**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 8 Φεβρουαρίου 2019, ημέρα Παρασκευή και ώρα 11.45΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις».

 Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η 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.: Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Δρίτσας Θεόδωρος, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Συντηχάκης Εμμανουήλ, Φωκάς Αριστείδης, Αμυράς Γεώργιος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλημέρα, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αρχίζει συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις». Κάτι θα ήθελε να πει ο κ. Υπουργός. Κύριε Υπουργέ έχετε το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρία Πρόεδρε θα ήθελα να ζητήσω συγγνώμη, από όλους τους συναδέλφους, διότι καθυστέρησε η έναρξη ενός συνεδρίου της ΑΕΠ και του Πανεπιστημίου Πειραιά, που μετείχαν η Πρόεδρος του Συμβουλίου της Επικρατείας, οι Πρόεδροι όλων των Ανεξάρτητων Αρχών, η Πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου και σας ζητώ χίλια συγγνώμη.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πριν προχωρήσουμε στην επεξεργασία του σχεδίου νόμου, έχουμε δύο πράγματα. Πρώτον, να κάνουμε ένα προγραμματισμό, το νομοσχέδιο θα γίνει με την κανονική διαδικασία, σε τέσσερις συνεδριάσεις. Η πρόταση που γίνεται και θέλω να λάβετε υπ' όψιν σας, ότι υπάρχουν και άλλα δύο νομοσχέδια που αφορούν την Επιτροπή μας, το ένα το γνωρίζουμε, είναι μια κύρωση του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης και το άλλο είναι ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που κατατέθηκε χθες, οπότε το πρόγραμμα είναι λίγο σφικτό, επιτρέψτε μου, να το λάβετε υπόψη σας αυτό.

Συνεδριάζει η πρώτη Επιτροπή σήμερα, η δεύτερη Επιτροπή προτείνεται την Τρίτη με φορείς στις 10 η ώρα το πρωί, στις 4 ώρα, της ίδιας ημέρας, η τρίτη συνεδρίαση που είναι η κατ’ άρθρον συζήτηση, μετά απλά το λέω εμβόλιμα αυτό, στις 18:30 θα έχουμε το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης, δεν αφορά αυτό και την Τετάρτη, στις 2 η ώρα θα είναι η β΄ ανάγνωση. Εδώ νομίζω ότι δεν υπάρχει αντίρρηση να μην περάσει μία ημέρα. Εγώ το κάνω απλώς σαν πρόταση. Νομίζω ότι δεν υπάρχει πρόβλημα. Αυτός είναι ο προγραμματισμός και βλέπω ότι συμφωνείτε. Επίσης, σχετικά με την Ολομέλεια, απ' ό,τι φαίνεται, μπαίνει την επόμενη Παρασκευή.

Προχωρούμε τώρα για τις προτάσεις των φορέων. Τον λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης, Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α..

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Προτείνουμε: Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδος, Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης, Σωματείο Ελλάδας και Κεντρικής Μακεδονίας «Οδική Ασφάλεια», Ομοσπονδία Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδος, Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων, Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων, Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος, Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» και το «SOS Τροχαία Εγκλήματα», Εταιρία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων, Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, Πανελλήνιος Σύλλογος Παραπληγικών, Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος, Ένωση Περιφερειών Ελλάδος και Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα ήθελα να προτείνω και την Ένωση Κωφών Ελλάδος.

Το λόγο έχει ο κ. Κατσανιώτης.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Προτείνουμε: Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης, ΓΣΕΒΕΕ, Επιτροπές Οδικής Ασφάλειας Υπουργείου Υγείας, ΚΕΔΕ, ΕΝΠΕ, Σύλλογος Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Αυτοκινήτου Βορείου Αιγαίου, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Ελληνικό Επαγγελματικό Επιμελητήριο. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Συμφωνώ με τις προτάσεις των δύο συναδέλφων. Δε θυμάμαι αν προτείνατε την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών και το Σωματείο Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Αργολίδας, το οποίο, έχει κάνει μια πολύ καλή δουλειά με όλη την Πελοπόννησο και άλλες περιφέρειες.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Επειδή είχα κατεβεί στην Ολομέλεια, έχω καταθέσει στη γραμματεία της Επιτροπής τους φορείς.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης, Ομοσπονδία Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών, Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής, Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών, Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Οδικών Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών, Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων, Συνήγορος του Πολίτη, ΕΝΠΕ και εκπρόσωπος της Τροχαίας.

Το λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Επειδή ακούστηκαν ήδη κάποιοι από τους φορείς, προτείνουμε τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος Της Επιτροπής):** Ο κ. Φωκάς απουσιάζει.

Ο κ. Γεωργιάδης είναι Εισηγητής στην Ολομέλεια και θα ήθελα να αναφέρω ότι έχει καταθέσει γραπτή την εισήγηση του.

Το λόγο έχει ο κ. Αμυράς.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ:** Επειδή έχω καλυφθεί και εγώ θα ήθελα να προτείνω μόνο ένα σύλλογο, τον Πρόεδρο της Ένωσης Ιδιοκτητών Υπαίθριων Σταθμών Αυτοκινήτων. Είναι για το άρθρο 19 και εκεί θα ήθελα να σας πω πολύ γρήγορα ότι υπάρχει ένα λάθος, μιλάτε για διημέρευση και αφήνετε πίσω τη διανυκτέρευση, ενώ είναι εικοσιτετράωροι αυτοί οι σταθμοί. Δεν είναι τίποτα, είναι πρακτικό το ζήτημα. Ευχαριστώ πολύ.

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα κάνουμε μια προσπάθεια να ικανοποιηθούν τα περισσότερα αιτήματα, γιατί είναι αρκετοί φορείς.

 Το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης, ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ.

 **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ):** Κυρία Πρόεδρε, κ. Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαστε πιστεύω όλοι γνώστες της πληθώρας προβλημάτων που υπάρχουν στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο των εξετάσεων υποψηφίων οδηγών και οδηγών που θέλουν να ανανεώσουν ή να επεκτείνουν υπάρχουσες άδειες. Προβλήματα που τα περισσότερα από αυτά οδηγούν σε σημαντική αδιαφάνεια, αναξιοκρατία και διαβλητότητα, καθώς και διαφθορά του συστήματος και που όλα συντείνουν στην υποβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, με τις γνωστές σε όλους μας οδυνηρές συνέπειες.

Είναι συνεπώς αναγκαία η αναβάθμιση και βελτίωση του ισχύοντος συστήματος δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και των οδηγών που επιθυμούν την ανανέωση ή την επέκταση της άδειας οδήγησής τους σε άλλη κατηγορία, καθώς και των θεωρητικών εξετάσεων με κύριους άξονες την προαγωγή της διαφάνειας και της αξιοκρατίας, της διασφάλισης του αδιάβλητου της όλης διαδικασίας, την ενίσχυση των κανόνων εποπτείας της άσκησης του ίδιου έργου, την αποκατάσταση στρεβλώσεων και προβλημάτων του υφιστάμενου συστήματος και την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο αποσκοπώντας στην προαγωγή του επιπέδου της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

Το παρόν νομοσχέδιο φιλοδοξεί να υλοποιήσει αυτά ακριβώς που προανέφερα, αποτελείται δε από 3 μέρη. Το πρώτο μέρος ρυθμίζει όσα αφορούν στη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων και των ήδη οδηγών. Σκοπός των ρυθμίσεων είναι η ανάπτυξη σχεδίου αναβάθμισης του συστήματος αυτού. Μεταξύ άλλων θεσπίζονται: Πρώτον, η διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς ως κύριο και αποκλειστικό έργο των εξεταστών. Δεύτερον, καινοτόμος διαδικασία διενέργειας των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή στο εκπαιδευτικό όχημα. Τρίτον, δημιουργία ειδικά διαμορφωμένων χωρών ή πίστες για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών. Τέταρτον, πραγματοποίηση των ειδικών δοκιμασιών, αυτό που λέμε εμείς την πορεία με ελιγμούς π.χ. οπισθοπορεία με στροφή κ.λπ. από τον υποψήφιο χωρίς την παρουσία του εξεταστή στο εκπαιδευτικό όχημα. Πέμπτο, διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών με χρήση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης καταγραφής των δεδομένων των διαδικασιών και αυτόματης εξαγωγής του αποτελέσματος. Και έκτον, ανάπτυξη συστήματος εποπτείας και ελέγχου των εκπαιδευτών, αυτών που διενεργούν τις θεωρητικές εξετάσεις και των εξεταστών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς διαμέσου οπτικοακουστικών μέσων για τη διασφάλιση της διαφάνειας και του αδιάβλητου της διαδικασίας. Η ανάληψη ενεργειών διόρθωσης και βελτίωσης εξεταστικού έργου, η συνεχής αξιολόγηση των εκπαιδευτών και εξεταστών. Επιπλέον, μηχανισμός επιβολής κυρώσεων στους τελέσαντες αξιόποινες πράξεις.

 Ιδιαίτερη βαρύτητα, νομίζω, έχουν οι διατάξεις για την κατ’ έτος επιλογή εξεταστών και την ανά τετράμηνο κλήρωση των ενεργών εξ αυτών. Αποφεύγεται έτσι δημιουργία αίσθησης μονιμότητας και αποτρέπονται συμπεριφορές που πηγάζουν από αυτή. Εξίσου σημαντική και η αμέσως πριν την εξέταση κλήρωση των ζευγαριών εξεταστών και εξεταζόμενων και η απουσία από το όχημα κατά τη διάρκεια της εξέτασης, κατά περίπτωση, τόσο του εκπαιδευτή όσο και του εξεταστή. Από τη στιγμή μάλιστα που αντιμετωπίζεται το θέμα της ασφάλισης «η μοναξιά» του εξεταζόμενου στο όχημα διασφαλίζει την ανεπηρέαστη αντίδρασή του κάθε στιγμή, πράγμα που είναι και το πραγματικό αντικείμενο της εξέτασης.

Επίσης, αξιομνημόνευτη θεωρώ την ηλεκτρονική καταγραφή της όλης διαδικασίας. Ο εξορθολογισμός της διαδικασίας των εξετάσεων με παράλληλη αξιοποίηση της τεχνολογίας θα απλουστεύσει τις διοικητικές διαδικασίες, ενώ η διαφάνεια και το αδιάβλητο των εξετάσεων θα ισχυροποιήσουν τη θέση εκείνων των εκπαιδευτών, των σχολών οδηγών ή των κέντρων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών, που εκπαιδεύουν ολοκληρωμένα τους υποψηφίους.

Θα επιφέρουν, δε, την αξιοκρατία για τους υποψηφίους και τον υγιή ανταγωνισμό για τους εκπαιδευτές και θα λειτουργήσουν παιδευτικά για τον νέο πολίτη, που μέχρι σήμερα βλέπει την πρώτη του επίσημη συναλλαγή με το δημόσιο να εκφυλίζεται σε αυτό που εννοούμε με τη λέξη «συναλλαγή».

Συνολικά, με τις ρυθμίσεις αυτές προσβλέπουμε στη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, με συνακόλουθη τη μείωση των αρνητικών συνεπειών λόγω ατυχημάτων - δυστυχημάτων στην κοινωνία και στην εθνική οικονομία.

Τέλος, από την εφαρμογή του εποπτικού μηχανισμού θα προκύπτουν εισηγήσεις προς την αρμόδια υπηρεσία για ανάληψη ενεργειών διόρθωσης και βελτίωσης του εξεταστικού έργου, όπως η επανεκπαίδευση, η επαναδιαπίστευση και η προσωρινή ή και οριστική απομάκρυνση από το υπόψιν έργο των παραβατών ή ακατάλληλων εξεταστών.

Στο δεύτερο μέρος του υπό συζήτηση νομοσχεδίου περιλαμβάνονται άλλες, πέραν του συστήματος των εξετάσεων, διατάξεις για τις άδειες οδήγησης. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τα άρθρα 11 έως 15, που αναφέρονται στην τροποποίηση - συμπλήρωση του Π.Δ.55/2012, σε οικονομικά θέματα αδειών οδήγησης, στη συνοδευόμενη οδήγηση, στην ασφάλιση των εξεταζόμενων και στην καταβολή μηνιαίας αποζημίωσης στους εξεταστές υποψηφίων οδηγών, καθώς και στη συμμόρφωση της εθνικής νομοθεσίας με τα οριζόμενα στις διατάξεις του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων και των τετράκυκλων.

Ειδικότερα, προβλέπεται η καθιέρωση καινοτόμου ολοκληρωμένου συστήματος συνοδευόμενης οδήγησης για ανηλίκους υποψήφιους οδηγούς μετά τη συμπλήρωση της ηλικίας των 17 ετών, λαμβάνοντας υπόψη τα ισχύοντα σε κράτη της Ε.Ε. με προηγούμενο επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Επίσης, ρυθμίζεται και από την 1 Μαΐου 2018 έως 3 μήνες, μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος, άσκηση του έργου της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών μετά τη λήξη του κανονικού ωραρίου εργασίας των δημοσίων υπηρεσιών και πέρα του χρόνου που καλύπτεται από υπερωριακή απασχόληση, με καταβολή μηνιαίας αποζημίωσης για τους υπαλλήλους. Για το γνωστό θέμα, δηλαδή, που γνωρίζουμε αυτή τη στιγμή.

Στο τρίτο μέρος του παρόντος, περιέχονται διατάξεις για άλλα επιμέρους θέματα που δεν ομαδοποιούνται, λόγω της θεματολογίας στα προηγούμενα μέρη, με σκοπό τον εξορθολογισμό, τη συμπλήρωση ή τροποποίηση της νομοθεσίας σε θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τα άρθρα 16 έως 24 αλλά και το άρθρο 25, για την έναρξη ισχύος. Από τις διατάξεις του πρώτου μέρους θα ήθελα να κάνω μια ιδιαίτερη μνεία στη θεσμοθέτηση των διαδικασιών ανάπτυξης, έγκρισης, υλοποίησης και παρακολούθησης των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αυτά που εκπονούνται από τους δήμους και τις περιφέρειες, ώστε να ικανοποιούν τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά των εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους, βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής.

Τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας σχεδιάζονται με ορίζοντα δεκαετίας, στην κατεύθυνση μιας ισορροπημένης, ολοκληρωμένης και βιώσιμης ανάπτυξης της κινητικότητας και των αστικών μεταφορών, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά, καλύπτοντας όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης. Ιδίως εξετάζονται θέματα που αφορούν σε δημόσιες μεταφορές, μη μηχανοκίνητα μέσα, δηλαδή πεζή μετακίνηση, ποδήλατο, συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, διαχείριση κινητικότητας και ευφυή συστήματα μεταφορών.

Τέλος, πρέπει να αναφέρω ότι για την εκπόνηση του παρόντος νομοσχεδίου υπήρξε μία σημαντική συνεργασία με το Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Επιμόρφωσης Οδηγών της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας της Γενικής Διεύθυνσης Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με σκοπό την ενσωμάτωση παρατηρήσεων και υποδείξεων από την καθημερινή εμπειρία.

