(Σημείωση: Ο παρακάτω πίνακας περιεχομένων δεν αποτελεί το τελικό κείμενο, διότι εκκρεμούν ορθογραφικές και συντακτικές διορθώσεις)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κ’ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ B΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΛΔ΄

Τετάρτη, 11 Ιουνίου 2025

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ   
1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.   
2. Άδεια απουσίας του Βουλευτή κ. Γ. Παπανδρέου. , σελ.   
3. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθήτριες και μαθητές και συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 90 Δημοτικό Σχολείο Αλίμου και από το 3ο Δημοτικό Σχολείο Χαλκίδας., σελ.   
4. Επί προσωπικού θέματος, σελ.   
5. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ   
 Ανακοίνωση αναφορών, σελ.

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ   
 Συνέχιση της συζήτησης και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις», σελ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ.

ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί προσωπικού θέματος:  
  
 ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Μ. , σελ.   
 ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ.   
  
Β. Επί διαδικαστικού θέματος:  
  
 ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ.   
 ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ.   
 ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ.   
  
Γ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:  
  
 ΓΙΩΡΓΟΣ Ι. , σελ.   
 ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ Κ. , σελ.   
 ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ.   
 ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ.   
 ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ.   
 ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ.   
 ΚΟΝΤΗΣ Ι. , σελ.   
 ΚΟΤΙΔΗΣ Β. , σελ.   
 ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ Κ. , σελ.   
 ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Μ. , σελ.   
 ΜΑΝΤΖΟΣ Δ. , σελ.   
 ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ.   
 ΜΕΤΑΞΑΣ Κ. , σελ.   
 ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ Α. , σελ.   
 ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ.   
 ΣΤΥΛΙΟΣ Γ. , σελ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΛΔ΄

Τετάρτη 11 Ιουνίου 2025

Αθήνα, σήμερα στις 11 Ιουνίου 2025, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.12΄ συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ΄ Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΠΟΥΡΑ**.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας. Αρχίζει η συνεδρίαση.

Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον Γραμματέα της Βουλής κ. Κωνσταντίνο Κεφαλογιάννη, Βουλευτή Νομού Ηρακλείου, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

(Να μπει το σχετικό e-mail)

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

(Να μπει το σχετικό e-mail)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Συνέχιση της συζήτησης και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις».

Αν και εχθές ο Προεδρεύων ανακοίνωσε ότι εξαντλήθηκε ο κατάλογος των συναδέλφων ομιλητών, έχουμε μια αδυναμία -και εγώ προσωπικά- στον ρόλο του Βουλευτή. Πριν συνεχίσουμε με τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους και με τις δευτερολογίες, ζήτησε τον λόγο ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Στύλιος. Πιστεύω ότι συμφωνείτε να λάβει τον λόγο.

Και όποιος άλλος από όλα τα κόμματα, ήταν εγγεγραμμένος εχθές στον κατάλογο, αλλά δεν είχε τη δυνατότητα να μιλήσει, μπορεί να έρθει να μιλήσει. Νομίζω ότι συμφωνείτε με αυτήν την αντιμετώπιση.

Πριν δώσω τον λόγο στον κ. Στύλιο θα ήθελα να ανακοινώσω ότι ο πρώην Πρωθυπουργός και Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ κ. Γεώργιος Παπανδρέου ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Ορίστε, κύριε Στύλιο, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ, κύριοι συνάδελφοι. Ευχαριστώ, κύριοι Υπουργοί.

Κυρίες και κύριοι, το 2022 περίπου είκοσι χιλιάδες άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ένας ακήρυχτος πόλεμος, αυτός της ασφάλτου, οδηγεί στην απώλεια ανθρώπων. Θα μπορούσαν να είναι όλοι οι κάτοικοι μιας μικρής πόλης, που κάθε χρόνο σβήνεται από τον ευρωπαϊκό χάρτη.

Η Ελλάδα παρουσιάζει υψηλά ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων, νεκρών και τραυματιών, συγκριτικά με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Δυστυχώς, κατατάσσεται στην έκτη χειρότερη θέση. Παρουσιάζει εξήντα πέντε θανάτους ανά εκατομμύριο, αντί για σαράντα έξι που αντιστοιχούν στον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Η χώρα μας πληρώνει βαρύ φορτίο αίματος. Βέβαια, τα έργα υποδομής και αναβάθμισης του οδικού δικτύου της τελευταίας δεκαετίας, κυρίως η Εγνατία Οδός, η Ιόνια Οδός, η Ολυμπία Οδός, έχουν επιφέρει μείωση των ατυχημάτων. Η παράδοση τους επόμενους μήνες του σύγχρονου αυτοκινητόδρομου Πάτρα-Πύργος, θα συνεισφέρει, επίσης, προς αυτήν την κατεύθυνση.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των νέων οχημάτων και οι τεχνολογικές εφαρμογές ελέγχου των παραβάσεων συμβάλλουν, επίσης, στην πρόληψη ατυχημάτων. Τις τελευταίες δεκαετίες έγιναν τροποποιήσεις και επιμέρους αλλαγές στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Όμως, αυτό αρκεί; Ο εχθρός του καλού είναι το καλύτερο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο πραγματοποιεί μια συνολική αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας σε μία καινοτόμο βάση. Στοχεύει στην παραγωγή μιας σύγχρονης οδικής κουλτούρας και συμπεριφοράς, μέσα από την αλλαγή των κακώς κειμένων νοοτροπιών, χωρίς συμβιβασμούς, με την αδιαφορία και την απώλεια. Με αυστηρές κυρώσεις που δεν έχουν πλέον οριζόντιο χαρακτήρα, λαμβάνεται υπ’ όψιν ο βαθμός επανάληψης της παράβασης από τον ίδιο οδηγό, η βλάβη σε κοινωφελείς εγκαταστάσεις και η ύπαρξη θυμάτων.

Το νομοσχέδιο στοχεύει στην προστασία της ανθρώπινης ζωής, στην πρόληψη και εμπέδωση της αίσθησης ασφάλειας στην οδική κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, στην παραγωγή ενός δείκτη πολιτισμού.

Το νομοσχέδιο αναγνωρίζει τις σημερινές ανάγκες. Παραδοσιακά οχήματα, ηλεκτροκίνητα μικρά οχήματα, όπως τα αμαξίδια, τα πατίνια και οι πεζοί, μπορούν να κινούνται με ασφάλεια. Περιλαμβάνει μέτρα για τη χρήση της λωρίδας των λεωφορείων. Ενισχύει το δικαίωμα στην κυκλοφορία κατά βούληση για τα άτομα με αναπηρία. Παρέχει τη δυνατότητα ανεμπόδιστης συμμετοχής τους στην κοινωνική λειτουργία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι αλλαγές δεν έγιναν τυχαία. Αξιοποιήθηκαν επιστημονικές μελέτες και στατιστικά στοιχεία. Η συχνότερη παράβαση στην Ελλάδα για το 2024 είναι η παραβίαση του ορίου ταχύτητας. Η χρήση του κινητού τηλεφώνου είναι η τρίτη αιτία πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος. Η παραβίαση σηματοδότη και STOP οδήγησαν, επίσης, σε πολλά τροχαία.

Έχει αξία να τονίσουμε ότι το νομοσχέδιο εξειδικεύει τις κυρώσεις αναλογικά με την κατηγορία της παράβασης, την επικινδυνότητά της, τον βαθμό επαναληψιμότητάς της από τον ίδιο οδηγό, την ύπαρξη θυμάτων, ενισχύοντας τον αποτρεπτικό χαρακτήρα τους. Αποσύρει τις κυρώσεις από το αυτοκίνητο, με ελάχιστες εξαιρέσεις. Διευκολύνει τη λειτουργία της οικογένειας ή της ομάδας των ατόμων που χρησιμοποιούν το ίδιο όχημα.

Ενδεικτικά, θα αναφέρω ως παράδειγμα ότι για τη χρήση του κινητού το πρόστιμο, σύμφωνα με τον ισχύοντα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι 100 ευρώ και αφαίρεση άδειας για δύο μήνες. Με τον νέο κώδικα, με την πρώτη παράβαση είναι 350 ευρώ το πρόστιμο και αφαίρεση άδειας για έναν μήνα. Κατά την πρώτη υποτροπή, δηλαδή δεύτερη φορά η ίδια παράβαση, το πρόστιμο είναι 1.000 ευρώ και έξι μήνες αφαίρεση. Κατά τη δεύτερη υποτροπή, το πρόστιμο είναι 2.000 ευρώ και ένα έτος αφαίρεση της άδειας.

Με τον ισχύοντα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, η χρήση κινητού με πρόκληση συμβάντος δεν είχε ποινικές κυρώσεις. Πλέον γίνεται ποινικό αδίκημα. Επιβάλλεται κάθειρξη, έως και ισόβια, εάν προκάλεσε θάνατο ατόμων, πρόστιμο 4.000 ευρώ και αφαίρεση άδειας έως οκτώ έτη. Προβλέπεται άρση τηλεφωνικού απορρήτου για τη διαπίστωση της αξιόποινης πράξης.

Η οδήγηση είναι το μέσο για να φτάσουμε στον προορισμό μας. Στην καθημερινή αυτή δραστηριότητά τους εκατομμύρια συμπολίτες μας δεν επιτρέπεται να ρισκάρουν τη ζωή τους με όποιον τρόπο και αν μετακινούνται. Παράλληλα, χρειάζεται ενημέρωση των πολιτών και ευαισθητοποίηση για να γίνει αλλαγή νοοτροπίας των ενήλικων οδηγών. Επίσης, χρειάζεται εκπαίδευση των παιδιών στο πλαίσιο της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολείο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να κλείσει ο ενάρετος κύκλος των ενεργειών, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών θα χρειαστεί να παρακολουθεί τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του νέου νόμου, να ενημερώνει τη Βουλή και να προτείνει τροποποιήσεις και αλλαγές.

Πέρα από τις ιδεολογικές μας διαφορές σε άλλους τομείς, είναι ευκαιρία να στείλουμε ένα μήνυμα συναίνεσης και εθνικής προσπάθειας. Αυτός ο νόμος είναι εθνικό απόκτημα για την προστασία της ανθρώπινης ζωής, το υπέρτατο αγαθό στην καθημερινή μας δραστηριότητα. Καλώ, λοιπόν, τους Βουλευτές όλων των κομμάτων να ψηφίσουν το νομοσχέδιο για τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κι εγώ ευχαριστώ τον κ. Στύλιο και για την οικονομία του χρόνου.

Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Πλεύσης Ελευθερίας ο κ. Αλέξανδρος Καζαμίας.

Κύριε Καζαμία, έχετε τον λόγο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν σκόπευα να ξεκινήσω έτσι, αλλά μόλις κατέβηκα από μία συνεδρίαση της Επιτροπής Εξωτερικών και Άμυνας στην οποία συνέβη κάτι που πιστεύω ότι πρέπει να το γνωρίζει η Ολομέλεια της Βουλής. Εκεί συζητούνται δύο συμβάσεις της χώρας μας με το ΝΑΤΟ οι οποίες έχουν υπογραφεί, η πρώτη πριν από είκοσι ένα χρόνια, το 2004, και η δεύτερη πριν από πέντε χρόνια. Και οι δύο αυτές συμβάσεις, όπως μας δήλωσε ο Υφυπουργός που ήταν παρών, έχουν ήδη μπει σε εφαρμογή χωρίς να έχουν κυρωθεί από τη Βουλή.

Αυτό το θέσαμε εκ μέρους της Πλεύσης Ελευθερίας ως διαδικαστικό θέμα στην αρχή της συνεδρίασης, η οποία ακόμη και τώρα συνεχίζεται, ενώ πριν από δύο εβδομάδες είχαμε πάλι μια άλλη σύμβαση της χώρας μας με το ΝΑΤΟ από το 2017, που αφορούσε σε μια άσκηση του ΝΑΤΟ, η οποία όντως πραγματοποιήθηκε το 2017. Η σύμβαση, που υπεγράφη πριν από οκτώ χρόνια, ήρθε στη Βουλή προς κύρωση το 2025. Όταν θυμίσαμε στον κύριο Υφυπουργό και αυτό το γεγονός, εκείνος μας ανακοίνωσε ότι υπάρχουν άλλες περίπου σαράντα –σαράντα!- συμβάσεις, οι οποίες έχουν υπογραφεί, έχουν τεθεί σε εφαρμογή, χωρίς να έχουν κυρωθεί από τη Βουλή.

Αυτό είναι μία απαράδεκτη παραβίαση του Συντάγματος, για την οποία θα πρέπει να αναζητηθούν σοβαρά οι ευθύνες και θα πρέπει όλοι να γνωρίζουμε ότι πρόκειται για μία –απ’ ό,τι φαίνεται- πολύ συνήθη πρακτική, ιδίως όταν αφορά στις συμβάσεις της χώρας με το ΝΑΤΟ.

Η Πλεύση Ελευθερίας το καταγγέλλει αυτό. Πρόκειται για μία θλιβερή πρακτική για την ομαλή λειτουργία των θεσμών και του κοινοβουλευτισμού και κάθε φορά που θα αντιμετωπίζουμε μια τέτοια σύμβαση, θα υπενθυμίζουμε και στην επιτροπή και στην Ολομέλεια της Βουλής ότι αυτές οι πρακτικές, οι απαράδεκτες πρακτικές, είναι αντισυνταγματικές. Είναι πραγματικά φοβερό το ότι γίνεται κάτι τέτοιο ως σύστημα πλέον και δεν αντιδρούν οι Βουλευτές όλων των κομμάτων. Καλούμε όλα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης να πάρουν θέση επ’ αυτού και να υπογραμμίσουν πόσο απαράδεκτες είναι αυτές οι αντιθεσμικές πρακτικές.

Έρχομαι τώρα, κύριε Πρόεδρε, στο μεγάλο θέμα, το διεθνές θέμα, των ημερών αυτών που αφορά στην γενοκτονία στη Γάζα. Θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι δεκαεννέα μήνες μετά από το ξεκίνημά της, έχουμε φτάσει σε ένα σημείο όπου Παλαιστίνιοι δηλώνουν στα διεθνή ειδησεογραφικά πρακτορεία ότι αξίζει να ρισκάρουν τη ζωή τους για ένα κιλό αλεύρι! Αυτή είναι η φρικτή κατάσταση, στην οποία έχει φτάσει η ζωή των δύο εκατομμυρίων Παλαιστινίων στη Γάζα αυτήν τη στιγμή.

Σύμφωνα με τον ΟΗΕ, το 93% των παιδιών της Γάζας βρίσκεται σε άμεσο κίνδυνο λιμοκτονίας και μόνο –πάλι σύμφωνα με τον ΟΗΕ- το 20% της απαιτούμενης πρόσβασης σε ανθρωπιστική βοήθεια αφήνεται να περάσει από τις ισραηλινές δυνάμεις κατοχής.

