτόμα, απλώς, έχουν προάγει καλύτερα και από νωρίς την οδική ασφάλεια στους πολίτες και γι' αυτό μπορούν να μιλήσουν και για πιο ελαστικά ή λιγότερο ελαστικά μέτρα.

Όμως, τελικά, θα μπω στη διαδικασία και θα αναφέρω τη Γερμανία, η οποία έχει αυξημένο δείκτη οδικής ασφάλειας και για την απόκτηση άδειας οδήγησης για μοτοσικλέτα Α1, έχει, κατ’ ελάχιστο, τα εννέα μαθήματα. Δεν θα επανέλθω στα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, σε σχέση με τα ατυχήματα. Απλώς, κλείνοντας, θέλω να προτείνω, ως εναλλακτική πρόταση, ότι αν θεωρείτε την πρακτική εξέταση υπερβολή, τα πρακτικά μαθηματικά μπορεί να είναι, κατ’ ελάχιστο, οι εννέα ώρες.

Όλα αυτά που προανέφερα, καλούμαστε εμείς, οι εκπαιδευτές οδήγησης και κυκλοφοριακής αγωγής, να τα αντιμετωπίσουμε, να τα διδάξουμε, να τα μεταδώσουμε, για να τα εμπεδώσει ο υποψήφιος οδηγός, ώστε να μπορεί να κινηθεί στην κοινωνία της κυκλοφορίας, με όσο το δυνατόν καλύτερη οδική ασφάλεια. Είναι για το καλό της νεολαίας της χώρας μας, είναι για μία χώρα που δεν θα είναι η άσφαλτος «βαμμένη» με το αίμα των παιδιών μας. Γι’ αυτό, ακριβώς, ζητάμε, τουλάχιστον, τα μαθήματα να είναι, κατ’ ελάχιστο, έστω στο όριο της Γερμανίας, δηλαδή, στα εννέα μαθήματα.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 55, για το συνταξιοδοτικό μας, είναι πολύ σωστό. Είναι μία εφαρμογή νομοθεσίας που τη ζητάμε, εδώ και αρκετά χρόνια. Ήταν ελλιπής από την πλευρά του αντίστοιχου Υπουργείου, όπου ανήκει ο ασφαλιστικός φορέας. Ήρθε, λοιπόν, ο σημερινός Υπουργός, να μας λύσει το πρόβλημα. Απλώς, θέλουμε λίγο να ξανακοιτάξει και να ξανασυζητήσουμε, εάν χρειαστεί, το θέμα της αναδρομικότητας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να πω στους συναδέλφους, ότι από την ΚΕΔΕ, ο Πρόεδρος, ο κ. Παπαστεργίου, μάς απέστειλε το υπόμνημα, που είχα πει στην αρχή, το οποίο θα διανεμηθεί, μαζί με όλα τα υπόλοιπα, την επόμενη ώρα στους συναδέλφους.

Τον λόγο έχει ο κ. Χριστοδούλου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδας (ΟΕΥΟΕ**)): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστούμε πολύ που μας κάνετε τη τιμή να παρευρεθούμε στην Επιτροπή και να εκφράσουμε τις απόψεις μας. Εμείς, ως εκπαιδευτές κυκλοφοριακής αγωγής, είμαστε «θεματοφύλακες» της οδικής ασφάλειας, παρ’ ότι αυτό λοιδορείται πολλές φορές.

Έχω ακούσει διαφορετικές προσεγγίσεις, οι οποίες δεν συνάδουν με την πραγματικότητα. Θα αναφερθώ στο άρθρο 54, και την ισοδυναμία απόκτησης άδειας οδήγησης μοτοσυκλέτας, αυτοκινήτου και το Α1. Ακούγοντας τον Πρόεδρο των Εισαγωγέων Μοτοσυκλετών που είναι «θερμός» υποστηρικτής της συγκεκριμένης διαδικασίας, θα ήθελα να τονίσω, ότι εφόσον είναι τόσο «θερμός» υποστηρικτής και εισηγείται μία τέτοια διάταξη για τη χώρα μας, προτείνω να πάρει πάνω του και όλη την ευθύνη της διάταξης, γιατί δεν μπορεί να διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια, χωρίς να αποτυπώνεται η επάρκεια και η οδική συμπεριφορά στη συγκεκριμένη διάταξη.

Δεν θα αναφερθώ παραπάνω, επί αυτού του θέματος. Όμως, για να προστατεύσουμε, τόσο την Πολιτεία, όσο και το Υπουργείο, βάζοντας ως πρώτο γνώμονα την οδική ασφάλεια και, κατ' επέκταση, τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής που είναι το υπέρτατο αγαθό, θα ζητήσω από τον Υπουργό και από το Υπουργείο που το εισηγείται να άρει τη συγκεκριμένη διάταξη από το νομοσχέδιο και να τεθεί σε νέα διαβούλευση, ώστε όλοι μαζί, χωρίς να κοιτάμε μικροπολιτικές και μικροεπιχειρηματικές βλέψεις, να βρούμε τη «χρυσή» τομή, ούτως ώστε να διασφαλιστεί, ότι αυτή η διάταξη θα συμβάλει στην οδική ασφάλεια και, κατ' επέκταση, στην ανθρώπινη ζωή, που είναι το υπέρτατο αγαθό ως αξία. Μπορεί να καταλήξουμε στο ίδιο, αλλά νομίζω, ότι χρειάζεται μία άλλη διάταξη, καθώς η συγκεκριμένη δεν διασφαλίζει την οδική ασφάλεια, στην οποία όλοι αναφερόμαστε. Αν η επάρκεια της συγκεκριμένης οδικής συμπεριφοράς καλύπτεται με αυτή τη διάταξη, είναι σαν να προτείνουμε στο Υπουργείο και στον Υπουργό μέτρα που δεν συνάδουν με την πραγματικότητα και απλά τα προτείνουμε.

Στο σημείο αυτό, θέλω να αναφέρω, ότι αυτή η διάταξη έχει βγει εδώ και δύο μήνες. Παρακολουθούμε με μεγάλη ψυχραιμία και δηλώνουμε, ότι, κατά το δοκούν και συλλήβδην, όλος ο κλάδος με «φθηνές» δικαιολογίες κατηγορείται από αυτούς που προτείνουν -όσοι προτείνουν- χωρίς να σέβονται. Δηλώνω, ότι πρέπει να σταματήσει όλος αυτός ο διασυρμός, χωρίς κανένα επιχείρημα και χωρίς καμία απόδειξη για τον κλάδο των εκπαιδευτών κυκλοφοριακής αγωγής. Να τεθεί, εκ νέου, σε διαβούλευση η συγκεκριμένη διάταξη, έχοντας όλοι στο μυαλό μας, ότι πρέπει να διασφαλίσουμε και να σώσουμε, έστω και μία ανθρώπινη ζωή. Πρέπει να βρούμε αυτή τη «χρυσή» τομή, όποια και αν είναι αυτή.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Ράπτης.

**ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΡΑΠΤΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της «e-Trikala» Α.Ε.):** Ευχαριστώ πάρα πολύ. Είναι τιμή για τα Τρίκαλα να συμμετέχουμε στη συγκεκριμένη συζήτηση, με την οποία θέλουμε να υπερθεματίσουμε την πρωτοβουλία που ανέλαβε η χώρα μας και υλοποίησε προ ετών, δηλαδή, την κυκλοφορία οχημάτων χωρίς οδηγό. Αποτέλεσε παγκόσμια πρωτοτυπία, ενώ αποτέλεσε και για εμάς λύση για τα ευρωπαϊκά καινοτόμα προγράμματα που υποστηρίζει και χρηματοδοτεί η Ε.Ε.. Το σημερινό άρθρο 42, του οποίο ζητούμε την ψήφιση, θεωρούμε, ότι επικαιροποιεί την τεχνολογία και τη λειτουργία των αυτοματοποιημένων λεωφορείων σε αστικό περιβάλλον.

Να σας θυμίσω, ότι οι λόγοι που η Ε.Ε. επενδύει σημαντικά κεφάλαια για την έρευνα γύρω από την αυτοματοποιημένη οδήγηση, οφείλονται στο ότι -κατά στατιστικές μελέτες- στο 70% των ατυχημάτων στα μέσα μαζικής μεταφοράς γίνονται από την ευθύνη του οδηγού. Ο σημαντικότερος λόγος που δεν χρησιμοποιούμε τα μέσα μαζικής μεταφοράς, είναι αυτό που ονομάζουμε last mile. Δηλαδή, την απόσταση από το σπίτι μας, μέχρι το κοντινότερο σημείο που θα προσεγγίσει ένα μέσο μαζικής μεταφοράς ή αντίστοιχα από την εργασία μας. Έρχεται, λοιπόν, σε αυτή την παγκόσμια έρευνα η Ελλάδα να πρωτοτυπήσει και να θεσμοθετήσει έναν νόμο, με τον οποίο επιτρέπει την κυκλοφορία οχημάτων, χωρίς οδηγό, με μία μεγάλη προϋπόθεση, ότι ο επαγγελματίας οδηγός βρίσκεται στο κέντρο ελέγχου και επιβλέπει την τεχνολογία. Αφού, λοιπόν, ψηφίστηκε ο νόμος το 2014, λειτούργησε με υπουργική απόφαση το 2015, η τεχνολογία εξελίχθηκε και τώρα είμαστε έτοιμοι να λειτουργήσουμε τον μεγαλύτερο ευρωπαϊκό πιλότο πάνω στο θέμα της αυτοκίνησης.

Πιστεύουμε, ότι έφτασε η ώρα, και η τεχνολογία έχει βοηθήσει, να δούμε θέματα πρόνοιας για τον επιβάτη, τη βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας αυτών των οχημάτων, λεωφορείων, αρχικά, των σε μεικτή κυκλοφορία, χωρίς διακεκριμένη λωρίδα, την είσοδό τους σε κυκλικούς κόμβους και ότι άλλο η τεχνολογία μπορεί να προσφέρει. Διευρύνουμε τον τύπο των οχημάτων, εκτός από λεωφορεία, δηλαδή, μέσα μαζικής μεταφοράς, και σε οχήματα Ι.Χ. που είναι μικρότερα και σε οχήματα που μπορούν να κάνουν τροφοδοσία καταστημάτων σε ώρες μη λειτουργίας της αγοράς.

Οι διαδικασίες που προβλέπονται έχουν απλοποιηθεί. Επιπλέον, σήμερα θεσμοθετείται ο έλεγχος για την ασφαλή λειτουργία. Δηλαδή, υπάρχει ελεγκτικός μηχανισμός από τα δύο μεγαλύτερα Πανεπιστημιακά Ιδρύματα της χώρας μας, του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, μέσω του ΕΚΕΤΑ, έτσι ώστε να μπορούμε, ανά στάδιο, να ελέγχεται, να έχουμε το «πράσινο φως» και να μπορούμε με ασφάλεια να κυκλοφορήσουμε τα οχήματα, πιλοτικά, στις πόλεις της Πατρίδας μας. Η Λαμία, μόλις, τελείωσε έναν «πιλότο», δυστυχώς, με την παλιά νομοθεσία. Εμείς το καλοκαίρι θα επιχειρήσουμε να λειτουργήσουμε τον μεγαλύτερο «πιλότο» που θα γίνει στην Ε.Ε. σε ευρωπαϊκό χρηματοδοτούμενο πρόγραμμα. Θεωρώ ότι είναι μία εξέλιξη που θα φέρει πάλι την Ελλάδα στην πρώτη γραμμή της καινοτομίας και την πρώτη γραμμή των τεχνολογικών εξελίξεων.

Να σας θυμίσω, ότι μετά την ψήφιση του νόμου και την έκδοση της υπουργικής απόφασης προ ετών, πάρα πολλές ευρωπαϊκές χώρες αντέγραψαν τη συγκεκριμένη τεχνική, που δημιουργήθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών τότε, ότι ο επαγγελματίας οδηγός επιβλέπει από απόσταση την κίνηση των οχημάτων. Αυτό μας επιτρέπει να προχωρήσει ένα βήμα παραπάνω η όλη προσπάθεια για τη δημιουργία ασφαλών συνθηκών για τη λειτουργία μέσων μαζικής μεταφοράς. Με τη σημερινή παρέμβαση ζητάμε λεπτομέρειες που απαιτεί η τεχνολογία, καθώς δεν έχει εξελιχθεί από το 2014 έως σήμερα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Γκοργκόλης.