Για να προλάβω σχετικές ερωτήσεις, προβλέπεται ικανός χρόνος για την προσαρμογή και την ομαλή μετάβαση από την προηγούμενη κατάσταση στα καινούργια δεδομένα.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξέρουμε καλά όλοι ότι το ισχύον σύστημα έδωσε ό,τι είχε να δώσει, παρήκμασε και πλέον παράγει αποτελέσματα αντίθετα από τα επιθυμητά. Πιστεύω ότι το συζητούμενο είναι ένα σύγχρονο, καινοτόμο στην ολότητά του και φιλόδοξο νομοσχέδιο, που είμαι βέβαιος ότι θα εκπληρώσει στο ακέραιο το σκοπό της σύνταξής του από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κατσανιώτης.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, σήμερα μιλάμε για το νομοσχέδιο που αφορά τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις. Η Ανάγκη εκσυγχρονισμού της διαδικασίας απόκτησης αδειών οδήγησης, αλλά και θέσπισης αδιάβλητων διαδικασιών, διαφανών, αποτελεί προτεραιότητα για όλους. Το συγκεκριμένο, όμως, νομοσχέδιο, παρά το γεγονός ότι επικαλείται τη διαφάνεια, το πράττει με τρόπο πρόχειρο και προβληματικό, ενώ πρακτικά μετακυλίει το όλο ζήτημα σε τρίτους, αντί να έχει αυτό την ευθύνη.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο δεν μπήκε ποτέ σε ουσιαστική διαβούλευση, δεν συζητήθηκε ποτέ με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και τους ενδιάμεσους ενδιαφερόμενους φορείς. Υπήρξαν δύο διαρροές στα μέσα μαζικής ενημέρωσης και μέσα από αυτό στην ουσία έγινε η ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, όπως λέει στο άρθρο 1, σκοπός του είναι ο καθορισμός ειδικά διαμορφωμένων χώρων για την διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών. Σίγουρα δεν καθορίζονται πουθενά στο νομοσχέδιο, αλλά πηγαίνει σε υπουργική απόφαση. Έχουμε ένα νομοσχέδιο που προβλέπει στο σύνολό του 14 υπουργικές αποφάσεις για την υλοποίηση των διατάξεών του, 21 τα άρθρα που αφορούν αποκλειστικά στη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς οδηγών για τη χορήγηση αδειών, 14 υπουργικές αποφάσεις προβλέπονται. Αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα.

Κύριε Υπουργέ, τι έχουμε στην ουσία; Στόχος του είναι όπως λέτε να χτυπήσει τη διαφθορά. Πώς το καταφέρνετε; Ποιος είναι ο τρόπος που μέσα από αυτό το νομοσχέδιο η διαφθορά χτυπιέται; Στόχος του είναι να γίνουν εξετάσεις και να πάψει να ταλαιπωρείται ο κόσμος που αυτή τη στιγμή ταλαιπωρείται και συσσωρεύεται στο να δώσει εξετάσεις. Με ποιο τρόπο το λύνετε; Πάλι λέγοντας ότι θα δώσετε αναδρομικά τα χρήματα, ενώ στην ουσία θα μπορούσατε να το είχατε κάνει νωρίτερα και να λήξει το θέμα πιο πριν.

Έχουμε το πρώτο κομμάτι, το οποίο στην ουσία αφορά όλο το κομμάτι της διαδικασίας για τις εξετάσεις. Στην ουσία μιλάτε για ένα τρόπο διεξαγωγής και γίνονται οι εξετάσεις σε τρία στάδια, δηλαδή, θεωρητικές, πορεία, ειδικές διαδικασίες. Είναι θετικό. Αν κοπεί, όμως, ο υποψήφιος σε δεύτερο στάδιο, θα πρέπει να επανεξεταστεί και στο πρώτο. Ο τρόπος με τον οποίον το υλοποιείτε είναι λανθασμένος. Στα δύο στάδια προβλέπεται ότι ο εξεταστής διατηρεί το υπάρχον προβληματικό πλαίσιο εξετάσεων και δεν βοηθά στην ύπαρξη διαφάνειας όπως λέτε. Θα έπρεπε να προβλέπεται διαφορετικός εξεταστής για την πορεία και διαφορετικός για τις ειδικές διαδικασίες. Η βασική ένστασή μας είναι ότι στο δεύτερο και το τρίτο λέει ότι είναι ο ίδιος. Θα μπορούσε να είναι άλλος.

 Στο δεύτερο κομμάτι, δεν μπορώ να καταλάβω ποιος είναι ο λόγος που ο εκπαιδευτής δεν θα μπορεί να είναι στο όχημά του. Θεωρούμε ότι η συναλλαγή γίνεται στο όχημα; Πιστεύουμε ότι εκείνη τη στιγμή συναλλάσσεται ο εκπαιδευτής με τον εξεταστή; Για να μη πω ότι λίγο παρακάτω λέτε ότι σε περίπτωση συναλλαγής, ο εκπαιδευτής κινδυνεύει να χάσει την άδειά του από 2 έως 6 χρόνια και στην ουσία βγαίνει εκτός αγοράς, ενώ ο εξεταστής απλά παύει να είναι εξεταστής, δηλαδή, αυτός που στην ουσία χρηματίζεται συνεχίζει να δουλεύει κανονικά, να έχει τη δουλειά του, λες και δεν έγινε ποτέ τίποτα.

Άρα, το πρόβλημα είναι, και είναι και σημαντικό, ότι ζητάμε από τις Σχολές Οδηγών να έρθουν να δώσουν τα αυτοκίνητά τους για να πραγματοποιηθούν εξετάσεις, χωρίς οι ίδιοι να είναι μέσα, χωρίς οι ίδιοι να είναι στην περιουσία τους και να μπορούν πραγματικά να δουν, λες και αυτοί είναι οι εγκληματίες της υπόθεσης. Πρέπει ή δεν πρέπει να υπάρχει ασφαλιστικό προϊόν; Ποιος θα έχει την ευθύνη όταν ένα αυτοκίνητο δε θα είναι του ιδιοκτήτη, αλλά ενός τρίτου και θα είναι μέσα μόνο ο εξεταστής; Είναι οι εξεταστές έτοιμοι να πάρουν τέτοια ευθύνη; Εάν είναι θα το δούμε. Πότε θα είναι έτοιμοι, κύριε Υπουργέ; Οι ίδιοι οι εξεταστές λένε ότι δεν είναι έτοιμοι αυτή τη στιγμή για κάτι τέτοιο. Πόσος χρόνος θα περάσει έτσι ώστε να μπορέσουν οι νέοι άνθρωποι να δώσουν εξετάσεις και να πάρουν δίπλωμα οδήγησης; Συσσωρεύεται και φαίνεται ότι δε δίνετε καμία σημασία σε αυτό.

Το κόστος για να μπουν στα αυτοκίνητα των Σχολών Οδηγών τα συστήματα που θα παρακολουθεί το Υπουργείο, ποιος θα το έχει; Από τη στιγμή που προβλέπεται παρακάτω ότι θα φτιαχτεί ένα ακόμη ειδικό κέντρο ελέγχου στο Υπουργείο για το πληροφοριακό σύστημα, το οποίο, ειρήσθω εν παρόδω, θα φτιαχτεί σε δώδεκα μήνες, ενώ σε τέσσερις μήνες πρέπει τα αυτοκίνητα να είναι έτοιμα, γιατί να μην έχει το κέντρο αυτό την ευθύνη καταγραφής και να την έχει η Σχολή Οδηγών; Έχουν όλοι αδιάλειπτο σήμα; Λέμε, δηλαδή, ότι την ευθύνη για να υπάρχει αδιάλειπτο σήμα σ’ ένα σύστημα που θα εγκαταστήσουν στα αυτοκίνητά τους, θα την έχει η Σχολή Οδηγών, άρα, εάν πέσει το σήμα φταίνε αυτοί - εκτός εάν ο καινούργιος δορυφόρος του κ. Παππά έχει μέσα τη δυνατότητα για σήμα - και δε θα την έχει το Υπουργείο που θα φτιάξει έναν νέο πληροφοριακό σύστημα σε δώδεκα μήνες. Θα μπορούσε κάλλιστα να υπάρχει ένα καταγραφικό σύστημα στο αυτοκίνητο, άρα, σε οποιαδήποτε ένσταση ή οποτεδήποτε θέλει το Υπουργείο να μπορεί να το βλέπει ή να έχει την ευθύνη καταγραφής του το Υπουργείο, μέσα από το πληροφοριακό σύστημα που θέλει να φτιάξει.

Αυτά είναι μια σειρά από προβλήματα που στην ουσία, αυτό που θα καταφέρουν θα είναι να ψηφίσουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο δε θα εφαρμοστεί ποτέ. Τέσσερις μήνες για το ένα, δώδεκα μήνες για το άλλο, όσο φτιάχτηκε και το πληροφοριακό σύστημα που είχε να κάνει με τον έλεγχο της taxibeat, το οποίο παίρνει ακόμη παράταση.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)** (εκτός μικροφώνου): Τελείωσε.

 **ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.)**: Α! Τελείωσε! Πόσες παρατάσεις πήρε;

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)** (εκτός μικροφώνου): Ένα χρόνο.

 **ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.)**: Άρα, είχαμε πει τρεις μήνες και πέρασε ένας χρόνος. Με την ίδια αναλογία, λέμε ένας χρόνος και θα πάει στα τρία χρόνια. Σε τρία χρόνια θα υπάρχει το πληροφοριακό σύστημα.

Το άλλο κομμάτι που πρέπει να δούμε, κύριε Υπουργέ, που είναι σημαντικό και αφορά πάρα πολλούς συμπολίτες μας, είναι το κομμάτι με την άδεια οδήγησης και το τι θα γίνει με τους ανθρώπους που είναι πάνω από 75 ετών. Εδώ θα πρέπει μεταξύ μας να συμφωνήσουμε ένα πράγμα: Αυτό που πρέπει να διακριβωθεί σ’ αυτούς τους ανθρώπους δεν είναι εάν ξέρουν να οδηγούν. Αυτό που πρέπει να διακριβωθεί είναι εάν είναι σε θέση να οδηγούν. Δεν είναι ανάγκη κάποιος που οδηγεί 30 ή 40 χρόνια να δώσει εξετάσεις για το εάν μπορεί να παρκάρει ή εάν ξέρει τα σήματα.

Πρέπει να δούμε αν οι αντιδράσεις του είναι τέτοιες που μπορεί με ασφάλεια να οδηγεί. Αυτό δεν το κάνουν οι εξετάσεις. Δεν γίνεται με εξετάσεις οδήγησης, αυτό γίνεται με εξετάσεις ιατρικές. Να δεχτώ για την οικονομία της συζήτησης, ότι δεν γίνονται με το σωστό τρόπο. Πρέπει να βρούμε ένα τρόπο που θα διασφαλίζεται, ότι αυτοί οι συμπολίτες μας που έχουν τη φυσική δυνατότητα, να μην μπαίνουν σε μια διαδικασία να ξαναδίνουν σήματα, εξετάσεις, να ξαναπληρώνουν παράβολα. Άρα, θα πρέπει να δούμε αν πρέπει να εξετάζονται. Ισχύει κάπου αυτό; Πουθενά δεν υπάρχει μετά τα 75 έτη εξέταση ικανότητας οδήγησης. Αυτό είναι ένα κομμάτι που απασχολεί. Υπάρχει απαγόρευση μόνο στην Γαλλία, αλλά είναι τελείως άλλο. Πάρτε την απόφαση για απαγόρευση, δική σας θα είναι.

Εγώ αυτό που ζητώ είναι στους συμπολίτες μας που είναι πάνω από 75 ετών, να μπορούμε πραγματικά να διακριβώνουμε αν έχουν τη φυσική δυνατότητα οδήγησης για το καλό όλων μας και με αυτό τον τρόπο να προχωρούμε παραπέρα. Υπάρχουν εγκλωβισμένοι γύρω στα 75 – 76 συμπολίτες μας με κάποια χειρόγραφα χαρτάκια που αυτή τη στιγμή οδηγούν. Αυτά τα χαρτάκια δεν έχουν καμία αξία στο εξωτερικό. Χτύπα ξύλο αν κάποιος από αυτούς έχει ατύχημα, δεν ξέρω αν οι ασφαλιστικές εταιρείες θα τους καλύψουν στο τέλος της ημέρας και πραγματικά είναι από τα θέματα που πρέπει να δώσουμε λύση.

Το επόμενο κομμάτι που είναι για μένα το σημαντικό και είναι αυτό που θα πρέπει να δούμε μπροστά μας, είναι πραγματικά τι γίνεται και θα πρέπει να καταλάβουμε όλοι, ότι δεν μιλάμε μόνο για απλά αυτοκίνητα, για απλούς οδηγούς ιδιώτες. Υπάρχουν επαγγελματίες που περιμένουν, κύριε Υπουργέ, και δεν μπορούν να πάρουν δίπλωμα. Υπάρχουν νταλίκες που δίνουν εξετάσεις. Φανταστείτε δηλαδή, εγώ που έχω μια σχολή οδηγών με νταλίκες, να δίνω το όχημά μου με έναν άλλον εκπαιδευτή μόνο με ένα εξεταζόμενο. Καταλαβαίνετε ότι δημιουργούνται μια σειρά από προβλήματα. Δεν είναι μόνο το Ι.Χ.. Όλα αυτά τα επιμέρους πρέπει να τα δούμε.

Κλείνοντας, είναι ένα νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, που λέτε ότι χτυπάει τη αδιαφάνεια και θα το εφαρμόσετε σε τέσσερις μήνες, μίνιμουμ, από τώρα. Θα ήθελα να σας πω ότι εγώ εάν ήμουν Υπουργός και έβγαινα και έλεγα ότι έχω ένα Υπουργείο, το οποίο έχει διεφθαρμένες υπηρεσίες και ένα διεφθαρμένο σύστημα που λαδώνει και πληρώνει και ήμουν τέσσερα χρόνια Υπουργός και δεν είχα κάνει τίποτα, θα ένιωθα άβολα. Τέσσερα χρόνια Υπουργός, με ένα διεφθαρμένο σύστημα, δεν πιστεύατε ότι έπρεπε να κάνετε κάτι και το κάνετε τώρα, όταν ξέρετε ότι δεν θα το εφαρμόσετε.

