
Κοινό αρχείο για οδηγούς και οχήματα από τα υπουργεία Μεταφορών, Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη

2019/02/14 09:10 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Ολοκληρώνεται η διαλειτουργικότητα των συστημάτων του υπουργείου Μεταφορών, του υπουργείου Οικονομικών και του υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, ώστε να υπάρχει ένα κοινό αρχείο για τους οδηγούς και τα οχήματα.

Αυτό ανέφερε, μεταξύ άλλων, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης στην 4η Συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής του σχεδίου νόμου για τις νέες εξετάσεις οδήγησης.

Παράλληλα, ο υπουργός Μεταφορών σημείωσε ότι ολοκληρώθηκαν και οι βάσεις δεδομένων για τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα και σε δέκα ημέρες για τα δημόσιας χρήσης.

Επίσης, σε λίγο καιρό, θα είναι έτοιμο και το ηλεκτρονικό σύστημα καταγγελιών των πολιτών για τους οδηγούς ταξί.

Το πλήρες κείμενο της ομιλίας του Χρήστου Σπίρτζη

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Την πλήρη τοποθέτησή μου θα την ακούσετε στην Ολομέλεια της Βουλής. Είναι καλό όμως, να γίνει μια τοποθέτηση πάνω στο σχέδιο νόμου σε σχέση τις παρατηρήσεις που κατατέθηκαν και από τα κόμματα και από τους συναδέλφους, αλλά και από τους φορείς, προκειμένου να μην υπάρχουν παρανοήσεις και να ξέρουν τα κόμματα πώς θα τοποθετηθούν απέναντι στο σχέδιο νόμου.

Μίλησαν οι περισσότεροι για την ανάγκη ενός ολιστικού σχεδίου οδικής ασφάλειας. Έχουν απόλυτο δίκιο. Αυτό όμως, δε μπορεί να είναι ένα νομοθέτημα. Είναι μια σειρά νομοθετημάτων, δράσεων, κανονιστικών πράξεων, που πιστεύω, ότι αυτά τα τέσσερα χρόνια έχουμε προχωρήσει. Δεν είχε ξανασυμβεί να υπάρχει ύλη και βιβλία και ηλεκτρονικό σύστημα για την εκπαίδευση των δασκάλων σε όλες τις τάξεις του Δημοτικού Σχολείου.

Κάναμε πολύ βαθιές αλλαγές στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, σ' αυτό που είπαν αρκετοί συνάδελφοι και ο κ. Μανιάτης και άλλοι, ότι πρέπει να έχουμε χαμηλότερες ποινές σε σχέση με τους οδηγούς, αλλά να αυστηροποιηθούν οι έλεγχοι, να γίνονται

συχνότεροι έλεγχοι.

Πρέπει να εκσυγχρονιστούν τα συγγράμματα και συμφωνώ απόλυτα. Αυτό όμως δεν είναι νομοσχέδιο, αυτό έχει να κάνει και έχει δοθεί ήδη η κατεύθυνση αυτή στην Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου, όπως και για την κωδικοποίηση των παραβάσεων του ΚΟΚ. Κι αυτά είναι πράγματα που τρέχουν παράλληλα.

Η εντατικοποίηση των ελέγχων πρέπει να γίνει από την Τροχαία. Γνωρίζετε τις παθογένειες που έχουμε στις δημόσιες υπηρεσίες σε σχέση με τη στελέχωση μετά από δέκα χρόνια μνημονίων που πέρασε η χώρα.

Νομίζω ότι συμφωνούμε όλοι να γίνονται οι έλεγχοι και με πιο σύγχρονο τρόπο, επομένως, σαν Υπουργείο Μεταφορών, πρέπει να τους δίνουμε τα εργαλεία για να μπορούν να κάνουν ελέγχους φερέγγυους. Αυτό σημαίνει, ότι πρέπει να έχουν ηλεκτρονικά συστήματα και βάσεις δεδομένων που να έχουν πρόσβαση.