Ο αποκλεισμός της πρόσβασης στις ανθρωπιστικές οργανώσεις, δεν είναι ένα ξεχωριστό ή μεμονωμένο πρόβλημα από τη γενοκτονία. Είναι μέρος της πολιτικής της γενοκτονίας που ασκεί το Ισραήλ. Και δεν υπάρχει, όπως διατείνεται η Ελληνική Κυβέρνηση, μια ανθρωπιστική κρίση αφενός και ο πόλεμος αφετέρου. Είναι μία ενιαία πολιτική και η στέρηση της πρόσβασης των Παλαιστινίων σε καθαρό νερό, σε τρόφιμα, σε ιατρική περίθαλψη είναι μέρος της πολιτικής του Νετανιάχου να πραγματοποιήσει μία γενοκτονία και μαζί με αυτή, βεβαίως, μία εθνοκάθαρση της Γάζας, ούτως ώστε να μπορέσει να μετατραπεί η Γάζα σε μία «ριβιέρα», όπως πρότεινε και πριν από λίγο καιρό ο Πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών, ο Ντόναλντ Τραμπ. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο κ. Νετανιάχου καταζητείται από το Διεθνές Ποινικό Δικαστήριο.

Και την ίδια στιγμή η Κυβέρνηση τον αποκαλεί «φίλο», αρνείται να υπογράψει τη δήλωση είκοσι πέντε κρατών που συμμετέχουν με ανθρωπιστική βοήθεια στη Γάζα για να υπάρξει ελεύθερη διέλευση της βοήθειας αυτής στους Παλαιστίνιους, αυξάνει, ταυτόχρονα, την αγορά όπλων από το Ισραήλ και εντείνει το διεθνές εμπόριο με το κράτος του Ισραήλ. Υπενθυμίζω ότι οι ξένες επενδύσεις του Ισραήλ στο real estate στην Ελλάδα είναι οι πέμπτες σε μέγεθος από όλες τις χώρες του κόσμου. Ξεπερνούν τα 130 εκατομμύρια ευρώ.

Και, βεβαίως, η ελληνική Κυβέρνηση έχει αρνηθεί να υποστηρίξει την πρόταση της Ολλανδίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση να ανασταλεί η συμφωνία σύνδεσης, δηλαδή η εμπορική συμφωνία, ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το Ισραήλ, παρά το γεγονός ότι δεκαεπτά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν δηλώσει ότι υποστηρίζουν την αναστολή αυτής της συμφωνίας, μέχρι να σταματήσει η γενοκτονία και να ιδρυθεί ένα ανεξάρτητο παλαιστινιακό κράτος. Με άλλα λόγια, η Κυβέρνησή μας είναι πλήρως συνένοχη στη γενοκτονία που λαμβάνει χώρα.

Τι κάνει μπροστά σε αυτά η Πλεύση Ελευθερίας; Κατ’ αρχάς καλεί εδώ και ενάμιση χρόνο την Κυβέρνηση να διακόψει τις εμπορικές και διπλωματικές σχέσεις με το κράτος του Ισραήλ. Συμμετέχει στη διεθνή πορεία προς τη Γάζα με εκπροσώπηση της Βουλεύτριας μας Τζώρτζιας Κεφαλά. Προχθές, μαζί με άλλες οργανώσεις, η Ζωή Κωνσταντοπούλου βρέθηκε έξω από την Ισραηλινή Πρεσβεία διαδηλώνοντας για την απαγωγή των δώδεκα ακτιβιστών που μετέφεραν συμβολικά ανθρωπιστική βοήθεια προς τη Γάζα με το ιστιοφόρο «Madleen». Και καταδίκασαν, βεβαίως, την πειρατική επίθεση των ισραηλινών δυνάμεων κατά του ιστιοφόρου «Madleen» και την απαγωγή των δώδεκα ακτιβιστών.

Η επίθεση στο «Madleen» θα έπρεπε να καταδικαστεί απερίφραστα και από την Κυβέρνηση –η οποία δεν έχει πει απολύτως τίποτα!- διότι παραβιάζει το Διεθνές Δίκαιο. Έλαβε χώρα σε διεθνή ύδατα, 110 ναυτικά μίλια μακριά από τα χωρικά ύδατα του Ισραήλ και, βεβαίως, η ακραία ειρωνεία είναι ότι οι ισραηλινές δυνάμεις έχουν απαγάγει τους δώδεκα αυτούς ακτιβιστές (άφησαν τους τέσσερις και κρατούν τους άλλους οκτώ, συμπεριλαμβανομένης και της Ευρωβουλεύτριας Ρίμα Χασάν, της Παλαιστίνιας Γαλλίδας Ευρωβουλεύτριας) αλλά ισχυρίζονται ότι τους κρατούν, διότι διήλθαν παράνομα –λέει- στο έδαφος του Ισραήλ. Ενώ τους απήγαγε ο στρατός του Ισραήλ 110 ναυτικά μίλια μακριά από τα χωρικά ύδατα της χώρας! Πρόκειται για τέτοιο παραλογισμό̇ και δυστυχώς η Κυβέρνηση δεν κάνει τίποτα για να καταδικάσει αυτές τις απαράδεκτες πρακτικές, που είναι βεβαίως ένα σύστημα στην πολιτική της κυβέρνησης Νετανιάχου.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με δύο σημεία σχετικά με την πρόταση σύστασης προανακριτικής επιτροπής για τα Τέμπη. Η Πλεύση Ελευθερίας από την πρώτη στιγμή τόνισε με όλους τους τρόπους ότι βρίσκεται στο πλευρό των θυμάτων και των συγγενών των θυμάτων του εγκλήματος των Τεμπών. Συνεπείς στις αρχές μας στο μεγάλο αυτό ζήτημα που ακόμη συγκλονίζει το πανελλήνιο δύο χρόνια μετά, την περασμένη Παρασκευή οι έξι Βουλευτές μας υπογράψαμε την πρόταση σύστασης προανακριτικής επιτροπής που κατέθεσαν οι συγγενείς των θυμάτων.

Το παλλαϊκό αίτημα για πλήρη αποκάλυψη της αλήθειας και απονομή δικαιοσύνης, όσο ψηλά κι αν χρειαστεί, επιβάλλει να στηριχθεί μια πρόταση που δεν αφήνει κανέναν να πέσει στα μαλακά. Επιβάλλει να στηριχθεί μια πρόταση που δεν λαμβάνει υπ’ όψιν μόνο τις ευθύνες των υπαιτίων αυτού του πολύνεκρου εγκλήματος, αλλά και τις ευθύνες εκείνων που συμμετείχαν στη συγκάλυψή του.

Το δεύτερο και τελευταίο σημείο με το οποίο θέλω να κλείσω είναι ότι η πρόταση σύστασης προανακριτικής επιτροπής, που κατέθεσε πριν από δύο εβδομάδες η Νέα Δημοκρατία, είναι μια πρόταση - παρωδία που έχει σκοπό να ξεπλύνει τις ευθύνες του κ. Καραμανλή και των άλλων πολιτικών προσώπων που εμπλέκονται στο έγκλημα, για να συνεχίσει τη συγκάλυψή του.

Η Πλεύση Ελευθερίας δεν θα δεχτεί να παρακαμφθεί και πάλι η προανακριτική, όπως συνέβη με την υπόθεση Τριαντόπουλου, κατά παράβαση και του Συντάγματος και του Κανονισμού της Βουλής. Θα συνεχίσουμε με συνέπεια να αγωνιζόμαστε, μέχρι να χυθεί άπλετο φως και να απονεμηθεί η δικαιοσύνη όσο ψηλά κι αν χρειαστεί.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Καζαμία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», είκοσι τρεις μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 90 Δημοτικό Σχολείο Αλίμου.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει. Σας ευχόμαστε καλή πρόοδο και καλό καλοκαίρι!

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Και τώρα καλείται στο Βήμα ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Αριστεράς ο κ. Θάνος Ηλιόπουλος.

Ορίστε, κύριε Ηλιόπουλε, έχετε τον λόγο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΝΑΣΟΣ) ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θα ξεκινήσω με κάποια ζητήματα της τροπολογίας και του νομοσχεδίου. Πρώτο ζήτημα: Σε σχέση με την ανανέωση των συμβάσεων στον τομέα φύλαξης, πόσο κρίσιμο είναι αυτό για το ζήτημα του ΟΣΕ και την ασφάλεια; Τα τελευταία χρόνια έχουμε μετρήσει τριάντα πέντε νεκρούς και είκοσι οκτώ σοβαρά τραυματίες στιςισόπεδες διαβάσεις του ΟΣΕ. Είμαστε στη δεύτερη χειρότερη θέση πίσω από την Εσθονία σε όλη την Ευρώπη. Άρα, μιλάμε για κάτι πάρα πολύ κρίσιμο.

Λύνεται εδώ πραγματικά το ζήτημα; Όχι δεν το λύνετε. Και δεν το λύνετε για δύο λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι ότι ενώ μιλάμε για προσωπικό, το οποίο είναι εκπαιδευμένο, πιστοποιημένο κ.λπ., απλά δίνετε παρατάσεις και δεν βλέπετε πώς θα μπορέσει αυτός ο κόσμος να βρεθεί σε μία μόνιμη και σταθερή θέση εργασίας.

Το δεύτερο το οποίο όμως είναι και ιδιαίτερα επικίνδυνο είναι ότι με τη συγκεκριμένη τροπολογία δίνεται η δυνατότητα στον ΟΣΕ να απασχολεί αυτό το προσωπικό σε οποιεσδήποτε θέσεις του τμήματος γραμμής. Δηλαδή, να τους απασχολεί ακόμα και ως προσωπικό εργατών γενικών καθηκόντων.

Αυτό εμείς λέμε ότι είναι ιδιαίτερα επικίνδυνο, γιατί αυτοί οι άνθρωποι θα πρέπει να έχουν ένα πολύ συγκεκριμένο καθήκον να κάνουν. Δεν πρέπει να απασχολούνται σε αλλότρια καθήκοντα. Ποιοι θα φυλάσσουν τις ισόπεδες διαβάσεις; Οι οκτακόσιοι δώδεκα υπάλληλοι της ιδιωτικής εταιρείας σεκιούριτι, οι οποίοι εργάζονται στο ίδιο πόστο; Έχουμε αναφέρει ξανά ότι οι συγκεκριμένοι υπάλληλοι αντικειμενικά στερούνται της κουλτούρας ασφάλειας, που χρειάζεται ένας σιδηροδρομικός οργανισμός.

Με τον τρόπο με τον οποίο νομοθετείτε στο συγκεκριμένο ζήτημα, φαίνεται ότι δεν έχετε κατανοήσει ακριβώς ποια ήταν τα αίτια του εγκλήματος των Τεμπών. Συνεχίζετε την ίδια επικίνδυνη πολιτική με το προσωπικό του ΟΣΕ να μεταφέρεται από πόστο σε πόστο και να εκτελεί άσχετες εργασίες.

Να κάνω μία παρατήρηση ακόμα για την τροπολογία για το ζήτημα του ΟΑΣΘ. Πρέπει να ολοκληρωθεί η ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου του ΟΑΣΘ, ένα πράγμα το οποίο έχει πάρει τρεις φορές παράταση επί ημερών Νέας Δημοκρατίας. Και μην ξεχνάμε ότι η ανάθεση που έχει γίνει στα ΚΤΕΛ, είναι μια ανάθεση η οποία προχωράει χωρίς διενέργεια διαγωνισμών, κάτι το οποίο παραβιάζει τον κανονισμό 1370/2007. Και μην ξεχνάμε επίσης ότι τα ΚΤΕΛ την ίδια στιγμή που είχαν πάρει δημόσιο έργο, την ίδια στιγμή που έπαιρναν δημόσια χρηματοδότηση, με το που φτιάχτηκε σωματείο στα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, το πρώτο πράγμα που έκαναν τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ήταν να απολύσουν τη μισή διοίκηση του σωματείου. Τότε και το Υπουργείο Εργασίας και το Υπουργείο Μεταφορών πέταγε χαρταετό. Δεν είπατε μισή κουβέντα για τις απολύσεις συνδικαλιστών. Κατά τα άλλα, είστε με τις συλλογικές συμβάσεις. Πώς θα υπογραφούν συλλογικές συμβάσεις αν δεν έχει σωματείο; Κανένας δεν ξέρει. Ευτυχώς αυτές οι απολύσεις έπεσαν στα δικαστήρια από τη δράση όμως του σωματείου. Η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Μεταφορών και το Υπουργείο Εργασίας δεν έκανε τίποτα στο συγκεκριμένο ζήτημα. Αυτή είναι η πρώτη παρατήρηση.

Να κάνω μία δεύτερη παρατήρηση. Επειδή είδαμε κάποιες δηλώσεις σχετικά με την κατάσταση οδηγών της ΟΣΥ και του πόσοι έχουν προβλήματα υγείας ή δεν έχουν προβλήματα υγείας, να σας ενημερώσω για μία καταγγελία που έχει κάνει και η ομοσπονδία μεταφορών. Αυτή τη στιγμή για τους κάτι παραπάνω από τέσσερις χιλιάδες εργαζόμενους στην ΟΣΥ υπάρχει μόνο ένας γιατρός εργασίας! Από τον Ιούλιο του 2024 όπου συνταξιοδοτήθηκαν οι δύο προηγούμενοι -είχε τρεις γιατρούς, ούτε οι τρεις ήταν αρκετοί, αλλά σε κάθε περίπτωση είναι καλύτερο να έχεις τρεις από το να έχεις έναν- έχουν μείνει με έναν γιατρό.

Η διοίκηση της ΟΣΥ έστειλε αίτημα για πρόσληψη τον Φεβρουάριο του 2025. Από τον Φεβρουάριο του 2025 τα σωματεία έχουν κάνει καταγγελία στην επιθεώρηση εργασίας –που εσείς κάνατε ανεξάρτητη αρχή, πολύ ανεξάρτητη!- για να γίνει έλεγχος. Και από τον Φεβρουάριο του 2025 που είχε γίνει καταγγελία για να γίνει έλεγχος από την επιθεώρηση εργασίας, προφανώς δεν έχει γίνει ο έλεγχος στην ΟΣΥ. Αυτό το λέω για το πώς αντιμετωπίζετε και τα ζητήματα υγείας και ασφάλειας και το πώς αντιμετωπίζετε και τους ίδιους τους ελεγκτικούς μηχανισμούς.

Να κάνω δύο παρατηρήσεις για το νομοσχέδιο και κλείνω με αυτό. Τα είπε και η εισηγήτρια μας, η κ. Πέρκα. Σε σχέση με τη μείωση του ορίου ταχύτητας, θεωρούμε ότι είναι άτολμη η ρύθμιση, με την έννοια ότι δεν γίνεται να αφορά μόνο μονόδρομους με μία λωρίδα κυκλοφορίας. Το αναφέραμε και στις επιτροπές. Δεν γίνεται, δηλαδή, τοπικές οδοί με πολύ χαμηλή κυκλοφορία να έχουν όριο 50 χιλιόμετρα επειδή είναι διπλής κατεύθυνσης και γειτονικές συλλεκτήριες οδοί να έχουν 30 χιλιόμετρα. Άρα και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των δρόμων πρέπει να ληφθούν υπ’ όψιν στο συγκεκριμένο ζήτημα.