**ΑΡΗΣ ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συνδέσμου Εμπόρων Εισαγωγέων Επισκευαστών Δικύκλων (ΠΑΣΕΕΔ))**: Ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Εκ μέρους του ΠΑΣΕΕΔ θα λέγαμε, επιτέλους, Ευρώπη. Όχι, ακριβώς, όμως, καθώς η ισοδυναμία των διπλωμάτων, δεν έχει θεσπιστεί μόνο στην Ευρώπη, αλλά και στις περισσότερες χώρες του κόσμου. Στη χώρα μας υπήρξε καθυστέρηση πολλών ετών, προκειμένου να υλοποιηθεί ένα διαχρονικό λαϊκό αίτημα. Πιστεύουμε, ότι οι αλλαγές σε ορισμένες διατάξεις, μπορούν να επιφέρουν βελτίωση και να εξισώσουν και τον Έλληνα πολίτη στα δικαιώματα με τους υπόλοιπους ευρωπαίους.

Προς τούτο, θα προτείναμε τα εξής. Σχετικά με το άρθρο 54, για την ισοδυναμία διπλώματος αυτοκινήτου και μοτοποδηλάτου 50 κυβικών, να ισχύει χωρίς ηλικιακές προϋποθέσεις, όπως ισχύει σε όλη την Ευρώπη, εδώ και δεκαετίες. Δεν υπάρχει λόγος να συνεχίσουμε να είμαστε η εξαίρεση. Για την ισοδυναμία διπλώματος αυτοκινήτου και ελαφρού δικύκλου, μέχρι 125 κυβικών, το σχέδιο νόμου προβλέπει τρία πρακτικά μαθήματα και χρονικές προϋποθέσεις. Για τα δίκυκλα με ταχύτητες προτείνουμε να παραμείνουν τα προτεινόμενα μαθήματα. Όμως, οι χρονικές προϋποθέσεις μπορούν να μειωθούν σε κατοχή κατηγορίας διπλώματος αυτοκινήτου πάνω από τρία έτη αντί των έξι ετών που αναφέρει το νομοσχέδιο και συμπλήρωση της ηλικίας 24 ετών, αντί των 27. Για τα εύκολου χειρισμού δίκυκλα, δηλαδή, τα αυτόματα, η ισοδυναμία να παρέχεται χωρίς προϋποθέσεις. Δηλαδή, χωρίς τα πρακτικά μαθήματα και τα χρονικά όρια. Είναι βασική προϋπόθεση, ώστε να εξαπλωθεί και στη χώρα μας το sharing, καθώς οι προϋποθέσεις μαθημάτων δεν θα μπορούν να επιβεβαιώνονται για τους τουρίστες από τα όργανα της Tροχαίας. Οι δε κάτοχοι που, ήδη, έχουν δύο διπλώματα και αυτοκινήτου και μοτοποδηλάτου 50 κυβικών, να μπορούν να οδηγούν το ελαφρύ δίκυκλο των 125 κυβικών, χωρίς άλλες προϋποθέσεις. Νομίζουμε ότι είναι αυτονόητο.

Σχετικά με τη νέα κατηγορία μοτοποδηλάτων 25 χιλιομέτρων την ώρα, που θεσπίζεται στο παρόν νομοσχέδιο, να πούμε, ότι υπάρχει για δεκαετίες στην υπόλοιπη Ευρώπη. Προτείνουμε, ό,τι προβλέπει το νομοσχέδιο για τη χρήση κράνους στα ηλεκτρικά ποδήλατα των 25 χιλιομέτρων και στα ηλεκτρικά πατίνια των 25 χιλιομέτρων, το ίδιο να ισχύει και για τη νέα και ασφαλέστερη κατηγορία μοτοποδηλάτου 25 χιλιομέτρων, που, προσεχώς, το 90% αυτών θα είναι ηλεκτρικά. Δηλαδή, τη σύσταση χρήση κράνους.

Σε ότι αφορά αυτά που ακούστηκαν από σχολές οδηγών, νομίζω, σκοπίμως, γίνεται αναφορά στον όρο «μοτοσυκλέτα», ενώ το νομοσχέδιο και η ισοδυναμία αφορά στα ελαφρά δίκυκλα, δηλαδή, τα «πενηνταράκια» και τα μικρά σκούτερ. Ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων που αναφέρθηκε, δεν αφορά στην κατηγορία των δικύκλων, στα οποία αναφέρεται η ισοδυναμία. Βάσει των πινάκων 41 και 31Β από τη Στατιστική Υπηρεσία του 2018, μόνο το 10% αφορά στα μικρά δίκυκλα. Τα υπόλοιπα είναι μεγάλες μοτοσυκλέτες.

Σε ότι αφορά στις τριακόσιες ημέρες ηλιοφάνειας που αναφέρθηκε, ότι έχει η Ελλάδα, φαντάζομαι ότι, τόσες έχουν και η Ρώμη και η Ανδαλουσία. Όσο κίνηση έχει η Αθήνα, τόσο κίνηση έχει και η Ρώμη και η Βαρκελώνη. Χώρες αυτών των πόλεων, επί δεκαετίες, έχουν ισοδυναμία και συνεχίζουν να τη διευρύνουν.

Σίγουρα, υπάρχει καλοπροαίρετη κριτική για την προώθηση της ισοδυναμίας, αλλά αρκετά με όσους «καπηλεύονται» την πρόληψη της Πολιτείας για οδική ασφάλεια και επικαλούνται τα δυστυχήματα, προκειμένου να καλύψουν την ανυπαρξία θέσεων, διεγείροντας τη συναισθηματική αντίδραση του κοινού. Είναι περισσότερο θέμα παιδείας και όχι ικανότητας ή ισορροπίας.

Οι νέοι οδηγοί της ισοδυναμίας, πιστεύουμε, ότι με την εμπειρία τους θα είναι περισσότερο προσεκτικοί και καλύτεροι οδηγοί. Για πόσα ατυχήματα πιστεύει κανείς, ότι η αιτία είναι η οδηγική ικανότητα, που πιστοποιείται με τις εξετάσεις και για πόσα, η μέθη, η επικίνδυνη οδήγηση, η επίδειξη, η κόντρα, η παραβίαση σηματοδότη, η απροσεξία; Φυσικά, υπάρχουν επιφυλάξεις και πολέμιοι. Εδώ υπάρχουν επιφυλάξεις για τη χρήση μάσκας και του εμβολίου. Δεν θα υπήρξαν για την ισοδυναμία; Οι επιφυλάξεις, όμως, που εκφράζονται είναι υποθέσεις, ενώ έχουμε τις απαντήσεις σε όλα αυτά, με καταγεγραμμένες θετικές εμπειρίες πολλών ετών, σχεδόν, όλων των κρατών του κόσμου.

Όταν εφαρμόστηκε για πρώτη φορά το σύστημα της ισοδυναμίας στην Ιταλία ή στην Ισπανία, εδώ και τόσα χρόνια, προφανώς, και δεν υπήρξε αρνητική εξέλιξη, παρά μόνο θετική. Γι’ αυτό και συνεχίζουν να στηρίζουν και να το διευρύνουν. Δεν είμαστε, δηλαδή, υποχρεωμένοι να ανακαλύψουμε ξανά τον «τροχό».

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Δανέλλη- Μυλωνά.

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΔΑΝΕΛΛΗ – ΜΥΛΩΝΑ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» (Ι.Ο.ΑΣ.))**: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Ως Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας έχουμε συμμετάσχει στη διαβούλευση και χαιρόμαστε που οι προτάσεις μας έχουν συμπεριληφθεί σε ένα νομοσχέδιο που περιέχει πολλές, καλές και ωφέλιμες διατάξεις και συνιστά θετική πρόοδο, σε σχέση με τα όσα ισχύουν μέχρι σήμερα.

Στο Α΄ Μέρος του σχεδίου νόμου που αφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, επισημαίνουμε την ανάγκη για προώθηση των εναλλακτικών και βιώσιμων τρόπων μετακίνησης, ως μία ευκαιρία για την αλλαγή του αστικού τοπίου, κάνοντάς το πιο φιλικό για τους πολίτες. Είμαστε σύμφωνοι με τους στόχους που τίθενται και περιλαμβάνουν τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, την προώθηση της Μικροκινητικότητας, τη διευκόλυνση της ηλεκτροκίνησης, την ανάπτυξη «ευφυών» συστημάτων μετακίνησης, την ενίσχυση των δημόσιων ζητημάτων μεταφοράς και τη βελτίωση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία. Για να προωθηθούν οι εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στη δημιουργία των απαιτούμενων υποδομών. Είναι σημαντικό, ότι καθορίζεται ο τρόπος σύστασης και στελέχωσης του έργου για τη διασφάλιση, ότι τα σχετικά προτεινόμενα μέτρα είναι εφαρμόσιμα. Επιπλέον, τα δίκτυα φορέων θα πρέπει να έχουν ουσιαστική συμμετοχή στον σχεδιασμό και στη διαμόρφωση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Στο Β΄ Μέρος του σχεδίου νόμου, θεωρούμε, ότι η ρύθμιση θεμάτων Μικροκινητικότητας και η θέσπιση του αντίστοιχου πλαισίου είναι, ιδιαίτερα, σημαντική, καθώς πρόκειται για έναν τρόπο μετακίνησης που γίνεται ολοένα και πιο δημοφιλής, ιδιαίτερα, στους κατοίκους των μεγάλων πόλεων.

Αναφορικά με τα μέσα της Μικροκινητικότητας, τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα (ΕΠΗΟ) είναι κατάλληλα για μετακίνηση εντός του αστικού «ιστού», με δημοφιλέστερα εξ αυτών τα ηλεκτρικά πατίνια. Τα πλεονεκτήματα τους συνίστανται στην απουσία εκπομπών ρύπων και θορύβου, στη χαμηλή κατανάλωση ενέργειας και την ευκολία στη χρήση, καθιστώντας τα έναν βιώσιμο τρόπο μετακίνησης για την κάλυψη μικρών αποστάσεων, ένα γεγονός που μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής εντός των πόλεων, βέβαια, με το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο.

Η ανάγκη για κάθετη ρύθμιση των θεμάτων Μικροκινητικότητας έχει εκπονηθεί από το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» και χαιρόμαστε που σήμερα τίθενται προς επεξεργασία στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, με το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «η Ελλάδα σε κίνηση». Το Ινστιτούτο έχει αναλάβει και πρωτοβουλίες για την ενημέρωση των χρηστών των μέσων αυτής της κατηγορίας, στοχεύοντας στην ασφαλή χρήση τους. Η θέσπιση κανόνων κυκλοφορίας για τα ΕΠΗΟ είναι απαραίτητη και θα ενισχύσει την οδική ασφάλεια γενικότερα. Τα ΕΠΗΟ είναι οχήματα που κινούνται σε δημόσιους δρόμους. Κατά συνέπεια, οι οδηγοί τους οφείλουν να τηρούν τους κανόνες του ΚΟΚ και να σέβονται τους υπόλοιπους οδηγούς, τους πεζούς και τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου, γενικότερα.

Επί των ρυθμίσεων και των επιμέρους άρθρων του σχεδίου νόμου, έχουμε να παραθέσουμε τα ακόλουθα. Η κατηγοριοποίηση των ΕΠΗΟ και ο διαχωρισμός τους, σύμφωνα με την μέγιστη ταχύτητα που μπορούν να αναπτύξουν, ΑΑ για τα οχήματα με μέγιστη με ταχύτητα τα 6χλμ, ανά ώρα και ΑΒ για τα οχήματα που μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα από 6 έως 25χλμ, όπως αναφέρεται στο άρθρο 15, μάς βρίσκει σύμφωνους, όπως και η απαγόρευση της κυκλοφορίας τους σε οδούς που το όριο ταχύτητας είναι μεγαλύτερο των 50χιλιομέτρων, στο άρθρο 16. Ένα ΕΠΗΟ που έχει τη δυνατότητα να κινείται, κατά μέγιστο, με 25 χιλιόμετρα την ώρα, δεν μπορεί να κυκλοφορεί με ασφάλεια, σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα οχήματα, η ταχύτητα των οποίων είναι υπερδιπλάσια και χωρίς να διαταράσσει την ομαλή ροή της κυκλοφορίας.