Και στον προηγούμενο νόμο ακούσαμε την ίδια κριτική, κυρίως από τη Ν.Δ., ότι είναι ένας νόμος που δε θα εφαρμοστεί, που θέλει πολύ χρόνο για να γίνουν τα ηλεκτρονικά συστήματα, που δε γίνεται. Και σήμερα, είμαστε σε θέση να πούμε, ότι τελειώνει η αρχαία βάση δεδομένων που είχε το Υπουργείο ακόμη και για τα αυτοκίνητα για τις πινακίδες.

Προχωράει και τελειώνει η διαλειτουργικότητα των συστημάτων του Υπουργείου Μεταφορών, του Υπουργείου Οικονομικών και του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, για να υπάρχει ένα κοινό αρχείο και διαλειτουργικότητα, να ξέρουμε τα πάντα και για τους οδηγούς και για τα οχήματα. Ξεκινάνε και ολοκληρώθηκαν και οι βάσεις δεδομένων για τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα και σε δέκα ημέρες θα είναι και για τα δημόσιας χρήσης.

Σε λίγο καιρό θα είναι έτοιμο το ηλεκτρονικό σύστημα καταγγελιών των πολιτών για τους οδηγούς ταξί, δηλαδή, να μπορούν μέσα από το ταξί να κάνουν την καταγγελία, εάν δουν κάτι που παραβιάζει το νόμο που ψηφίσαμε την προηγούμενη φορά.

Επίσης, προχωρούν μια σειρά από θέματα που πραγματικά προάγουν και κάνουν αποτελεσματικές και τις δημόσιες υπηρεσίες, αλλά αλλάζουν, εάν θέλετε, τις κακές συνήθειες όλων μας στο δημόσιο χώρο και σε θέματα οδικής ασφάλειας. Θεωρώ, ότι το θέμα της οδικής ασφάλειας είναι ένα θέμα που μας αγγίζει όλους και όσον αφορά τις υποδομές, αλλά και όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο.

Αυτό που σήμερα πραγματευόμαστε, το κύριο κομμάτι, είναι τα ΣΒΑΚ, που είναι το δεύτερο μέρος του σχεδίου νόμου για να πάμε σε μια άλλη λογική σχεδιασμού και λειτουργίας όλων των συγκοινωνιών, όλων των μέσων μεταφοράς, της αστικής κινητικότητας και, βέβαια, να αλλάξουμε ένα μέρος που έχει πολύ αρνητικές συνέπειες και σχετίζεται με τις άδειες οδήγησης, που το ξέρει κάθε πολίτης το τι

γινόταν όλα αυτά τα χρόνια. Τώρα από εκεί και πέρα, να δούμε τα υπόλοιπα που είπατε και να σας κάνω και μία ενημέρωση για το τι αναθεωρούμε.

Ο νόμος που βασίζεται το σημερινό πλαίσιο που λέμε ότι έχει αποτύχει, είναι από το 1992. Είναι ένας τρόπος εξετάσεων ο οποίος είναι συνείδηση σε όλους μας, ότι δεν υπάρχει κανένας λόγος να είναι θεσπισμένος. Δηλαδή, και αν τον καταργούσαμε, το μόνο που θα έλειπε στη συντριπτική πλειοψηφία είναι η παραβατική συμπεριφορά για να εκδοθεί μια άδεια οδήγησης. Όταν αναλάβαμε στο Υπουργείο το 2015 και μου έφεραν την πρώτη λίστα εξεταστών, διαπίστωσα, ότι στους εξεταστές ήταν άνθρωποι που δεν είχαν καμία σχέση με τις Μεταφορές.

Ήταν από Διευθύνσεις Τηλεπικοινωνιών, από άλλες Διευθύνσεις, που δεν είχαν άδεια οδήγησης εκεί που πήγαιναν να εξετάσουν

Δηλαδή, ένας εξεταστής για ένα επαγγελματικό βαρύ όχημα δεν είχε καν την άδεια οδήγησης για να κάνει αυτή την εξέταση. Άρα, συζητάμε σήμερα για ένα σύστημα αδειών οδήγησης που επιεικώς όποιος και να το δει και από όπου και να το δει, θα το χαρακτήριζε άθλιο, συν όλα αυτά που ξέρετε και τα ξέρει και κάθε Έλληνας πολίτης τις τελευταίες δεκαετίες.