Κύριε Υπουργέ, σε τέσσερις μήνες δεν θα είστε Υπουργός. Άρα, φέρνετε ένα νομοσχέδιο τσάτρα-πάτρα, το καταθέτετε τώρα, στο τέλος της θητείας σας, ενώ θα μπορούσατε να το είχατε κάνει στην αρχή. Δεν θα είστε Υπουργός. Δεν ψηφίζουμε το νομοσχέδιο και πιστεύω ότι χρειάζεται μια μεγάλη αναμόρφωση το σύστημα και οι εξετάσεις, αλλά δεν είστε αυτός που μπορείτε και δεν τολμάτε να το κάνετε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πριν προχωρήσουμε στον κύριο Μανιάτη διαβάζω τους φορείς για να αρχίσουν να ενημερώνονται για την Τρίτη. Αν και είναι αρκετοί, σχεδόν όλοι όσοι προτάθηκαν, θα κληθούν. Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδας, Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης, Σωματείο Ελλάδας Κεντρικής Μακεδονίας «Οδική Ασφάλεια», Ομοσπονδία Συλλόγων Υπαλλήλων Αιρετών Περιφερειών Ελλάδας, Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων, Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων, Εμπόρων Καυσίμων. Σύνδεσμος Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών, Ομοσπονδία Βενζινοπωλών, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», Εταιρεία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων, Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, Πανελλήνιος Σύλλογος Παραπληγικών, Ένωση Κωφών Ελλάδας, ΚΕΔΕ, ΕΝΠΕ, ΓΣΕΒΕΕ, Επαγγελματικό Επιμελητήριο Αθηνών, Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας Υπουργείου Υγείας, Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδας, Συνήγορος του Πολίτη, Εκπρόσωπος από την Τροχαία και Σωματείο Βόρειου Αιγαίου.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Κυρία Πρόεδρε, να το βάλετε, γιατί τα νησιά δεν έχουν εκπαιδευτές και πάνε από τη Λήμνο και τον Άγιο Στράτη στη Μυτιλήνη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΙΩΤΗΣ:** Κυρία Πρόεδρε, δεν άκουσα αυτό που είπαμε και ο κ. Καραναστάσης το πρότεινε, είναι ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλά κάνατε και το είπατε. Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής. Επίσης, δεν είπα και αυτό που προτείνει ο κ. Αμυράς, Ένωση Ιδιωτικών Υπαίθριων Σταθμών.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ:** Κυρία Πρόεδρε, προσθέστε σας παρακαλώ το Σωματείο Εκπαιδευτών της Αργολίδας.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει, θα βάλουμε και της Αργολίδας, θα βάλουμε και του βόρειου Αιγαίου και της Κέρκυρας. Μη θεωρηθεί ότι θέλω να αποτρέψω κάποιον. Υπάρχει η δυνατότητα, όπως ξέρετε, με υπόμνημα. Οπότε, πολλοί, μπορεί να στείλουν και υπόμνημα.

Το λόγο έχει ο Υπουργός κ. Σπίρτζης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα ήθελα, να πω κάτι, ώστε οι επόμενοι κοινοβουλευτικοί εκπρόσωποι των κομμάτων να το λάβουν υπόψη τους στις τοποθετήσεις τους. Επειδή είναι ένα πραγματικό πρόβλημα της ελληνικής κοινωνίας και για την Οδική Ασφάλεια και για τη διαφάνεια, εμείς είμαστε ανοιχτοί αν υπάρχουν προτάσεις που μπορούν να διορθώσουν το σύστημα, να τις δεχτούμε ανεξάρτητα αν ακόμα για τους δικούς του λόγους κανείς θέλει να ψηφίσει ή να μην ψηφίσει το σχέδιο νόμου. Θα παρακαλούσα όμως, να μην γίνονται τοποθετήσεις που είναι στο πόδι, πρόχειρες δηλαδή χωρίς στοιχειώδη ανάγνωση του σχεδίου νόμου ή να διαρρέονται ψευδείς ειδήσεις σαν κι αυτές που ακούστηκαν πριν, για να δημιουργούν αρνητικές επιπτώσεις - εντυπώσεις στους πολίτες της χώρας.

Θα ήθελα να πω στον εκπρόσωπο της Ν.Δ., κ. Κατσανιώτη, το νομοσχέδιο δόθηκε στη δημοσιότητα 30 Απριλίου του 2018 σε όλους τους φορείς και στη δημοσιότητα με συνέντευξη τύπου. Πόση διαβούλευση να κάνουμε; Συναντηθήκαμε με όλους, ένα είναι αυτό. Δεύτερον, δεν θα απαντήσω στην κριτική που κάνατε στο νομοσχέδιο, αυτό θα το πω στην τοποθέτησή μου στην Ολομέλεια.

Υπάρχουν μερικά θέματα που δημιουργούν στρεβλές εντυπώσεις τους πολίτες. Μπήκε θέμα αν οι άδειες οδήγησης για όσους είναι άνω των 75 ετών θα έχουν ασφαλιστική κάλυψη – ναι, εσείς το είπατε τώρα στην τοποθέτησή σας - με το χαρτάκι. Ναι, έχει υπάρξει πρόβλεψη που δίνει παράταση στην ισχύ των αδειών οδήγησης, άρα, δεν είναι στα χέρι καμιάς ασφαλιστικής εταιρείας να καλύψει ή να μην καλύψει.

Τρίτον, εγώ πραγματικά καταλαβαίνω την ευαισθησία σας για όσους είναι άνω των 75 ετών να οδηγούν στο εξωτερικό. Προφανώς, από τη στιγμή που έχει παράταση μπορεί να πάει στο εξωτερικό σε ευρωπαϊκή χώρα, όπως και παντού. Αν είναι έξω από την Ευρώπη πρέπει να έχει διεθνές δίπλωμα, διεθνή άδεια οδήγησης.

Επίσης, θα ήθελα να σας πω ένα άλλο σημείο που δημιουργείτε στρεβλές εντυπώσεις. Οι εξεταστές και οι υπηρεσίες αυτές δεν είναι υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών, οφείλετε να το ξέρετε. Είναι των Περιφερειών.

Αν λοιπόν θεωρείτε ότι περιφερειάρχες, που πολλοί από αυτούς ανήκουν και στο χώρο της Ν.Δ., δεν μπόρεσαν να αντιμετωπίσουν αυτό το άθλιο σύστημα, που στην πρώτη επαφή που έχει η νεολαία μας με το ελληνικό δημόσιο για να βγάλουν άδεια οδήγησης, τους ζητάνε από 300 έως 500 ευρώ για να πάρουν την άδεια οδήγησης, τι να σας πω, κύριε Κατσανιώτη; Θα ήταν λογικό να θυμηθείτε, όταν πήρατε εσείς άδεια οδήγησης, ότι δεν την δώσατε στο Υπουργείο Μεταφορών, αλλά στην αντίστοιχη νομαρχία και τώρα είναι στην περιφέρεια. Για όνομα του Θεού! Αυτός είναι ένας από τους λόγους, που ούτε κυβέρνηση θα βγείτε, με αυτή την τακτική, ούτε Υπουργός θα γίνετε.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης):** Έχουμε ένα κακό νομοσχέδιο, το οποίο κάνει μια προσπάθεια να διορθώσει ένα κακό σύστημα. Φοβάμαι πάρα πολύ ότι δεν θα τα καταφέρει το νομοσχέδιο. Θέλω να ελπίζω ότι, με τις προτάσεις που θα υποβάλουν τα κόμματα, ο αξιότιμος συνάδελφος του ΣΥΡΙΖΑ από το κόμμα της συμπολίτευσης, καθώς και οι αξιότιμοι συνάδελφοι των υπολοίπων κομμάτων, ελπίζω να βελτιωθεί το νομοσχέδιο, έτσι ώστε να ξεπεράσουν τα προβλήματα που έχουν οι περίπου 70.000 συμπολίτες μας, που δεν κάνουν ακόμη εξετάσεις και περιμένουν και οι περίπου 15.000 συμπολίτες άνω των 74 ετών, που επίσης δεν μπορούν να δώσουν εξετάσεις. Είναι ένα νομοσχέδιο ανεφάρμοστο, όμως, θα κάνουμε μια προσπάθεια με τις προτάσεις που θα τις αριθμήσουμε κιόλας, ώστε να είναι κατανοητές από τον αξιότιμο κ. Υπουργό και τις υπηρεσίες του, μήπως κάτι βελτιωθεί.

Ξεκινάω με μορφή τίτλων. Πρώτον, χρειάζεται ανάγκη εκσυγχρονισμού του σημερινού συστήματος εξετάσεων υποψηφίων οδηγών, όμως αυτό μπορεί να γίνει μόνο, εάν συμφωνήσουμε σε ένα ολιστικό σχέδιο κυκλοφοριακής αγωγής για όλες τις ηλικίες.

Δεύτερον, μαζί με όλα τα άλλα χρειάζεται βελτίωση και του οδικού περιβάλλοντος και αναφέρομαι ειδικά στη σήμανση, διότι αν ο τελικός μας στόχος είναι να μειώσουμε τα οδικά τροχαία ατυχήματα, δεν φτάνει απλώς να βελτιώσουμε το σύστημα εξετάσεων υποψηφίων οδηγών, χρειάζονται και πολλά άλλα.

Τρίτον, χρειάζεται εντατικοποίηση των ελέγχων, έξω στο δρόμο. Έχουμε σοβαρό προβληματισμό, αν η αποτελεσματικότερη στρατηγική είναι τα λίγα και εξοντωτικά πρόστιμα ή τα περισσότερα και μικρότερα. Η εμπειρία δείχνει, ότι είναι προτιμότερο να επιβάλεις συχνά πρόστιμα μικρότερου ύψους, έτσι ώστε να μην υπάρχει πρόβλημα εξόντωσης αυτού που υφίσταται την ποινή, ενώ επιπλέον θα ήταν ενδιαφέρον να διερευνηθεί εάν χρειάζονται ειδικά σεμινάρια σε όσους επαναλαμβανόμενα, υποπίπτουν στις ίδιες παραβάσεις.

Τέταρτον, απαιτείται άμεσος εκσυγχρονισμός των συγγραμμάτων, τα οποία συνεγράφησαν πριν είκοσι περίπου χρόνια. Αυτά τα νέα συγγράμματα πρέπει να έχουν μια ολότητα στην προσέγγισή τους, σε σχέση και με το τι διδάσκονται τα μικρά παιδιά στο μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής και στο δημοτικό, αλλά και στη συνέχεια θα πρέπει να υπάρχει στο γυμνάσιο και στο λύκειο.

Πέμπτον, πρέπει να υπάρξει ειδική πρόνοια για τα άτομα με αναπηρία, τους αγράμματους, τους δυσλεκτικούς και τους ξενόγλωσσους συμπολίτες μας.

Έκτον, υπάρχει σοβαρό θέμα με το ζήτημα της αδιάλειπτης και συνεχούς μετάδοσης σε πραγματικό χρόνο, της εξέτασης έξω στο δρόμο.

Το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής και διαφόρων άλλων πραγμάτων μη ικανών να ανταποκριθούν στις ανάγκες της κοινωνίας και της οικονομίας προσπαθεί εδώ και τέσσερα χρόνια να εφαρμόσει την ψηφιακή υπογραφή. Αυτό το καθ’ ύλην αρμόδιο Υπουργείο ήταν ανίκανο να την εφαρμόσει, γι' αυτό και απερρίφθη ο διαγωνισμός των 19 εκατομμυρίων για την ψηφιακή υπογραφή από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Αναρωτιέμαι, το Υπουργείο Μεταφορών που δεν είναι και καθ’ ύλην αρμόδιο για την νέα τεχνολογία, πώς θα καταφέρει να διασφαλίσει τη συνεχή και αδιάληπτη σε πραγματικό χρόνο μετάδοση δεδομένων σε κάποιο άγνωστο κέντρο ελέγχου του Υπουργείου, που θα μεταδίδει απ' όλη την Ελλάδα; Η πρόταση, λοιπόν, είναι, αντί για το live streaming που δεν φαίνεται να είναι ρεαλιστικό, να υπάρχει και ένα usb, προκειμένου με το τελείωμα των εξετάσεων να αποστέλλονται αυτά στο κεντρικό Υπουργείο.

7. Σώμα Εξεταστών. Χρειάζεται πιστοποίηση από ανεξάρτητο φορέα και υπάρχει ένα μεγάλο ερώτημα, εάν θα πρέπει να είναι πλήρους ωραρίου, άρα, όχι υπάλληλοι των σημερινών διευθύνσεων συγκοινωνιών των περιφερειών ή αν θα πρέπει να συνεχίσουν να γίνονται εξετάσεις εκτός ωραρίου, άρα, υπερωριακή αμοιβή, κατά συνέπεια σοβαρή αμοιβή, έτσι ώστε να υπάρχει σωστή εξέταση.

8. Η παραχώρηση «του αυτοκινήτου» των εκπαιδευτών σχολών οδηγών στον υποψήφιο εξεταζόμενου μαζί με τον εξεταστή. Έχει σοβαρό πρόβλημα, διότι εκχωρείται ιδιωτική περιουσία, χωρίς να έχει λυθεί το πρόβλημα της ασφαλιστικής κάλυψης του αυτοκινήτου του εξεταζόμενου και του εξεταστή και δυστυχώς, αυτό το πρόβλημα δεν έχει ακόμη λυθεί εδώ και δεκαετίες, ούτε καν για τις εκπαιδευτικές μοτοσικλέτες.

9. Είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον και θα ήταν πολύ σωστό να υπάρχει πίστα, δηλαδή, κέντρα εκπαίδευσης και εξέτασης σε όλους τους νομούς. Εάν δεν υπάρχει σε όλους τους νόμους, τότε θα υπάρξουν στρεβλώσεις και διάφορα φαινόμενα, τα οποία δεν θα τιμούν κανέναν.

10. Για το θέμα των ελιγμών. Επειδή, ήδη, ζούμε στην εποχή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων και πολύ σύντομα θα έχουμε και αυτοκινούμενα οχήματα. Ήδη τα σύγχρονα οχήματα έχουν ειδικούς μηχανισμούς για αυτόματο παρκάρισμα, για προειδοποίηση μπροστά σε εμπόδιο κ.ο.κ.. Όλες αυτές οι ιστορίες περί των εξετάσεων με ελιγμούς, θα πρέπει να έχουν μια υποχρεωτικότητα στην επικαιροποίησή τους, τουλάχιστον, κάθε δύο χρόνια. Διαφορετικά, θα εμφανιστεί το φαινόμενο να είναι υποχρεωτικό να δίνει κανείς εξετάσεις σε ελιγμούς, όταν το αυτοκίνητό του θα υπερκαλύπτει το 50% αυτών των ελιγμών. Άρα, υποχρεωτικότητα στην αναθεώρηση κάθε δύο χρόνια αυτής της ιστορίας με τους ελιγμούς.

11. Το usb οπωσδήποτε - το επαναλαμβάνω για δεύτερη φορά - για την εξέταση.

12. Ξαναλέω ότι πρέπει να δει το Υπουργείο και με την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας το ζήτημα του ποινολογίου, μήπως θα πρέπει να είναι συχνότερο και ηπιότερο. Δηλαδή, να επιβάλουμε μικρότερες και συχνότερες ποινές, αλλά συχνότερα. Ξέρουμε πολύ καλά όλοι μας και από τις τροχαίες παραβάσεις και από όλες τις παραβάσεις ότι, όταν υπάρχουν εξοντωτικές ποινές, το όργανο που τις επιβάλλει δεν είναι μόνο ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Παντού, ακόμα και στα δικαστήρια, όταν υπάρχει εξοντωτική ποινή, αυτός που την επιβάλλει πάντα είναι προβληματισμένος. Πιστεύω ότι θα ήταν προτιμότερο να διασφαλίσουμε συνεχείς ελέγχους. Άρα, συχνότερα πρόστιμα και χαμηλότερα, ώστε να μαθαίνει ο άλλος πιο συχνά.