Το δεύτερο θέμα, που σας έχουμε θέσει, είναι το ζήτημα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και ουσιών. Λέμε ότι πρέπει να πάμε στη λύση του μηδενικού αλκοόλ και πρέπει να μπει επιτέλους το ναρκοτέστ. Βέβαια, συγχωρέστε με, αν δεν είμαι πολύ ευχάριστος, θεωρώ ότι αν είχατε βρει ποια εταιρεία θα πάρει τα μηχανήματα για το ναρκοτέστ, μάλλον θα το είχατε ήδη φέρει. Οπότε εκεί κάτι σας λείπει σε μία απευθείας ανάθεση.

Υπενθυμίζω τα στοιχεία από ανακοίνωση της ΕΛ.ΑΣ., που λέει ότι πάνω από το 50% των θανάτων που προκλήθηκαν από τροχαία στην Κρήτη το 2023, οφείλονται στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή και ουσιών. Άρα είναι πάρα πολύ κρίσιμο να προχωρήσουμε και στο ζήτημα του ναρκοτέστ.

Και κάπου εδώ κλείνω λίγο μετά του νομοσχεδίου και έρχομαι σε ένα ζήτημα, το οποίο θεωρώ ιδιαίτερα κρίσιμο.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι της πλειοψηφίας, επιτρέψτε μου να αναφερθώ σε κάτι το οποίο το θεωρούμε πάρα πολύ κρίσιμο. Τη Δευτέρα έγινε μια πράξη πειρατείας και τρομοκρατίας. Ναι, σας βλέπω ότι δυσανασχετείτε. Τη Δευτέρα έγινε μια πράξη πειρατείας…

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ:** Δυσανασχετώ γι’ αυτά που είπατε πριν.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Μη διακόπτετε.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΝΑΣΟΣ) ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ:** Τη Δευτέρα έγινε μία πράξη πειρατείας και τρομοκρατίας. Για το Υπουργείο Εξωτερικών και για την Κυβέρνηση, απ’ ότι φαίνεται, η Δευτέρα ήταν απλά του Αγίου Πνεύματος. Αυτό, τίποτα άλλο.

Ήρθε χτες ο κ. Μητσοτάκης εδώ και αντί να μιλήσει ως Πρωθυπουργός χώρας, μίλησε ως φίλος του Νετανιάχου και εισηγητής νομοσχεδίου. Ήρθε να εισηγηθεί το νομοσχέδιο ο κ. Μητσοτάκης και είναι Πρωθυπουργός. Ξέρετε, όταν σωπαίνεις μπροστά στην πειρατεία, όταν σωπαίνεις μπροστά στη γενοκτονία, είσαι συνένοχος. Και αυτό έχετε κάνει. Αλλά, να ξέρετε ότι η ντροπή της κυβερνητικής πολιτικής δεν θα γίνει ντροπή της χώρας. Επειδή εσείς κάνετε πολεμικές μπίζνες με το Ισραήλ, επειδή κάνετε μπίζνες με το Predator και τις παρακολουθήσεις, αυτό δεν θα γίνει ντροπή του ελληνικού λαού. Ένας λαός, ο οποίος ξέρει τι σημαίνει πόλεμος, τι σημαίνει αντίσταση, τι σημαίνει ξενιτιά, δεν θα βρεθεί ξαφνικά με το μέρος των γενοκτόνων και των δολοφόνων, όπως κάνετε εσείς και όπως επιθυμείτε εσείς μέσα από την πολιτική σας.

Και αυτήν τη στιγμή η καρδιά της ανθρωπότητας χτυπάει μαζί με τη μεγάλη ανθρωπιστική πρωτοβουλία αλληλεγγύης της πορείας προς τη Γάζα, μιας πρωτοβουλίας στην οποία συμμετέχουν περισσότεροι από διακόσιοι Έλληνες, στην οποία συμμετέχουν και μέλη του Ελληνικού Κοινοβουλίου. Δύο μέλη της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς θα προσγειωθούν αύριο στο Κάιρο για να πάρουν μέρος σε αυτή την πρωτοβουλία. Η ελληνική Κυβέρνηση μαζί με τις άλλες ευρωπαϊκές κυβερνήσεις έχουν ευθύνη για την ασφάλεια όλων των ευρωπαίων πολιτών και όχι μόνο προς αυτήν την πρωτοβουλία. Και να δούμε αν επιτέλους θα μιλήσετε, γιατί έχουν περάσει δύο μέρες και δεν έχετε πει μισή κουβέντα για την πειρατεία, που έγινε στο σκάφος της ανθρωπιστικής βοήθειας.

Αλλά βλέποντας κάποιος το σημερινό πρωτοσέλιδο της «ΕΦΣΥΝ», βρίσκει άλλον έναν λόγο γιατί δεν έχετε πει μισή κουβέντα. Σήμερα βλέπουμε στο πρωτοσέλιδό της «ΕΦΣΥΝ», μια έρευνα που έχει γίνει από τους Reporters United, το Investigate Europe και την «Εφημερίδα των Συντακτών», ότι αναβαθμίζεται ο ρόλος του Ισραήλ στο ευρωπαϊκό σύστημα άμυνας. Μάλιστα το Ισραήλ θα πάρει χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Άμυνας. Πώς γίνεται αυτό; Γίνεται μέσω μιας ελληνικής εταιρείας που συνδέεται στενά με το Ισραήλ, μιας εταιρείας της οποίας δηλαδή η μητρική είναι εταιρεία του Ισραήλ. Και ποιος ήταν αυτός ο οποίος έδωσε εγγυήσεις στην Κομισιόν για να μπουν στη χρηματοδότηση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Άμυνας; Η Ελληνική Κυβέρνηση, δηλαδή, ο κ. Μητσοτάκης.

Έρχεστε εδώ και δίνετε εγγυήσεις για εταιρείες και όπλα, τα οποία δοκιμάζονται αυτήν τη στιγμή πάνω σε γενοκτονία, πάνω στα κεφάλια αμάχων, παιδιών, νοσοκομείων, σχολείων ακόμα και μελών ανθρωπιστικής βοήθειας από μία κυβέρνηση η οποία δολοφονεί ανθρώπους και η οποία τους λέει «θα πάτε εκεί να πάρετε ανθρωπιστική βοήθεια» και μετά τους δολοφονεί. Και εσείς λέτε ότι ο κ. Νετανιάχου είναι φίλος σας. Είναι φίλος σας!

Όταν έχεις τέτοιους φίλους είσαι συνένοχος.

Και μπορεί αυτή τη στιγμή εσείς να λειτουργείτε απλά σαν μεσάζοντες για εμπόρους όπλων, μπορεί να λειτουργείτε αυτήν τη στιγμή σαν καλοί υπάλληλοι του Νετανιάχου, αλλά να ξέρετε ότι αυτή η πολιτική δεν είναι πλειοψηφική στην Ελλάδα, δεν είναι πλειοψηφική στους Έλληνες πολίτες και σε καμία περίπτωση, το ξαναλέμε, η ντροπή της κυβερνητικής πολιτικής δεν θα γίνει ντροπή του ελληνικού λαού.

Ο παλαιστινιακός λαός πρέπει να ζήσει, πρέπει να ζήσουμε με ειρήνη, πρέπει να ζήσει με ελευθερία και η Ελλάδα πρέπει να σταθεί στη σωστή μεριά της ιστορίας, να διακόψει τις στρατιωτικές σχέσεις, να διακόψει τις εμπορικές σχέσεις και να διεκδικήσει να υπάρξουν κυρώσεις απέναντι σε μία κυβέρνηση που, ξαναλέμε, διαπράττει γενοκτονία.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Ηλιόπουλο για τη συνέπεια στον χρόνο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Μια σύντομη αντίδραση σε όσα είπε ο κ. Ηλιόπουλος για τρία συγκεκριμένα θέματα καθαρά ενημερωτικά. Να πω ότι για τα ναρκοτέστ, τα οποία όντως συζητήθηκαν στην αρμόδια επιτροπή και η εισηγήτριά σας, η κ. Πέρκα, έφερε το θέμα, της είπα, και εικάζω ότι πιθανόν να μη σας το μετέφερε, ότι αυτό προβλέπεται ήδη από το άρθρο 46 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, οπότε νομίζω συμφωνούμε σε αυτό. Δεν υπάρχει λόγος να δημιουργούμε εντυπώσεις, εφόσον προβλέπεται στο άρθρο 46. Άρα λοιπόν τα αρμόδια όργανα της τροχαίας, το λέω ενημερωτικά για όσους δεν το γνωρίζουν, θα έχουν πλέον τη δυνατότητα πέραν των κλασικών αλκοτέστ να κάνουν και αυτά τα τεστ για ναρκωτικές ουσίες, οι οποίες δυστυχώς αποτελούν και αυτές σημαντικό λόγο τροχαίων.

Σε ό,τι αφορά στους οδηγούς της ΟΣΥ και του ΟΑΣΘ είναι αυτονόητο καθήκον μας να δημιουργήσουμε ελέγχους με τις υγειονομικές επιτροπές για να διαπιστώσουμε αν όντως αυτός ο μεγάλος αριθμός των οδηγών, που έχουν κατά δήλωσή τους βγει εκτός υπηρεσίας για λόγους υγείας, αν όντως στέκει αυτός ο λόγος υγείας. Προφανώς, αν οι γιατροί διαπιστώσουν ότι υπάρχει ένας λόγος υγείας, υπάρχουν προβλέψεις στο νόμο και θα εφαρμοστούν. Αν όμως κάποιος είναι φαινομενικά εκτός τιμονιού για λόγους υγείας και εξαιτίας αυτού του γεγονότος οι επιβάτες, οι πολίτες, στερούνται τα δρομολόγια, νομίζω συμφωνούμε όλοι σε αυτή την Αίθουσα ότι πρέπει να πυκνώσουμε τα δρομολόγια, βάζοντας περισσότερους υγιείς οδηγούς στο τιμόνι.

Σε ό,τι αφορά τους φύλακες ισόπεδων διαβάσεων συμφωνώ απολύτως μαζί σας ότι πρέπει να έχουν μία μόνιμη σχέση εργασίας, γι’ αυτό και στο νομοσχέδιο το οποίο φέρνουμε αμέσως μετά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και θα αφορά τον σιδηρόδρομο προβλέπεται ακριβώς αυτό. Απλά, επειδή δεν έχει ψηφιστεί σήμερα το νέο νομοσχέδιο το οποίο φέρνει το Υπουργείο μας για τον σιδηρόδρομο, κρίνουμε αναγκαίο να παρατείνουμε τη σχέση εργασίας των υπαλλήλων που φυλάσσουν τις ισόπεδες διαβάσεις, διότι είναι το αυτονόητο καθήκον μας για λόγους ασφάλειας.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Καλείται τώρα στο Βήμα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο κ. Νίκος Καραθανασόπουλος.

Ορίστε, κύριε Καραθανασόπουλε, έχετε τον λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Με τη συζήτηση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου η όλη αντιπαράθεση επικεντρώνεται στο δέντρο τη στιγμή που χάνουμε το δάσος. Και το δάσος ποιο είναι; Είναι η ολόπλευρη ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών και η προστασία της ανθρώπινης ζωής, οι οποίες σε συνθήκες εμπορευματοποίησης αυτής της διαδικασίας έχει ως αποτέλεσμα να διευρύνεται όλο και περισσότερο η ψαλίδα ανάμεσα στις υπαρκτές, τις αντικειμενικές, δυνατότητες για να ικανοποιηθούν οι ανθρώπινες ανάγκες και να προστατεύεται η ανθρώπινη ζωή και στο επίπεδο ικανοποίησης αυτών των αναγκών και της προστασίας.

Τα στοιχεία τα έχετε αναφέρει, είναι πάρα πολλά. Στο επίκεντρο του νομοσχεδίου, στο επίκεντρο της κυβερνητικής πολιτικής, αλλά και της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι η αντίληψη ότι οι άνθρωποι κάνουν σφάλματα, δηλαδή και πάλι το ανθρώπινο λάθος. Περιορίζεται η όλη συζήτηση, ο όλος προβληματισμός, στους χρήστες του δικτύου, δηλαδή στην ατομική ευθύνη.

Μιλάτε για την ασφάλεια των οδικών μεταφορών μέσω της αλλαγής στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Συμβάλλει μία αλλαγή, ένας εκσυγχρονισμός, στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στην ασφάλεια; Βεβαίως, συμβάλλει. Είναι όμως το κυρίαρχο; Εμείς λέμε όχι, δεν είναι το κυρίαρχο για την ασφάλεια ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Αυτό αποτελεί μία αντεστραμμένη πραγματικότητα, κύριε Υπουργέ. Είναι σαν να λες ότι θα φτιάξω μια πολυκατοικία και θα ξεκινήσω από το ρετιρέ.

Γιατί η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής σχετίζεται με τη χρήση των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, βεβαίως. Όσο μεγαλύτερη είναι αυτή η χρήση των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς τόσο περισσότεροι δεν είναι και οι κίνδυνοι και μάλιστα κάτω από αντίξοες συνθήκες είτε υποδομών είτε συνολικότερα πίεσης, άγχους και κινδύνων, οι οποίοι προκύπτουν από αυτά;

Όμως αντί να δούμε την ουσία του ζητήματος βλέπετε απλά και μόνο την επιφάνεια, την κορυφή της πυραμίδας. Για παράδειγμα, ποιος είναι ο προβληματισμός σας στα μέσα μαζικής μεταφοράς τα χερσαία, μια και μιλάμε για οδικές μεταφορές, χερσαία τα οποία σχετίζονται και με τη σταθερή τροχιά, αλλά και τις υπόλοιπες οδικές μεταφορές; Να δούμε για τον σιδηρόδρομο ο οποίος αποτελεί αντικειμενικά το πιο ασφαλές, το πιο φτηνό και το πιο φιλικό μέσο για το περιβάλλον;

Η συνολική πολιτική η οποία έχει ακολουθηθεί τα τελευταία χρόνια από όλες τις κυβερνήσεις έχει οδηγήσει στην υποβάθμιση του σιδηροδρόμου. Επί της ουσίας έχουμε μόνο έναν άξονα και αυτός υπολειτουργεί, Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Όλη η υπόλοιπη Ελλάδα δεν καλύπτεται. Έχουμε υπονόμευση της ασφάλειας του σιδηροδρόμου με το γνωστό αποτέλεσμα, την κορυφή, το έγκλημα στα Τέμπη, αλλά και τα συνεχόμενα ατυχήματα -ισόπεδες διαβάσεις, αναφέρθηκε πιο πριν- με τους δεκάδες νεκρούς σε μόνιμη βάση.

Βεβαίως έχουμε την υποταγή στις όποιες προτεραιότητες για τον σιδηρόδρομο στις ανάγκες των επιχειρηματικών συμφερόντων, αλλά και στους ιμπεριαλιστικούς σχεδιασμούς. Για παράδειγμα, η νέα συμφωνία που υπογράφηκε με τον Επίτροπο Μεταφορών, τον κ. Τζιτζικώστα, ανάμεσα στην Ελλάδα, στη Βουλγαρία και στη Ρουμανία για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων του ανατολικού άξονα.