Μπήκαν μερικά θέματα και έγινε κριτική από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης, αφήνω την Αξιωματική Αντιπολίτευση εκτός από όλο αυτό που λέω και θα το εξηγήσω στο τέλος γιατί, και από τις παρατηρήσεις, πάρα πολλές έγιναν αποδεκτές. Θα καταθέσω και επίσημα τις νομοθετικές βελτιώσεις που τις περιλαμβάνουν, τις ανακοίνωσα και χθες. Από εκεί και πέρα, να διευκρινίσουμε ότι υπάρχουν χρήματα για να γίνουν αυτές οι πίστεις.

Από τα 15 ευρώ του παραβόλου, μέσα στο σχέδιο νόμου λέει, ότι τα 5 ευρώ πηγαίνουν στις Περιφέρειες για δύο λόγους: Ο ένας είναι για τις υποδομές, όπως είναι οι ειδικόι χώροι για να γίνονται οι εξετάσεις και ο δεύτερος, είναι για να αξιοποιήσουν τους σημερινούς εξεταστές όχι για να κάνουν τις εξετάσεις, αλλά για να κάνουν μαθήματα σε ομάδες πληθυσμού, εκτός από τα μαθήματα που έχουμε προβλέψει να μπουν στο δημοτικό στα παιδιά μας, αλλά σε όλους τους υπόλοιπους, για να προχωρήσουμε μια άλλη κουλτούρα σε σχέση με την οδική ασφάλεια.

Υιοθετήθηκαν μια σειρά από τις παρατηρήσεις που καταθέσατε και θέλω να σας πω και μερικά ακόμη πράγματα, γιατί προβλέπεται έτσι και αλλιώς και από άλλους νόμους, από το νόμο 4530 χρηματοδότηση σε σχέση με τέτοιου είδους υποδομές, όπως είναι οι ειδικόι χώροι και τα πάρκα οδήγησης για να μάθουμε και σε μεγαλύτερες ηλικίες και σε μικρότερες, τους κανόνες που έπρεπε να ξέρουμε και να τηρούμε.

Υπάρχουν οι χώροι; Για να δούμε. Στα μεγάλα αστικά κέντρα. Στην Αθήνα υπάρχουν οι

χώροι; Έχουμε έναν τεράστιο χώρο στους Αγίους Ανάργυρους του ΟΣΕ που πρέπει να αξιοποιηθεί. Έχουμε τις παραχωρήσεις τριών στρατοπέδων στη Θεσσαλονίκη που έχουν ήδη παραχωρηθεί.

Και σε όλη την Ελλάδα παραχωρούνται τέτοιοι χώροι που είναι χώροι πρασίνου, αναψυχής και μπορούν να φιλοξενήσουν τέτοιου είδους υποδομές. Δημόσιες, κ. Κατσιώτη, προφανώς. Όταν προβλέπουμε πόρους για τις Περιφέρειες που δεν υπήρχαν και θεσμοθετούνται αποκλειστικά προς τις Περιφέρειες για να κάνουν τέτοιους χώρους, προφανώς δημόσιοι χώροι.

Και όπου δεν μπορούν οι Περιφέρειες, να συνδράμουν και το Υπουργείο και άλλοι φορείς και οι δήμοι, καθώς μπορεί μια τέτοια δραστηριότητα να ζωντανέψει περιοχές που είναι, αν θέλετε, παρηκμασμένες και δεν έχουν ζωή. Να σας ενημερώσω, ότι οι παρατηρήσεις που κάνατε, είτε για την ελάχιστη τιμή, είτε για μια σειρά από θέματα, έχουν συνταχθεί οι νομοτεχνικές βελτιώσεις, απλά, επειδή είναι και στην αρμοδιότητα και τα άλλα Υπουργεία, πρέπει να υπογράψουν και να συμφωνήσουν, προκειμένου να κατατεθούν και αυτά τα δύο, τρία θέματα. Έχει ένα απόλυτο δίκιο ο κ. Κατσώτης, για τις δευτεροβάθμιες επιτροπές, σε σχέση με τους γιατρούς, για τους άνω των 74 ετών. Εκεί γνωρίζετε τις ελλείψεις.