13. Υπάρχει ένα θέμα, το οποίο θέλω να το βάλω στην κρίση σας, και των συναδέλφων. Εάν ψάξετε και στο διαδίκτυο, θα δείτε ότι υπάρχουν διαφημίσεις για τα θεωρητικά και πρακτικά μαθήματα με τιμή 159 ευρώ. Δηλαδή, τα 21 θεωρητικά μαθήματα και τα 25 πρακτικά να γίνονται με μόνο 159 ευρώ. Προφανώς, πρόκειται περί αθλιότητος, όπου ενσυνειδήτως και δημοσίως, κάποιοι λένε ότι κοροϊδεύουν το Υπουργείο, την κοινωνία, αυτούς που αύριο θα τραυματίσουν οι υποψήφιοι οδηγοί τους κ.λ.π..

Πολύ περισσότερο, αν λάβει κανείς υπόψη του ότι έχουμε 25 45λεπτα πρακτικής εξέτασης, που το καύσιμο μόνο που θα κάψεις είναι πολύ περισσότερο από τα 159 ευρώ. Θέτω το θέμα για συζήτηση. Μήπως είναι σκόπιμο, όπως συμβαίνει σε άλλες περιπτώσεις, να έχουμε ελάχιστη τιμή με παράβολο και με το TAXIS NET και με φορολογία και με φοροαπαλλαγή του εξεταζόμενου; Σκεφτείτε το, συζητείστε το, θεωρώ ότι με τιμολόγιο κατώτατης τιμής, μπορεί να τα βρει το Υπουργείο με τους εξεταστές και του εκπροσώπους της κοινωνίας, ίσως, δεν είμαι σίγουρος, μπορούμε κάτι να διασφαλίσουμε. Πάντως, σε κάθε περίπτωση, να φοροαπαλλάσσονται οι μαθητές για τα παράβολα που θα πληρώνουν.

15. Δεν έχει υπάρξει διάλογος με τις υπηρεσίες που θα εφαρμόσουν αυτό το νόμο, θα το δούμε και στους φορείς, υπάρχουν υπηρεσίες οι οποίες θα αποδεκατιστούν, εάν πρόκειται να έχουμε αποκλειστική απασχόληση υπαλλήλων για να εξετάζουν υποψήφιους οδηγούς, δεν θα μπορούν να εκπληρώσουν τα υπόλοιπα καθήκοντά τους και θα υπάρχει ζήτημα. Επιπλέον, υπάρχει ένα ερώτημα, κατά πόσον τους ανατίθενται καθήκοντα, πέρα από τις αρμοδιότητες που έχουν, δηλαδή, να αποκλείσουν δρόμους, να παρέμβουν σε δρόμους, να κάνουν διάφορα πράγματα, που είναι δουλειά είτε των τεχνικών υπηρεσιών του αντίστοιχου δήμου είτε της Τροχαίας. Δείτε το και αυτό.

16. Κύριε Υπουργέ, να ελέγξετε, εάν αυτό που προβλέπεται για τη μετάδοση, είναι συμβατό με την Ε.Ε.Τ.Τ. (Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών & Ταχυδρομείων) και την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Είναι πολύ σοβαρό το θέμα.

17. Υπάρχει σημαντική επιβάρυνση των υποψήφιων οδηγών και έχω σοβαρό προβληματισμό, εάν η ασφαλιστική αγορά θα καλύψει αυτό το διάστημα που θα είναι στο αυτοκίνητο του εκπαιδευτή μόνος του ο εκπαιδευόμενος, γι' αυτό και ζήτησα να κληθεί η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών.

18. Είναι εξαιρετικά προβληματικό, ότι μετά από τέσσερα χρόνια διακυβέρνησης, αντί να έχουμε τα πρώτα πάρκα εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών, έχουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο λέει ότι θα εκδοθεί υπουργική απόφαση, η οποία θα προσδιορίσει τις τεχνικές προδιαγραφές των πάρκων εξέτασης, τα οποία θα φτιαχτούν από τις Περιφέρειες, όταν οι Περιφέρειες θα βρουν χρήματα. Μέτρησα τέσσερα με πέντε «θα». Έχω σοβαρό προβληματισμό.

19. Συνοδευόμενη οδήγηση. Υπάρχει Οδηγία και προβλέπεται και σε άλλες χώρες, προσέξτε όμως το εξής. Εύχομαι να το κάνατε με καλή πρόθεση. Επειδή στις άλλες χώρες το ζήτημα της κυκλοφοριακής αγωγής είναι ένα πολύ σοβαρό μάθημα στα σχολεία, τα παιδιά των 16-17 ετών έχουν κουλτούρα ορθής συμπεριφοράς στο δρόμο, όπως έχουν αυτή την κουλτούρα και από τις οικογένειές τους. Εγώ είμαι επιφυλακτικός για τα παιδιά που δεν έχουν καμία επαφή μέχρι τα 17 με τα ζητήματα της σωστής οδηγικής συμπεριφοράς. Είμαι κατ' αρχήν θετικός, όμως καταγράφω την ανησυχία μου, ότι δεν έχει προϋπάρξει σωστή αγωγή στα σχολεία.

20. Κύριε Υπουργέ, επιβεβαιώστε μου ότι για τους οδηγούς άνω των 74 ετών προβλέπεται πορεία με το δικό τους αυτοκίνητο, μαζί με τον εξεταστή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ναι.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ):** Αυτό είναι η κορύφωση της διαφθοράς.

Θα είναι μόνο ο εξεταζόμενος και μόνο ο εξεταστής, χωρίς κάμερα; Λάθος τεράστιο, έλεος! είναι σαν να τους λέμε φτιάξτε και το τιμολόγιο κάτω από το τραπέζι.

21. Έχετε σοβαρή καθυστέρηση στις προδιαγραφές για τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Κύριε Υπουργέ, αυτό είναι πολύ σοβαρή ιστορία. Και για το πώς θα συμβιώνουν οι ΙΧ με τους πεζούς στο δρόμο και στις διαβάσεις, και με το πώς θα συμβιώνει το ποδήλατο με την μηχανή και το αυτοκίνητο και πώς θα συμβιώνουμε όλοι μας. Τρέξτε την αυτή τη διαδικασία και επισπεύστε ότι πρέπει να επισπευστεί.

22. Υπάρχουν ασφυκτικοί χρόνοι. Φοβάμαι πολύ ότι το νομοσχέδιο δεν μπορεί να υλοποιηθεί, δεν θα υλοποιηθεί, ειδικά, η έκδοση υπουργικών αποφάσεων, ήδη, από τον ν.4530/2018 προβλέπονταν 20 υπουργικές αποφάσεις και έχει εκδοθεί μόνο μια. Το θέμα των υπουργικών αποφάσεων είναι τεράστιο πρόβλημα και έχω σοβαρή επιφύλαξη.

Τέλος, για το ζήτημα των δευτεροβάθμιων ιατρικών εξετάσεων. Οι Δευτεροβάθμιες Ιατρικές Επιτροπές είναι Επιτροπές οι οποίες μας διασφαλίζουν ότι αυτός που πάει στον οφθαλμίατρο, μπορούν να δουν τα μάτια του και δεν θα πάει να σκοτώσει τον άνθρωπο που έρχεται από απέναντι. Είναι μια πολύ σοβαρή ιστορία. Έχουν καταργηθεί οι Δευτεροβάθμιες Ιατρικές Επιτροπές. Γιατί έχουν καταργηθεί; Γιατί στην πραγματικότητα η αμοιβή που δινόταν στους γιατρούς ήταν ανύπαρκτη, δεν είχε κανένα ενδιαφέρον κανένας γιατρός να πάει και υπήρχε μια ολόκληρη ουρά στις ώρες που ήταν για τους πολίτες.

Μου έδωσαν ένα στοιχείο που αφορά μια μεγάλη Περιφέρεια. Τώρα που δεν υπάρχει Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή, δεν υπάρχει καμία απόρριψη από κανένα ιδιώτη γιατρό. Όταν υπήρχε και δούλευε για τους κάτω των 80, οι απορρίψεις στους μη ικανούς ήταν 30% και για τους άνω των 80 ήταν πάνω από 40%. Άρα, αυτή τη στιγμή ουσιαστικά ως σύστημα, ως πολιτεία, ως κοινωνία, κλείνουμε τα μάτια στο ότι οι άνω των 74 δεν εξετάζονται, ακόμη και αν δεν μπορούν οι άνθρωποι. Άρα υπάρχει θέμα είτε στις οικογένειές μας, ο καθένας από εμάς όταν έχει τον παππού που θέλει να οδηγήσει και βλέπουμε ότι δεν μπορεί και προσπαθεί η οικογένεια να τον αποτρέψει είτε ο αθώος απέναντι που μπορεί να υποστεί κάτι ταυτόχρονα, βεβαίως, με το αναφαίρετο δικαίωμα του άνω των 74 που μπορεί να οδηγεί, γιατί είναι εξαιρετικά ικανός μετά από τόσα χρόνια που έχει το δίπλωμα.

Κατά συνέπεια, πρέπει να συνταιριάξουμε την υποχρέωση της πολιτείας να ξαναφτιάξει τις Δευτεροβάθμιες Ιατρικές Επιτροπές με καλή αμοιβή για να υπάρχει κίνητρο για τους γιατρούς, να δώσουμε το δικαίωμα στους άνω των 74 που έχουν την ικανότητα να οδηγούν, να οδηγούν χωρίς κανένα πρόβλημα και ταυτόχρονα να διαφυλάξουμε όλους αυτούς που δεν φταίνε στις περιπτώσεις που κάποιοι γιατροί ιδιώτες εκχωρούν από το ιατρείο τους πιστοποιητικά, χωρίς να εξετάσουν.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Δρίτσας Θεόδωρος, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Συντηχάκης Εμμανουήλ, Δελής Ιωάννης, Φωκάς Αριστείδης, Γεωργιάδης Μάριος, Αμυράς Γεώργιος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Tο λόγο έχει ο κύριος Σαχινιδης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή):** Κύριε Υπουργέ, το παρόν σχέδιο νόμου σε ότι αφορά το πρώτο μέρος έρχεται με καθυστέρηση περίπου 1,5 χρόνου. Και ειδικά αυτό το μέρος λειτουργεί σε πολλές περιπτώσεις αντιφατικά και δημιουργεί μια σύγχυση συγκριτικά με τον βασικό προσανατολισμό του, θα σας εξηγήσω παρακάτω τι εννοώ.

Βάσει, λοιπόν, της αιτιολογικής έκθεσης, στόχος του πρώτου μέρους είναι η αναβάθμιση και βελτίωση, με στόχο τη διασφάλιση της διαφάνειας και της αξιοπιστίας του συστήματος δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών, μέσω της καθιέρωσης μιας καινοτόμου διαδικασίας διενέργειας εξετάσεων, η συνεχής αξιολόγηση των εκπαιδευτών και των εξεταστών για τις αξιόποινες πράξεις κατά τη διενέργεια των σχετικών διαδικασιών, δηλαδή της εκπαίδευσης, των θεωρητικών εξετάσεων, των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών.

Εδώ θα έλεγα ότι στήνεται ένα σκηνικό τύπου «Big Brother» για τις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών με κάμερες και μικρόφωνα εντός των οχημάτων. Πράγματι, θα μπορούσε να είναι μια ενδιαφέρουσα ιδέα, αλλά, δυστυχώς, δεν είμαστε έτοιμοι να δεχθούμε, κύριε Υπουργέ, μια τέτοια εξέλιξη, ειδικά όταν γνωρίζετε και εσείς προσωπικά πολύ καλά πόσο συχνά πέφτουν τα ηλεκτρονικά συστήματα και χάνεται το σήμα όταν διακόπτεται η σύνδεση του διαδικτύου.

Θα πρέπει να δοθεί, λοιπόν, προτεραιότητα στη δημιουργία κατάλληλων χώρων για τη διενέργεια των εξετάσεων, που αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν παντού ανά την επικράτεια και μετά μπορεί να εξελιχθεί και το ηλεκτρονικό κομμάτι. Διότι οι δηλώσεις ότι, αφού δεν υπάρχουν, οι εξετάσεις θα γίνονται σε parking ή σε πίστες Go-kart, δεν είναι και πολύ ορθές και εκεί θα έπρεπε για λόγους ασφαλείας, αλλά κυρίως οδικής ασφάλειας, να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή. Το θέμα όμως της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών χωρίς την παρουσία εκπαιδευτή, που αναφέρεται στο άρθρο 7, είναι για εμάς παντελώς απαράδεκτο. Τίθεται θέμα οδικής και δημόσιας ασφάλειας, εν γένει. Είναι δυνατόν να κυκλοφορούν εκατοντάδες εκπαιδευτικά οχήματα για εξετάσεις, χωρίς να υπάρχει εντός του οχήματος εκπαιδευτής; Με ποιανού την ευθύνη θα αποτρέπεται κάποιο ατύχημα;

Όπως επισημαίνουν και οι σχετικές ενώσεις επαγγελματιών και εμπλεκομένων, με την εν λόγω διαδικασία ανά την επικράτεια, το γεγονός της υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης του υποψήφιου οδηγού κατά τη διάρκεια της εξέτασης, δεν αναιρεί οποιαδήποτε νομική απαίτηση κατά του εξεταστή σε περίπτωση ατυχήματος, αν μάλιστα ληφθεί υπόψη το γεγονός της υποχρεωτικής προσωρινής παραχώρησης του οχήματος του εκπαιδευτή προς την περιφερειακή ενότητα και όχι προς το Υπουργείο, που έχει καθολική εποπτεία. Αυτό βέβαια θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και πταίσμα μπροστά σε μια άλλη πρόβλεψη που γίνεται για τις άδειες οδήγησης σε παιδιά 17 ετών και αναφέρομαι στο άρθρο 14. Τα ανήλικα αυτά άτομα δεν έχουν ούτε την ωριμότητα, ούτε την αίσθηση του κινδύνου, ούτε την υπομονή, προκειμένου να βγουν στους δρόμους οδηγώντας ένα αυτοκίνητο οποιουδήποτε κυβισμού, με ή χωρίς την παρουσία ενήλικα κατόχου διπλώματος οδήγησης.

Οι προϋποθέσεις, λοιπόν, που τίθενται δεν είναι επαρκείς και δεν μπορείτε να μας πείσετε ότι σε μια χώρα με υψηλά ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων, αυτή η εξέλιξη δεν θα αυξήσει κατακόρυφα τα στατιστικά στοιχεία που τηρεί η τροχαία. Ειλικρινά, δεν μπορώ να καταλάβω ποιος είναι ο λόγος μιας τέτοιας απόφασης. Η απάντηση δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι ότι ακολουθούμε το αμερικανικό μοντέλο, γιατί μιλάμε για τελείως διαφορετικές συνθήκες, μιλάμε για άλλους δρόμους και μιλάμε για άλλη παιδεία.