Έτσι λοιπόν αποτέλεσμα όλων αυτών των πολιτικών, οι οποίες ακολουθήθηκαν από την Κυβέρνηση με εντολές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οδήγησαν με μαθηματική ακρίβεια στο έγκλημα στα Τέμπη με τους πενήντα επτά νεκρούς και βεβαίως σε όλες αυτές τις υπόλοιπες συνθήκες, οι οποίες φτάσανε στις εξελίξεις με τις προτάσεις για τις προανακριτικές επιτροπές οι οποίες έχουν κατατεθεί και οι οποίες επί της ουσίας αξιοποιούνται από την Κυβέρνηση.

Όλος αυτός ο τραγέλαφος τον οποίο παρακολουθούμε με τις διάφορες αντιφατικές προτάσεις για τις προανακριτικές επιτροπές αξιοποιείται από την Κυβέρνηση στο να προχωρήσει ακόμη πιο γρήγορα στην επιχείρηση συγκάλυψης του εγκλήματος. Αντί να συζητάμε για το κύριο έγκλημα, συζητάμε για διάφορες άλλες πτυχές δευτερεύουσας σημασίας. Το κύριο έγκλημα στα Τέμπη, η σύγκρουση δηλαδή των δύο τρένων που κινούνται σε αντίθετη τροχιά, δεν μπαίνει στη συζήτηση. Και δεν μπαίνει στη συζήτηση γιατί υπάρχουν διαχρονικές ευθύνες των κυβερνήσεων, υπάρχουν διαχρονικές ευθύνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που διαμόρφωσε αυτές τις συνθήκες του εγκλήματος. Βεβαίως αξιοποιείται όλη αυτή η κατάσταση για να πέσουν στα μαλακά οι υπεύθυνοι, το πολιτικό προσωπικό, το οποίο έχει και ποινικές και όχι μόνο πολιτικές ευθύνες για το έγκλημα στα Τέμπη, αλλά και να ξεμπερδεύει με fast track διαδικασίες η κυβερνητική πλειοψηφία στην προανακριτική επιτροπή η οποία πρόκειται να συσταθεί, όπως έγινε και με την υπόθεση του Τριαντόπουλου.

Αλλά δεν είναι μόνο τα μέσα σταθερής τροχιάς, ο σιδηρόδρομος. Είναι και τα υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς στον αστικό, αλλά και υπεραστικό χώρο. Εδώ υπάρχουν τα ζητήματα πόσο σύγχρονα είναι αυτά τα μέσα για να ικανοποιούν τις ανάγκες, η πυκνότητα των δρομολογίων, δρομολόγια τα οποία δεν καλύπτουν τις ανάγκες σε καθημερινή βάση μετάβασης στη δουλειά, σε άλλες υποχρεώσεις τις οποίες έχει ο καθένας, η κάθε λαϊκή οικογένεια, με αποτέλεσμα να είναι υποχρεωτική για τη συντριπτική πλειοψηφία του λαού η χρήση των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, το αυτοκίνητο, το μηχανάκι.

Και μάλιστα η έκκληση της Κυβέρνησης είναι να αποκατασταθεί, λέει, η εμπιστοσύνη -αυτό είπε χθες και ο κ. Μητσοτάκης από το Βήμα- στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Αλήθεια, δεν πρέπει να έχει ταξιδέψει ποτέ με τον ηλεκτρικό σε συνθήκες καύσωνα και με τα αραιά δρομολόγια, που είναι σαρδελοποιημένοι μέσα στα άθλια βαγόνια, τα οποία δεν εκσυγχρονίζονται ή θα εκσυγχρονιστούν σε διάρκεια κάποιων χρόνων.

Βεβαίως δεν είναι μόνο η Αττική ή η Θεσσαλονίκη. Στα υπόλοιπα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας μας τι γίνεται; Για τις συνθήκες με τις οποίες δρομολογούν τα ΚΤΕΛ, τα αστικά ΚΤΕΛ, με λεωφορεία που δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις, παλαιωμένα, με δρομολόγια τα οποία είναι ιδιαίτερα αραιά και δεν καλύπτουν τις ανάγκες και βέβαια και με το πανάκριβο εισιτήριο, λέτε για όλα αυτά κάτι; Υπάρχει μέσα στον σχεδιασμό και στον προβληματισμό σας η υπόθεση να μην χρησιμοποιούνται τόσο πολύ τα ατομικά μέσα μεταφοράς, το ΙΧ αυτοκίνητο και το μηχανάκι;

Δεν σας προβληματίζει αυτή η εξέλιξη των πραγμάτων με αποτέλεσμα να υπάρχει μια συνολικότερη υποβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς σε σχέση με τις ανάγκες, αλλά και με τις δυνατότητες που υπάρχουν. Να υπάρχει ένας ανορθολογικός σχεδιασμός των μέσων μαζικής μεταφοράς και βεβαίως να παραμένει ως προτεραιότητά σας και σήμερα, αλλά και διαχρονικά προτεραιότητα όλων των κυβερνήσεων, η ατομική μετακίνηση. Γιατί μέσα από αυτό δημιουργήθηκε ένας στόλος οχημάτων, ο οποίος είναι τεράστιος, μεγαλύτερος από τον πληθυσμό. Βεβαίως όλα αυτά είναι προς όφελος των αυτοκινητοβιομηχανιών που παράγουν αυτοκίνητα και με τα διάφορα κίνητρα που κατά καιρούς δίνετε, όπως και τώρα, για την αντικατάσταση του στόλου με νέα περιβαλλοντικά, λέτε, αυτοκίνητα, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

Επιβεβαιώνεται έτσι και από αυτό το ζήτημα το επιλεκτικά ανίκανο αστικό κράτος για να προστατέψει την ανθρώπινη ζωή και να ικανοποιήσει τις ανάγκες για σύγχρονες και ασφαλείς μετακινήσεις. Αντί να αξιοποιούνται όλες οι μορφές μεταφοράς και μάλιστα με συμπληρωματικό χαρακτήρα, η μία να κουμπώνει στην άλλη, και οι αεροπορικές και χερσαίες, οι σιδηροδρομικές, οδικές και οι θαλάσσιες, αυτό δεν μπορείτε να το κάνετε. Και δεν μπορείτε να κάνετε αυτόν τον σχεδιασμό γιατί ακριβώς υπάρχει ο ανταγωνισμός των συμφερόντων των διαφόρων επιχειρηματικών ομίλων, που δραστηριοποιούνται στις αεροπορικές μεταφορές, τις θαλάσσιες είτε στον σιδηρόδρομο είτε στις οδικές μεταφορές με κίνητρο το κέρδος. Άρα λοιπόν όλο αυτό συγκρούεται με έναν σχεδιασμό ο οποίος θα έχει συμπληρωματικά χαρακτηριστικά και θα αξιοποιεί όλα τα μέσα μεταφοράς. Άρα λοιπόν η υπόθεση του καπιταλιστικού κέρδους βρίσκεται και πάλι πίσω από αυτή την κατάσταση που επικρατεί στις μεταφορές.

Δεύτερο ζήτημα είναι οι υποδομές, κύριε Υπουργέ, το οδικό δίκτυο. Αν εξαιρέσουμε τους πέντε αυτοκινητόδρομους που έγιναν τα τελευταία χρόνια με μεγάλη καθυστέρηση και είναι ιδιωτικοί αυτοκινητόδρομοι, όλο το υπόλοιπο οδικό δίκτυο είναι απαρχαιωμένο. Και μάλιστα, αν δεν θέλει κάποιος να περάσει μέσα από τους ιδιωτικούς αυτοκινητόδρομους, έχει να αντιμετωπίσει πάρα πολλά προβλήματα. Για όλα αυτά καμία αναφορά δεν γίνεται. Καμία αναφορά στην κατάσταση που υπάρχει στους δρόμους μέσα στις πόλεις ή στην επικινδυνότητα στις γέφυρες, που ακόμη δεν υπάρχει ούτε καν το μητρώο καταγραφής των γεφυρών. Το μπαλάκι να πετάγεται από την περιφέρεια στον δήμο και από το δήμο στο Υπουργείο για το ποιος είναι αρμόδιος για να ελέγξει και να αποκαταστήσει μία γέφυρα.

Και βεβαίως δεν μιλάμε για τη χρήση γης, που είναι ένα πολύ μεγάλο ζήτημα. Πού θα μπουν αυτές οι υποδομές, με ποιο πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό όταν η γη γίνεται εμπόρευμα και άρα υπάρχει μεγάλη δυσκολία στο να αξιοποιηθούν και να διαμορφωθούν τέτοιου είδους υποδομές οι οποίες να καλύπτουν τις πραγματικές ανάγκες;

Και το τρίτο σημείο, κύριε Υπουργέ, που παίζει μεγάλο ρόλο είναι οι συνθήκες μετακίνησης όταν έχουμε αυτή την κατάσταση στην αγορά εργασίας με την εντατικοποίηση, με τις συνθήκες μισθωτής σκλαβιάς και ωράρια λάστιχο. Πόσα ατυχήματα οδικά έχουν καταγραφεί που προκύπτουν μετά από το ωράριο εργασίας είτε στον δημόσιο τομέα, νοσοκομεία και την εφημερία, είτε είναι σε χώρους των ξενοδοχείων και της εστίασης; Πάρα πολλά, γιατί είναι υποχρεωμένοι κάτω από συνθήκες κατά τις οποίες δεν έχουν τα απαραίτητα αντανακλαστικά να αναγκάζονται να οδηγήσουν, να μετακινηθούν, για να πάνε στο σπίτι τους και να ξεκουραστούν. Ή η πίεση η οποία ασκείται για τον χρόνο μετάβασης με το κυκλοφοριακό χάλι που υπάρχει στην Αθήνα και στην Αττική συνολικότερα, τις τεράστιες καθυστερήσεις. Όλα αυτά δεν διαμορφώνουν συνθήκες πίεσης; Όλα αυτά δεν αποσπούν την προσοχή και δεν μειώνουν τα αντανακλαστικά αντίδρασης για να οδηγηθούμε και σε παραβιάσεις ακόμη και του ΚΟΚ; Για αυτά τα ζητήματα παίρνετε κάποια μέτρα; Όχι, τουναντίον, περνάει δίπλα αυτή η προβληματική.

Και βεβαίως μιλάνε και τα άλλα κόμματα ότι είναι θέμα παιδείας. Αλλά για ποια παιδεία συγκεκριμένα μιλάμε σε ένα σύστημα εκπαίδευσης το οποίο καλλιεργεί τον ανταγωνισμό; Σε ένα σύστημα συνολικότερο στο οποίο η καταξίωση του καθενός σχετίζεται με τον πλουτισμό και με το τι αυτοκίνητο οδηγεί και τα διάφορα σούπερ car τα οποία κυκλοφορούν ως μέσο καταξίωσης της ανθρώπινης προσωπικότητας; Αυτά δεν είναι τα ιδανικά και οι αξίες του καπιταλιστικού συστήματος, που υποστηρίζετε; Τι γεννούν αυτά; Γεννούν όλες αυτές τις συμπεριφορές στους δρόμους.

Και εσείς τι έρχεστε να κάνετε; Έρχεστε απλά και μόνο να αυστηροποιήσετε τις ποινές, να πάρετε εισπρακτικού χαρακτήρα μέτρα μέσω των προστίμων στο πλαίσιο της αποθέωσης της ατομικής ευθύνης. Αλλά και ταυτόχρονα να δημιουργηθούν ακόμη πιο έντονες συνθήκες αμφισβήτησης των ίδιων των ατομικών δικαιωμάτων μέσα από την εκτεταμένη χρήση καμερών.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Και ταυτόχρονα να στηρίξετε συνολικά τα επιχειρηματικά συμφέροντα, για παράδειγμα απέναντι στους αυτοαπασχολούμενους επαγγελματίες οδηγούς ταξί, όταν λέτε ότι, εάν έχουν ηλεκτρικό ταξί και το αντικαταστήσουν, θα μπορούν να κυκλοφορούν στις λεωφορειολωρίδες. Λες και το πρόβλημα είναι το είδος του μέσου, αν είναι ηλεκτρικό ή συμβατικό το ταξί. Ενώ μέσα από αυτήν τη διαδικασία τι κάνετε, γιατί είναι ακριβή διαδικασία η αντικατάσταση του ταξί με ηλεκτρικό ταξί; Επί της ουσίας επιταχύνει τη διαδικασία συγκέντρωσης του μεταφορικού έργου στα ταξί σε επιχειρήσεις σε βάρος των αυτοαπασχολούμενων οδηγών ταξί.

Δυο κουβέντες ακόμη, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ για τον χρόνο.

Οι εξελίξεις στην Παλαιστίνη και η κλιμάκωση των θηριωδιών του κράτους του Ισραήλ, του κράτους κατακτητή, σε βάρος των Παλαιστινίων στη μαζική γενοκτονία και στη συνέχιση των εγκλημάτων τα οποία κάνει μέσα από τη στήριξη την οποία έχει από τις Ηνωμένες Πολιτείες, την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ελληνική Κυβέρνηση φτάνει σε σημεία τα οποία είναι σε βάρος της ίδιας της ανθρώπινης ζωής, σε εγκλήματα σε βάρος της ανθρωπότητας.

Από αυτή την άποψη και οι τελευταίες εξελίξεις με το ρεσάλτο το οποίο έγινε στο πλοίο το οποίο μετέφερε ανθρωπιστική βοήθεια, και το οποίο το ΚΚΕ από την πρώτη στιγμή το κατήγγειλε και δημόσια και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έγινε για να μην εκφραστεί με κάθε τρόπο η αλληλεγγύη στον δοκιμαζόμενο λαό της Παλαιστίνης. Γι’ αυτό χρειάζεται να δυναμώσει και να γίνει υπόθεση όλων των εργαζομένων, των λαϊκών στρωμάτων, της νέας γενιάς, να εκφραστεί μαζικά και αποφασιστικά η αλληλεγγύη στον παλαιστινιακό λαό.

Σε αυτήν την κατεύθυνση θα συμβάλει και μία ακόμη κινητοποίηση η οποία διοργανώνεται από τα εργατικά σωματεία την Κυριακή 15 του Ιούνη στις 19.00΄ έξω από την ισραηλινή Πρεσβεία, για να σταματήσει το έγκλημα το οποίο κάνει το Ισραήλ, για να σταματήσουν οι πολεμικές επεμβάσεις του Ισραήλ στη Λωρίδα της Γάζας και στους παλαιστινιακούς θύλακες.

Να μπορέσει να πάει απρόσκοπτα ανθρωπιστική βοήθεια σε τρόφιμα, νερό, φαρμακευτικό και υγειονομικό υλικό. Και, βεβαίως, να αναγνωριστεί επίσημα και από την Ελληνική Κυβέρνηση το κράτος της Παλαιστίνης στα σύνορα του 1967 και με πρωτεύουσα την ανατολική Ιερουσαλήμ, όπως λέει η ομόφωνη απόφαση του Ελληνικού Κοινοβουλίου και την οποία δεν την εφαρμόζετε. Και να γίνουν οι καταγγελίες όλων των στρατηγικών στρατιωτικής συνεργασίας με το κράτος κατακτητή του Ισραήλ.