Στο άρθρο 18, που περιλαμβάνει τους ειδικούς κανόνες για τους οδηγούς ΕΠΗΟ, συστήνουμε να μην επιτρέπεται η παράλληλη κίνηση δύο ποδηλάτων ή ΕΠΗΟ, εφόσον κινούνται στον δρόμο, καθώς, λόγω της χαμηλής ταχύτητας που αναπτύσσουν, μπορεί να επιβραδύνουν την κυκλοφορία και πέρα της συμφόρησης που μπορεί να δημιουργηθεί, αυξάνεται και η πιθανότητα πρόκλησης τροχαίου συμβάντος, όταν οι οδηγοί των υπόλοιπων οχημάτων επιχειρούν να τα προσπεράσουν. Μπορεί να επιτρέπεται στους ποδηλατοδρόμους.

Η χρήση του προστατευτικού κράνους συγκεκριμένου τύπου, θα πρέπει να είναι υποχρεωτική για τους χρήστες των ΕΠΗΟ, αλλά και των ποδηλάτων και όχι να συστήνεται η χρήση του. Στοιχεία από έρευνες που διεξήχθησαν στις Η.Π.Α., δείχνουν, ότι το ένα 1/3 των τραυματισμών, μετά από πτώση για τους χρήστες των ΕΠΗΟ, είναι στην περιοχή του κεφαλιού, καθιστώντας απαραίτητη τη χρήση κράνους για τον περιορισμό των συνεπειών.

Ορθά προβλέπεται η χρήση ανακλαστικού εξοπλισμού, κατά τη νύχτα, από τους χρήστες των ΕΠΗΟ. Επίσης, η χρήση του ανακλαστικού εξοπλισμού θα πρέπει να είναι υποχρεωτική και για τους ποδηλάτες.

Συμφωνούμε με τη θέσπιση ορίου ελάχιστης ηλικίας για την οδήγηση των ΕΠΗΟ, 12 έτη για την κατηγορία ΑΑ και τα 15 έτη για την κατηγορία ΑΒ.

Στο σημείο αυτό, τονίζεται ότι, τα ΕΠΗΟ, ιδιαίτερα της κατηγορίας ΑΒ, δεν μπορούν να θεωρηθούν, ότι είναι ένα παιχνίδι, αλλά ένα όχημα, που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων μεταφορικών αναγκών.

Εμείς προτείνουμε να μην επιτρέπεται η χρήση κινητού τηλεφώνου από τους χρήστες ποδηλάτων, αλλά και ΕΠΗΟ, σε καμία περίπτωση, καθώς η χρήση έχει αποτέλεσμα την απόσπαση της προσοχής τους που είναι μία από τις κύριες αιτίες πρόκλησης τροχαίων δυστυχημάτων. Επιπρόσθετα, των όσων προβλέπονται στο σχέδιο νόμου, κρίνεται απαραίτητη η εφαρμογή ειδικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τους χρήστες των ΕΠΗΟ, αλλά και τους ποδηλάτες. Στόχος των εν λόγω προγραμμάτων, θα πρέπει να είναι η εκμάθηση των κανόνων του ΚΟΚ, των κανόνων συμπεριφοράς και των αρχών της οδικής ασφάλειας.

Ένα άλλο σημαντικό θέμα που πιστεύουμε, ότι πρέπει να συμπεριληφθεί στο νομοσχέδιο, είναι ότι με δεδομένη την τροποποίηση του άρθρου 20 του ΚΟΚ, προτείνεται η διαφοροποίηση του τρόπου επιβολής των προστίμων και πιο συγκεκριμένα, την προσθήκη νέας κατηγορίας που να αφορά στην υπέρβαση του ορίου των 50 χιλιομέτρων που ισχύει στις πόλεις και του ορίου των 30χιλιομέτρων, ιδιαίτερα σε οδούς,, περιμετρικά σχολικών μονάδων, νοσοκομείων κ.λπ.. Για το θέμα αυτό έχουμε συγκεκριμένες προτάσεις και για να μην απασχολήσω την Επιτροπή με επιπλέον χρόνο, θα σας στείλουμε γραπτά τις προτάσεις μας και τη σχετική τεκμηρίωση, γιατί αυτό το θέμα είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Να επισημάνω, ότι εκφέρουμε τις απόψεις και την εμπειρία μας από τη συμμετοχή του Ινστιτούτου μας σε διεθνή φόρα, όπως στην ομάδα εργασίας της Οικονομικής Επιτροπής του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, όπου και προσωπικά συμμετέχω για θέματα Μικροκινητικότητας και λειτουργίας, σε σχέση με το κανονιστικό πλαίσιο.

Πέρα από τις παραπάνω επισημάνσεις, είμαστε σύμφωνοι με το σχέδιο νόμου και με την εναρμόνιση με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και ευελπιστούμε στην εφαρμογή του νόμου. Αναμένουμε, επίσης, ότι, όταν θεσμοθετηθούν και οι αλλαγές στον τρόπο εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών και στις διαδικασίες χορήγησης αδειών οδήγησης, η αποτελεσματικότητα των ρυθμίσεων που προωθούνται από το εν λόγω νομοσχέδιο, θα συνεισφέρουν, σημαντικά, στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

Να σας ευχαριστήσω για την προσοχή σας και να ευχαριστήσω, επίσης, και όσους εργάστηκαν γι’ αυτό το νομοσχέδιο που πιστεύουμε, ότι θα ενισχύσει την οδική ασφάλεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Ζωγράφος.

**ΑΡΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΣΕΟ)):** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστούμε για την πρόσκληση και επιστρέψτε μου μία, κάπως, διαφορετική παρέμβαση. Το δίλημμα που «ξεπήδησε» από την ανάγνωση του σχεδίου νόμου ήταν: ΣΒΑΚ λοιπόν, ή να διεκδικήσουμε το δικαίωμα πόλη; Αν συνθέσουμε μία συνήθεια παραπάνω, με τα ΣΒΑΚ μπορούμε να διεκδικήσουμε το δικαίωμα στην πόλη; Θα ήταν μία ευτυχής συγκυρία και ένα μεγάλο στοίχημα, το οποίο, όμως, μάλλον, δεν θα το κερδίσουμε. Είναι ένα από τα ερωτήματα που υποβλήθηκαν στο τελευταίο Διεθνές Διεπιστημονικό Συνέδριο για την Κοινωνία της Κυκλοφορίας, στο οποίο συμμετείχαν οι περισσότεροι από τους προσκεκλημένους. Οι συγκλίνουσες προτάσεις του Συνεδρίου ήταν η ανάγκη δημιουργίας μιας ανθρωποκεντρικής μηχανικής που έχει ανάγκη σήμερα ο πλανήτης, σε αντίθετη με την κρατούσα άποψη, αυτή της εργολαβικής μηχανικής, η οποία «ζει και βασιλεύει» με όλες τις παρεχόμενες και αναγκαίες μεταλλάξεις της ακόμη και σήμερα.

Η φιλοσοφία αυτή απουσιάζει από το σχέδιο νόμου, γιατί ο πολίτης δεν αποτελεί πρωτεύον υποκείμενο στον σχεδιασμό, αλλά παραμένει ένας παθητικός θεατής - δέκτης. Αυτό το προτάσσουν κάποιοι άλλοι που σχεδιάζουν και το προτείνουν γι’ αυτόν. Για εμάς τα ΣΒΑΚ ή το δικαίωμα στην πόλη δεν μπορεί να είναι μόνο «μακέτες» και συγκοινωνιολογικές μελέτες. Επιβάλλεται να είναι κάτι περισσότερο. Δηλαδή, να αποτελούνται από συνέργειες ανθρώπων και υπηρεσιών κινητικότητας, οι οποίες θα περιγράφουν τις βασικές ανάγκες σε μία πόλη που επιθυμεί να μετασχηματιστεί, εκφράζοντας έτσι μία νέα πιο συνολική ματιά στον δρόμο για τον επαναπροσδιορισμό της κοινωνίας της κυκλοφορίας.

Ο χώρος που, ίσως, καταφέρουμε να δημιουργήσουμε, δεν θα αποτελεί ένα «κενό δοχείο», αλλά θα αντανακλά τις προτεραιότητες, τις ανάγκες και τα ενδιαφέροντα των ανθρώπων της πόλης. Ως εκπαιδευτές οδήγησης της κυκλοφοριακής αγωγής οι οποίοι ζούμε και εργαζόμαστε στον δρόμο, όταν, βέβαια, μας αφήνετε, χρόνια τώρα, κάθε χρόνο, καταθέτουμε στο Υπουργείο πλήθος προτάσεων, για να γίνουν οι δρόμοι πιο φιλικοί, πιο ασφαλείς, πιο φιλόξενοι και οι πολίτες που κινούνται σε αυτούς να είναι πιο συνεργάσιμοι, να σταματήσει η βία, το μπούλινγκ και η επιθετικότητα.

Σε ότι αφορά στο σημερινό νομοσχέδιο που προσπαθεί να εντάξει μορφές Μικροκινητικότητας στον δρόμο, όπως τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα, έχουμε να καταθέσουμε δεκαεπτά προτάσεις και δύο ερωτήσεις-απορίες σε όλους αυτούς, οι οποίοι συμμετείχαν, μέχρι στιγμής, και διατύπωσαν κάποιες προσεγγίσεις που δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα.

Προτείνουμε, πρώτον, να αλλάξει η λογική των ΣΒΑΚ, με γνώμονα τη ανθρωποκεντρική μηχανική και οι πολίτες - χρήστες της πόλης να έχουν πρωτεύοντα ρόλο και στον σχεδιασμό, αλλά και στην εφαρμογή του.

Δεύτερον, να οριστούν παραδοτέα για κάθε ΣΒΑΚ που υλοποιείται, όπως και ο προσδόκιμος πολλαπλασιαστής τους στη σύγχρονη Βιώσιμη Κινητικότητα.

Τρίτον, όλες οι παρεμβάσεις να περιλαμβάνουν άμεσα μέτρα για την απρόσκοπτη και ασφαλή κινητικότητα των ΑμεΑ.

Τέταρτον, να θεσπιστεί διαμόρφωση δικτύων οδών «ήπιας» κυκλοφορίας με ταχύτητες 10 έως 20 χιλιόμετρα, ανά ώρα, ανάλογα της έκτασης και του πληθυσμού μιας πόλης.

Πέμπτον, να αλλάξει, επιτέλους, αυτή η αυθαίρετη οριζόμενη ταχύτητα πεζού από τα 6 χιλιόμετρα την ώρα στην πραγματική ταχύτητα που είναι τα 4 χιλιόμετρα ανά ώρα.

Επίσης, να αποδοθούν τα πεζοδρόμια μόνο στους πεζούς και στους αναπήρους και σε κανέναν άλλο. Να μειωθεί το όριο ταχύτητας στις κατοικημένες περιοχές στα 30 χιλιόμετρα την ώρα και επιτέλους, να θεσπιστεί το δίπλωμα κινητικότητας, ως βασικό εφόδιο ενός χρήστη, να χρησιμοποιεί τον δρόμο με την οποιαδήποτε μορφή.

Ένατον, η εκπαίδευση οποιουδήποτε οδηγού μηχανοκίνητου οχήματος να περιλαμβάνει μαθήματα ποδηλάτου και μαθήματα ηλεκτροκινητικότητας.