Χωρίς να θέλω να είμαι κακεντρεχής, η απάντηση είναι μία. Θέλετε να είστε, δυστυχώς, αρεστοί στο συγκεκριμένο κοινό των δεκαεπτάρηδων, που σε λίγους μήνες θα αποτελεί και μια δεξαμενή ψήφων για εσάς. Θέλετε, λοιπόν, να τους χαϊδέψετε τα αυτιά και να τους προσεταιριστείτε, αντιμετωπίζοντας με εξαιρετική ελαφρότητα ένα τόσο σοβαρό θέμα. Μη μου πείτε και ότι πολλοί έφηβοι παίρνουν τα αυτοκίνητα των γονιών τους χωρίς καν να το γνωρίζουν, οπότε τώρα θα είναι κάτι καλύτερο. Τώρα, εσείς το νομιμοποιείτε βάζοντας μια ελάχιστη δικλίδα ασφαλείας, αυτή της συνοδευόμενης οδήγησης και δυστυχώς, θα το δείτε στην πράξη πόσο επιζήμια και μοιραία είναι αυτή η δική σας νομοθετική πρωτοβουλία. Είναι απαράδεκτο να παίζετε με ανθρώπινες ζωές, μόνο και μόνο για ίδιον κομματικό όφελος και για λίγα λεπτά δημοσιότητας.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 11 και την επανεξέταση οδηγών άνω των 74 ετών, το είχαμε τονίσει όταν επεξεργαζόμασταν το νομοσχέδιο «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις». Το θέμα δεν είναι να ξαναπεράσει τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς. Δεν θεωρώ σε καμία περίπτωση ότι θα έχουν ξεχάσει πώς να κάνουν οπισθογωνία, πώς να παρκάρουν κ.λπ.. Το θέμα είναι καθαρά ο έλεγχος των αντανακλαστικών τους. Σε μια επικίνδυνη κατάσταση θα πρέπει να υπάρχουν σίγουρα τα γρήγορα αντανακλαστικά, ώστε αυτοί οι άνθρωποι να μπορούν να δράσουν σωστά για να αποφευχθούν τα χειρότερα και εδώ επανέρχεται το θέμα της απουσίας των εκπαιδευτών από το όχημα και έχουμε, δυστυχώς, παραδείγματα.

Στις 17 Ιανουαρίου, θα θυμάστε όλοι σας το τροχαίο που προκλήθηκε από τον Δούκα του Εδιμβούργου, ετών 97, και αντιλαμβάνεστε ότι αυτό που σας λέω είναι το βασικότερο. Θα πρέπει αποκλειστικά να εξετάζονται τα αντανακλαστικά των ανθρώπων που υπερβαίνουν το 74ο έτος της ηλικίας. Χωρίς, λοιπόν, την παρουσία εκπαιδευτή δασκάλου οδήγησης, μπορεί να υπάρξουν ακόμα και σε αυτή την τυπική διαδικασία, ζημιές, τραυματισμοί, θύματα, που καμία ασφαλιστική εταιρεία δεν είναι πρόθυμη να καλύψει.

Ήρθε, λοιπόν και η πολυπόθητη διάταξη, το άρθρο 15, παράγραφος 1, για την αποζημίωση των εξεταστών. Αλλά, δεν μπορούμε να παραβλέψουμε ότι ο κύριος Υπουργός επέλεξε να αφήσει απλήρωτους τους εξεταστές. Επέλεξε να ταλαιπωρήσει χιλιάδες πολίτες, περιμένοντας. Επιλέξατε να χτυπήσετε τους εκπαιδευτές οδήγησης. Θυμίζουμε ότι, εδώ και μήνες, έχουν παγώσει οι εξετάσεις, λόγω της αποχής διαρκείας των εξεταστών υπαλλήλων των αιρετών Περιφερειών. Με την παρούσα ρύθμιση, δίνεται, αναδρομικά από 1η Μαΐου του 2018 και έως τρεις μήνες από τη θέση σε ισχύ του παρόντος, η μηνιαία αποζημίωση ύψους 240 ευρώ στους εξεταστές που διενεργούν εξετάσεις μετά το πέρας του ωραρίου εργασίας τους.

Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής είχε αποστείλει επιστολή, ακόμα και στον κύριο Πρωθυπουργό, για το θέμα που τους απασχολούσε εδώ και πάρα πολλούς μήνες. Μέχρι τέλος Ιανουαρίου, μετρούσαν 109 ημέρες αποχής, με αποτέλεσμα να εκκρεμούν πάνω από 70.000 υποθέσεις υποψηφίων οδηγών, που δεν μπορούσαν να ολοκληρώσουν την εκπαιδευτική τους διαδικασία, ούτως ώστε να αποκτήσουν την άδεια οδήγησης.

Υπενθυμίζεται ότι το εν λόγω νομοσχέδιο, που θα άλλαζε ριζικά το σύστημα εκπαίδευσης-εξέτασης, θα έφερνε ένα καθεστώς διαφάνειας. Θα μπορούσε να απαλλάσσει την κοινωνία από το λεγόμενο «βρώμικο χρήμα», τη συνδιαλλαγή και την προβληματική εκπαίδευση-εξέταση των υποψηφίων οδηγών, συμβάλλοντας καταλυτικά στην οδική ασφάλεια. Αυτό το περίμεναν εδώ και τρία χρόνια. Και όπως χαρακτηριστικά μας ανέφεραν «κάθε Δευτέρα έρχεται στη Βουλή, αλλά κάθε Παρασκευή εξαφανίζεται».

Και δεν είναι μόνο το θέμα των εξεταστών, το θέμα της οικονομικής ζημιάς των εκπαιδευτών, αλλά το γεγονός ότι έχει παραλύσει μια μεγάλη μερίδα ατόμων και αυτό είναι πολύ βασικό, κύριε Υπουργέ, αφού με αυτό το μπλόκο, εξαιτίας της ολιγωρίας του Υπουργείου σας, οι υποψήφιοι οδηγοί αδυνατούν να εργαστούν, δεδομένου ότι τους ζητείται το δίπλωμα οδήγησης για να ξεκινήσουν να εργάζονται είτε στο εσωτερικό, είτε στο εξωτερικό. Εργάζονται χωρίς το κατάλληλο δίπλωμα οδήγησης, αφού δεν μπορούν να κάνουν την ποθητή επέκταση. Έχουν επωμιστεί έξτρα οικονομικό κόστος για να μεταφέρουν τους ανθρώπους τους στα νοσοκομεία, λόγω προβλημάτων υγείας, πληρώνοντας και χρησιμοποιώντας καθημερινά ταξί.

Σε ό,τι αφορά τους εξεταστές, σημαντικό ζήτημα παραμένει η διενέργεια εξετάσεων, εντός του ωραρίου των εξεταστών υπαλλήλων των Διευθύνσεων Συγκοινωνιών των Περιφερειών, αφού η πλειοψηφία αυτών θεωρεί ότι το έργο των εξεταστών - και μάλιστα αποκλειστικής απασχόλησης - θα συνεχίσει πρακτικά να διενεργείται μετά το πέρας του ωραρίου, ώστε οι Υπηρεσίες τους να μην παρουσιάζουν λειτουργικά προβλήματα. Προβλήματα όπως ταξινομήσεις, μεταβιβάσεις οχημάτων, αδειοδοτήσεις επιχειρήσεων και ελέγχων. Εκτός και αν γίνουν περαιτέρω προσλήψεις προσωπικού. Οι εκπρόσωποι Περιφερειών θεωρούν ότι το Υπουργείο, με τις ρυθμίσεις που προωθεί, διαλύει τις Περιφέρειες και ότι οι αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών δεν θα μπορέσουν να ανταποκριθούν στο βασικό τους έργο.

Αναφορικά με το σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, που αναφέρεται στο άρθρο 22, που ουσιαστικά, πρώτη φορά εισάγεται σε νομοθέτημα, για την περιγραφή τους, τις διαδικασίες κατάρτισης και έγκρισής τους, είναι μια πολιτική που προωθείται από το 2009 από την Ε.Ε., με κύριο στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της ποιότητας ζωής, έναντι της κυκλοφοριακής ικανότητας και της ταχύτητας.

Αρκετές περιοχές, από το 2015 και έπειτα, έχουν αποκτήσει το σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όπως μεταξύ αυτών είναι η Θεσσαλονίκη, η Λάρισα, η Ηγουμενίτσα, ενώ έχουν ανατεθεί τα σχέδια εκπόνησης 165 δήμων προ διετίας. Πολεοδόμοι και συγκοινωνιολόγοι διαφωνούν με την ένταξη αυτών των σχεδίων στους κόλπους της γραφειοκρατίας, με το μεγάλο αριθμό απαιτούμενων εγκρίσεων, τον αριθμό των εμπλεκόμενων φορέων και θεωρούν πως τα σχέδια αυτά, εν τέλει, δεν θα ικανοποιήσουν τους σκοπούς για τους οποίους προορίζονται και ούτε θα φέρουν καμία αποτελεσματικότητα μένοντας στα συρτάρια, όπως ουσιαστικά γίνεται και με τις λοιπές κυκλοφοριακές μελέτες.

Στο παρόν σχέδιο νόμου υπάρχουν πολλές διατάξεις, για τις οποίες δηλώνουμε εξαρχής, κύριε Υπουργέ, επιφύλαξη.

Θα έχουμε, βέβαια, το χρόνο να τοποθετηθούμε αναλυτικά και στις επόμενες συνεδριάσεις και στην Ολομέλεια.

Αλλά αυτό που ήθελα να ρωτήσω και αναφέρθηκε και προηγουμένως και από κάποιον άλλον βουλευτή, έχει να κάνει κύριε Υπουργέ με τους αναλφάβητους που κατέχουν δίπλωμα. Εδώ δημιουργούνται τα εξής ερωτήματα. Πώς κατάφεραν και το πήραν; Πώς παρακολούθησαν τα θεωρητικά μαθήματα; Πώς κατάφεραν να κρατήσουν σημειώσεις και πως έδωσαν γραπτές εξετάσεις;

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει, ο κ. Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Το σχέδιο νόμου έχει τίτλο: «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών για την χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις». Επιχειρεί κάποια βελτίωση στο σαθρό, διάτρητο και αναχρονιστικό νομικό πλαίσιο στο ζήτημα εξετάσεων διοίκησης, που ο λαός το πληρώνει αρκετά χρόνια. Πριν λίγες μέρες είδαν το φως της δημοσιότητας ζητήματα διαφθοράς και θεωρούμε ότι αυτά είναι πολύ λίγα στα όσα πραγματικά συμβαίνουν. Μόνο να πάρετε υπόψη σας το ποσοστό επιτυχίας που υπάρχει, 98%.

Είναι βέβαιο ότι το απόστημα δεν θα σπάσει, γιατί συντηρείται και αυξάνει από τη λειτουργία συνολικά του βάρβαρου συστήματος, όπως και του συστήματος χορήγησης αδειών οδήγησης που είναι πλήρως ιδιωτικοποιημένο με υπέρογκα ποσά που πληρώνει ο κάθε υποψήφιος οδηγός, για το δικαίωμα να αποκτήσει άδεια οδήγησης, να την επεκτείνει, να την ανανεώσει.

Αυτή η μορφή οργάνωσης οικονομίας που λειτουργεί με το νόμο του κέρδους, δημιουργεί την αντικειμενική βάση για την αδιαφάνεια και τη διαφθορά. Ναι, αυτό υπηρετείται και από τις περιφέρειες, κ. Υπουργέ, όχι μόνο από τις κυβερνήσεις, και από τις περιφέρειες οι οποίες είναι στον ίδιο άξονα η πολιτική τους της διαχείρισης των αναγκών του συστήματος.

Το ζήτημα αυτό συνδέεται με την διαχρονική πολιτική των κυβερνήσεων του κεφαλαίου, που υπηρετούσαν τις αξιώσεις συνολικά των αυτοκινητοβιομηχανιών, ακολουθώντας πολιτικές ενίσχυσης της χρήσης αυτοκινήτου με ταυτόχρονη απαξίωση των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς. Ο λαός υποχρεώθηκε να καλύψει τις ανάγκες μετακίνησης με τη χρήση του αυτοκινήτου, αυξάνοντας έτσι τα κέρδη στις αυτοκινητοβιομηχανίες. Η ίδια πολιτική ακολουθήθηκε και στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων, με απαξίωση ιδιαίτερα του σιδηροδρόμου.

 Σε αυτό το πλαίσιο πολιτικής στήθηκε όλος αυτός ο μηχανισμός δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων. Σε ένα μηχανισμό όπου κυριαρχεί η πελατειακή σχέση, ιδιαίτερα το «γρηγορόσημο» και όχι ουσιαστική εκπαίδευση για την απόκτηση των αναγκαίων δεξιοτήτων που απαιτούνται και η αντικειμενική εξέταση των δεξιοτήτων που αποκτήθηκαν.

Στον μηχανισμό αυτό, όσα πρότυπα και αν ενσωμάτωσε στη λειτουργία του, κυριαρχούσε η αδιαφάνεια με υποβάθμιση συνολικά της οδικής συμπεριφοράς και τη σοβαρή επίδραση στην οδική ασφάλεια. Κάθε χρόνο, σε όλο το κόσμο, σύμφωνα με τα στοιχεία, πάνω από 1.250.000 άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους σε οδικές συγκρούσεις και εκατομμύρια περισσότεροι τραυματίζονται. Στην Ελλάδα από το 2010 μέχρι τον Αύγουστο του 2017, με βάση τα στοιχεία που υπάρχουν, είχαμε 94.797 τροχαία ατυχήματα, 7.143 νεκρούς, 9.315 βαριά τραυματίες και 108.698 ελαφρά τραυματίες. Το 58% των τροχαίων γίνονται στην Αττική, με το 27,8% των θανάτων.

Είναι προφανής η αναγκαιότητα αλλαγών στο σύστημα, ώστε να εξασφαλίζεται με διαφάνεια η ορθή εκτέλεση του εξεταστικού έργου και η συμβολή του στην οδική ασφάλεια. Οι καλές αμοιβές όσων εργάζονται για το έργο των εξετάσεων, κύριο και βοηθητικό προσωπικό, θα αποτρέψουν κάπως φαινόμενα διαφθοράς. Το σχέδιο νόμου δεν αντιμετωπίζει την τεράστια έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού. Η υποστελέχωση των υπηρεσιών ενισχύει την αδιαφάνεια στην εξυπηρέτηση των υποψηφίων οδηγών και οδηγών. Έχει εισπρακτικό χαρακτήρα το σχέδιο νόμου; Προβλέπει αύξηση των εξέταστρων κατά 50%. Ενισχύει τις ασφαλιστικές εταιρείες με επιπρόσθετο κόστος για τον υποψήφιο οδηγό.

Προβλέπει πίστες και προστατευόμενους χώρους χωρίς να διευκρινίζεται αν θα έχουν δημόσιο χαρακτήρα ή θα είναι στην ιδιοκτησία ή στην εκμετάλλευση επιχειρηματικών ομίλων.