Εάν θεσπίσουμε δευτεροβάθμια επιτροπή στα δημόσια νοσοκομεία, με τη στελέχωση που σήμερα υπάρχει, θα γονατίσουμε τα δημόσια νοσοκομεία. Άρα, θα πάμε σε ιδιώτες γιατρούς. Εάν πάμε σε ιδιώτες γιατρούς, δυστυχώς, θα αναπαράγουμε το νοσηρό φαινόμενο που παρατηρούμε και σήμερα, οι σχολές οδηγών να φέρνουν και πιστοποιητικά από γιατρούς και να μην λειτουργεί το σύστημα. Γι' αυτό στο σχέδιο νόμου, τον προηγούμενο, το νόμο δηλαδή πλέον, αυτή τη διάταξη την ψήφισαν σχεδόν όλα τα κόμματα. Παρών είχε ψηφίσει το ΚΚΕ και η Ένωση Κεντρώων.

Τώρα, κατά την πάγια τακτική της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, καταγγέλλουν αυτό που ψήφισαν την προηγούμενη φορά. Δεν είναι η πρώτη φορά που το κάνουν, αλλά βάζουμε μια άνω τελεία σε αυτό για να τα πούμε στη συνέχεια. Αλλά θέματα που θίχθηκαν και χρήζουν διευκρίνισης.

Στην πρόβλεψη, εκτός από το παράβολο, υπάρχει και η πρόβλεψη του νόμου 4530 του 2018 για τα πάρκα και για τις δράσεις της οδικής ασφάλειας, όπου το 50% του παράβολου δίνεται πάλι στις Περιφέρειες. Δηλαδή, στον προηγούμενο νόμο που ψηφίσαμε. Εάν θέλετε να σας το δώσω για να υπάρχει.

Τώρα, για τους υπαλλήλους και την στελέχωση: Προφανώς, φαντάζομαι ότι είναι κοινός τόπος, όσων θέλουμε να υπάρχουν δημόσιες εξετάσεις για τις άδειες οδήγησης, πρέπει να μην αποτελεί το θέμα της εξέτασης για τις άδειες οδήγησης πάρεργο, γενικά, των υπαλλήλων των Περιφερειών, όπως είναι σήμερα.

Πρέπει να είναι άνθρωποι που μόνιμα, στο ωράριο τους, θα κάνουν αυτή τη δουλειά, θα έχουν τις γνώσεις, την εκπαίδευση, τα χαρακτηριστικά που συζητήσαμε πριν, για να κάνουν τις εξετάσεις για τις άδειες οδήγησης. Άρα, πρέπει να έχουν και τις αντίστοιχες κατηγορίες.

Δεν λέμε γενικά για κατηγορία ΠΕ και ΤΕ. Λέμε για συγκεκριμένους ανθρώπους που έχουν σπουδάσει, είναι μηχανολόγοι, είναι τεχνολόγοι μηχανικοί αυτοκινήτων, που κατά χιλιάδες είναι άνεργοι και μπορούν, προφανώς, σε ένα συγκεκριμένο σχέδιο για την στελέχωση αυτών των υπηρεσιών, οι Περιφέρειες να ζητήσουν και να στελεχώσουν αυτές τις υπηρεσίες.

Για να δούμε όμως, σε σχέση με το πριν, το σήμερα. Σήμερα υπάρχουν 1350 υπάλληλοι, που είναι εξεταστές στις Περιφέρειες, δεν ξέρω αν το καταλαβαίνετε το νούμερο, 1350 που αντιμετωπίζουν αυτή την ενασχόληση ως πάρεργο, που φεύγουν από τις 12 από την υπηρεσία τους, άρα, διαλύονται οι υπηρεσίες, λόγω των εξετάσεων. Και από τι θα αντικατασταθούν; Θα αντικατασταθούν από 350 αποκλειστικής απασχόλησης σε αυτή την εργασία.

Άρα, προφανές είναι, ότι έχουμε, αν θέλετε, μια άρνηση των σημερινών εξεταστών για οικονομικούς λόγους, γιατί δεν θα παίρνουν 200 - 300 ευρώ για να κάνουν τις εξετάσεις κάθε μήνα, το καταλαβαίνουμε, αλλά δεν μπορεί να συνεχίσει αυτή η δραστηριότητα να είναι πάρεργο.