Έτσι λοιπόν, κύριε Υπουργέ, οι ανάγκες του λαού και η προστασία του περιβάλλοντος βρίσκονται και πάλι στην προκρούστεια κλίνη των επιχειρηματικών συμφερόντων, των ανταγωνισμών και του κυνηγητού του καπιταλιστικού κέρδους. Και αυτό προκύπτει και από την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού προχθές στην τρίτη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για τους ωκεανούς. Το μόνο το οποίο ενδιέφερε τον κ. Μητσοτάκη είναι να προβάλλει τον ελληνικό εμπορικό στόλο και να στηρίξει τα συμφέροντα του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου με κάθε τρόπο και μέσα από αυτή τη διάσκεψη, ενώ σε δεύτερη μοίρα είναι τόσο η προστασία των ωκεανών όσο και οι ανθρώπινες συνθήκες.

Έτσι, λοιπόν, γίνεται φανερό, κύριε Πρόεδρε, ότι ο λαός μας πρέπει να συνεχίσει να βαδίζει σε σύγκρουση με την πολιτική που υπηρετεί τις ανάγκες του κεφαλαίου και μάλιστα σε συνθήκες που προσπαθεί να αναμορφωθεί το αστικό πολιτικό σύστημα. Η χθεσινή απόφαση του Εκλογοδικείου για την έκπτωση τριών Βουλευτών των Σπαρτιατών είναι ακόμη μία ενέργεια σε αυτή την κατεύθυνση, μέσα από πολλές καθυστερήσεις, μέσα από αντιτιθέμενες τοποθετήσεις το προηγούμενο χρονικό διάστημα, αναδεικνύοντας ότι τα μορφώματα αυτά, τα ναζιστικά - φασιστικά, αποτελούν κάθε φορά χρήσιμο εργαλείο για το ίδιο το σύστημα.

Και μόνο η οργανωμένη πάλη της εργατικής τάξης, του λαού και της νεολαίας μπορεί να τσακίσει το φίδι του ναζισμού, αλλά και να αντιπαρατεθεί ολοκληρωμένα και ολόπλευρα με το σύστημα το οποίο το γεννά και το οποίο το εκτρέφει, με το σύστημα δηλαδή της καπιταλιστικής βαρβαρότητας, που είναι υπεύθυνο για το σύνολο των λαϊκών προβλημάτων.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Καραθανασόπουλο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Έχει μιλήσει ο κ. Κόκκαλης για δέκα λεπτά. Όμως, αν θέλετε τον λόγο, θα σας καλέσω εγώ στο Βήμα. Πόσο χρόνο θέλετε;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Έξι λεπτά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κύριε Παππά, έχετε τον λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτυπώνει απολύτως τη φιλοσοφία της Κυβέρνησης. Αυστηρότητα αντί για πρόληψη και η αυστηρότητα ως ένα πέπλο που επισκιάζει την αδράνεια και την έλλειψη ουσίας παρέμβασης!

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας όμως δεν είναι για να φοβίζει, δεν μπορεί να λειτουργεί αποκλειστικά ως εργαλείο καταστολής. Η οδική αγωγή πρέπει να ξεκινάει από το σχολείο. Ειδικά οι νέοι οδηγοί -έχετε δει παντού νέα παιδιά, χρήστες πατινιών, ποδηλάτων, οχημάτων μικροκινητικότητας- πρέπει να εκπαιδεύονται και να πιστοποιείται η επάρκειά τους.

Στο νομοσχέδιο αντίθετα τι βλέπουμε; Βλέπουμε πρόστιμα τα οποία φτάνουν στο 57% του κατώτατου μισθού. Και εδώ νομίζω ότι εκφεύγουμε από τα όρια του παραδειγματισμού. Η αναλογικότητα των ποινών είναι βασική αρχή του δικαίου. Και εδώ τιμωρούνται με τον ίδιο τρόπο ένας άνθρωπος που βγάζει 800 ευρώ και ένας άνθρωπος που έχει εισόδημα 5.000 ευρώ. Καταλαβαίνετε και εσείς ότι υπάρχει το θέλγητρο, το κίνητρο, ενδεχομένως και το «παραθυράκι» να μπορεί κανείς να εξαγοράζει τη συστηματική του παρανομία.

Σε ποιο πλαίσιο, όμως, καλούμαστε εδώ να συζητήσουμε τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας; Στο πλαίσιο που στα μεγάλα αστικά κέντρα και ειδικά στη μητροπολιτική Αθήνα ογδόντα ώρες τον χρόνο τρώει ο πολίτης μέσα στην κίνηση. Ογδόντα ώρες τον χρόνο! Και δεν έχετε κάνει απολύτως τίποτα για να αντιμετωπιστεί αυτού του τύπου η συμφόρηση.

Επίσης, στην Ελλάδα έχουμε γερασμένο στόλο. Δεκαεπτά χρόνια είναι ο μέσος όρος ηλικίας, ενώ στην Ευρώπη είναι κάτω από δώδεκα. Ο δε νόμος για την αδιάβλητη εξέταση των οδηγών καθυστερεί τριάμισι χρόνια, κύριε Υπουργέ.

Για να συνοψίσω, δεν μπορείς να γιατρέψεις αυτό το μείζον ζήτημα με κατεπείγοντα διατάγματα τιμωρίας. Πόσοι, αλήθεια, οδηγούν με αφαίρεση διπλώματος; Πόσα ΙΧ κυκλοφορούν χωρίς πινακίδες; Πώς εφαρμόζεται ο κώδικας στην πράξη;

Η αυστηρότητα, κύριε Υπουργέ, δεν αντικαθιστά την πολιτική. Η αυστηροποίηση δεν πρέπει και δεν μπορεί να είναι το πρόσχημα και το περιτύλιγμα για την έλλειψη εργατικότητας και αποτελεσματικότητας.

Επιτρέψτε μου τώρα να έρθω σε ένα ζήτημα το οποίο αφορά την καρδιά της λειτουργίας του Κοινοβουλίου. Ακούσαμε από τον Κυβερνητικό Εκπρόσωπο, μετά την έκπτωση των Βουλευτών που είχαν εκλεγεί με τους Σπαρτιάτες, ότι η πλειοψηφία πέφτει από το εκατό πενήντα ένα στο εκατό σαράντα εννιά.

Το σύνολο του αριθμού των Βουλευτών είναι τριακόσιοι. Τριακόσια είναι τα μέλη του Κοινοβουλίου. Εν ενεργεία είναι διακόσια ενενήντα επτά. Και ο νόμος ορίζει ότι τα μέλη του Κοινοβουλίου είναι τριακόσια. Δεν έχει προκύψει από κάπου το διακόσια ενενήντα επτά. Δεν υπάρχει νόμος που να ορίζει ότι τα μέλη του Κοινοβουλίου είναι λιγότερα. Υπάρχουν θέσεις οι οποίες είναι κενές και υπάρχει ιστορικό προηγούμενο. Όταν υπάρχουν κενές θέσεις και δεν υπάρχει αναπλήρωση, γίνονται εκλογές για την αναπλήρωση.

Αυτές οι ακροβασίες, οι νομικές και οι συνταγματικές, θα έλεγα ότι είναι επικίνδυνες και δεν έρχονται εν κενώ.

Ακούσατε χθες, φαντάζομαι, τον κ. Βενιζέλο, με τον οποίο έχετε συγκυβερνήσει, και την παρέμβασή του. Δεν μπορείτε να τον κατηγορήσετε ότι κινείται με ταπεινά ελατήρια τυφλής αντιπολίτευσης, φαντάζομαι. Αν και με εσάς νομίζω ότι δεν θα εκπλήξει οποιαδήποτε δημόσια κριτική τέτοιου τύπου.

Το πρόβλημα ποιο είναι; Το πρόβλημα δεν είναι μόνο αυτή η ακραία ερμηνεία της απόφασης του Ανώτατου Ειδικού Δικαστηρίου, το οποίο πρέπει να σημειώσω ότι δεν έχει καμία δουλειά να ορίζει τον τρόπο λειτουργίας της Βουλής. Απολύτως καμία δουλειά!

Το πρόβλημα είναι ότι αυτή η δημόσια τοποθέτηση έρχεται να δέσει σε μία αλληλουχία επιλογών, η οποία στοχεύει πάρα πολύ μεθοδευμένα στην υποτίμηση, στην υποβάθμιση όλων των άλλων εξουσιών που προβλέπονται από το Σύνταγμά μας πέραν της Κυβέρνησης. Παραβιάζεται συστηματικά η διάκριση των εξουσιών. Και έρχεται να θυμίσει κανείς ότι το άρθρο 16 της Διακήρυξης του Ανθρώπου και του Πολίτη της Γαλλικής Επανάστασης λέει ότι η κοινωνία η οποία δεν έχει σαφώς προσδιορίσει τα όρια της κάθε εξουσίας και τη διακριτότητά τους δεν δικαιούται να λέγεται οργανωμένη πολιτεία, διότι δεν έχει επί της ουσίας σύνταγμα.

Θέλουμε μια ξεκάθαρη τοποθέτηση επί τούτου, κύριοι. Μία ξεκάθαρη τοποθέτηση! Ξεκινήσατε με την Προεδρία της Δημοκρατίας. Τι κάνετε εκεί; Θα σας θυμίσω ότι υπήρχε η συζήτηση το 2019. Ο ΣΥΡΙΖΑ τι έλεγε; Έλεγε ότι πρέπει να υπάρχουν επτά ψηφοφορίες στη Βουλή και αν η Βουλή δεν εκλέξει Πρόεδρο της Δημοκρατίας με αυξημένη πλειοψηφία, να προσφύγουμε στον λαό για να εκλέξει Πρόεδρο της Δημοκρατίας χωρίς να διαλυθεί η Βουλή.

Ποια πρόνοια υπήρχε στην πρόταση του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία; Ότι βρέξει-χιονίσει θα υπάρχει Πρόεδρος ο οποίος θα έχει ευρύτατη νομιμοποίηση, είτε ευρεία νομιμοποίηση μέσω του νομοθετικού Σώματος και της συναίνεσης που θα πάρει από αυτό είτε διά της λαϊκής ψήφου.

Τι κάνατε εσείς; Παραβιάσατε την αρχή της αυξημένης πλειοψηφίας, η οποία -επιτρέψτε μου να πω- βρίσκεται στην καρδιά της πολιτικής ισορροπίας η οποία έχει επιτευχθεί στη Μεταπολίτευση και επιτάσσει στο κόμμα το οποίο πλειοψηφεί να αναζητήσει συναινέσεις πέραν των ορίων του.

Αυτή την αρχή παραβιάσατε. Και η παραβίασή της οδήγησε σε αυτό που είχατε σχεδιάσει από την αρχή, να έχετε Πρόεδρο της Δημοκρατίας μία επιλογή η οποία είναι εν ενεργεία Βουλευτής από την Κοινοβουλευτική σας Ομάδα, να απαλλάξετε τον εαυτό σας από την υποχρέωση οικοδόμησης συναινέσεων.

Έρχεται, λοιπόν, αυτή η επιλογή να κουμπώσει με τα όσα κάνετε στο πεδίο της δικαστικής εξουσίας, διότι πρέπει να σας πω ότι είναι η πρώτη φορά στα χρονικά, που η διορισμένη από εσάς ηγεσία της δικαστικής εξουσίας έχει συγκεντρώσει τα πυρά όλων των οργανωμένων λειτουργών της δικαιοσύνης. Η Ένωση Δικαστών και Εισαγγελέων, η Ένωση Δικαστών του Ελεγκτικού Συνεδρίου, η ολομέλεια των δικηγορικών συλλόγων -όπου υπάρχει οργανωμένη δομή λειτουργών της δικαιοσύνης- μιλάει δημόσια για τον εκτροχιασμό και για τον τρόπο με τον οποίο η διορισμένη ηγεσία της δικαστικής εξουσίας ασκεί τα καθήκοντά της. Και έρχεστε εδώ, μεθοδευμένα, να καταστείλετε και τα δικαιώματα του Νομοθετικού Σώματος της Βουλής, κύριοι, πρώτα με την αποσιώπηση και μετά με το κατέβασμα των ρολών των προανακριτικών επιτροπών, όπως κάνατε στην υπόθεση Τριαντόπουλου, και είστε έτοιμοι να πράξετε το ίδιο και για όποιον παραπεμφθεί για το έγκλημα των Τεμπών. Κι εδώ μη μας κάνετε τους μεγαλόθυμους, μην παριστάνετε ότι απαλλάσσετε τον εαυτό σας από κάποια δικαιώματα, καταστέλλετε τα δικαιώματα της μειοψηφίας. Αφαιρείτε το δικαίωμα από Βουλευτές της μειοψηφίας που θα είναι στις προανακριτικές επιτροπές να κάνουν ερωτήσεις, να καλέσουν μάρτυρες και να συμβάλουν στην αποκάλυψη της αλήθειας και θα έλεγα να συνδράμουν και στον ρόλο των δικαστών οι οποίοι θα έχουν και τον τελικό λόγο. Και έρχεστε και χθες να πείτε ότι η πλειοψηφία πλέον είναι στους 149. Με συγχωρείτε, ορίζει σαφέστατα και το Σύνταγμα και ο νόμος πότε υπάρχει πιθανότητα σχηματισμού σχετικής πλειοψηφίας. Η απόλυτη πλειοψηφία είναι ρητή πρόβλεψη.

Τοποθετηθείτε ευθαρσώς, τοποθετηθείτε ανοιχτά και, κυρίως, σταματήστε αυτόν τον θεσμικό κατήφορο. Και εδώ, ακριβώς, είναι που πρέπει να συνειδητοποιήσουν άπαντες ότι χρειάζεται ένας νέος συνταγματικός πατριωτισμός, για να προστατεύσει και την παραβίαση του Συντάγματος με το άρθρο 16, να προστατεύσει το άρθρο 21 που βεβαιώνει ότι το νερό είναι δημόσιο αγαθό και τα δίκτυα διανομής του νερού πρέπει να είναι δημόσια ιδιοκτησία, να προστατεύσει το απαράβατο των επικοινωνιών, τη μονιμότητα των δημοσίων υπαλλήλων και γενικά να υψώσει ένα τοίχος δημοκρατίας απέναντι στις αντιδραστικές αλλαγές που σχεδιάζει η Νέα Δημοκρατία.

Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Παππά.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ:** Θέλω να κάνω μία παρέμβαση, κύριε Πρόεδρε, πριν τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Να κάνετε.