Οι ειδικοί χώροι εκπαίδευσης όπου δεν προβλέπεται, η πλήρη ασφάλιση υποψήφιων οχημάτων, αλλά και σχολών και εκπαιδευτών. Το νομοσχέδιο κύριε Υπουργέ, παραπέμπει σε 13 Υπουργικές Αποφάσεις για την υλοποίηση των προηγούμενων ρυθμίσεων. Θεωρούμε ότι αυτό θα πάει πάρα πολύ πίσω την υλοποίηση του. Το Υπουργείο Μεταφορών με την ακατανόητη στάση του την προηγούμενη περίοδο, προκάλεσε την αποχή των εξεταστών, αφού άφησε απλήρωτους τους εξεταστές των υποψηφίων οδηγών από το Μάιο του 2018. Οδήγησε σε δύσκολη θέση όσους έχουν ανάγκη να πάρουν ή να ανανεώσουν το δίπλωμα οδήγησης. Άφησε επίσης χωρίς δουλειά τους εκπαιδευτές.

Οι εκπαιδευτές έχουν διατυπώσει δίκαια αιτήματα από πλευράς τους, που φορούν μέτρα παράτασης φορολογικών, τραπεζικών και ασφαλιστικών υποχρεώσεων, καθώς και τη διαγραφή προστίμων και προσαυξήσεων για καθυστερήσεις αυτήν την περίοδο. Νομίζω ότι το Υπουργείο Μεταφορών οφείλει να συνεργαστεί με το Υπουργείο Οικονομικών, έτσι ώστε να αντιμετωπίσει τα προβλήματα αυτών των επαγγελματιών. Το σχέδιο νόμου με το άρθρο 4 και 10, υποχρεώνει τα εκπαιδευτικά οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών να διαθέτουν υποχρεωτικά διαδικτυακή σύνδεση με το κέντρο ελέγχου του Υπουργείου και μέσα στο όχημα να τοποθετείται κάμερα με μικρόφωνο. Μετακυλίει έτσι ένα μεγάλο κόστος στους επαγγελματίες, ιδιαίτερα αυτή την περίοδο που ασφυκτιούν εξαιτίας της διακοπής της δουλειάς τους, αλλά και των συνολικών προβλημάτων, όπως είναι η κατάργηση του αφορολόγητου και η επιβολή φορολογίας από το πρώτο ευρώ.

Οι αλλαγές αυτές στο βαθμό που είναι αναγκαίες, κύριε Υπουργέ, μπορούν να προχωρήσουν με παράλληλη επιδότηση από το κράτος για το κόστος του παραπάνω εξοπλισμού και των εξόδων διαδικτυακής σύνδεσης. Ως Κ.Κ.Ε., στηρίζουμε τα αιτήματα και καλούμε να τα κάνετε δεκτά. Για την ανανέωση άδειας οδήγησης των 74χρόνων, ο έλεγχος της αξιολόγησής τους, της ικανότητας οδήγησης σε έναν ηλικιωμένο, συνδέεται κυρίως με τα ιατρικά δεδομένα, κύριε Υπουργέ, και όχι από την πρακτική εξέταση οδήγησης, δηλαδή, το παρκάρισμα.

Αν ξέρεις να οδηγείς, δεν το ξεχνάς εύκολα, το θέμα είναι τα αντανακλαστικά σου, αυτό είναι το θέμα που πρέπει να εξετάζεται και αυτό δεν είναι θέμα πρακτικής άσκησης, είναι θέμα ιατρικής εξέτασης και πιστοποίησης. Τα ιατρικά δεδομένα να σχετίζονται όχι μόνο με τα αποτελέσματα των εξετάσεων οφθαλμίατρου και παθολόγου, που υπάρχουν και είναι μέχρι σήμερα, αλλά και με τον εντοπισμό γνωσιακών λειτουργιών, εάν δηλαδή ξεχνάει, εάν έχει Αλτσχάϊμερ, την ταχύτητα αίτησης αντανακλαστικών, δηλαδή, με έναν ολοκληρωμένο και ενδελεχή ιατρικό έλεγχο από νευρολόγο, Ωρλ κ.λπ.. Μια τέτοια, νομίζω, ρύθμιση θα μπορεί να αντιμετώπιση το ζήτημα.

Οι ιατρικές εξετάσεις να γίνονται χωρίς παράβολα, δωρεάν από δημόσια νοσοκομεία. Με το σύστημα που προβλέπει το νομοσχέδιο, οι συνταξιούχοι θα χάνουν άλλη μια σύνταξη, από τις πετσοκομμένες που έχουν μείνει, προκειμένου να πληρώσουν γιατρούς, δάσκαλο οδήγησης και παράβολα. Μόνο για τα παράβολα κ. Υπουργέ, απαιτούνται κοντά στα 100 ευρώ. Χρειάζεται να εξασφαλιστεί η δημόσια και δωρεάν εκπαίδευση και επανεκπαίδευση όσων την χρειάζονται, αυτή είναι η γνώμη μας και νομίζω ότι αυτό θα πρέπει να διαπερνά και το σχέδιο νόμου.

Δεν διαφωνούμε με τη δυνατότητα απόκτησης άδειας οδήγησης από το 17ο έτος της ηλικίας, με την συνοδευόμενη οδήγηση, έως το 18ο έτος. Θεωρούμε, όμως, πως το κύριο είναι η κυκλοφοριακή αγωγή, η εκπαίδευση των νέων στην κοινωνία της πληροφορίας, όπως χαρακτηρίζεται από τους ειδικούς, με πιστοποίηση του γνωστικού αντικειμένου που ολοκλήρωσε στο σχολείο, ως υποχρεωτικό μάθημα, αυτό της κινητικότητας. Προβλέπεται επίσης στο σχέδιο νόμου στους εργαζόμενους που μετατίθενται από άλλες υπηρεσίες, να έχουν τις αποδοχές τους και να διατηρείται η προσωπική διαφορά. Με τη ρύθμιση όμως προβλέπεται ο συμψηφισμός της όποιας αύξησης με την προσωπική διαφορά, δεν συμφωνούμε με αυτή τη ρύθμιση και νομίζω ότι θα είναι και αντικίνητρο, κάποιος άλλος να έρθει για να στελεχώσει τις υπηρεσίες.

Όσον αφορά την αναγκαιότητα για λήψη επιπλέον μέτρων ασφαλείας λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων, δεν έχουμε αντίρρηση, αλλά το κόστος αυτό της ασφάλειας που επιβάλλεται για εγκαταστάσεις που έγιναν ή θα γίνουν εκ των υστέρων, δεν μπορεί να επιβαρύνει κύριε Υπουργέ, τους αυτοαπασχολούμενους επαγγελματίες, όταν έχουν ήδη επιβαρυνθεί με αντίστοιχα κόστη ασφαλείας, σε προηγούμενα νομοσχέδια. Το πρόβλημα θα μπορούσε να λυθεί εάν οι προδιαγραφές ασφαλείας για τα πρατήρια καυσίμων, συμπεριλαμβάνονται εξαρχής όλα τα αναγκαία μέτρα ασφάλειας, δηλαδή, με την αδειοδότηση της επιχείρησης, ακόμα και στο ενδεχόμενο μελλοντικών χρήσεων, όπως αυτές αναφέρονται στο παρόν άρθρο.

Σε εξειδικευμένες περιπτώσεις, για παράδειγμα, ανέγερσης σχολικών μονάδων, μπορεί να προβλέπεται ειδική μέριμνα και από το ίδιο το κράτος, ειδικά για επαγγελματίες με χαμηλά εισοδήματα έως 12.000 ευρώ είτε για μετεγκατάσταση είτε για λήψη των αναγκαίων πρόσθετων μέτρων.

Για τη διάταξη για τα επιβατικά δημόσιας χρήσης ειδικής μίσθωσης ΑμεΑ αυτοκίνητα και τον καθορισμό ηλικιακού ορίου κυκλοφορίας στην εικοσαετία, επανειλημμένα, κύριε Υπουργέ, έχει νομοθετηθεί η ηλικιακή παράταση κυκλοφορίας οχημάτων δημόσιας χρήσης. Στη συγκεκριμένη διάταξη δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών να τροποποιεί το χρόνο της απόσυρσης. Η συγκεκριμένη διάταξη δεν αντιμετωπίζει στην ουσία το πρόβλημα της δημιουργίας υπέργηρου στόλου αυτοκινήτων και δεν αντιμετωπίζει και το σημαντικό ζήτημα της ασφάλειας του επιβατικού κοινού, αλλά και των ίδιων των επαγγελματιών οδηγών.

Η λύση στο πρόβλημα δεν είναι οι συνεχιζόμενες παρατάσεις απόσυρσης των οχημάτων που συνήθως γίνονται για καθαρά προεκλογικούς λόγους. Αντίθετα, μπορεί να εξασφαλιστεί κρατική μέριμνα με αντίστοιχη χρηματοδότηση ή επιδότηση, ώστε να διευκολύνεται η έγκαιρη αντικατάσταση του σκάφους για επαγγελματίες με χαμηλό εισόδημα κάτω των 12.000 ευρώ.

Στην ίδια κατεύθυνση θα συμβάλλουν και ορισμένα μέτρα ανακούφισης για τους επαγγελματίες που τα έχουν υποβάλει στην κυβέρνηση, όπως είναι η μείωση της φορολογίας, η μείωση του φόρου στα καύσιμα, η μείωση του κόστους λειτουργίας των ταξί, ώστε να μπορεί ο επαγγελματίας να συντηρεί και να αντικαθιστά το αυτοκίνητο που για αυτόν αποτελεί εργαλείο και μέσο στη δουλειά του. Όλα αυτά είναι αιτήματα που μέχρι τώρα δεν έχουν βρει απάντηση.

Σχετικά με τη συγκρότηση των Πειθαρχικών Συμβουλίων στις νησιωτικές περιοχές δεν έχουμε αντίρρηση.

Υπάρχει αυτό το άρθρο για το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Πιστεύουμε ότι απαιτείται να ενθαρρυνθεί η μεγαλύτερη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, του περπατήματος του κόσμου, του ποδηλάτου, άλλων εναλλακτικών κοινοχρήστων μέσων μετακίνησης, να εισάγονται νέες τεχνολογίες, τα νέα συστήματα εξοπλισμού, καθώς και νέου τύπου υποδομές. Απαιτείται η κατάλληλη εκπαίδευση που θα πρέπει να εμπλουτίσει το περιεχόμενο της εκπαίδευσης που παρέχεται σήμερα και για την άδεια οδήγησης.

Ωστόσο, ένα σημείο που θα ήθελα να αναφέρω, επειδή έτυχε να το ζήσω, σαν Δημοτικός Σύμβουλος, είναι ότι πολλοί συγκοινωνιολόγοι καλούνται να κάνουν κυκλοφοριακές μελέτες για τους Δήμους, οι οποίες, όμως, μέχρι να μπουν στην πράξη, χάνουν κάθε επιστημονική τεκμηρίωση, εξαιτίας των πελατειακών σχέσεων που θέλουν να εξυπηρετήσουν. Για παράδειγμα, γύρω από το σπίτι μου έχει απαγορευτικά και για να φτάσεις στο σπίτι πρέπει να κάνεις πέντε κύκλους. Είναι τραγωδία αυτό που συμβαίνει και επομένως, αυτά τα σχέδια δε μπορεί να μην ελέγχονται, το πώς εφαρμόζονται, το πως υλοποιούνται και ποιος είναι αυτός που τα αλλάζει και γιατί τα αλλάζει;

Όσον αφορά τα τελευταία άρθρα σε σχέση με τα πρόστιμα που πρέπει να διαγράφονται, συμφωνούμε. Ωστόσο, είμαστε αντίθετοι συνολικά με τα πρόστιμα που επιβάλλονται. Θεωρούμε ότι η μετακίνηση με τα δημόσια μέσα μεταφοράς θα πρέπει να είναι πολύ φθηνή και δωρεάν για κάποιες ώρες, κάτι που είχε γίνει και στο παρελθόν, γιατί οι εργαζόμενοι δε μετακινούνται για να πάνε να διασκεδάσουν, αλλά για να πάνε να παράγουν πλούτο και τον πλούτο που παράγουν τον παράγουν στους επιχειρηματικούς ομίλους. Εκείνοι λοιπόν, να πληρώσουν το κόστος της μεταφοράς τους και είναι ένα ζήτημα που χρειάζεται και να το δείτε, αφού δεν είναι κάτι που δε μπορεί να γίνει και αφορά συνολικά τους εργαζόμενους και ιδιαίτερα, στις μεγάλες αστικές περιοχές.

 Όσον αφορά το θέμα της μηχανοδήγησης αλλάζει αυτό που ίσχυε μέχρι σήμερα, κύριε Υπουργέ, από το 2007. Με εγκύκλιο του Υπουργείου Μεταφορών για τον ημερήσιο χρόνο μηχανοδήγησης στις πέντε ώρες, αυτό ήταν μέχρι σήμερα. Σημειώνουμε ότι πριν, το ανώτερο όριο ήταν στα 375 χιλιόμετρα. Επιχείρησε η Ν.Δ. να το κάνει 600 χιλιόμετρα με έξι ώρες, αν δεν κάνω λάθος, κάτω από την καθολική αντίδραση με την υπουργική απόφαση, έγινε πέντε ώρες με διάλλειμα περίπου στις δυόμισι ώρες. Εσείς, χωρίς να μπορεί ο μηχανοδηγός να κάνει ούτε καν την ανάγκη του, θεσπίζετε 4,5 ώρες με μισή ώρα διάλειμμα μετά τις 4,5 ώρες για να εξυπηρετήσετε προφανώς τη διαδρομή Ρέντη-Θεσσαλονίκη με έναν μηχανοδηγό, μειώνοντας το λεγόμενο κόστος.

 Θέλουμε να σημειώσουμε ότι το σχέδιο νόμου δεν αγγίζει τη ρίζα του προβλήματος, κάνει βέβαια βελτιώσεις, όπως είπαμε.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το μειώνουμε το πρόβλημα.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Κ.Ε.):** Το μειώνετε, αλλά λέτε όμως 4,5 ώρες σερί, για να πάει ένας μηχανοδηγός. Μέχρι τώρα όμως, σας λέω ήταν πέντε ώρες, στις δυόμισι ώρες διάλειμμα. Τώρα εσείς λέτε μετά τις 4,5 ώρες το διάλειμμα. Δεν μπορεί να γίνει αυτό το πράγμα. Πώς θα γίνει;

 Τονίζουμε την ανάγκη να ενισχυθεί το αδιάβλητο της διαδικασίας εξέτασης διότι συμβάλλει στην ενίσχυση της κυκλοφοριακής αγωγής και της οδικής ασφάλειας. Το αντικείμενο αυτό, κατά την άποψή μας, απαιτεί την ένταξη στην εκπαιδευτική διαδικασία. Το Υπουργείο Παιδείας απέχει από τη διαδικασία αυτής της νομοθετικής ρύθμισης, ενώ η συζήτηση και οι απόψεις που εκφράζουν φορείς που δραστηριοποιούνται είναι να ενταχθεί στην παιδαγωγική διαδικασία η κυκλοφοριακή αγωγή, η εκπαίδευση με όλες τις πλευρές που αυτή έχει και με βάση τις σύγχρονες εξελίξεις.