Δέκατον, να επανακαθορίσουμε την επιτρεπτή ηλικία να οδηγεί κάποιος μηχανοκίνητο ή ηλεκτροκίνητο όχημα, γιατί είναι τα ίδια οχήματα, αφού έχουν και τα δύο μηχανή. Για εμάς πιο σπουδαίο είναι να μάθει ο νέος να περπατάει, να προσανατολίζεται, να «μυείται» στις λεπτομέρειες της πόλης και όχι να οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα.

Ενδέκατον, να απαγορευτεί η μετακίνηση παιδιών κάτω των δέκα χρόνων με μοτοσυκλέτα.

Επίσης, να γίνει αλλαγή του άρθρου 43 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για την εγκατάλειψη θύματος τροχαίου, να τροποποιηθεί το άρθρο 42 του ΚΟΚ για θέσπιση 0% αλκοόλ, 0% ψυχοτρόπες ουσίες κατά την οδήγηση.

Ακόμη, να αλλάξει η φιλοσοφία απόδοσης προστίμων για την επανεισαγωγή παραβατών στην κοινωνία της κυκλοφορίας και όχι να παίζουν ένα εισπρακτικό ρόλο για το Κράτος και τις Περιφέρειες.

Επιπλέον, να αλλάξει το σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς των οδηγών, σε μία προσπάθεια -έχουμε καταθέσει ολοκληρωμένο σχέδιο στο Υπουργείο- να γίνει μοχλός για την σύγχρονη κινητικότητα και να απαγορευτεί, εντελώς, η χρήση ηλεκτρονικών συσκευών για οποιονδήποτε οδηγεί οποιοδήποτε όχημα.

Τέλος, να «κλειδώνεται» η ανώτερη ταχύτητα όλων των οχημάτων, ανάλογα με τον τύπο τους, στην ανώτατη τιμή που ορίζει ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Πιστεύουμε, ότι τα ΣΒΑΚ μπορούν να αποτελέσουν ένα νέο Ελ Ντοράντο για την σύγχρονη κινητικότητα και την οδική ασφάλεια, αλλά είναι στο χέρι όλων μας να μην τα ξοδέψουμε.

Ολοκληρώνω με δύο ερωτήσεις-απορίες, σε σχέση με αυτά που ακούστηκαν, αναφορικά με τη δυνατότητα οδήγησης μοτοσυκλέτας με δίπλωμα αυτοκινήτου που προτείνεται στο σχέδιο νόμου. Οδήγησε κάποιος από τους συγγραφείς του σχεδίου νόμου ένα πατίνι; Προσπάθησε να οδηγήσει κάποιος από τους συγγραφείς που δεν έχει εκπαιδευτεί στην οδήγηση δίκυκλου, μία μοτοσικλέτα σε έναν φυλασσόμενο χώρο; Έχετε σκεφτεί ποτέ, ότι αυτός που θα νοικιάσει ένα πατίνι ή ένα μοτοποδήλατο μπορεί να μην ισορροπεί; Ξέρετε ότι το 20% των ανδρών και το 30% των γυναικών που έρχονται να εκπαιδευτούν για δίπλωμα οδήγησης μοτοσυκλέτας δεν γνωρίζει ισορροπία; Έχετε λάβει υπόψιν σας τις προδιαγραφές που θεσμοθετήθηκαν με το ευρωπαϊκό πρότυπο IRP και περιγράφει την ευρωπαϊκή προσέγγιση για την αρχική εκπαίδευση των μοτοσυκλετών; Αυτό το πρότυπο ορίζει είκοσι τρεις θεματικές ενότητες εκπαίδευσης για τον οδηγό δίκυκλου. Τι, ακριβώς, προτείνετε; Αντί να «εμπλουτίσουμε» με τα σύγχρονα πρότυπα και τις προδιαγραφές την εκπαίδευση οδηγών δικύκλων, ώστε να συμμετέχουν με ασφάλεια και λογική στην κοινωνία την κυκλοφορίας, στον δρόμο, για το «Όραμα Μηδέν», να την καταργήσουμε;

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**

Στο σημείο αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής, έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει ο κ. Παπαδόπουλος.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφοράς (ΠΟΣΕΜ)):** Κύριε Πρόεδρε, και εμείς με τη σειρά μας θέλουμε να σας ευχαριστήσουμε.

Πράγματι, σε κάποια σημεία το νομοσχέδιο είναι αρκετά καλό. Όμως, υπάρχουν και σημεία που είναι απαράδεκτα, όπως το άρθρο 33, το οποίο μιλάει για εξαίρεση από το ΠΕΙ, δηλαδή, το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας πάρα πολλών επαγγελματιών οδηγών.

Αυτό σημαίνει, ότι δεν μπορούμε, από τη μία πλευρά, να μιλάμε για οδική ασφάλεια και από την άλλη πλευρά, να αφαιρούμε εκπαίδευση από τους οδηγούς. Δεύτερον, λέμε, ότι ο οδηγός που θα βρίσκεται σε αγροτικές περιοχές ή σε περιοχές που δεν έχουν μεγάλη κυκλοφορία, θα μπορεί να μην έχει ΠΕΙ. Δεν είναι δυνατόν, να θεωρούμε, ότι αυτός οδηγός δεν θα κουβαλάει φορτίο και δεν θα έχει κίνδυνο να δημιουργήσει ατύχημα, γιατί ο οδηγός αυτός θα βγει και στην εθνική οδό, θα βγει και στον δημοτικό δρόμο και θα βγει σε όλους τους δρόμους. Δεν μπορεί να αποκλειστεί σε κάποιους δρόμους μόνο. Άρα, για εμάς είναι απαράδεκτο, το ότι αρχίζει το άρθρο 33, με την εξαίρεση αρκετών οδηγών, να μην χρειάζεται να έχουν Πιστοποίηση Επαγγελματικής Ικανότητας.

Επιπλέον, οι οδηγοί είναι οι μόνοι που έχουν κάρτα εργασίας σε καθημερινή βάση. Είναι ο ταχογράφος. Πολύ σωστά το νομοσχέδιο αναφέρει μέσα τον ταχογράφο. Θα έπρεπε, όμως, βάσει του 561/2006 Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ρυθμίζει όλες τις εργασιακές σχέσεις του οδηγού και τις συνθήκες, το Υπουργείο Εργασίας να εναρμονιστεί και να σέβεται αυτόν τον Κανονισμό. Δεν μπορεί από τη μία πλευρά να λέμε, ότι θα ελέγχουμε βάσει του πίνακα προσωπικού που δηλώνει ο κάθε εργοδότης κα από την άλλη πλευρά, η Τροχαία, εσείς, να ελέγχετε βάσει του 561. Αυτά είναι λίγο μπερδεμένα και δημιουργούν σύγχυση και στους ελεγκτικούς μηχανισμούς.

Επίσης, αυτό που θέλουμε να πούμε, είναι ότι δεν μπορεί να εξαίρουμε τους οδηγούς από τις υπόλοιπες ρυθμίσεις, όπως ακούσαμε για τους επαγγελματίες οδηγούς εκπαιδευτές που το συνταξιοδοτικό τους μπαίνει στο νομοσχέδιο αυτό. Επιπλέον, μπαίνει και το θέμα για τους μεταφορείς, οι οποίοι, αφού βγουν στη σύνταξη, έχουν το δικαίωμα να έχουν δύο αυτοκίνητα στην ιδιοκτησία τους. Αυτό που πηγαίνει; Μήπως πηγαίνει, ότι και οι οδηγοί θα πρέπει να δουλεύουμε εσαεί και δεν θα υπάρχει σύνταξη; Ερωτήσεις θέτουμε.

Άρα, θα πρέπει να δούμε όλα τα άρθρα που είναι από το 33 και μετά και αφορούν στην εκπαίδευση των οδηγών, γιατί μιλάμε για οδική ασφάλεια, χωρίς να μιλάμε για τον αν είναι καλά εκπαιδευμένοι οι επαγγελματίες οδηγοί. Κύριε Πρόεδρε, θα σας πω δύο νούμερα. Βάσει των στοιχείων του Υπουργείου Μεταφορών, μιλάμε για 600.000 οδηγούς, από τους οποίους μόνο οι 350 μόνο έχουν ΠΕΙ, δηλαδή, Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας. Άρα, θα πρέπει να εντείνουμε να έχουν όλοι, μηδενός εξαιρουμένου, είτε είναι ιδιοκτήτης και έχει επαγγελματικό δίπλωμα, είτε είναι με σχέση εξαρτημένης εργασίας, θα πρέπει να έχει πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας, αν θέλουμε να έχουμε οδική ασφάλεια, γιατί το ΠΕΙ εκπαιδεύει, σε τακτά χρονικά διαστήματα, τους οδηγούς.

Επιπλέον, όταν ο οδηγός έχει όλα αυτά τα προσόντα, δηλαδή, έχει ΠΕΙ, έχει άδεια, έχει το επαγγελματικό του δίπλωμα, που στοιχίζει 1.000 ευρώ μόνο να το βγάλει και κάθε πέντε χρόνια θα πρέπει να πληρώνει παράβολα, για να μπορεί να τα ανανεώνει, δεν μπορεί να είναι ανειδίκευτος εργάτης.

Τέλος, θα ήθελα να σας πω, ότι θα πρέπει, απαραιτήτως, να ενισχυθούν οι ελεγκτικοί μηχανισμοί ως προς τους ελέγχους των ταχογράφων, για να μην μπορούν οι ιδιοκτήτες να υποχρεώνουν τους οδηγούς να παραβιάζουν τα ωράρια. Εκεί είναι τα μεγάλα ατυχήματα.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των εκπροσώπων των φορέων και περνάμε, αμέσως, στους συναδέλφους, εάν θέλουν να θέσουν κάποιο ερώτημα.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να ρωτήσω, αρχικά, τον κ. Σπανό που εκπροσωπεί την ΕΝΠΕ, για το πώς εκτιμά την συμμετοχή και τον ρόλο των Περιφερειακών Αυτοδιοικήσεων, με βάση τα όσα προβλέπονται στο συγκεκριμένο νομοθέτημα. Δηλαδή, αν υπάρχει το ενδεχόμενο να φοβάται μία σύγκρουση, όχι συμφερόντων, αλλά σύγκρουση πρακτικής, με όσους Δήμους, εντός των Περιφερειών έχουν, ήδη, προχωρήσει στην εκπόνηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας; Πιστεύει, ότι οι Περιφέρειες, δηλαδή, ο Β΄ Βαθμός Αυτοδιοίκησης, θα πρέπει να παίξει έναν πιο επιτελικό συντονιστικό ρόλο που θα καλύψει και το σημαντικό κενό χρηματοδότησης που δημιουργείται μετά την ολοκλήρωση της χρηματοδότησης από το «Πράσινο» Ταμείο για την εκπόνηση των μελετών, αλλά και για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή;

Ήθελα να ρωτήσω τον κ. Χατζίκο, που εκπροσωπεί τους εισαγωγείς, εάν το στοιχείο της χορήγησης άδειας οδήγησης σε κάποιον πολίτη που δεν έκανε ποτέ χρήση αυτοκινούμενου μέσου, τον καθιστά ικανό, με βάση τα όσα προβλέπει το νομοσχέδιο, να εμφανιστεί μία ωραία πρωία να αγοράσει ένα δίκυκλο 100 κυβικών και με τρία ή λιγότερα μαθήματα να βγει στον δρόμο; Αν έχω καταλάβει καλά, η προϋπόθεση είναι η απόκτηση διπλώματος. Η εμπειρία δεν τεκμαίρεται με κάποιον άλλον τρόπο. Η χορήγηση διπλώματος, πολλές φορές, εξασφαλίζεται και από συμπολίτες μας που δεν έχουν ιδιόκτητο μέσο ή δεν έχουν κάνει χρήση κάποιου μέσου. Όμως, ταυτόχρονα, αποκτούν τη δυνατότητα να κυκλοφορήσουν, νομίμως, με ένα δίκυκλο κάποιου κυβισμού. Αυτό έχει λογική;

Θεωρώ ότι πιο λογικό επιχείρημα, κύριε Υπουργέ, από αυτό που ακούστηκε για τη χρήση του κράνους, σε ότι κινείται, δεν υπάρχει. Θεωρώ ότι είναι αυτονόητο να προστεθεί και να βελτιωθεί. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Καλωσορίζοντας τους εκπροσώπους των φορέων για την πολύ ενδιαφέρουσα τοποθέτησή τους σε ένα πολύ σοβαρό θέμα, που έχει να κάνει με την ποιότητα ζωής, αλλά και με την ασφάλεια των πολιτών που κινούνται και υφίστανται τις συνέπειες από την κίνηση των οχημάτων.