Τι έχουμε προβλέψει; Έχουμε προβλέψει τα χρήματα που παίρνουν οι Περιφέρειες στους σημερινούς εξεταστές, γιατί ο στόχος δεν είναι δημοσιονομικός, είναι να αλλάξουμε αυτό το «γκρίζο» σύστημα που υπάρχει. Να μπορούμε να εκπαιδεύουμε ομάδες πληθυσμών και να αμείβονται από κει ξεχωριστά εκτός ωραρίου οι σημερινοί εξεταστές και να γίνει ένα μόνιμο σώμα, που θα κάνει εξετάσεις.

Ρωτάτε γιατί βγάλαμε τους υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών, που μόνο στην Αθήνα μπορούν να συμμετέχουν στις εξετάσεις, για να μπορούν να κάνουν ελέγχους στους εξεταστές των Περιφερειών.

Δεν μπορεί ο ελεγχόμενος και ο εξεταστής να είναι ένα σώμα. Και πρόσθετα έχουμε βάλει και άλλο επίπεδο ελέγχου, όπως είναι οι επιθεωρητές μεταφορών, όπως είναι η τροχαία, όπως είναι η αστυνομία, όπως είναι άλλα σώματα.

Για τα ασφαλιστικά. Στο ασφαλιστικό έχουμε πρόβλημα; Όχι, δεν έχουμε πρόβλημα. Θα ανεβούν τα ασφάλιστρα; Όχι, δεν θα ανεβούν τα ασφάλιστρα.

Είναι νέο ασφαλιστικό προϊόν; Όχι, δεν υπάρχει λόγος να έχουμε νέο ασφαλιστικό προϊόν. Αντί να κάθεται ο δάσκαλος δίπλα με ότι αυτό συνεπάγεται, όχι μόνο για τα «μαύρα χρήματα» που δίνονται, αλλά και για τον τρόπο που γίνεται η εξέταση, θα

κάθεται ο εξεταστής, που θα έχει τις δεξιότητες που έχει και ο εκπαιδευτής.

Ποιο είναι το νέο ασφαλιστικό προϊόν; Δεν το καταλαβαίνω πραγματικά και έγινε τέτοιο θέμα. Άλλο είναι το θέμα. Είναι το ότι δεν πρέπει να συντηρηθεί το «δέσιμο» όσων εξεταστών και σχολών οδηγών υπάρχει σήμερα, είτε για τα «μαύρα χρήματα» που δίνονται, είτε για τον «γκρίζο» τρόπο εξετάσεων ή το διαβλητό τρόπο εξετάσεων που έχουμε.

Να δώσω μερικές απαντήσεις για τα βενζινάδικα. Κύριε Λαζαρίδη, γνωρίζετε πάρα πολύ καλά και οι συνάδελφοί το γνωρίζουν περισσότερο, οι μηχανικοί συνάδελφοι, ότι αυτά τα πρατήρια που αναφέρατε εκτενώς, θα είχαν κλείσει εδώ και τρία χρόνια, αν δεν είχαμε προχωρήσει τον εκσυγχρονισμό της τεχνικής νομοθεσίας.

Δεν έκλεισαν γιατί το Υπουργείο Μεταφορών εκσυγχρόνισε την τεχνική νομοθεσία, το ψηφίσαμε στη Βουλή και προχωρήσαμε, όμως πρέπει να υπάρχει και μια φραγή.

Δεν μπορεί δηλαδή τα βενζινάδικα που με δυο λόγια θα είχαν κλείσει πριν από τρία χρόνια και που έπρεπε να εγκαταστήσουν ειδικές διατάξεις πριν έξι χρόνια, να συνεχίζουν μια τακτική του να μη βάζουν σε πολυκατοικίες, όταν βρίσκονται, τις ειδικές διατάξεις ασφαλείας για να υπάρχει η δημόσια ασφάλεια, διασφαλίζεται. Για όνομα του Θεού. Και δεν υπάρχουν μόνο τέσσερις εταιρείες.