 Σ' αυτό το πλαίσιο κατατίθεται και το αίτημα να ιδρυθεί σχολή μεταφορών και οδικής ασφάλειας, ώστε οι απόφοιτοι να στελεχώσουν την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση με τις επιμέρους ειδικότητες και η κυκλοφοριακή αγωγή να καθίσταται υποχρεωτικό μάθημα σε όλη την υποχρεωτική εκπαιδευτική διαδικασία και θα ήταν σημαντική συμβολή στην οδική ασφάλεια. Οι θέσεις που εκφράζονται, ώστε η εκπαίδευση και η αξιολόγηση να είναι σε ενιαίο φορέα, μπορούν να βελτιώσουν το σύστημα. Ο εμπλουτισμός του περιεχομένου της εκπαίδευσης που παρέχεται σήμερα για την άδεια οδήγησης δεν μπορεί παρά να είναι διαρκής. Επίσης, διαρκής χρειάζεται να είναι η εισαγωγή των νέων τεχνολογιών, των νέων συστημάτων εξοπλισμού, καθώς και οι νέου τύπου υποδομές. Το Υπουργείο Μεταφορών με την ανάλογη διεύθυνση και με εξειδικευμένους εργαζόμενους είναι ανάγκη να μελετά και να επικαιροποιεί διαρκώς τη διαδικασία εκπαίδευσης και δοκιμασίας. Η στελέχωση του υπό ίδρυση σώματος με επαρκείς εξειδικευμένους εξεταστές απουσιάζει με προφανείς αρνητικές επιπτώσεις.

Τελειώνοντας επισημαίνουμε τη θέση μας για στήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς, ώστε να είναι μεγαλύτερη η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας και άλλων εναλλακτικών κοινοχρήστων μέσων μετακίνησης. Ψηφίζουμε παρών επί της αρχής.

 **ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):**  Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων, ο κ. Φωκάς.

 **ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων):** Σήμερα συζητάμε ένα νομοσχέδιο που εάν εφαρμοστεί θα βάλει σε τάξη την διαδικασία χορήγησης αδειών οδήγησης από υποψήφιους οδηγούς.

Σχεδόν όλοι έχουμε ζήσει και έχουμε ακούσει περίπτωση διαφθοράς εξεταστών για την παράδοση διπλώματος οδήγησης. Στη θεωρητική εξέταση, ένας γνωστός τρόπος είναι μέσα στην αίθουσα να πηγαίνει ο εξεταστής και να ψιθυρίζει στο αφτί του εξεταζόμενου τις απαντήσεις. Αυτά συμβαίνουν σήμερα. Στην οδήγηση, στην πράξη έξω έχουμε ακούσει επίσης πολλές περιπτώσεις, που μπαίνει μέσα στο αυτοκίνητο και εκεί τελειώνει η διαδικασία για να πάρει το δίπλωμα.

 Μέχρι και σήμερα έχουμε το φαινόμενο να υπάρχουν εξεταστές - και αυτό θα μπορούσε να μας το επιβεβαιώσει ο κ. Υπουργός- οι οποίοι εξεταστές αν και έχουν ερασιτεχνικό δίπλωμα μπορούν να εξετάζουν κάποιον ο οποίος θέλει να πάρει νταλίκα. Αυτό είναι παράλογο, το καταλαβαίνουμε όλοι, όταν οδηγείς Ι.Χ. δεν μπορείς να ανέβεις σε μια νταλίκα να την κουμαντάρεις.

Σωστά προβλέπει το νομοσχέδιο ότι κάθε τετράμηνο, μέσω ηλεκτρονικής κλήρωσης, να ορίζονται οι μισοί εξεταστές ως τακτικοί και οι υπόλοιποι ως αναπληρωματικοί, με σκοπό τη διαρκή εναλλαγή των εξεταστών, οι οποίοι θα συμμετέχουν στη διαδικασία της διενέργειας της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

Οι τακτικοί εξεταστές θα ασκούν αποκλειστικό έργο στο αντικείμενο, κάτι που σημαίνει ότι θα ασχολούνται μόνο με αυτή τη δουλειά και δεν θα μπορούν να αποσπαστούν σε κάποια άλλη υπηρεσία. Επίσης, πριν από την εξέταση του κάθε σταδίου θα πρέπει να πραγματοποιείται ηλεκτρονική κλήρωση, από την οποία θα προκύπτει ο εξεταστής για κάθε υποψήφιο οδηγό. Σωστά οι ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι εξεταστές, που επιθυμούν να συμμετέχουν ως εξεταστές στη διαδικασία, θα πρέπει να υποβάλλουν αιτήσεις συμμετοχής στην οικία διεύθυνση μεταφορών και επικοινωνιών.

Για να δούμε και τη διαδικασία που ακολουθείται, κάθε υποψήφιος οδηγός θα υποβάλλεται πρώτα σε θεωρητική εξέταση και μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση θα ακολουθηθεί η διαδικασία προσόντων και συμπεριφοράς, δηλαδή οδήγησης για την κατηγορία της οδήγησης που έχει ζητήσει ο υποψήφιος οδηγός. Η διαδικασία αυτή θα διενεργείται σε δύο στάδια, τα οποία μπορεί να διεξάγονται ακόμη και την ίδια μέρα. Στο πρώτο στάδιο θα εξετάζονται οι γνώσεις και η πορεία του υποψηφίου οδηγού και εφόσον ο εξεταζόμενος ολοκληρώσει με επιτυχία αυτό το στάδιο, θα εξετάζεται στο δεύτερο στάδιο. Πολύ σωστό. Όπως σωστό είναι ότι η διαδικασία προσόντων και συμπεριφοράς, δηλαδή η οδήγηση, όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης θα διενεργείται από έναν εξεταστή

Κατά την διενέργεια δοκιμασίας στην οδήγηση όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης των υποψηφίων οδηγών, δεν θα πρέπει μέσα στο όχημα να βρίσκεται και ο εκπαιδευτής, διότι έχουμε δει στο παρελθόν να μπαίνει μέσα ο εκπαιδευτής και με έμμεσο ή ακόμη και άμεσο τρόπο, να βοηθά τον εξεταζόμενο να πάρει το δίπλωμα.

Είναι κάποια θέματα που έρχεται τώρα να τα λύσει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Κάθε εκπαιδευτικό όχημα που θα συμμετέχει στις εξετάσεις θα πρέπει να διαθέτει υποχρεωτικά σύνδεση με το διαδίκτυο και σύνδεση με το Κέντρο Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Μέσα στο όχημα θα υπάρχει κάμερα και μικρόφωνο για να καταγράφονται τα πάντα. Επίσης και αυτό είναι σε πολύ καλό δρόμο.

Σωστό είναι οι υποψήφιοι οδηγοί για την απόκτηση άδειας οδήγησης, κατά τη διάρκεια διεξαγωγής της πρακτικής τους εξάσκησης, να υποχρεούνται σε ειδική ασφαλιστική κάλυψη του οχήματος. Σε περίπτωση, δηλαδή, ατυχήματος να είναι ασφαλισμένο το όχημα. Σωστό, επίσης, είναι η θεωρητική εξέταση και η δοκιμασία οδήγησης των υποψηφίων οδηγών να μεταδίδονται σε πραγματικό χρόνο και να καταγράφονται στον σκληρό δίσκο του Υπουργείου. Θα πρέπει να υπάρχει καταγεγραμμένο υλικό από το χώρο διενέργειας των θεωρητικών εξετάσεων, από το εσωτερικό του οχήματος και από το εξωτερικό του εκπαιδευτικού οχήματος. Αυτό θα βοηθήσει πάρα πολύ και τον εξεταζόμενο, εάν θέλει ένσταση για τη διαδικασία, μήπως αδικήθηκε ή ακόμη και αν υπάρχει κάποια καταγγελία, έστω και μετά από μερικά έτη, για χρηματισμό και αδιαφανή διαδικασία, να μπορούμε να ανατρέξουμε στην συγκεκριμένη ημερομηνία και ώρα και να δούμε τι ακριβώς έχει συμβεί.

Βασικό είναι, αν δεν έχει ενεργοποιηθεί η καταγραφή υλικού στο διαδίκτυο, να μην αρχίζει καν η διαδικασία. Θα περιμένουμε μέχρι να λυθεί το πρόβλημα και αν δεν λυθεί το πρόβλημα, πάμε μία επόμενη ημερομηνία και όλοι καταλαβαίνουμε γιατί πρέπει να συμβεί αυτό. Γιατί η δικαιολογία θα είναι εύκολη «δεν έχουμε σήμα». Επίσης, σωστά οι ειδικές δοκιμασίες του δεύτερου σταδίου για την απόδειξη των ικανοτήτων που έχουν οι υποψήφιοι οδηγοί, θα διενεργούνται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους και πίστες εκπαίδευσης. Πολύ σωστό, αλλά από ό,τι γνωρίζω δεν υπάρχουν και πολλές ανά την Ελλάδα. Από κει και πέρα καλό ήτανε σε ένα επόμενο στάδιο να βρεθούν κάποιοι χώροι σε κάθε νομό, σε κάθε περιφέρεια, να γίνονται σε συγκεκριμένους χώρους, να ειδοποιείται βέβαια και η Τροχαία, να υπάρχει και σήμα να έχουν σύνδεση στο διαδίκτυο και να προχωράει κανονικά η διαδικασία.

Επίσης, πολύ σωστό είναι και οι νέοι που θέλουν να πάρουν δίπλωμα πριν τα 18 τους, να έχουν τη δυνατότητα να πάνε σε μία σχολή οδηγών, να ξεκινήσουν και από τα 15 και από τα 16 τους και όταν συμπληρώσουν το 17ο έτος της ηλικίας τους, να μπορούν να πάνε να δώσουν εξετάσεις και αν είναι ικανοί, να πάρουν το δίπλωμα. Πολύ σωστό είναι ότι θα πρέπει να έχουν συνοδό από 30 χρονών και πάνω. Πολύ σωστό. Κάτι ανάλογο συμβαίνει και στις Ηνωμένες Πολιτείες. Πολύ σωστό είναι ο κάτοχος άδειας οδήγησης να έχει τουλάχιστον το δίπλωμα 5 χρόνια. Εκείνο που θα ήθελα, θα ήταν, αν υπάρχει κάποια παράβαση και βαθμός ποινής στο συνοδό του οχήματος, από ένα χρόνο να το πάμε στα τρία χρόνια. Θα ήταν πιο δίκαιο, θεωρώ.

Το νομοσχέδιο είναι πάρα πολύ καλό, θα βοηθήσει σίγουρα στην ασφάλεια στους δρόμους, θα περιμένουμε βέβαια και τους φορείς να τους ακούσουμε. Είμαστε θετικοί.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Γεωργιάδης δεν είναι παρών, έχει δηλώσει ότι θα φέρει ένα υπόμνημα για τα πρακτικά.

Ο κ. Κατσανιώτης έχει το λόγο.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Κυρία Πρόεδρε, ο κ.Υπουργός είπε κάτι, κατά τη συνήθη πρακτική του, που δεν είπα. Ο κ. Υπουργός είπε ότι αυτή τη στιγμή το σύστημα που υπάρχει είναι διεφθαρμένο και θα πρέπει να μας πει ποιο κομμάτι είναι διεφθαρμένο. Είναι στις σχολές οδηγών διεφθαρμένοι; είναι οι εξεταστές διεφθαρμένοι;

Κύριε Υπουργέ, το πού ανήκουν οι εξετάσεις το ξέρω καλά. Σας θυμίζω, άλλωστε, ότι ήμουν και υποψήφιος περιφερειάρχης, άρα ήμουν πολλά χρόνια σε περιφερειακό συμβούλιο. Αν θεωρείτε ότι είναι διεφθαρμένοι αυτοί οι εξεταστές, πείτε το στον κ. Κατσιφάρα, που τα λέτε και συχνά. Το ζητούμενο, όμως είναι άλλο. Το ζητούμενο είναι αυτό που είπα και επιμένω ότι το Υπουργείο, στο οποίο προΐσταστε έχει την ευθύνη τη νομοθετική. Τέσσερα χρόνια λέτε ότι ένα σύστημα είναι διεφθαρμένο και περιμένατε τέσσερις μήνες, πριν τη λήξη της θητείας της Κυβέρνησης. Δεν είναι προσωπικό. Δεν είπα ότι σε τέσσερις μήνες δεν θα είστε εσείς στις θέσεις σας. Σε τέσσερις μήνες δεν θα είστε κυβέρνηση. Αυτό είπα.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Έχουν καταγραφεί ότι «δεν θα ήσαστε Υπουργός».

Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ.

Δεν θα τοποθετηθώ για το σύνολο του σχεδίου νόμου, απλά θέλω να δώσω μερικές διευκρινίσεις στο τι επιχειρούμε να κάνουμε, γιατί είναι ένα πολύ σημαντικό θέμα για πολλούς τομείς της καθημερινότητάς μας, κυρίως, όμως, της ασφάλειας και της υγείας των πολιτών.

Όλοι γνωρίζουμε, αν και η Αξιωματική Αντιπολίτευση πιστεύει ότι γεννήθηκε τώρα, τις τελευταίες μέρες. Όλη η κοινωνία ξέρει, ο κάθε πολίτης, ότι το σύστημα για τις εξετάσεις άδειας οδήγησης δεν είναι μόνο ένα γκρίζο διεφθαρμένο σύστημα, είναι ένα σύστημα που δεν λειτουργεί. Και τριάντα περίπου χρόνια, μπορεί και παραπάνω, είχαν εξαγγείλει όλοι οι Υπουργοί σας, κ. Κατσανιώτη, ότι θα αλλάξουν το σύστημα για τις εξετάσεις των αδειών οδήγησης. Δεν το τολμήσατε και είναι κατανοητό γιατί δεν το τολμήσατε. Γιατί μέσα απ’ αυτό το σύστημα αναπαράγεται ένας συγκεκριμένος μηχανισμός, πολύ συγκεκριμένος παλαιοκομματικός μηχανισμός, σε κάθε πόλη στην Περιφέρεια και στα μεγάλα αστικά κέντρα, με τις Σχολές Οδηγών και τους εξεταστές.

Εμείς, λοιπόν, επιχειρούμε να το σπάσουμε αυτό και καλούμε όλες τις πολιτικές δυνάμεις, για δύο κυρίως λόγους. Ο πρώτος λόγος, το είπε ο κ. Μανιάτης, το είπε ο κ. Φωκάς, το είπε ο εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε., έχει να κάνει με λόγους παιδείας. Όχι παιδείας μόνο οδικής ασφάλειας, αλλά και παιδείας στις σχέσεις του πολίτη με το δημόσιο, είτε αυτό είναι ο Δήμος, είτε είναι η Περιφέρεια, είτε είναι το Υπουργείο. Το πρώτο έχει να κάνει με το ότι την πρώτη φορά που έρχεται σε επαφή ένας νέος άνθρωπος με το ελληνικό δημόσιο μπαίνει σε μια διαδικασία να λαδώσει για να αποκτήσει την άδεια οδήγησης και αυτό πρέπει να σταματήσει για πάρα πολλούς λόγους και το δεύτερο είναι τα αποτελέσματα - καλέσαμε και την τροχαία, τα έχουμε και εδώ τα αποτελέσματα - για τα βαριά θανατηφόρα ατυχήματα, που δεν είναι πλέον τόσα πολλά στις εθνικές οδούς, αλλά μέσα στα αστικά κέντρα και αυτό είναι καθαρά θέμα εκπαίδευσης.