Υπήρξε μία πολύ μεγάλη συζήτηση για το άρθρο 54, που αφορά στις ισοδυναμίες. Θα ρωτήσω, καταρχήν, τον κ. Σπανό, αν γνωρίζει, πέραν αυτών που ρώτησε ο προηγούμενος συνάδελφος, ο κ. Γιαννούλης, αν έχουν ξεκινήσει από κάποιες Περιφέρειες ή σε κάποια Περιφέρεια Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και ποια είναι η, καταρχήν, εμπειρία, με βάση το όποιο θεσμικό πλαίσιο υπήρχε μέχρι σήμερα. Τέτοια σχέδια είχαν αρχίσει να εκπονούνται και πριν από το 2019 που υπήρξε και η πρώτη θεσμοθέτηση.

Επίσης, κατέθεσε πολύ ενδιαφέρουσες προτάσεις η ΕΣΑμεΑ. Θα τα πούμε, βέβαια, στη συζήτηση κατ’ άρθρον. Δεν έχω να κάνω κάποια ερώτηση, γιατί με βρίσκουν σύμφωνο σε όλα τα σημεία.

Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Γρέντζελο, τον Αντιπρόεδρο του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου, σε σχέση με το άρθρο 54 και τις ισοδυναμίες, εάν θεωρεί, ότι θα πρέπει να υπάρχει, σε κάθε περίπτωση, εξέταση και να είναι προϊόν περισσότερων μαθημάτων. Αναφέρομαι στην περίπτωση των δικύκλων, των μοτοποδηλάτων, που έχουν ταχύτητα μέχρι και 25 χιλιόμετρα την ώρα, αν πρέπει να υπάρχει κάποιου είδους εκπαίδευση, αγωγή, ενδεχομένως, και κάποια πιστοποίηση. Αυτό είναι ένα ερώτημα που, για να μην το επαναλάβω, απευθύνεται και στους άλλους εκπροσώπους των φορέων που έχουν θίξει το ζήτημα της ισοδυναμίας.

Θέλω να ρωτήσω τον εκπρόσωπο του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγος, πώς, κατά τη γνώμη του, στην ανάπτυξη, αλλά και στην υλοποίηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, μπορούν να αντιμετωπιστούν οι γνωστές διαμορφωμένες καταστάσεις στις ελληνικές πόλεις. Αυτό, τελικά, εκτιμά, ότι θα είναι ένα εμπόδιο στην πολύ θετική, κατά τ’ άλλα, προσπάθεια και πρωτοβουλία που γίνεται και θεσμοθετείται για την ανάπτυξη τέτοιων σχεδίων;

Επίσης, έχω μία ερώτηση προς τους εκπροσώπους των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών, σε σχέση με το οδικό δίκτυο. Προφανώς, μπορεί να υπάρξουν κάποιες δυνατότητες διαχωρισμού σε μεγάλα αστικά κέντρα, αλλά δεν μπορούν να υπάρξουν τέτοιες δυνατότητες σε μικρότερα αστικά κέντρα. Αν και στα μεγάλα αστικά κέντρα, πάλι, και εκεί είναι περιορισμένες οι δυνατότητες. Άρα, θα συνυπάρξει η κυκλοφορία οχημάτων, όπως των ΕΠΗΟ, των μοτοποδηλάτων ή και των ποδηλάτων που έχουν ταχύτητες, είτε μέχρι 6 χιλιόμετρα, είτε ταχύτητες μέχρι 25 χιλιόμετρα, να κινούνται σε ένα οδικό δίκτυο, όπου οι ταχύτητες είναι μεγαλύτερες, ενώ οι ταχύτητες εντός περιοχών κατοικημένων παραμένουν στα 50 χιλιόμετρα ανά ώρα. Επίσης, το όριο της ταχύτητας των 50 χιλιομέτρων, ανά ώρα, συμφωνούν στο να μειωθεί στα 30 χιλιόμετρα;

Θα ήθελα, ακόμη, να ρωτήσω τον κ. Χατζίκο, σε μία χώρα που δεν έχουμε ακόμη το επίπεδο της παιδείας, της κυκλοφοριακής αγωγής, όταν κάποιος δεν έχει υποστεί καμία άλλη δοκιμασία για την απόκτηση ενός διπλώματος οδήγησης Β΄ Κατηγορίας, ή Α1 ή κάποιου άλλου, πώς μπορεί να οδηγήσει τα ΕΠΗΟ, χωρίς καμία άλλη διαδικασία εκπαίδευσης ή πιστοποίησης ικανότητας οδήγησης;

Επιπλέον, με αυτή τη διαδικασία των προτάσεων της ισοδυναμίας που κάνει, υπάρχουν δύο σημεία που με προβληματίζουν. Δηλαδή, η περίπτωση του διπλώματος Β κατηγορίας με ΑΜ δίπλωμα να οδηγεί Α1, χωρίς καμία προϋπόθεση και η περίπτωση από το Β στο Α1 που είναι αυτόματο, χωρίς, επίσης, καμία απολύτως προϋπόθεση. Με τα δεδομένα που έχουμε αν πιστεύει, ότι αυτά μπορούν να εφαρμοστούν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γκόκα, να περιοριστούμε στις ερωτήσεις για να αποδεσμεύσουμε τους εκπροσώπους και αυτά να τα πούμε στην επόμενη συνεδρίαση; Αν υπάρχουν ερωτήσεις, ας προχωρήσουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΙΝ.ΑΛ.):** Μία τελευταία ερώτηση, κύριε Πρόεδρε, προς τον κ. Ζωγράφο, ο οποίος έθεσε το θέμα να ξαναδούμε τις ηλικίες για την οδήγηση. Ποια είναι η άποψή του και αν υπάρχει κάποια επεξεργασμένη πρόταση από τον φορέα που εκπροσωπεί, αλλιώς μένει προς απάντηση, κάποια άλλη στιγμή, για την ηλικία που θα πρέπει να μπορούν να οδηγούνται τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτροκίνητα οχήματα;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

Είστε στην γραμμή κύριε Λογιάδη; Σε εμάς φαίνεται, ότι το μικρόφωνο σας κλειστό. Δεν μπορούμε να κάνουμε κάτι εμείς. Όποτε αποκατασταθεί η σύνδεσή σας θα κάνετε τις ερωτήσεις σας.

Εφόσον, λοιπόν, δεν υπάρχει άλλη ερώτηση, περνάμε στις απαντήσεις των εκπροσώπων των φορέων που παραμένουν στη σύνδεση.

Τον λόγο έχει ο κ. Χατζίκος.

**ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΧΑΤΖΙΚΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδέσμου Εισαγωγέων Μοτοσυκλετών (ΣΕΜ)):** Κοιτάξτε, το θέμα είναι πολύ σαφές για μένα. Με ρωτήσατε προσωπικά, αλλά δεν θα σας απαντήσω προσωπικά. Έχουν απαντηθεί αυτά τα ερωτήματα και στην πράξη και στη θεωρία. Το αν ένας ώριμος οδηγός που κινείται στο οδικό δίκτυο, με γνώση του ΚΟΚ, μπορεί να πάρει ένα δίτροχο ελαφρύ όχημα και να το κυκλοφορήσει, νομίζω έχει απαντηθεί. Δεν υπάρχει αντίλογος σε αυτό. Δεν είδαμε σε κανένα ευρωπαϊκό κράτος να αναιρείται αυτό το μετρό ή να προβληματίζει. Δεν είδαμε ασφαλιστικές εταιρείες να χρεώνουν διαφορετικά ασφάλιστρα. Δεν είδαμε, που είναι και οι καθ’ ύλην αρμόδιοι να πληρώσουν τη ζημιά, αν γίνονταν ζημιές. Άρα, πολύ δυσκολεύομαι να σας πω πού είναι ο αντίλογος σε αυτό.

Τώρα, έχω ξανακούσει την επιχειρηματολογία για την ιδιαιτερότητα της Ελλάδος. Μία ζωή εκεί το ρίχνουμε, στην ιδιαιτερότητα της Ελλάδος. Δεν θα συμφωνήσω. Στην Ελλάδα, είμαστε πάρα πολύ εξοικειωμένοι με τα δίκυκλα. Οδηγούμε πολύ ποδήλατο, ξέρουμε όλοι ισορροπία, έχουμε βρεθεί συνεπιβάτες ή συναναβάτες σε δίκυκλο, τα βλέπουμε παντού μπροστά μας, ξέρουμε να τα κοιτάμε, να τα παρακολουθούμε. Δεν είναι τόσο παράξενο. Δεν μιλάμε για ένα όχημα που δεν είναι στην καθημερινότητά μας. Άρα, δεν βλέπω καμία ιδιαιτερότητα και μάλιστα, σε σχέση με χώρες με τριακόσιες ημέρες ήλιο, με πολύ ένταση στην κυκλοφορία και με το κύριο μεταφορικό μέσο να είναι το δίκυκλο. Νομίζω όλοι μας έχουμε επισκεφτεί το Μιλάνο, τη Ρώμη, τη Βαρκελώνη, τη Μαδρίτη. Δεν θεωρώ ότι εμείς οι Έλληνες έχουμε κάτι διαφορετικό ως χαρακτηριστικό από τους φίλους μας τους Ιταλούς ή τους Ισπανούς, για να προβληματιζόμαστε αν μπορούμε να χειριστούμε ένα ελαφρύ δίκυκλο. Όχι, δεν βλέπω καμία διαφορά, πόσο μάλλον, όταν λέμε, ότι αυτές οι χώρες δεν έχουν καν εξετάσεις, πρακτικά μαθήματα και κανένα ηλικιακό όριο. Δηλαδή, εδώ ερχόμαστε και λέμε, ότι χρειαζόμαστε μία μεταβατική περίοδο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε. Ο κ. Χατζίκος απαντάει σε κάτι άλλο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μισό λεπτό, κύριε Χατζίκο. Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης που θέλει να διευκρινίσει κάτι σχετικά με την ερώτησή του.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, πολύ σύντομα θέλω να διευκρινίσω κάτι. Σέβομαι τις απόψεις και τις θέσεις του κ. Χατζίκου, αλλά εγώ ρώτησα κάτι άλλο. Εγώ ρώτησα με βάση το νομοσχέδιο, εάν μπορεί ένας πολίτης, ανεξαρτήτως φύλου, άντρας ή γυναίκα, χωρίς προηγούμενη εμπειρία, με μόνο τεκμήριο τη χορήγηση διπλώματος, εάν είναι ασφαλές να προβεί στην αγορά ενός δικύκλου και χωρίς εκπαίδευση να βγει στο δρόμο. Δεν έκανα κρίση, ούτε για την ηλιοφάνεια της χώρας, ούτε για οτιδήποτε έχει σχέση με την κουλτούρα και τον πολιτισμό μας. Εάν ο ίδιος ως εισαγωγέας, έμπορος, επαγγελματίας, πολίτης, γονιός, με όλες αυτές τις ιδιότητες, το θεωρεί λογικό και ασφαλές. Αυτό. Εάν δεν προβλέπεται αυτό στο νομοσχέδιο, ας με διορθώσει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Χατζίκος έχει τον λόγο.

**ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΧΑΤΖΙΚΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδέσμου Εισαγωγέων Μοτοσυκλετών (ΣΕΜ)):** Ο νόμος, όπως κατατέθηκε το νομοσχέδιο, αναφέρει εμπειρία, δηλαδή η ηλικία, εμπειρία στη χρήση οχήματος, δηλαδή, του διπλώματος κατηγορίας β΄ και τρία θεωρητικά μαθήματα. Με ρωτάτε, αν αυτοί οι τρεις παράγοντες, δηλαδή, άνω των 27 ετών, με έξι χρόνια εμπειρία οδηγική και γνώση του ΚΟΚ σημαίνει και ασφάλεια;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Δεν λέει εμπειρία, λέει έξι χρόνια απόκτηση διπλώματος, αν δεν κάνω λάθος. Άλλο η εμπειρία, άλλο το αποκτώ δίπλωμα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ίσως, θεωρεί αυτονόητο, ότι εσύ που έχεις δίπλωμα, οδηγείς κιόλας. Το να πάρει κανείς το δίπλωμα για να το κορνιζάρει, δεν έχει τύχει, αλλά δεν μπορώ να το αποκλείσω. Μπορεί να υπάρχει και αυτό θεωρητικά.

Κύριε Χατζίκο, παρακαλώ πολύ, ολοκληρώστε.

**ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΧΑΤΖΙΚΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συνδέσμου Εισαγωγέων Μοτοσυκλετών (ΣΕΜ)):** Αυτές, λοιπόν,οι δύο προϋποθέσεις, συν τα τρία πρακτικά μαθήματα, κύριε Γιαννούλη, ναι, τα θεωρώ πολύ αρκετά για να αγοράσει κάποιος και να οδηγήσει ένα ελαφρύ δίκυκλο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γρέντζελος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΡΕΝΤΖΕΛΟΣ (Αντιπρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Αθηνών (ΕΕΑ)):** Ευχαριστώ πολύ. Εμείς πιστεύουμε, ότι για όποιο όχημα κινείται στο οδικό δίκτυο, καλό θα είναι να υπάρχει μία πιστοποίηση και μία εξέταση. Θεωρούμε ότι είναι προς όφελος της οδικής ασφάλειας. Επίσης, θεωρώ ότι η εξέταση έχει και την εκπαίδευση. Δηλαδή, αν ξέρει κάποιος ότι θα πάει, έστω και σε μία υποτυπώδη εξέταση, θα εκπαιδευτεί καλύτερα.

Σε ότι αφορά στην ισοδυναμία, αναφορικά με τα τρία μαθήματα, θεωρώ, ότι πέραν του ότι είναι ελάχιστα, υπάρχουν περιπτώσεις που δεν ξέρει κάποιος να περπατάει, όχι να ισορροπεί. Και πάμε τώρα με τρία μαθήματα και «ελαφρά την καρδία» να του δώσουμε και το δίπλωμα του δίκυκλου. Ειπώθηκε πριν λίγο, λίγο ως πολύ, ότι αυτοί που πήραν το δίπλωμα σε κάποιες χώρες με αυτόν τον τρόπο είναι καλύτεροι οδηγοί. Δηλαδή, πιστεύετε, ότι το να εκπαιδευτεί κάποιος είναι χειρότερα, από το να πάρει έτσι το δίπλωμα; Δηλαδή, ερχόμαστε να πούμε, ότι όποιος ξέρει κολύμπι να του δώσουμε και ένα δίπλωμα ταχύπλοου;

Επίσης, για τις ηλικίες που δικαιούνται αυτό το δίπλωμα, δηλαδή, τις ηλικίες 25 έως 44, έχουμε και αύξηση των θανατηφόρων ατυχημάτων και έχουν και τα περισσότερα ατυχήματα στην Ελλάδα. Μιλάμε για τα 125 κυβικά, γιατί ειπώθηκε, ότι συμβαίνει μόνο στις μεγάλες κατηγορίες.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Παπαντωνίου.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)):** Ευχαριστώ. Μία πολύ σύντομη απάντηση στην ερώτηση του κ. Γκόκα. Όπως πολύ σωστά είπατε, η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση στις περισσότερες ελληνικές πόλεις είναι χαμηλή. Αυτό ξεκινάει από το γεγονός, ότι οι πόλεις και τα αστικά τους κέντρα έχουν σχεδιαστεί και έχουν αναπτυχθεί, με βάση το όχημα, τα προηγούμενα χρόνια και όχι ως προς το άνθρωπο, ως προς τον πεζό. Επομένως, υπάρχουν προβλήματα που, όπως σωστά αναφέρατε είναι θεμελιώδη, είναι διαμορφωμένα και δεν είναι εύκολο να αλλάξουν.

Παρ’ όλα αυτά αυτό είναι και το στοίχημα από την άλλη πλευρά. Δηλαδή, αυτός είναι ο ρόλος των επιστημόνων και των συγκοινωνιολόγων, αλλά και των υπόλοιπων ειδικοτήτων, όπως οι πολεοδόμοι και οι χωροτάκτες. Μην ξεχνάμε, ότι είναι διεπιστημονική η προσέγγιση στα Σχέδια Βιώσιμης Κινητικότητας και το μεγάλο στοίχημα είναι να καταφέρουμε να αλλάξουμε τον χαρακτήρα των πόλεων και να αλλάξουμε καταστάσεις, οι οποίες είναι πολλά χρονιά και είναι, ήδη, διαμορφωμένες.

Απλά να αναφέρω και να κλείσω, λέγοντας, ότι γνωρίζουμε, ότι δεν είναι κάτι εύκολο. Χρειάζεται ισχυρή πολιτική βούληση και από τις τοπικές κοινωνίες, αλλά και από την Πολιτεία για να γίνουν όλες αυτές οι αλλαγές. Μην ξεχνάμε, ότι τα ΣΒΑΚ από μόνα τους δεν εγγυώνται κάποια μετεξέλιξη. Τα ΣΒΑΚ είναι μία μελέτη. Το μεγάλο στοίχημα είναι η υλοποίησή τους και το πώς, πράγματι, θα αλλάξουν τα χαρακτηριστικά μέσα από την εφαρμογή και μέσα από τις δράσεις που προτείνονται. Όμως, υπάρχει πολύς δρόμος ακόμη. Για τον λόγο αυτό χρειάζεται ισχυρή βούληση. Το επιστημονικό δυναμικό και των συγκοινωνιολόγων και των υπόλοιπων ειδικοτήτων είναι επαρκές και είμαι σίγουρος ότι θα τα καταφέρει.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Ζωγράφος.

**ΑΡΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΣΕΟ)):** Θέλω να κάνω δύο προσεγγίσεις, σε σχέση με την οδήγηση αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας και τις διαφορετικότητες που υπάρχουν, όπως και για μερικές ανακρίβειες που ειπώθηκαν από τον κ. Χατζίκο.

Αυτό που πρέπει κάποτε να αποφασίσουμε είναι, ότι οι πόλεις που εφαρμόζουν πολιτικές, έχουν βάση. Δεν μπορούμε να χτίσουμε ένα οικοδόμημα σε μία σαθρή βάση. Στη μεγάλη Ημερίδα που κάναμε στο Ελληνικό Επιμελητήριο, είχαμε κουβεντιάσει και για τη Γαλλία. Μέχρι, λοιπόν, τον Μάιο του 2019, δεν υπήρχαν στατιστικά για τα ΕΠΗΟ στη Γαλλία. Τώρα που υπάρχουν στατιστικά, όλες οι πόλεις τα πηγαίνουν πίσω.

Επίσης, μιλήσατε για την Ισπανία, πάλι, με ανακρίβεια. Οι Ισπανοί έχουν ξεκινήσει, από πέρυσι, μέχρι φέτος τον Γενάρη, και κάνουν ανάλυση στατιστικών, σε σχέση με αυτούς που έχουν δίπλωμα Α1 κατηγορία χωρίς εξετάσεις. Τα αποτελέσματα είναι εντυπωσιακά. Ήδη, χθες κατατέθηκε νομοσχέδιο που αναιρεί αυτό το θέμα. Εμείς τι πάμε να κάνουμε; Με «σαθρά θεμέλια» πάμε να εφαρμόσουμε οικοδομήματα που έχουν εφαρμόσει άλλες χώρες, οι οποίες έχουν την κυκλοφοριακή αγωγή, ως βασικό μάθημα στη βασική εκπαίδευση; Λέω, λοιπόν, ότι, όταν πάμε κάνουμε μία παρέμβαση, η παρέμβαση αυτή πρέπει να είναι ολιστική.

Θα ήθελα να σας εξηγήσω το εξής. Όπως ξέρετε, η μοτοσικλέτα, ως όχημα, είναι μόνης γραμμής. Το ζητούμενο, όμως, είναι, ότι η μοτοσικλέτα δεν είναι μόνο αυτό. Είναι το πώς συνυπάρχει στην κοινωνία της κυκλοφορίας ο πιτσιρικάς, ο οποίος θεωρεί τη μοτοσικλέτα ή το ΕΠΗΟ, ως στοιχείο ενηλικίωσης, ως στοιχείο του φαίνεστε και όχι του είστε.

Σε σχέση, λοιπόν, με αυτό που ρώτησε ο κ. Γκόκας, σε ποια ηλικία πρέπει να οδηγεί κάποιος ένα μηχανοκίνητο όχημα, θέλω να αντιστρέψω το ερώτημα. Πείτε μου εσείς, πότε θα αφήνατε τον γιο σας να οδηγήσει μία μοτοσικλέτα ή ένα ΕΠΗΟ στους δρόμους της Αθήνας;

Όμως, για να μην αποφύγω το ερώτημα, θα σας πω το εξής. Μιλάμε για τα ΣΒΑΚ. Τι σημαίνει ΣΒΑΚ; Σημαίνει έξω το αυτοκίνητο, έξω η μοτοσικλέτα. Σημαίνει μέσα μαζικής μεταφοράς, σημαίνει περπάτημα, σημαίνει ποδήλατο. Για εμάς, που είμαστε γονείς, αυτό που έχει σημασία και αυτό που είναι σπουδαίο, είναι ο γιος μας, το παιδί μας να ξέρει να προσανατολίζεται στον δρόμο. Να ξέρει να περπατάει. Να μπορεί να «μυρίσει» και «μυείται» στις λεπτομέρειες της πόλης και της συνοικίας που μένει και όχι να οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα. Αυτή η τακτική λογική, ότι έχω το τάδε όχημα, έλα να σε πάω μία βόλτα, πρέπει να σταματήσει. Τα παιδιά μας έχουν μπροστά τους χρόνο να οδηγήσουν και μοτοσικλέτες και αυτοκίνητα. Το κυρίαρχο είναι να μάθουν να συνυπάρχουν και να ενσωματωθούν στην πόλη.

Πιστέψτε με, δεν μπορείς να μάθεις μία πόλη και μία γειτονιά, αν δεν την περπατήσεις. Όλα τα άλλα είναι «προφάσεις εν αμαρτίες».

Κλείνοντας, θα ήθελα να καταθέσω και τη δική μας πρόταση. Μαζί, λοιπόν, με την ενηλικίωση ενός παιδιού, να ξεκινάει και η διαδικασία οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος. Αυτό θα κάνει καλό και στην υγεία του, αλλά και στην κοινωνία της κυκλοφορίας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόχο έχει ο κ. Ηλιάδης.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Κύριε Πρόεδρε, θα αναφερθώ στην ισοδυναμία με το Α1. Θα συμφωνήσω με τον κ. Ζωγράφο και τον κ. Γρέντζελο, σε σχέση με το Α1, απλώς, επιθυμώ να πω και κάτι ακόμα.

Ειπώθηκε, πολλές φορές, για άλλα κράτη της Ε.Ε και για τον αριθμό των μαθημάτων που υπάρχουν σε αυτά. Εκτός τη Γερμανία που ανέφερα, που είναι τα εννέα, κατ’ ελάχιστον, θέλω να ακουστεί, ότι είναι η Αυστρία με έξι, η Γαλλία με επτά και το Λουξεμβούργο με επτά. Επίσης, θέλω να επισημάνω, ότι η Ιταλία και η Ισπανία μπορεί να πηγαίνουν λίγο καλύτερα ως προς τα ατυχήματα, αλλά αυτές οι χώρες έχουν πολύ καλή αστυνόμευση. Η Μάλτα που είναι όμορη, έχει δέκα, κατ’ ελάχιστον πρακτικά μαθήματα. Είναι αρκετά τα στοιχεία της αντιπαράθεσης, οπότε σταματώ εδώ.