Ο κ. Μάντζος έχει τον λόγο, για να κάνει μία παρέμβαση.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αναφέρθηκα στην απόφαση του Ανώτατου Ειδικού Δικαστηρίου χθες, σε χρόνο λίγο μετά τη δημοσιοποίηση της περίληψης της αποφάσεως. Αναμένουμε, κύριε Πρόεδρε, να κοινοποιηθεί όλη η απόφαση, προφανώς στη Βουλή, για να υπάρξουν και οι νόμιμες ενέργειες του Προέδρου της, όσον αφορά στους Σπαρτιάτες και την Κοινοβουλευτική τους Ομάδα.

Την ώρα που μιλούσαμε εδώ, ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος κ. Μαρινάκης, μιλούσε σε ραδιοφωνικό σταθμό και μίλησε και ερμήνευσε αυθαίρετα, μονομερώς, ποιο θα είναι το κοινοβουλευτικό όριο της πλειοψηφίας από εδώ και πέρα σε μια Βουλή 297 Βουλευτών. Έσπευσε, μάλιστα, να συνδέσει αυτήν ακριβώς τη θέση του με τη συζήτηση που έχει ήδη ανοίξει, κύριε Πρόεδρε, και αφορά στις προτάσεις που έχουν ήδη υποβληθεί για τη σύσταση ειδικής κοινοβουλευτικής επιτροπής για προκαταρκτική εξέταση εις βάρος του κ. Καραμανλή και λοιπών πρώην Υπουργών.

Ρωτώ τον κ. Αναπληρωτή Υπουργό Μεταφορών ως Υπουργό και ως νομικό, με ποιο δικαίωμα και με ποια νόμιμη βάση ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος -το στόμα της Κυβέρνησης, η επίσημη έκφραση της Κυβέρνησης- σε ραδιοφωνικό σταθμό πανελλαδικής εμβέλειας ερμηνεύει, κατά το δοκούν και το συμφέρον της Κυβέρνησης, το Σύνταγμα τους νόμους και, εν τέλει, τον τρόπο που λειτουργεί η δημοκρατία μας;

Ξέρετε, το Σύνταγμα και οι νόμοι είναι κρυστάλλινοι. Η Βουλή μας έχει τριακόσιες έδρες. Όλες οι πλειοψηφίες υπολογίζονται με βάση τον αριθμό των τριακοσίων Βουλευτών. Αυτό που είπε ο κ. Μαρινάκης, κύριε Πρόεδρε, δεν είναι απλώς μια άστοχη βιαστική δήλωση. Είναι μια ηθελημένη αντιδημοκρατική, αντικοινοβουλευτική τοποθέτηση. Είναι ο τρόπος με τον οποίο η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας θεωρεί, προσεγγίζει, βλέπει -τελικά- τη Βουλή ως μία σφραγίδα επικύρωσης των νομοσχεδίων της, ως ένα εμπόδιο που κάθε φορά στις δύσκολες συνεδριάσεις πρέπει να υπερκεραστεί και ως τελικά ένα πλήθος χειροκροτητών της. Σας αρκούν εκατόν σαράντα εννέα χειροκροτητές του κ. Καραμανλή. Αυτό μας είπε ο κ. Μαρινάκης χθες.

Επειδή εμείς αυτό τον ρόλο της σφραγίδας επικύρωσης των χειροκροτητών, των δυσάρεστων που πρέπει κάθε φορά να κρίνουμε, να επικρίνουμε και να αντιπολιτευόμαστε την Κυβέρνηση, δεν τον δεχόμαστε ως μειωτικό και απαξιωτικό του ρόλου μας, αλλά υπερασπίζουμε τον θεσμικό ρόλο του Κοινοβουλίου, ως του πλέον δημοκρατικά νομιμοποιημένου οργάνου αυτής της πολιτείας, απαιτούμε και αξιώνουμε από τον Αναπληρωτή Υπουργό Μεταφορών που εκπροσωπεί σήμερα την Κυβέρνηση, αλλά και από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο που εκπροσωπεί την πλειοψηφία της Νέας Δημοκρατίας, να πάρουν θέση απέναντι σε αυτήν τη δήλωση, να την αποδοκιμάσουν ως αντιδημοκρατική και αντικοινοβουλευτική και εν τέλει, να μας πουν τι πιστεύουν για αυτά τα οποία είπε ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος-Υφυπουργός, κ. Μαρινάκης, χθες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε τον κ Μάντζο και ολοκληρώνουμε τις παρεμβάσεις-τοποθετήσεις των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων με τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Μακάριο Λαζαρίδη και αμέσως μετά θα πάμε στις δευτερολογίες των εισηγητών και ειδικών αγορητών, ξεκινώντας πάντα με αντίθετη φορά από τα μικρότερα σε δύναμη κοινοβουλευτικά κόμματα προς τα μεγαλύτερα

Ορίστε, κύριε Λαζαρίδη, έχετε τον λόγο.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Παππά, σας το έχω πει κι άλλη φορά. Ένας άνθρωπος ο οποίος είναι τελεσίδικα καταδικασμένος με 13-0, προερχόμενος από ένα…

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Τι είναι τώρα αυτό;

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ:** Σας παρακαλώ!

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Ε, τι είναι τώρα αυτό;

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ:** Προερχόμενος από ένα κόμμα το οποίο παρενέβη στην ελληνική δικαιοσύνη, κατά δήλωση του τότε Υπουργού Δικαιοσύνης, του κ. Κοντονή, ότι είχατε στήσει παραϋπουργείο δικαιοσύνης στο Μέγαρο Μαξίμου, νομίζω ότι το να κάνετε τέτοιες αναφορές και να κατηγορείτε την Κυβέρνηση για παρεμβάσεις στην ελληνική δικαιοσύνη και για προβλήματα στο κράτος δικαίου, πάει πολύ. Και επειδή σας άκουσα να μιλάτε για συνταγματικό πατριωτισμό, ίσως να έχετε αποφασίσει να προσχωρήσετε στο νέο κόμμα που διαβάζω ότι ετοιμάζει ο κ. Τσίπρας, γιατί για πατριωτισμό μίλησε και ο κ. Τσίπρας χθες. Θέλω, όμως, να του θυμίσω ότι ο πρώτος που μίλησε για νέο πατριωτισμό -και καλά θα κάνει στο rebranding που του κάνουν ξένες εταιρείες να θυμούνται ποιος έχει μιλήσει πρώτος για νέο πατριωτισμό- είναι ο σημερινός Πρωθυπουργός, o Κυριάκος Μητσοτάκης.

Επομένως, κύριε Παππά, καταλαβαίνω ότι βρίσκεστε σε δύσκολη θέση, με δεδομένο ότι υπάρχει μία αναταραχή μέσα στο κόμμα σας από την επιθυμία του κ. Τσίπρα, ο οποίος νομίζει, βέβαια, ότι οι Έλληνες πολίτες ξεχνούν τις κλειστές τράπεζες, ξεχνούν τις ουρές στα ATM, τα capital controls, το γεγονός ότι η χώρα έφτασε στο χείλος του γκρεμού και σήμερα δεν θα ήμασταν εδώ που είμαστε, αν δεν υπήρχε η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ. Και πάει πολύ, ο κ. Τσίπρας να μιλάει για βαλκανοποίηση της οικονομίας, αυτός ο οποίος επί ημερών του έφυγαν πάνω από εξακόσιες χιλιάδες νέοι άνθρωποι και σήμερα που μιλάμε, με τις πολιτικές της Κυβερνήσεως, έχουν επιστρέψει οι τετρακόσιοι τριάντα χιλιάδες. Αυτά προκαταρκτικά.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Κύριε Υπουργέ. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Καλούμαστε να ψηφίσουμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που δεν αφορά απλώς κάποια άρθρα, αφορά ανθρώπινες ζωές. Αφορά την ενσυναίσθηση της κοινωνίας μας, αφορά το επίπεδο του πολιτισμού μας.

Συζητάμε για ένα νομοσχέδιο που αγγίζει την καθημερινότητα του πολίτη και αποτελεί μια δέσμευση για τη ζωή, μια πράξη ευθύνης, μία συστηματική προσπάθεια να μετατρέψουμε τους δρόμους μας σε χώρους ασφάλειας και σεβασμού. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών φέρνει προς ψήφιση σήμερα στη Βουλή τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Θέλω να συγχαρώ τον Αναπληρωτή Υπουργό κ. Κυρανάκη για τη δουλειά την οποία έκανε. Μια δουλειά η οποία είναι συνέχεια θα έλεγα και της δουλειάς την οποία έκανε και η κ. Αλεξοπούλου και ο κ. Οικονόμου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Και η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ:** Θα έρθω και σ’ αυτήν, κύριε Υπουργέ. Ευχαριστώ πολύ.

Είναι μια αναγκαία και μια θαρραλέα τομή που ενισχύει το πλαίσιο της οδικής ασφάλειας με τρόπο σύγχρονο, αποτελεσματικό και δίκαιο. Ως τέως πρόεδρος της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής είχα τη δυνατότητα -και θέλω να το τονίσω αυτό- μαζί με τα μέλη της επιτροπής να εργαστούμε μεθοδικά και συστηματικά αλλά πρωτίστως συναινετικά γιατί τα τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα, άρα, οι ζωές μας, είναι πέρα και πάνω από κόμματα, πέρα και πάνω από ιδεολογίες. Και ήταν όντως μία εξαιρετική επιτροπή. Βλέπω μπροστά μου τον κ. Νικολαΐδη ο οποίος ήταν ο πρώτος Αντιπρόεδρος της Επιτροπής, τον κ. Δελβερούδη, τον κ. Κοτίδη. Ήταν πριν και ο κ. Καραναστάσης. Κάναμε μια εξαιρετική δουλειά. Ζήσαμε, θα έλεγα, από κοντά τον πόνο των οικογενειών που έχουν χάσει τα αγαπημένα τους πρόσωπα σε τροχαία ατυχήματα. Ακούσαμε τις μαρτυρίες επιζώντων που κουβαλούν εφιάλτες και σωματικές βλάβες και επιβεβαιώσαμε ότι η οδική ασφάλεια δεν είναι ένας απλός δείκτης στατιστικών, αλλά ένας βαθύτερος δείκτης κοινωνικής ωριμότητας και κρατικής αποτελεσματικότητας.

Κατά τη διάρκεια, λοιπόν, της προηγούμενης κοινοβουλευτικής περιόδου τα μέλη της επιτροπής μας επεξεργαστήκαμε και καταθέσαμε μία αναλυτική έκθεση η οποία αποτέλεσε τη βάση διαλόγου με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου ο καθένας με τις δυνατότητές του και τις ευκαιρίες που του δίνονται.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κύριε Πρόεδρε, θα πάρω και την τριτολογία μου. Σας το λέω εκ προοιμίου αν και πάντα είστε ανεκτικός στους χρόνους και σας ευχαριστούμε πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Όπως είδατε δεν διέκοψα κανέναν. Θα κάνετε κι εσείς ό,τι έκαναν και οι άλλοι.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ:** Το ξέρω γι’ αυτό το επισημαίνω, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ πολύ.

Μπορεί και πρέπει επομένως να συμβάλει στην καταπολέμηση της συγκεκριμένης μάστιγας. Άρα, αυτό το οποίο θέλω να τονίσω εμφατικά είναι ότι όλοι μας πρέπει να στηρίξουμε τον νέο ΚΟΚ καθώς στο επίκεντρό του βρίσκεται ο άνθρωπος. Το νομοσχέδιο προσεγγίζει την οδική ασφάλεια όχι μόνον κατασταλτικά αλλά προληπτικά και παιδευτικά. Ήταν κάτι, κύριε Υπουργέ, το οποίο είχαμε συζητήσει κατ’ επανάληψη στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Η ποινικοποίηση των επικίνδυνων συμπεριφορών, όπως η οδήγηση με χρήση κινητού, η παραβίαση του κόκκινου σηματοδότη, η μη παραχώρηση προτεραιότητας σε σιδηροδρομικά οχήματα ή η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ δεν είναι τιμωρητική διάθεση. Θα έλεγα ότι είναι χρέος προς το κοινωνικό σύνολο. Και νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό το γεγονός ότι το νομοσχέδιο δίνει και ιδιαίτερη έμφαση στην αποσύνδεση των κυρώσεων από το όχημα και τη στοχευμένη επιβολή τους στον οδηγό και βεβαίως στην ενίσχυση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία με αυστηρά μέτρα σε όσους εμποδίζουν την κυκλοφορία τους.

Ο ανεύθυνος οδηγός πλέον θα πρέπει να γνωρίζει και να σκεφτεί δύο και τρεις και πολύ περισσότερες φορές πριν βάλει σε κίνδυνο τη δική του ζωή αλλά και τη ζωή των υπολοίπων. Σημαντική είναι η μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30 χιλιόμετρα την ώρα εντός των κατοικημένων περιοχών γιατί βλέπουμε ειδικά το τελευταίο χρονικό διάστημα ότι έχουμε πολλά τροχαία ατυχήματα και τροχαία δυστυχήματα μέσα στις πόλεις, μέσα στους ιστούς των περιοχών. Επομένως, το συγκεκριμένο νομοθέτημα στοχεύει στην αντιμετώπιση και αποτροπή παραβάσεων που διαχρονικά συνδέονται με μεγάλο αριθμό ατυχημάτων με αποτέλεσμα να κατηγοριοποιούνται ως πολύ επικίνδυνες. Ξέρετε έχει πει και ο Υπουργός κατ’ επανάληψη ότι η μάχη για την οδική ασφάλεια δεν κερδίζεται μόνο με νόμους και πρόστιμα. Κερδίζεται με ενημέρωση, κερδίζεται με παιδεία, με μια κοινωνία που επιλέγει τον σεβασμό στη ζωή αντί της αδιαφορίας. Τα θέματα οδικής ασφάλειας μπορούν να αντιμετωπιστούν πείθοντας τους πολίτες να μεταβάλλουν τις συμπεριφορές τους. Το βλέπουμε καθημερινά στους δρόμους που κινούμαστε αλλά και με τη χρήση αποτελεσματικών οριζόντιων πολιτικών.