Πώς επιχειρούμε να το κάνουμε αυτό; Μέχρι σήμερα οι εξεταστές ήταν υπάλληλοι των Περιφερειών και όχι υπάλληλοι των Περιφερειών στις συγκεκριμένες διευθύνσεις συγκοινωνιών ή μεταφορών που προβλέπεται να υπάρχουν στις Περιφέρειες. Ήταν, λοιπόν, ένα πάρεργο. Να σας πω μερικά στοιχεία: 1350 υπάλληλοι μέχρι σήμερα έφευγαν από τις θέσεις τους στις Περιφέρειες γύρω στις 12:00 με 13:00 για να διεξάγονται οι εξετάσεις, διαλύονταν προφανώς οι υπηρεσίες, όταν ένας τόσο μεγάλος όγκος υπαλλήλων υπήρχε στους δρόμους, αποζημιώνονταν όχι υπερωριακά και αυτό είναι μια πρόβλεψη που έχει ψηφιστεί και από το Υπουργείο Οικονομικών και από τα υπόλοιπα Υπουργεία που είναι αρμόδια για το δημόσιο, άρα δεν μπορούσε να υπάρχει ένα ειδικό επίδομα σαν κι αυτό που υπήρχε για τις εξετάσεις έξω από το ωράριό τους. Έπρεπε, λοιπόν, να θεσπιστούν συγκεκριμένες υπηρεσίες, τμήματα στις Περιφέρειες που θα έχουν αυτό το έργο ως αποκλειστική απασχόληση. Τα είπε και ο κ. Φωκάς, είναι πολύ επιμελής, συγχαρητήρια γι' αυτό, γιατί φαίνεται ότι τα μικρά κόμματα μελετούν καλύτερα τα σχέδια νόμου από τα μεγάλα. Θα έχουν, λοιπόν, αποκλειστική απασχόληση και άρα θα είναι όφελος για τις Περιφέρειες γιατί θα χρειάζονται μόλις 350 άτομα σε όλες τις Περιφέρειες για να κάνουν μόνο αυτό το έργο. Το ένα είναι αυτό.

Το δεύτερο είναι ότι εγκαλούμαστε - είναι η πρώτη φορά που γίνεται αυτό, αλλά θα το δεχτούμε - για την αποχή που έκαναν οι εξεταστές. Καταρχάς, ήξεραν οι εξεταστές, από την πρώτη στιγμή, τρεις ή τέσσερις φορές έχουν συναντηθεί μαζί μου, έχουν ενημερωθεί οι Περιφερειάρχες στους οποίους ανήκουν οι υπάλληλοι αυτοί διοικητικά,, ότι θα υπήρχε η πρόβλεψη της αμοιβής τους όταν κατατεθεί το σχέδιο νόμου, το ήξεραν από τον Μάιο που είχε δοθεί για διαβούλευση το σχέδιο νόμου και έχει ξαναγίνει. Το παράξενο είναι ότι έχει ξαναγίνει. Δεν είναι η πρώτη φορά, δηλαδή, που έκαναν εξετάσεις, δεν πληρώνονταν και πληρώθηκαν αναδρομικά. Όταν, όμως, κατατέθηκε το σχέδιο νόμου κανονικά στο Ελληνικό Κοινοβούλιο και για διαβούλευση και ήταν μέσα ότι θα αμειφθούν και μάλιστα έχουμε και μεταβατικό διάστημα γι’ αυτή την αμοιβή, μέχρι ο νόμος που θα ψηφιστεί να εφαρμοστεί, εκεί αποκαλύφθηκαν όλα κι εκεί αποκαλύφθηκε ότι το πρόβλημα δεν ήταν αυτό. Το πρόβλημα ήταν η διατήρηση των κυκλωμάτων, του λαδώματος και όλων των υπολοίπων μαύρων σελίδων που ζούμε για δεκαετίες, για τις εξετάσεις για την άδεια οδήγησης, με τις γνωστές συνέπειες.

Γιατί υπήρχαν πάρα πολλές φωνές και στους εξεταστές και στις σχολές οδηγών που δεν θέλουν καμία αλλαγή μέσα σε αυτό που γίνεται. Για παράδειγμα, για τις παρατηρήσεις που κάνατε, γιατί δεν θα πρέπει να είναι ο δάσκαλος οδήγησης, ο εκπαιδευτής κατά την ώρα της εξέτασης μέσα στο αυτοκίνητο; Το καταλαβαίνει όλος ο λαός το γιατί. Όλος ο ελληνικός λαός, ο κάθε πολίτης, ο κάθε νέος που έχει πάρει άδεια οδήγησης, καταλαβαίνει γιατί πρέπει να αποσυνδέσουμε το δάσκαλο οδήγησης με την εξέταση, εκτός από την Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Ένα δεύτερο που έχει να κάνει με τις τεχνολογίες, το εντόπισε ο κ. Φωκάς. Γιατί θα είναι υπεύθυνοι; Θα είναι υπεύθυνοι για το αν θα έχουμε δηλαδή αδιάληπτο καταγραφή πολύ απλά, γιατί θα κλείνουν και τις κάμερες και το σύστημα που θα εκπέμπει το σήμα για να μπορούμε να το παρακολουθούμε. Είναι προφανές το γιατί, εδώ κάνουν την ίδια ακριβώς λειτουργία οι οδηγοί των λεωφορείων και δεν είχαμε καταγραφή στο σύστημα κλιματικής, με το άλλοθι ότι εκπέμπει και έχουν επιβάρυνση από αυτή την εκπομπή του σήματος, που παρακολουθούμε πού πηγαίνει το κάθε λεωφορείο και σε τι χρόνο, εκπέμπει, λέει, πεδία που βλάπτουν την υγεία. Είναι να τρελαίνεται κανείς, μέσα στο λεωφορείο, όπως μετακινείται. Ακούστηκαν όμως και άλλα πράγματα, κύρια Πρόεδρε. Ακούστηκε ότι ο εξεταστής, αν πιαστεί να λαδώνεται, παύει να είναι εξεταστής μόνο. Όχι, παραπέμπεται για απόλυση. Είναι δημόσιος υπάλληλος, ισχύουν όλες οι υπόλοιπες προβλέψεις, πρόσθετα όμως βάλαμε μέσα στο σχέδιο νόμου ότι δεν θα είναι εξεταστής.

Την Τρίτη που θα έχουμε τους φορείς, θα δούμε όλα αυτά που γινόντουσαν και από τους εκπροσώπους των εκπαιδευτών και από τους εκπροσώπους των εξεταστών για να δούμε και το ρόλο που παίζει ο καθένας. Γιατί υπάρχουν εκπαιδευτές που είναι υπέρ του σχεδίου νόμου, υπέρ των καμερών, υπέρ του να μην είναι μέσα στο αυτοκίνητο, υπέρ του να υπάρχει διαφάνεια, όπως και εξεταστές το ίδιο, διότι με τις κάμερες πολύ απλά για έναν εξεταστή που σέβεται τη δουλειά του και δεν θέλει να έχει παραβατική συμπεριφορά, είναι και διασφάλιση, είναι και μια άλλη εικόνα του δημόσιου λειτουργού προς την κοινωνία και αυτοί που θέλουν να συνεχίσουν τα ίδια, προφανώς, δεν θέλουν τίποτα τέτοιο, καμία τέτοια αλλαγή.

Μας ρωτάτε, εάν οι ασφαλιστικές εταιρείες θα ανταποκριθούν. Εδώ είναι και η μεγάλη μας διαφορά με τη Νέα Δημοκρατία. Η Νέα Δημοκρατία θεωρεί ότι όλα τα ρυθμίζει η αγορά, άρα, και οι ασφαλιστικές εταιρείες. Δεν έχει κανένα άλλοθι καμία ασφαλιστική εταιρεία και αυτό νομοθετούμε, αυτό λύνουμε, να μην ασφαλίζει το συγκεκριμένο τρόπο εξέτασης για τους εξής απλούς λόγους: Οι εξεταστές πια δεν θα είναι, όπως ανέφεραν πολλοί συνάδελφοι, άνθρωποι οι οποίοι θα έχουν ένα ερασιτεχνικό δίπλωμα οδήγησης και θα εξετάζουν για βαριά οχήματα, για επαγγελματικές κατηγορίες και όλα τα υπόλοιπα. Θα είναι εκπαιδευμένοι, θα είναι στη θέση του εξεταστή, θα ξέρουν να πατάνε τα πετάλια. Δηλαδή, η ασφαλιστική εταιρεία θα ασφαλίζει έναν εκπαιδευμένο εξεταστή και δεν θα ανταποκριθεί στο υπόλοιπο; Δεν μπορώ να καταλάβω ποιο είναι το σκεπτικό. Σήμερα πώς ασφαλίζουν;

Πρόσθετα όμως, για όσους είναι επιμελέστεροι στην ανάγνωση, θα δείτε ότι θεσπίζουμε την υπεύθυνη δήλωση του δασκάλου, του εκπαιδευτή δηλαδή, για να λέει στις αρμόδιες υπηρεσίες ότι ο υποψήφιος οδηγός είναι ικανός, έχει εκπαιδευτεί σωστά. Μέχρι τώρα δεν υπήρχε αυτό. Πρέπει λοιπόν οι εκπαιδευτές να έχουν την ευθύνη για τον άνθρωπο που πηγαίνει και τον εκπαιδεύουν και δίνει το ok ο εκπαιδευτής του, ότι είναι έτοιμος την άλλη μέρα να είναι οδηγός και να μην σκοτώνεται ο ίδιος και να μην σκοτώνει και τον κόσμο.

Πάμε σε ένα άλλο σημείο κριτικής που έχει να κάνει με τους άνω των 74 ετών. Δεν θα αναφερθώ σε ονόματα όλων των πτερύγων της Βουλής που τα προηγούμενα χρόνια με έπαιρναν από παντού τηλέφωνο και μου έλεγαν «ο πατέρας μου είναι 80 χρόνων» - και από τη Ν.Δ.- «κάντε κάτι, να μην πάρει ανανέωση για την άδεια οδήγησης».

Θα αναφερθώ όμως στο ότι το Μάρτιο, στο ν.4530 ψηφίσατε αυτή τη διάταξη. Είναι τραγικό αυτό. Τα περισσότερα κόμματα ψήφισαν αυτή την διάταξη για τους άνω των 74 ετών. Σήμερα είναι η μεταβατική, για να μη ταλαιπωρούμε τους ανθρώπους, έχει δίκιο ο κ. Μανιάτης που είπε ότι θα είναι μόνοι τους στο αυτοκίνητό τους. Τι να κάνουμε; Έχουμε ένα μεταβατικό διάστημα. Πραγματικά είναι ένα θέμα, που αν υπάρχουν οι προτάσεις, να δούμε να μην υπάρχουν «γκρίζες» διαδικασίες ελέγχου, αλλά δεν μπορούμε. Εγώ πραγματικά, θα περίμενα από σας να στηλιτεύσετε άλλα πράγματα, ότι υπάρχουν γιατροί που δίνουν έτσι τα χαρτιά και δεν έχουμε μια άδεια οδήγησης τα τελευταία χρόνια για υπερήλικα, που έχει υποστεί ανεπανόρθωτες βλάβες στην υγεία του και να έχει ανανεώσει την άδεια οδήγησης. Και τα ξέρετε πολύ καλά όλοι.

Πώς θα το αντιμετωπίσουμε αυτό το θέμα; Μια πρόταση που έγινε είναι για τις δευτεροβάθμιες επιτροπές να επανέλθουν, μετά όμως θα λέτε ότι ανεβαίνει το κόστος αυτής της εξέτασης, γιατί κάποιος πρέπει να πληρώσει αυτούς τους γιατρούς. Αν πάμε στα δημόσια νοσοκομεία, ξέρετε πολύ καλά ότι είναι ήδη επιβαρυμένοι οι άνθρωποι που υπηρετούν εκεί, το ιατρικό προσωπικό, οι γιατροί μας, δεν υπάρχουν τα στελέχη, βέβαια. Κάπως πρέπει να αντιμετωπιστεί.

Ο κ. Κατσανιώτης, που ήταν και υποψήφιος Περιφερειάρχης ξέρει πολύ καλά, Λοιπόν, εγώ δέχομαι την επανόρθωση που έκανε, ότι δεν είναι διεφθαρμένες οι υπηρεσίες του Υπουργείου και μου είπε να το πω στον κ. Κατσιφάρα. Ο κ. Κατσιφάρας το ξέρει και έχει δώσει και αγώνα για να υπάρχει διαφάνεια εκεί.

Θα συζητήσουμε όμως και όταν έρθουν εδώ οι φορείς, και στη β΄ ανάγνωση, αυτά που ήδη έχουν εντοπιστεί, για να δούμε τι θα πείτε για τους Περιφερειάρχες που ανήκουν στη Ν.Δ.. Αν πιστεύετε ότι έτσι είναι η μεταβίβαση και της πολιτικής ευθύνης και της διαχειριστικής. Θα τα συζητήσουμε εδώ, θα τους πάρετε μετά εσείς τηλέφωνο για να τους μεταβιβάσετε την ευθύνη, όπως το κάνετε με ευκολία πριν λίγο.

Κυρία Πρόεδρε, εμείς θα προσπαθήσουμε, την Τρίτη, που είναι η επόμενη συνεδρίαση, και τροπολογίες που υπάρχουν να μπουν στην Επιτροπή, για να μπορούν να τοποθετηθούν όλες οι πτέρυγες, αλλά και προτάσεις που κατατέθηκαν από τα κόμματα της αντιπολίτευσης, να υιοθετηθούν και να συμπεριληφθούν μέσα στο σχέδιο νόμου. Ευχαριστώ πολύ.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ και εγώ πολύ.

Κύριε Γεωργιάδη, αν θέλετε να καταθέσετε, δεν θα σας δώσω το λόγο, έχω ήδη πει, το έχω αναφέρει ότι θα καταθέσετε το υπόμνημα. Απλά καταθέστε το.

**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων):** Εμείς απλά διατηρούμε την επιφύλαξή μας, για να ακούσουμε και τους φορείς και να τοποθετηθούμε μετά. Θα καταθέσω στα πρακτικά την ομιλία μου, λόγω του ότι είμαι κοινοβουλευτικός.

Ευχαριστώ όλους σας.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Θα ήθελα να ενημερώσω, ότι την Τρίτη στις 10π.μ. θα έχουμε Επιτροπή με τους φορείς. Την ίδια μέρα στις 4μ.μ. θα είναι η γ΄ συνεδρίαση και την Τετάρτη στις 2μ.μ. θα είναι η β΄ ανάγνωση. Με στόχο, την Παρασκευή να μπει το νομοσχεδίου στην Ολομέλεια.

Ευχαριστώ πολύ.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Θεοφύλακτος Ιωάννης, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Κατσανιώτης Ανδρέας, Μανιάτης Ιωάννης, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Δελής Ιωάννης, Φωκάς Αριστείδης, Γεωργιάδης Μάριος,.

Τέλος και περί ώρα 13.35΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**