Θέλω να πω κάτι ακόμη, γιατί ειπώθηκαν πολύ έντονα κάποια πράγματα για το δίκυκλο και για τη μοτοσυκλέτα. Εάν θεωρούμε όλοι εμείς, ότι τα 100 χιλιόμετρα, που αναπτύσσει το δίκυκλο και όχι η μοτοσυκλέτα, είναι λίγα για πρόκληση ατυχήματος, τα είναι συμπεράσματα δικά σας.

Επειδή είμαι τριάντα πέντε χρόνια εκπαιδευτής και είναι και άλλοι εκ των συνομιλητών παλιοί εκπαιδευτές, σας πληροφορώ, ότι έχουμε δει πάρα πολλούς ανθρώπους που έρχονται να βγάλουν άδεια οδήγησης για δίκυκλο και δεν ξέρουν ισορροπία και τους ξεκινάμε από το ποδήλατο. Να σημειωθεί, ότι, όταν ανοίξουμε, πρώτα ο Θεός, από την πανδημία, τα νησιά μας θα γεμίσουν από Έλληνες πολίτες που δεν θα πάρουν το αυτοκίνητο. Κι’ αυτό γιατί, αν τους δοθεί δωρεάν αυτή η δυνατότητα και δεν θα έχουν τα πρακτικά μαθήματα, θα πάρουν την άδεια του Α1 και θα κάνουν διακοπές με ένα μηχανάκι. Πρέπει να το προσέξουμε αυτό, γιατί θα έχουμε αύξηση των ατυχημάτων.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Χριστοδούλου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδας (ΟΕΥΟΕ)):** Κύριε Πρόεδρε, θα απαντήσω σε όλα τα ερωτήματα πολύ σύντομα. Έχουν ακουστεί πολλές ανακρίβειες και πολλές αλήθειες. Επανέρχομαι στο αρχικό ζήτημα που είναι ένα και μοναδικό και είναι η ασφάλιση της οδικής ασφάλειας. Δεν θα μπω σε δεδομένα και στοιχεία που μπορεί να έχει κάποια χώρα. Εμείς διασφαλίζουμε την οδική ασφάλεια, παρ’ όλο, ότι λοιδορήθηκε, για ακόμη μία φορά, και γράφτηκε στα Πρακτικά από κάποιους εκπροσώπους των εταιρειών.

Αυτό που ζητάμε, ως ύστατη λύση, λόγω όλων αυτών των προβλημάτων που ακούγονται, είτε είναι αληθή, είτε είναι αναληθή, λόγω του ότι δεν διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια και η οδηγική επάρκεια με αυτή τη διάταξη, λόγω του ότι θέλουμε να βοηθήσουμε το Υπουργείο, τον Υπουργό, την Πολιτεία, την κοινωνία, το οδικό δίκτυο και όλους τους συμπολίτες μας σε αυτή χώρα που λέγεται Ελλάδα, είναι να αποσυρθεί η συγκεκριμένη διάταξη και να έρθει με νέα διαβούλευση. Όλοι ήρεμα, χωρίς μικροπολιτικούς και μικροεπιχειρηματικούς σκοπούς στο μυαλό μας, να βρούμε τη «χρυσή» τομή που θα βοηθήσει τη Μικροκινητικότητα, με την οποία, ως σημείο αναφοράς για τον λόγο που έρχεται, είμαστε σύμφωνοι. Όμως, πρέπει να υπάρχουν οι όροι που να διασφαλίζουν την οδική ασφάλεια. Εμείς δεν κρίνουμε, ότι με αυτή τη διάταξη διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια και η επάρκεια του οδηγού. Ζητάμε να επικρατήσουν ήρεμα οι πιο λογικές φωνές της διάταξης αυτής.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκοργκόλης.

**ΑΡΗΣ ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συνδέσμου Εμπόρων Εισαγωγέων Επισκευαστών Δικύκλων (ΠΑΣΕΕΔ)):** Ο κ. Γκόκας, αναρωτήθηκε για το πώς θα οδηγούνται τα μοτοποδήλατα των 25 χλμ. την ώρα. Τα μοτοποδήλατα των 25 χλμ. την ώρα είναι πιο ευσταθή και πιο ασφαλή από τα ηλεκτρικά ποδήλατα των 25 χλμ. και από τα ηλεκτρικά πατίνια των 25 χλμ.. Επομένως, αν η Πολιτεία δεν απαιτεί δίπλωμα οδήγησης από τα ηλεκτρικά ποδήλατα των 25χλμ., τα οποία μπορούν να τρέξουν με περισσότερο από 25 χιλιόμετρα την ώρα με τη μυϊκή δύναμη ή δεν απαιτεί δίπλωμα στα ηλεκτρικά πατίνια των 25 χιλιομέτρων, το πιο ευσταθές και ασφαλές μοτοποδήλατο των 25 χιλιομέτρων την ώρα, δεν θα απαιτεί, αντίστοιχα, δίπλωμα.

Όπως αναφέραμε και στην αρχική μας τοποθέτηση, αν η Πολιτεία δεν απαιτεί, υποχρεωτικά, το κράνος στα ηλεκτρικά ποδήλατα των 25 χλμ. και στα πατίνια των 25 χλμ., τότε, αντίστοιχα, να είναι προαιρετική η χρήση του και στα μοτοποδήλατα που είναι πιο ασφαλή.

Σε ότι αφορά στην ερώτηση του κ. Γιαννούλη, η συνθήκη που περιέγραψε, στατιστικά, δεν μπορεί να είναι μόνο στην Ελλάδα. Αυτή η συνθήκη, προφανώς, στατιστικά θα είναι και στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης που έχουν «υιοθετήσει» την ισοδυναμία, χωρίς εξετάσεις και χωρίς μαθήματα. Το αντίθετο. Η Πολιτεία, ευτυχώς και αυτονόητα, έχει αφήσει πολλές δραστηριότητες στην ατομική ευθύνη και στην κρίση του κάθε πολίτη. Δηλαδή, αν δεν ξέρεις ισορροπία, δεν θα πας στο κατάστημα να αγοράσεις ποδήλατο και να το δοκιμάσεις. Αν δεν ξέρεις κολύμπι, δεν θα επιχειρήσεις να περάσεις τη Μάγχη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Συγνώμη, με όλο τον σεβασμό, αυτό το λέτε σοβαρά; Ότι είναι ατομική ευθύνη το να αποκτήσεις ένα μέσο, το οποίο μπορεί να προκαλέσει ατύχημα και σε άλλον;

**ΑΡΗΣ ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συνδέσμου Εμπόρων Εισαγωγέων Επισκευαστών Δικύκλων (ΠΑΣΕΕΔ)):** Για παράδειγμα, η Πολιτεία διαφοροποιεί τις μικρές βάρκες μέχρι δεκαπέντε ίππων από τα ταχύπλοα. Στις μικρές βάρκες δεκαπέντε ίππων δεν θέλει δίπλωμα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Άλλο τι προβλέπεται και άλλο τι δεν προβλέπεται. Εγώ επικαλούμαι την κοινή λογική. Συγνώμη, κύριε Πρόεδρε, που παίρνω τον λόγο αυθαίρετα, αλλά μιλώ νομίζω, εν ονόματι όλων των Ελλήνων γονέων και όσων θα αντιμετωπίσουν τα διακυβεύματα αυτού του νομοσχεδίου στο άμεσο μέλλον. Εγώ δεν έχω κάποιο κενό, αν ισχύει ή δεν ισχύει κάτι στις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εγώ σας ρωτάω, ως ειδήμονες που είστε, εάν αντέχει στη λογική. Ούτε σας ζήτησα τη στατιστική «αποτύπωση». Αυτό που περιγράφεται στο νομοσχέδιο, γιατί αυτό συζητάμε, με τον συλλογισμό μου, είναι, απόλυτα, εναρμονισμένο. Εάν στατιστικά είναι απίθανο, ξέρετε σε δύο περιπτώσεις να συμβεί ή σε μία και προκληθεί ατύχημα ζωής, όλα όσα συζητάμε εδώ, τα παίρνει ο «άνεμος». Είναι αυτονόητο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κατανοητό, κύριε Γιαννούλη. Σε αυτόν που συμβαίνει το ατύχημα είναι το 100%.

Κύριε Γκοργκόλη, πείτε μας τη δική σας άποψη. Δεν είναι απαραίτητο να συμφωνήσουμε.

**ΑΡΗΣ ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συνδέσμου Εμπόρων Εισαγωγέων Επισκευαστών Δικύκλων (ΠΑΣΕΕΔ))**: Αν δεν νιώθει κάποιος ικανός να οδηγήσει στον δρόμο το δίκυκλο, δεν θα πάει να το πάρει, όπως και το ποδήλατο. Επίσης, η ισοδυναμία θα μειώσει τα αυτοκίνητα στις πόλεις και επομένως, θα είναι πιο ασφαλείς οι πόλεις και για τους πεζούς και για τους ποδηλάτες και για τους μοτοποδηλάτες και για τους οδηγούς δικύκλων. Θα γίνουν πιο ασφαλείς οι πόλεις μας για όλους με λιγότερα αυτοκίνητα. Τι θέλουμε, δηλαδή; Να έχουμε περισσότερα αυτοκίνητα στις πόλεις, σε σχέση με μικρά δίκυκλα; Είναι θέμα οδικής ασφάλειας όλων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Υφυπουργός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ο λόγος που παρεμβαίνω είναι πρώτον, να ευχαριστήσω όλους τους φορείς για τις προτάσεις που έκαναν και για το γεγονός, ότι συμμετείχαν, για άλλη μία φορά, σε διαβούλευση. Όπως ειπώθηκε από πάρα πολλούς από τους φορείς που πήραν το λόγο, σε διάφορα στάδια επεξεργασίας του παρόντος σχεδίου νόμου, υπήρξαν παρατηρήσεις, πάρα πολλές από τις οποίες ενσωματώθηκαν. Κάποιες άλλες, για συγκεκριμένους λόγους, δεν ενσωματώθηκαν, αλλά παρ’ όλα αυτά είμαστε ανοιχτοί -το είπα και στην πρωτολογία μου χθες στην Επιτροπή- να ακούσουμε προτάσεις και από τα Κόμματα και από τους φορείς, προκειμένου να δούμε κάποια ζητήματα που, ενδεχομένως, μπορούμε να τα ενσωματώσουμε ή να κάνουμε και κάποιες τροποποιήσεις. Για παράδειγμα, για μία παρατήρηση που έγινε από τον Πρόεδρο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Συνδικάτων Ελλήνων Μεταφοράς, θα γίνει μία νομοτεχνική ρύθμιση, γιατί στο κείμενο υπάρχει ένα λάθος. Θα τη φέρουμε τις επόμενες ημέρες.

Θα ήθελα, όμως, να αναφερθώ στην ισοδυναμία, γιατί από τους δεκατρείς φορείς που έλαβαν τον λόγο, περίπου, οι μισοί σχεδόν αναφέρθηκαν σε αυτό το ζήτημα. Γι’ αυτό είναι καλό να με ακούσουν για ποιον λόγο καταλήξαμε σε αυτή τη διάταξη.

Καταρχάς, δεν ανακαλύψαμε την «πυρίτιδα». Αναφέρθηκε από κάποιους εκ των συνομιλητών, ότι, στην ουσία, εφαρμόζουμε την Οδηγία 2006/126/ΕΚ, η οποία παρέχει τη διακριτική ευχέρεια στα κράτη μέλη να εφαρμόσουν αυτή την Οδηγία, με βάση συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Δύο βασικά επιχειρήματα ακούστηκαν, όπως μπορώ να τα συνοψίσω, από τους φορείς. Το πρώτο είναι, ότι η Ελλάδα δεν είναι σαν τις υπόλοιπες χώρες που μπορεί να ισχύει η ισοδυναμία, καθώς εδώ έχουμε πολύ μεγάλο αριθμό δικύκλων, λόγω του κλίματος και όχι μόνο. Το δεύτερο είναι, ότι τα ατυχήματα που προκαλούνται από τα δίκυκλα είναι αρκετά υψηλά στη χώρα μας. Δυστυχώς, αυτό το επιβεβαιώνω. Κατέχουμε την πρωτιά, πανευρωπαϊκά, σε αυτό το ζήτημα.