Είναι χρέος μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, απέναντι στις νέες γενιές απέναντι στους πολίτες που μας εμπιστεύτηκαν και μας έδωσαν εντολή να τους εκπροσωπήσουμε μέσω του Κοινοβουλίου και πρέπει και μπορούμε όλοι μαζί να συμβάλουμε αποφασιστικά προς αυτή την κατεύθυνση καθιστώντας τις μετακινήσεις πιο προστατευμένες για όλους. Ας δώσουμε λοιπόν στην Ελλάδα αυτό που αξίζει, δρόμους ασφαλείς και συνειδήσεις αφυπνισμένες. Δεν είναι ουτοπία αλλά πολιτικό μας καθήκον και εθνικός στόχος. Ας δώσουμε θα έλεγα όλοι μαζί τη μάχη μας για να κάνουμε πράξη το όραμα όλων μας, το «όραμα μηδέν νεκροί». Ας δώσουμε εν τέλει για μια φορά, κύριε Υπουργέ, αξία στο μηδέν. Αφορά τις ζωές όλων μας.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με κάτι που δείχνει για μια ακόμη φορά την κοινωνική ευαισθησία αυτής της Κυβέρνησης και του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη, σε αντίθεση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, σε αντίθεση με τα λεγόμενα των κομμάτων της Αντιπολίτευσης. Από την προσεχή Δευτέρα 16 Ιουνίου, ένα χρόνιο αίτημα των ενώσεων ασθενών για το αυτονόητο δικαίωμα στην αξιοπρέπεια και στη φροντίδα του κράτους γίνεται πραγματικότητα. Ξεκινάει η νέα υπηρεσία αποστολής φαρμάκων υψηλού κόστους κατ’ οίκον από τον ΕΟΠΥΥ και μάλιστα δωρεάν. Μια υπηρεσία που –προσέξτε- παρέχεται για πρώτη φορά από ασφαλιστικό οργανισμό στην Ευρώπη. Το τονίζω, για πρώτη φορά. Κι αυτό γίνεται στην Ελλάδα. Εκατόν είκοσι χιλιάδες ασθενείς οι οποίοι σήμερα επισκέπτονται τα φαρμακεία του ΕΟΠΥΥ κάθε μήνα για να προμηθευτούν τα φάρμακά τους θα μπορούν πλέον να τα λαμβάνουν στο σπίτι τους, είτε είναι φάρμακα ψυχρής αλυσίδας, δηλαδή ψυγείου όπως λέγεται, είτε όχι, στο σπίτι τους, στο γραφείο τους ή ακόμη-ακόμη και στο εξοχικό τους κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών.

Πραγματικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολιτεύσεως, αυτή είναι η πολύ μεγάλη μας διαφορά. Την ώρα που ψάχνεστε για αρχηγούς, ψάχνεστε για να κάνετε κριτική σε αυτή την Κυβέρνηση ότι όλα είναι μαύρα ότι είμαστε το κόμμα που μας ενδιαφέρουν οι λίγοι και όχι οι πολλοί, συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο. Μας ενδιαφέρουν οι πολλοί και νομίζω ότι πλέον αυτό το αντιλαμβάνεται στον απόλυτο βαθμό ο ελληνικός λαός. Είμαι πεπεισμένος ότι θα πάρετε την τελική σας απάντηση οριστικά και αμετάκλητα και θα είναι μια πολύ μεγάλη νίκη του ελληνικού λαού απέναντι στον λαϊκισμό και στην τοξικότητα, όπως για παράδειγμα έχετε κάνει σε αυτή την ανείπωτη εθνική τραγωδία των Τεμπών. Θα τη λάβετε οριστικά και αμετάκλητα το 2027.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Λαζαρίδη.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο επί προσωπικού. Έκανε αναφορά στο δικαστήριο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Παρά το γεγονός ότι εγώ που παρακολουθώ διέκρινα μια πολιτική τοποθέτηση θα σας δώσω τον λόγο να εξηγήσετε σε τι έγκειται το προσωπικό θέμα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Απολύτως σαφές ότι εγείρεται προσωπικό ζήτημα διότι ο κύριος εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας όχι μόνο έκανε αναφορά στο ειδικό δικαστήριο για τις τηλεοπτικές άδειες που αφορούσε στο πρόσωπό μου αλλά παρέθεσε και την άποψη ότι δεν δικαιούμαι δια να ομιλώ. Θα του πω κατ’ αρχήν ότι δεν είναι αρμόδιος για να αποφασίσει αν θα ομιλώ σε αυτή την Αίθουσα ή όχι.

Δεύτερον, θέλω να τον συγχαρώ για τη γενναιότητά του, διότι ο τελευταίος εκπρόσωπος της παράταξής σας που εκστόμισε το «13-0» από το Βήμα της Βουλής ετράπη σε φυγή. Θέλω να σας παρακινήσω να κάνετε μια μετάγγιση γενναιότητας προς τον Αρχηγό σας ο οποίος είπε «13-0» και έφτασε στην πόρτα πιο γρήγορα και από τον Καρλ Λιούις.

Εσείς είστε γενναίος, καθίσατε εδώ…

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ:** Δεν ήθελε να συνομιλήσει μαζί σας, γιατί δεν ήσασταν εκλεγμένος Αρχηγός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κάνετε λάθος. Κάνετε λάθος.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Μην διακόπτετε. Θα κλείσει αυτός ο διάλογος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Δεύτερο, κύριε Λαζαρίδη, στο πρόσωπό σας θέλω να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου για την απρόσκοπτη εφαρμογή του νόμου για τις τηλεοπτικές άδειες από το 2019 και μετά που αναλάβατε τα καθήκοντα της διακυβέρνησης. Απαλλάξατε, βεβαίως, τις ιδιοκτησίες των καναλιών από την υποχρέωση να καταβάλουν τίμημα για την άδεια, αλλά, πραγματικά, έχετε με συνέπεια εφαρμόσει ό,τι παράγεται από τον νόμο μας.

Για την εμπιστοσύνη στη δικαστική εξουσία. Ακούστε να δείτε: Καλά, εγώ δεν έχω δικαίωμα να ομιλώ. Δεν έχουν δικαίωμα να ομιλούν οι Δικηγορικοί Σύλλογοι για τα ανομήματά σας και τις παρεκτροπές της διορισμένης από εσάς ηγεσίας στη δικαιοσύνη; Τι είναι; Αναρχικά στοιχεία που θέλουν να καταλύσουν τους θεσμούς ο Δικηγορικός Σύλλογος, η Ένωση Δικαστών και Εισαγγελέων και η Ένωση Δικαστών του Ελεγκτικού Συνεδρίου; Σας θυμίζω ότι η Ένωση Δικηγορικών Συλλόγων, η Ολομέλεια των Δικηγορικών Συλλόγων ζήτησε τον πειθαρχικό έλεγχο της κ. Κλάπα, η οποία για να έρθουμε και στα προηγούμενα, αφού προήδρευσε στο Ειδικό Δικαστήριο που με αφορούσε, προήχθη στην Προεδρία του Αρείου Πάγου.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ:** Τι σημαίνει αυτό;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Όπως προήχθη και η κ. Αδειλίνη στην Εισαγγελία του Αρείου Πάγου, για να συστήνει στους συγγενείς των θυμάτων των Τεμπών νηστεία και προσευχή.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ολοκληρώστε, κύριε Παππά, γιατί σας έδωσα τον λόγο για προσωπικό.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Βεβαίως είναι και προσωπικό, είναι και θεσμικό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Δόθηκαν οι εξηγήσεις.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Όχι, κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να ολοκληρώσω.

Και η κ. Κλάπα, η οποία έλεγε ότι τα κόμματα της Αντιπολίτευσης εκμεταλλεύονται το θυμικό των ανθρώπων για τα Τέμπη. Αυτοί είστε, λοιπόν.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ωραία, λοιπόν, εδώ σταματάμε. Ειπώθηκαν ένθεν κακείθεν οι εξηγήσεις.

Τώρα πάμε στη δευτερολογίες των εισηγητών και ειδικών αγορητών. Θα σας δώσω με άνεση επτά λεπτά –μπορεί να είναι και πολλά- και νομίζω ότι ο καθένας μπορεί να εξηγήσει.

Τον λόγο έχει ο κ. Κόντης από τους Σπαρτιάτες και αμέσως μετά ο κ. Καραναστάσης και θα πάμε στη συνέχεια σε όλους.

Ορίστε, κύριε Κόντη, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να κλείσουμε και αυτήν τη συζήτηση με κάποια πράγματα που δεν τα είπαμε χτες. Εγώ, δηλαδή, δεν είπα. Η άποψή μας συνεχίζει να είναι ότι τα ταξί είτε πρέπει να είναι όλα έξω από την λεωφορειολωρίδα είτε όλα μέσα. Για μας, πρέπει να είναι μέσα γιατί πρέπει να επιβιβάζεται ο κόσμος.

Δυστυχώς, αυτή είναι η κατάσταση στην Ελλάδα, δεν έχουμε ειδικά μέρη που να επιβιβάζεται ο κόσμος και εάν ωθήσουμε το να μπαίνουν μόνο ταξί με ηλεκτροκίνηση, έμμεσα υποκινούμε την αγορά αυτών των αυτοκινήτων από οδηγούς, οι οποίοι είτε δεν έχουν τις δυνατότητες είτε αισθάνονται ότι δεν είναι δυνατόν να εξασκήσουν το επάγγελμά τους με ηλεκτρικά ταξί. Εξήγησε, μάλιστα, ο Πρόεδρος του Σωματείου τους ότι είναι πολύ δύσκολο να κάνει πάνω από τρεις ώρες μέσα στην κίνηση, φορτισμένο, και ύστερα να ψάχνει να βρει φορτιστές. Πρέπει να είμαστε πραγματιστές, εν πάση περιπτώσει.

Υπάρχει το θέμα των πατινιών και όλων των εποχούμενων αυτών παιδιών, τα οποία βγαίνουν με πατίνια, ηλεκτρικά ποδήλατα κ.λπ., τα οποία έχουν μπει στην κυκλοφορία. Ένα ακόμη σημαντικό θέμα, κύριε Υπουργέ, είναι και η κυκλοφορία είτε μηχανών είτε πατινιών είτε οποιουδήποτε άλλου μέσου στα πεζοδρόμια. Αυτό δεν πρέπει να παταχθεί με κάποιον τρόπο; Δεν πρέπει να σταματήσει; Να περπατάς αμέριμνος σε ένα πεζοδρόμιο, να έρχεται ένα πατίνι από πίσω σου αθόρυβα, με κίνδυνο να κάνεις μια ξαφνική στροφή και να σε σκοτώσει; Είναι ένα σημαντικό θέμα αυτό. Και εν πάση περιπτώσει, είναι πιο επικίνδυνο από το να κυκλοφορούν στους δρόμους. Γιατί και ο πεζός, ο οποίος κυκλοφορεί στο πεζοδρόμιο, είναι ένας στόχος ο οποίος μπορεί να χτυπηθεί ή να τραυματιστεί.

Έχω δει εγώ τουρίστα στη Μητροπόλεως να τον χτυπάει πατίνι, πριν τρία χρόνια. Και είχα πάει ο ίδιος στο αστυνομικό τμήμα. Μόνος μου πήγα και το κατέθεσα και μου είχαν πει τότε ότι δεν υπάρχει κάποιος νόμος, δεν ήξεραν τότε τι είναι, σε τι κατηγορία εμπίπτουν.

Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να καθαρίσουν τα πεζοδρόμιά μας από αυτά, κύριε Υπουργέ. Να καθαρίσουν. Δεν αντέχουν τα πεζοδρόμια κίνηση οχημάτων. Πώς θα γίνει; Και να σας πω κάτι; Βλέπουμε και πεζόδρομους που, για να κάνουν τη δουλειά τους, τα αυτοκίνητα περνάνε, χωρίς να υπάρχει δυνατότητα διέλευσης, ανάμεσα από τραπέζια, σε καφετέριες και σε άλλα. Όλα αυτά πρέπει να σταματήσουν. Τι να κάνουμε; Ας πηγαίνουν τέσσερις, πέντε η ώρα το πρωί αν θέλουν να ξεφορτώσουν πράγματα και να τα ξεφορτώνουν. Να ανοίγει το κατάστημα. Στις σοβαρές χώρες αυτό γίνεται. Δεν μπορεί τώρα να βλέπουμε τα βανάκια που κουβαλούν τουρίστες στα Airbnb του κέντρου, να πηγαίνουν και να ξεφορτώνουν με βαλίτσες, να μην χωράνε να μπουν, να κλείνει η κυκλοφορία στην οδό Κολοκοτρώνη, Μητροπόλεως και παντού στο κέντρο. Είναι θέματα. Δεν είναι θέματα κυκλοφοριακά. Και εν πάση περιπτώσει, το κέντρο της Αθήνας είναι ο πυρήνας της Αθήνας. Από εκεί ξεκινούν τα πάντα για να βγουν να πάνε δεξιά ή αριστερά.

Τέλος, να πω για τα τροχόσπιτα. Τα είπαμε, κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι το θέμα, όπως μου είπατε, το λύσατε τόσο για την αύξηση των μέτρων, που θα πάει νομίζω στα οκτώμισι μέτρα; Επτάμισι μέτρα αν και τα περισσότερα είναι οκτώ μέτρα έτσι;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τα περισσότερα είναι μέχρι επτάμισι μέτρα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ:** Εντάξει μπορεί να κάνω λάθος. Δεν είμαι σίγουρος. Και νομίζω και κάποιο άλλο θέμα λύθηκε, παράλληλα, όπως και το θέμα με τα camper stop -που βέβαια δεν είναι θέμα του νομοσχεδίου- που έχει μόνο η Θεσσαλονίκη, αλλά δεν έχει η νότια Ελλάδα, για να σταματάνε τα τροχόσπιτα.

Ας πάμε τώρα και σε κάποια άλλα θέματα. Άκουσα εδώ –και συνεχίζω να ακούω- και είχα πάντα την δυνατότητα να βλέπω κάθε φορά το γεγονός ότι, τα τελευταία δύο χρόνια που έχω έρθει εδώ, η υποκρισία περισσεύει εδώ μέσα, από πολύ κόσμο. Πολιτική υποκρισία, ανθρώπινη υποκρισία. Εγώ δεν έχω συνηθίσει στη ζωή μου, είτε στα πλοία είτε αλλού, να συνεργάζομαι υποκριτές. Η υποκρισία εδώ περισσεύει. Υπάρχει τεράστια υποκρισία. Δηλαδή, βλέπουμε κάποιον που, ανάλογα τα πολιτικά γυαλιά που φοράει, κρίνει τα πράγματα όπως θέλει. Δεν υπάρχει αντικειμενικότητα στο πώς βλέπουν τα πράγματα ή στην άποψη.

Εδώ, λοιπόν, μας έχουν πει -επειδή παίρνουμε θέσεις που είναι πραγματικά δικές μας και όχι υπαγορευόμενες- δεκανίκι της Νέας Δημοκρατίας, δεκανίκι της πρεσβείας του Ισραήλ. Προχθές άκουσα ότι είμαστε εκπρόσωποι Τύπου του Ισραήλ. Το είπε μια πολιτική ομάδα.