Άρα, αυτό το «δούλεμα» παίρνει τέλος, αυτό το συγκεκριμένο «δούλεμα» παίρνει τέλος, όποιος βάζει τη διάταξη αυτή, εκτός από τους επαγγελματίες που πραγματικά με καλή διάθεση, κάναμε τα παντά για να μην κλείσουν αυτοί οι άνθρωποι, αλλά θα κάνουμε και τα πάντα για τη δημόσια ασφάλεια.

Ακούστηκε πριν και για ένα κόστος στις σχολές οδηγών. Ακούστε, για να δείτε πώς υπάρχει και διαφοροποίηση ακόμη και στις συνδικαλιστικές εκφράσεις.

Η μία Ομοσπονδία, στη συνάντηση που έγινε στο Υπουργείο, (με μια έγινε μία συνάντηση διότι με την άλλη που μας καταγγέλλει, του κυρίου Ηλιάδη, κάναμε πολλές συναντήσεις, παρότι λέει η Ν.Δ. ότι δεν έγινε διάλογος) έφερε και μας έδειξε με πόσο μικρό κόστος μπορούν να εγκαταστήσουν τις διατάξεις, που προβλέπουμε στο σχέδιο νόμου, όλοι, στα αυτοκίνητά τους, στις σχολές οδηγών.

Ούτε θέμα δεν έβαλαν. Και είναι προφανές. Ποιοι βάζουν θέμα; Όσοι δεν θέλουν να αλλάξει αυτό το σύστημα και γι' αυτό δεν είχαν φέρει, επί 3-4 χρόνια που κάνουμε διαβούλευση, ούτε μια πρόταση σε αυτήν την κατεύθυνση.

Κάτι για τα πρόστιμα. Τα πρόστιμα είναι στο Άρθρο 9 «Κυρώσεις». Το αμέσως επόμενο βήμα, κύριε Κατσιώτη, είναι να τους «εκτελούμε».

Δηλαδή, τους παίρνουμε την άδεια οδήγησης, δεν τους αφήνουμε να δίνουν εξετάσεις

οι υποψήφιοι οδηγοί, αφαιρούμε την άδεια στις σχολές οδηγών για δύο χρόνια, τους βάζουμε πρόστιμα 2.000 έως 6.000 ευρώ κι εγώ δεν ξέρω τι κάνουμε.

Και οι δημόσιοι λειτουργοί παύουν να είναι εξεταστές και ακολουθούν τις υπόλοιπες επιπτώσεις, της απόλυσης δηλαδή, αν έχουν χρηματιστεί, που περιλαμβάνει ο Κώδικας των Δημοσίων Υπαλλήλων. Τι άλλο να κάνουμε;

Αυτά σε σχέση με τον προοδευτικό κόσμο, τον δημοκρατικό κόσμο, που έκανε παρατηρήσεις σε μια λογική πραγματικού ενδιαφέροντος, πραγματικής έγνοιας για την οδική ασφάλεια. Θέλω να δούμε και μερικές άλλες συμπεριφορές, για να επιβεβαιωθούμε σε αυτά που λέμε και ως κόμμα και ως Κυβέρνηση. Η Ν.Δ. είναι Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Τις τελευταίες δεκαετίες, έχει κυβερνήσει πολλά χρόνια τη χώρα. Το νομοθετικό πλαίσιο που αναθεωρούμε, όλον αυτόν τον καιρό, είναι της Ν.Δ. Σήμερα, λοιπόν και στη συνεδρίαση της Επιτροπής, η Ν.Δ. κάνει κριτική στο σχέδιο νόμου –θεμιτότατο και δεν καταθέτει μία πρόταση, μια, να την υιοθετήσουμε. Μια, για το πώς θα εξορθολογήσουμε το σύστημα της έκδοσης αδειών οδήγησης. Μια, για τα μάτια του κόσμου. Να πει «λάθος κάνετε που θέλετε να βάλετε ηλεκτρονικά συστήματα, αυτά, το ένα το άλλο και προτείνουμε να βάλετε δεν ξέρω κι εγώ τι...».