Επίσης, είναι καλό, να ακουστεί το τι ισχύει και σε παρόμοιες χώρες που έχουν κλίμα, όπως η Ελλάδα, και στις οποίες, επίσης, υπάρχει ένας αυξημένος αριθμός δικύκλων, όπως στη Πορτογαλία, στην Ιταλία, στην Ισπανία και στη Γαλλία. Στη μεν Ιταλία, παρέχεται ισοδυναμία, χωρίς μαθήματα, χωρίς εξετάσεις, χωρίς ελάχιστο όριο ηλικίας και χωρίς ελάχιστη εμπειρία, δηλαδή, έτη οδήγησης. Στην Ισπανία, παρέχεται ισοδυναμία, χωρίς προϋποθέσεις μαθημάτων, χωρίς προϋποθέσεις εξετάσεων, χωρίς όρια ηλικίας, αρκεί η κατοχή διπλώματος οδήγησης αυτοκινήτου για τρία έτη. Στην Πορτογαλία, ισχύει η ισοδυναμία, χωρίς προϋποθέσεις μαθημάτων και εξετάσεων, αρκεί η κατοχή διπλώματος αυτοκινήτου, δηλαδή, κατηγορίας Β΄ για δύο έτη και ηλικία τα 25 έτη.

Κάποιες άλλες χώρες που δεν έχουν τα ίδια κλιματολογικά χαρακτηριστικά, όπως είναι η Τσεχία και η Λετονία, εκεί δεν απαιτείται καμία προϋπόθεση. Στη Γαλλία, επίσης, μεσογειακή χώρα, απαιτείται μάθημα έξι ωρών, δύο χρόνια δίπλωμα κατοχής αυτοκινήτου και κανένα όριο ηλικίας. Στη Γερμανία, που αναφέρθηκε ο κ. Ηλιάδης, απαιτείται μάθημα δεκατριών ωρών, χωρίς εξετάσεις, ελάχιστη ηλικία τα 25 έτη και ελάχιστη διάρκεια κατοχής του διπλώματος πέντε έτη.

Τι ερχόμαστε να κάνουμε εμείς; Ερχόμαστε και εφαρμόζουμε την ευρωπαϊκή οδηγία, θεσπίζοντας το πιο αυστηρό πλαίσιο. Δηλαδή, και τρία μαθήματα και ελάχιστη ηλικία των 27 ετών και κατοχή διπλώματος Β΄, τουλάχιστον, έξι ετών. Αυτό για να καταγραφεί και στα Πρακτικά, για να ξέρουμε τι ισχύει στην Ευρώπη και τι πάμε να εφαρμόσουμε εδώ.

Επίσης, υπάρχει και ένα ζήτημα που τέθηκε από τους φορείς οδικής ασφάλειας, γιατί πρέπει να βασιζόμαστε σε αντικειμενικά δεδομένα. Τι έχουμε ως αντικειμενικά δεδομένα, τουλάχιστον, με βάση τις μελέτες; Αναφέρθηκε από έναν φορέα, ότι η μόνη στατιστική μελέτη είναι εκείνης της Ισπανίας, όπου η ισπανική ομοσπονδία ασφαλιστικών εταιρειών έκανε την αντίστοιχη μελέτη, σε ότι αφορά στα ατυχήματα, η οποία έδειξε, ότι όσοι κατέχουν, ταυτόχρονα, και τα δύο διπλώματα εμπλέκονται σε λιγότερα ατυχήματα. Για την ακρίβεια, εμπλέκονται τρεις φορές σε λιγότερα ατυχήματα, σε σχέση με όσους διαθέτουν μόνο την κατηγορία Α1.

Υπάρχει και μία δεύτερη έρευνα, αυτή της MAIDS (Motorcycle Accident In Depth Study). Είναι η πρώτη έρευνα, η οποία έχει γίνει σε πανευρωπαϊκό επίπεδο για τη μελέτη των ατυχημάτων σε δίκυκλο, και μας λέει, ότι όσοι έχουν εξοικείωση από τους οδηγούς και με το δίκυκλο και με το αυτοκίνητο φαίνεται, ότι προκαλούν λιγότερα ατυχήματα. Υπάρχει, όμως, ένα πολύ σημαντικό εύρημα αυτής της έρευνας που λέει, ότι, μόλις, το 3,7% των τροχαίων με δίκυκλο προκλήθηκε από έλλειψη εξοικείωσης του αναβάτη με το δίκυκλο. Το υπόλοιπο 96,3% αφορά σε άλλους λόγους.

Επίσης, η συγκεκριμένη έρευνα έδειξε, ότι από τους οδηγούς αυτοκινήτου που προκάλεσαν τροχαίο με δίκυκλο, το 86% οδηγούσαν μόνο αυτοκίνητο, ενώ το 14% αυτοκίνητο και δίκυκλο. Τα λέω αυτά, τα καταθέτω και στην Επιτροπή, προκειμένου στην, κατ’ άρθρο, συζήτηση να μπούμε σε περαιτέρω λεπτομέρειες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Υπουργός, ένιωσε την ανάγκη να ευχαριστήσει αλλά και να πει αυτά που είπε, για να τα ακούσουν και οι εκπρόσωποι των φορέων που είναι σήμερα εδώ. Προφανώς, θα τα επαναλάβει και στην ομιλία του.

Κύριε Γιαννούλη, αφού μίλησε ο Υπουργός και προέκυψε ερώτηση, πρέπει να την κάνετε.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Υπουργέ, δεν διαφωνώ στην τεκμηρίωση αυτή που λέτε. Ούτε το ζήτημα που θέτουμε είναι μεσογειακότητας. Το ζήτημα είναι αποτελεσματικότητας και ασφάλειας. Δεν θέλω να υστερήσουμε στο ευρωπαϊκό κεκτημένο. Απλώς, θέλω να διευκρινίσω, ότι μιλάμε για μία Οδηγία - κατεύθυνση και όχι για κάτι που μας υποχρεώνει να το ακολουθήσουμε.

Γνωρίζω, ότι δεν προσπαθήσατε να μας παραπλανήσετε. Ήσασταν σαφής, αλλά καταθέτω την προσωπική μου άποψη, «υιοθετώντας» ως ευρωπαϊκό πρότυπο και της Γερμανίας, για παράδειγμα. Όμως, εκεί που εντοπίζεται η κριτική και είναι και ερώτηση και πρόταση ταυτόχρονα, είναι, ότι δύο στάδια, ακόμη, αν προστεθούν, ένα της πιστοποίησης, ότι αυτός που θα απολαύσει αυτό το πλεονέκτημα, θα πρέπει να πιστοποιηθεί, πλέον, για παράδειγμα, από την Τροχαία, ότι είναι και χρήστης Ι.Χ., δηλαδή, ότι γνωρίζει να οδηγεί, για να μπορέσει να περάσει και στο επόμενο στάδιο της χρήσης του δικύκλου.

Λυπάμαι που θα σας πω κάτι εύθυμο ή χιουμοριστικό, γι’ αυτό το θέμα. Για παράδειγμα, η μητέρα μου, καλή ώρα, είναι κάτοχος διπλώματος και γεννήθηκε το 1941. Δεν έχει οδηγήσει ποτέ, το δίπλωμά της είχε βγει για να φορτώνουμε τους πόντους, αν θυμάστε, γιατί είστε νεότερος, από το παλαιότερο σύστημα του point system. Κόντεψε να χάσει το δίπλωμά της από τους δικούς μας πόντους, γιατί ποτέ δεν χρησιμοποίησε το Ι.Χ.. Ακραίο το παράδειγμα, σύμφωνοι. Το λέω, όμως, γιατί νιώθω, ότι είναι αναγκαίο να μπουν κάποιες δικλείδες ασφαλείας, γιατί μπορεί να αυξηθεί σημαντικά ο τζίρος και η οικονομική κίνηση των εισαγωγέων, των εμπόρων δικύκλων χαμηλού κυβισμού και όλα αυτά, αλλά να αποφύγουμε, έστω και τη μία περίπτωση της κακής χρήσης αυτού του νομοθετήματος. Μπορούμε να το βελτιώσουμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Υπουργός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε συνάδελφε, εγώ σας παρέθεσα συγκεκριμένα δεδομένα, που φαίνεται τι ισχύει στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες -και δη σε χώρες που έχουν, όχι μόνο παρόμοια κλιματολογικά χαρακτηριστικά με τη χώρα μας, αλλά και παρόμοια χαρακτηριστικά, σε ότι αφορά στις μεταφορές, δηλαδή, χώρες που υπάρχει πολύ μεγάλη χρήση δικύκλων, όπως η Ιταλία, η Ισπανία, η Γαλλία και η Πορτογαλία και που, βεβαίως, είναι χώρες που ο καιρός είναι ένας από τους καθοριστικούς παράγοντες που έχει οδηγήσει στην ευρεία χρήση των δικύκλων.

Επαναλαμβάνω, ότι το πλαίσιο που θέτουμε, από μία οδηγία που δεν μας υποχρεώνει, πράγματι, να το κάνουμε, είναι δυνητικό σε κάθε κράτος-μέλος, είναι το πιο αυστηρό πλαίσιο. Η Γερμανία που αναφέρθηκε ως παράδειγμα, εκεί δεν υπάρχουν εξετάσεις.

Θέλω να πω με αφορμή αυτό, ότι το παρόν νομοσχέδιο, επειδή ακούστηκαν και κάποιες προτάσεις πολύ χρήσιμες και από τον κ. Ζωγράφο, για παράδειγμα, δεν θα έρθει να λύσει όλα τα ζητήματα οδικής ασφάλειας στη χώρα. Το Υπουργείο θα προχωρήσει σε συγκεκριμένες νομοθετικές πρωτοβουλίες, οι οποίες, στην ουσία, θα είναι ένα συνεκτικό πλαίσιο στη βάση της προώθησης της οδικής ασφάλειας στη χώρα. Αυτό είναι ένα από τα πρώτα βήματα που γίνονται. Θα ακολουθήσει, όπως έχω ενημερώσει την Επιτροπή, το νέο πλαίσιο για τις άδειες οδήγησης, αλλά και ένα νέο σχέδιο νόμου που θα αφορά σε συγκεκριμένες παρεμβάσεις στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Άρα, το να προσπαθούμε σήμερα να λύσουμε το εθνικό ζήτημα της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας με έναν νόμο, θα ήταν και ουτοπικό και θα ξέφευγε και των δικών μας δυνατοτήτων. Προκαταβολικά λέω, ότι, καλώς, τέθηκαν γενικά τα ζητήματα της οδικής ασφάλειας και από εσάς και από τους Βουλευτές. Όμως, δεν ερχόμαστε σήμερα να λύσουμε μόνο με αυτό το νομοσχέδιο το τεράστιο ζήτημα στη χώρα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κύριε Υφυπουργέ.

Θέλω, πρώτα απ’ όλα, να ευχαριστήσω τους εκπροσώπους των φορέων, γιατί ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμά μας, συμμετείχαν στην κουβέντα και συνέβαλαν με τις απόψεις τους στην καλύτερη νομοθέτηση της Επιτροπής μας. Βεβαίως, τον τελευταίο λόγο τον έχει το αρμόδιο Υπουργείο που φέρει και τη νομοθετική πρωτοβουλία. Εμείς θα σας ευχαριστήσουμε, εκ μέρους όλων των συναδέλφων, όλων των πτερύγων, για τη συμμετοχή σας.

Με την ομιλία του Υφυπουργού, του κ. Ιωάννη Κεφαλογιάννη, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση για την επεξεργασία του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Θα συνεχίσουμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου στις 16:30΄, με την, κατ’ άρθρον, συζήτηση.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Βλάχος Γεώργιος, Σενετάκης Μάξιμος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Γιαννούλης Χρήστος, Γκόκας Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 16:00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**