Υιοθετεί συντεχνιακές, (με την κακώς εννοούμενη ερμηνεία της λέξης γιατί εγώ είμαι υπέρ της συντεχνίας ως έννοια) απόψεις, που συμβάλλουν στο να διατηρηθεί το καθεστώς αδιαφάνειας. Για ποιο λόγο;

Γιατί όλα έχουν και ερμηνεία. Διότι, προφανώς, δεν θέλει να σπάσει, ως ο κύριος εκπρόσωπος του παλαιοκομματισμού στη χώρα, όλο αυτό το σύστημα που έχει στηθεί χρόνια, από τις Νομαρχίες, στις Περιφέρειες και μας έχει φέρει εδώ πέρα.

Τελειώνοντας, κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να σας καταθέσω μερικές εμπειρίες που είχαμε τώρα, ενόψει της συμφωνίας των Πρεσπών, που δείχνουν και την ακροδεξιά λογική που έχει επηρεάσει τη Ν.Δ.. Μας έπαιρναν τηλέφωνο και μαζί με τα υπόλοιπα που μας έλεγαν «αντίχριστους, θα σας λιώσουμε, θα σας κάνουμε, θα σας δείξουμε», στο τέλος και σε μηνύματα, έλεγαν «και τι κάνετε με τους εξεταστές για τις άδειες οδήγησης;».

Εάν θέλαμε να λαϊκίσουμε, θα αρχίζαμε να κατηγορούμε τους Περιφερειάρχες που ανήκουν στο χώρο της Ν.Δ., γιατί τα περισσότερα από αυτά τα μηνύματα ήταν από αυτές τις Περιφέρειες.

Δεν θα μπορούμε σε τέτοια λογική εμείς, ούτε λαϊκισμού, ούτε γκρίζων ζωνών, όπως μπαίνει Ν.Δ.. Διότι πολλοί Περιφερειάρχες, που ανήκουν στη Ν.Δ., δίνουν τη μάχη μαζί μας για να λειτουργήσει ορθολογικά το σύστημα των αδειών οδήγησης και το ζουν στην πράξη. Υπάρχουν Περιφέρειες που έχουν δώσει μάχη και έχουν αποκαλύψει

κυκλώματα, όπως η Περιφέρεια της Αθήνας και πρόσφατα και προηγούμενα.

Μπορούμε, όμως, όλοι να βγάλουμε τα συμπεράσματά μας. Όχι γιατί καταψηφίζει η Ν.Δ. το σχέδιο νόμου, αλλά γιατί δεν έκανε μια πρόταση, τρεις μέρες στην Επιτροπή, μία, για να προχωρήσουμε σε μια λογική του πώς θα διασφαλίσουμε τη δημόσια υγεία και ασφάλεια, πως θα αλλάξουμε τα θέματα της οδικής ασφάλειας.

Εμείς ακόμα και τώρα είμαστε στη διάθεση όλων των πτερύγων, αν μπορούμε να βελτιώσουμε με νομοθετικές ή με τροπολογίες, δεν έχουμε κάποιο δογματισμό και γι' αυτό υπάρχουν πάρα πολλές νομοτεχνικές. Κύριε Μανιάτη, φαντάζομαι τα είδατε έχουν υιοθετηθεί πολλές από τις προτάσεις σας και από τους Ανεξάρτητους Έλληνες που έγιναν δύο προτάσεις, από το Κ.Κ.Ε. και από τους εργαζόμενους που ήρθαν.

Δεν είναι αποδεκτή όλη η κριτική που μας έκαναν, θεωρούμε ότι είναι γκρίζα, αλλά αυτό που έπρεπε, δηλαδή η κάλυψη της εξέτασης, της εκπαίδευσης και όλα αυτά προβλέφθηκαν στις νομοτεχνικές και δεν είναι κακό να υπάρχουν τροπολογίες, γιατί υπάρχει αναγκαιότητα να περάσουμε κρίσιμα θέματα και εγώ θα φέρω μέχρι την Ολομέλεια άλλες 3 - 4 που θα συμφωνήσετε κιόλας. Οι τροπολογίες που κατατίθενται έτσι και αλλιώς είναι σε θετική κατεύθυνση, γιατί αντιδράτε; Είναι υπέρ του λαού, υπέρ των πολιτών.

Ευχαριστώ πολύ.