Να πούμε, λοιπόν, ότι αν ήμασταν δεκανίκι της Νέας Δημοκρατίας και αν η Νέα Δημοκρατία μας χρησιμοποιούσε σαν δεκανίκι, επειδή έχει τη δύναμη πολιτικά ή δικαστικά, ούτε θα μας είχαν κόψει τη χρηματοδότηση ούτε θα μας έκοβαν στις ευρωεκλογές ούτε θα έβγαζε τέτοια απόφαση προχθές το Εκλογοδικείο, που κόβει το δεκανίκι της για να μην μπορεί να υπάρχει. Έτσι; Και δεν βλέπω αυτούς τους ίδιους δικαιωματιστές, υπερασπιστές της δικαιοσύνης, αυτούς που καταφέρονται κατά της δικαιοσύνης και λένε ότι «δεν υπάρχει δικαιοσύνη εδώ και νομιμότητα» -εμείς έχουμε πει ότι εμπιστευόμαστε τη δικαιοσύνη- στην περίπτωσή μας να λένε ότι το Εκλογοδικείο αυτό που έβγαλε την απόφαση χθες, είναι το ίδιο Εκλογοδικείο που είχε πει πέρυσι «δεν μπορώ να βγάλω απόφαση αν δεν υπάρξει η ποινική περαίωση της δίκης των Σπαρτιατών». Η οποία ποινική, ποια ήταν, κύριοι δικαιωματιστές; Η αθώωσή μας. Και μετά την αθώωσή μας, έρχεται το ίδιο Εκλογοδικείο και βγάζει μια εντελώς αντίθετη άποψη στο ίδιο θέμα και τη θεμελιώνει πού; Δηλαδή, ακυρώνουμε την ποινική δίκη που έγινε και βγαίνει το Εκλογοδικείο και λέει «Οκ, αυτό που έβγαλα πέρυσι τελικά δεν ισχύει. Κακώς περίμενα έναν χρόνο». Γιατί δεν την πήρε την απόφαση αυτή πέρυσι;

Λοιπόν, εγώ δεν θέλω να πω ότι την πήρε κατ’ εντολήν κάποιου ή όχι. Θέλω να πω ότι το Εκλογοδικείο αναίρεσε τον εαυτό του χθες. Ενώ έλεγε πέρυσι «δεν αποφασίζω γιατί περιμένω την ποινική δίκη», μας αθώωσε ομόφωνα η ποινική δίκη και εκεί είδαμε ω του θαύματος να γίνεται έφεση από έναν εισαγγελέα που ήταν στην προηγούμενη έδρα, αλλά και το Εκλογοδικείο να τρέχει να βγάλει απόφαση μήπως και αθωωθούμε και στην επόμενη δίκη.

Εκεί, όμως, οι δικαιωματιστές δεν λένε τίποτα. Αυτοί οι δικαιωματιστές, αυτοί οι τύποι που αμφισβητούν τη δικαιοσύνη, την εμπιστεύονται απόλυτα εδώ. Και τι αμφισβητούν τώρα, κύριε Υπουργέ; Δώστε μου την προσοχή σας. Ξέρετε τι αμφισβητούν; Την απόφαση του Εκλογοδικείου που λέει για τις εκατόν σαράντα εννιά έδρες. Γιατί, στην ουσία, το Εκλογοδικείο λέει ότι πρέπει να μείνουν κενές. Δεν το είπε κάποια κυβέρνηση. Έρχεται το Εκλογοδικείο και λέει «για μένα, πρέπει να μείνουν κενές». Και γιατί δεν αμφισβητείτε, κύριε Παππά που φύγατε, την απόφαση του Εκλογοδικείου που σας την ανέφερα, αλλά αμφισβητείτε μόνο το μέρος που αναφέρεται στις έδρες. Αμφισβητήστε το όλο. Δεν μπορεί να αμφισβητείτε μόνο την απόφαση για τις έδρες. Και θυμίζω ότι πέρυσι ερίζατε σαν τραπουλόχαρτα άλλοι λέγανε να μοιραστούν οι έδρες -να φύγουμε όλοι δηλαδή- και άλλοι λέγατε να γίνουν ποσοτικοί διαμοιρασμοί. Κανένας από εσάς δεν έπιασε αυτό που λέτε σήμερα, τις εκλογές. Πέρυσι δεν το λέγατε. Δεν λέγατε να γίνουν εκλογές αν φύγουν οι δώδεκα, γιατί δεν σας συνέφερε. Τώρα λέτε «εκλογές στις τρεις θέσεις». Αποφασίστε, λοιπόν, πότε σέβεστε τη δικαιοσύνη.

Και είμαστε εμείς αυτοί που ποτέ δεν ψηφίσαμε ούτε μία από τις προτάσεις που κάνατε και για τα Τέμπη, γιατί ήταν όλες υποκριτικές για τις προανακριτικές. Και ακόμα και τώρα, που κυβέρνησε η Νέα Δημοκρατία –και για εμάς αυτή είναι υπεύθυνη για ό,τι συμβαίνει- δεν θα ψηφίζαμε -ούτε θα ψηφίσουμε- αυτήν την πρόταση που έχετε φέρει, την αστεία, ότι δήθεν θα καταδικάσετε τον Μητσοτάκη για εσχάτη προδοσία. Ούτε οι ίδιοι δεν το πιστεύετε. Γιατί και το 134 δεν προβλέπει κάτι τέτοιο και αν πάμε για εσχάτη προδοσία, είστε οι ίδιοι πριν που έπρεπε να έχετε πρωθυπουργούς για εσχάτη προδοσία. Να θυμίσω τον Τσίπρα με το δημοψήφισμα που άλλαξε τη γνώμη του ελληνικού λαού, που άλλαξε το 65% και το «όχι» το έκανε «ναι»; Ή να θυμίσω άλλους οι οποίοι πούλησαν τις Πρέσπες; Να θυμίσω άλλες συμφωνίες που έπρεπε να είστε για εσχάτη προδοσία;

Κι εσείς εδώ, όμως, επειδή είστε οι περισσότεροι στο ίδιο στυλ, ο ένας δείχνει τον άλλον απλά, δεν κάνατε ποτέ πρόταση για εσχάτη προδοσία σε σοβαρά θέματα. Και τώρα έρχεστε να μου πείτε για τα Τέμπη ότι θα καταδικάσετε -εδώ θα είμαστε, εγώ θα είμαι εδώ πέρα και θα περιμένω να δω- τον Μητσοτάκη για εσχάτη προδοσία. Αφού δεν το πιστεύετε και οι ίδιοι, λοιπόν, γιατί κάνετε προτάσεις παραπειστικές; Για να χτυπάνε βαρύγδουπα στον κόσμο και να λένε «να έκαναν την πρόταση αυτοί» -ξεπερνάω το δράμα των γονέων, γιατί εκμεταλλεύεστε και τους γονείς- και να λέτε ότι θα τον καταδικάσουμε. Είναι ντροπή αυτά που κάνετε και να ξέρετε ότι κι εσείς που πιστεύετε ότι δεν θα λογοδοτήσετε, κάποια μέρα θα λογοδοτήσετε.

Και να πάμε και στο άλλο θέμα ότι είμαστε της πρεσβείας του Ισραήλ. Πρέπει να είμαστε εκπρόσωποι της πρεσβείας του Ισραήλ εμείς; Ξέρετε εμάς μας κατηγορούσαν για εντιεβραίους όλους τους εθνικιστές. Τώρα είμαστε εκπρόσωποι της πρεσβείας του Ισραήλ. Για να δούμε ότι πίσω από αυτό το αστείο καράβι της «Madleen» είναι η τουρκική ΜΚΟ «IHH» η οποία είναι του Ερντογάν και η οποία έχει τη flotilla αυτή από το 2010 και τρέχει στη Γάζα προασπιζόμενη δήθεν τους Παλαιστινίους, γιατί προάγει τη Μουσουλμανική Αδελφότητα. Και τρέχουν από πίσω κάποια αθώα παιδάκια να πάνε στη Γάζα, να κάνουν πορείες. Ξέρετε ή δεν ξέρετε ποιος είναι ο Φεμί Μπουλέντ Γιλντιρίμ; Ψάξτε να δείτε -εύκολο είναι στο διαδίκτυο σήμερα- ποιος έχει αυτή τη flotilla και ποιος έχει το «Madleen», ποιος κινεί όλο αυτό το θέμα. Είναι οι ίδιοι -και ο «ΑΝΤ1» έχει κάνει μια έρευνα- που στη Συρία έβαλαν τους αποκεφαλιστές του Αλ Τζολάνι και μπήκαν σαν απελευθερωτές. Είναι οι ίδιοι, η ίδια ΜΚΟ. Είναι οι ίδιοι που έκαναν βιντεάκια στη Συρία με παιδάκια τα οποία τα έπαιρναν σε χαλάσματα, τα έβαφαν με αίμα κ.λπ. και έφτιαχναν βίντεο τότε για να «φάνε» τον Άσαντ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ολοκληρώστε, κύριε Κόντη.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ:** Εμείς, ναι, δεν είμαστε μαζί τους και ναι, σε αυτό το θέμα το ψεύτικο θα στηρίξουμε τη μεριά του Ισραήλ. Δεν φοβόμαστε να το πούμε αυτό. Γιατί δεν θα πάμε με τους ισλαμιστές αποκεφαλιστές. Δεν έχουμε καμία ανάγκη. Γιατί αν μας στήριζε και το Ισραήλ από τη μία που λέτε και η Νέα Δημοκρατία, σίγουρα δεν θα ήμασταν ούτε αποκεφαλισμένοι σαν κόμμα χθες ούτε τίποτα. Είμαστε, όμως, υπέρ της αλήθειας. Δεν είμαστε υποκριτές, ψεύτες και κατά τα άλλα δήθεν υπερασπιστές των δικαιωμάτων του λαού.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», είκοσι εννιά μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 3ο Δημοτικό Σχολείο Χαλκίδας.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Καλείται τώρα στο Βήμα ο ειδικός αγορητής της Πλεύσης Ελευθερίας ο κ. Διαμαντής Καραναστάσης.

**ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Οφείλω να ζητήσω μια μεγάλη συγγνώμη από αυτά τα παιδιά πάνω γι’ αυτά που ακούστηκαν πριν από λίγο για την γενοκτονία στη Γάζα και τις χυδαιότητες για τους ακτιβιστές που με κίνδυνο της ζωής τους υπερασπίζονται τα παιδάκια που λιμοκτονούν και χάνουν τη ζωή τους καθημερινά και βομβαρδίζονται σε μια αποκλεισμένη περιοχή. Πιστεύω όλοι εδώ μέσα συμφωνούν, εκτός από τους εθνικιστές όπως αυτοαποκαλέστηκαν, ότι πρόκειται για κάτι φρικτό που η ανθρωπότητα έχει πει πολλές φορές «ποτέ ξανά» και συμβαίνει ξανά. Ψάξτε το, διάβασε γι’ αυτό. Είναι κάτι πάρα πολύ σοβαρό που συμβαίνει στον πλανήτη αυτή τη στιγμή. Σας ζητώ συγγνώμη γι’ αυτό που ακούστηκε πριν.

Θα είμαι πολύ σύντομος, κύριε Πρόεδρε, πιο σύντομος κι από τον Μαρτσέλο Μαστρογιάννι στο «Μετέωρο βήμα του πελαργού». Να τη δείτε είναι πολύ ωραία ταινία του Θόδωρου Αγγελόπουλου.

Υπάρχει ανάγκη να επιστρέψω στην ουσία του νομοσχεδίου. Η ουσία είναι η ανθρώπινη ζωή. Γι’ αυτό μιλήσαμε μέσα από καλές, κακές στιγμές, αυτές τις δύο μέρες. Μιλάμε στην ουσία για την ανθρώπινη ζωή και αυτό ήταν και το κέντρο των προτάσεων μας, των προτάσεων όλων μας. Η πλειοψηφία των προτάσεών μας ήταν η ανθρώπινη ζωή.

Πολύ φοβάμαι ότι το νομοσχέδιο ενώ εκσυγχρονίζει, μη λαμβάνοντας υπ’ όψιν τις προτάσεις μας, μη λαμβάνοντας υπ’ όψιν την κοινωνία, είναι λίγο σαν αποκομμένο από την κοινωνία και από την κοινωνική ανάγκη και όλο αυτό που συμβαίνει, του άγριου περιβάλλοντος που συμβαίνει, του επικίνδυνου περιβάλλοντος που συμβαίνει στους δρόμους της πρωτεύουσας, της συμπρωτεύουσας και της επαρχίας. Είναι αποκομμένο από αυτή την ανάγκη, ενώ εκσυγχρονίζει όπως είπαμε.

Κλείνω στα δύο λεπτά λέγοντας ότι θα έπρεπε να στοχεύουμε στην ανθρώπινη ζωή πάνω απ’ όλα.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Καραναστάση για την πολύ μεγάλη οικονομία στον χρόνο.

Καλείται τώρα στο Βήμα ο ειδικός αγορητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδος της Νίκης, ο κ. Κομνηνός Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ θα ήθελα να εστιάσω σε δύο θέματα μόνο για να είμαι σύντομος και τελικά σε κάποιες συμπερασματικές διαπιστώσεις.

Διευκρινιστικά θα ήθελα να ρωτήσω τον Υπουργό, αν μπορεί να μας διαφωτίσει στην ομιλία του, επειδή έκανε μία κίνηση ως προς την απόδοση των προστίμων σε αυτούς που νοικιάζουν, είτε δίτροχα είτε αυτοκίνητα, περί της διασφάλισης της πληρωμής αυτών των διοικητικών προστίμων στους, ως επί το πλείστον, ξένους τουρίστες που νοικιάζουν αυτοκίνητα ή μηχανές ή «γουρούνες» στο διάστημα που θα κάνουν εδώ τις διακοπές τους. Μπορούμε να έχουμε κάποια εικόνα για το αν αυτές οι διοικητικές κυρώσεις ή τα διοικητικά πρόστιμα θα λειτουργούν αποτρεπτικά ως προς την παραβατικότητα που επιδεικνύουν ή γνωρίζοντας ο τουρίστας ότι δεν θα είναι υπόχρεος να πληρώσει ένα πρόστιμο από τη στιγμή που δεν θα υπάρχει κάποιος τρόπος να μεταφερθεί το πρόστιμο, για παράδειγμα στη Δανία ή στη Σουηδία, θα στέλνουμε το πρόστιμο εκεί; Καταλαβαίνετε τι θέλω να ρωτήσω.

Επίσης, αν μπορείτε να μας διευκρινίσετε πώς διευθετείται η διάπραξη τροχαίων παραβάσεων σε τουρίστες με αυτοκίνητα με ξένες πινακίδες. Έρχεται στην Ελλάδα με το αυτοκίνητό του ένας από τη Γαλλία, για παράδειγμα, και κάνει μια τροχαία παράβαση. Υπάρχει η δυνατότητα να πληρωθεί αυτό ή λέει εγώ φεύγω παιδιά, γεια σας και εφόσον δεν πληρώνω το πρόστιμο μπορώ να κάνω οποιαδήποτε παράβαση;

Κατά δεύτερον, εάν ο τροχονόμος στο πεδίο έχει τη δυνατότητα -το είχα ρωτήσει και στον εκπρόσωπο της τροχαίας, δεν νομίζω ότι μας διαβεβαίωσε ακριβώς τι συμβαίνει, αν μπορείτε εσείς να μας πείτε- ψηφιακής άμεσης καταχώρισης της οποιασδήποτε παράβασης. Δηλαδή, να είναι συνδεδεμένος ο τροχονόμος, καθώς επίσης να έχει και τη δυνατότητα καταχώρησης και αρχειοθέτησης για να ελεγχθεί η υποτροπή, όπως προβλέπει ο κώδικας, σε βάθος πενταετίας για τη δεύτερη φορά και σε βάθος άλλης μια πενταετίας για την τρίτη υποτροπή και φυσικά, πίστωση των προβλεπόμενων διοικητικών προστίμων και κυρώσεων.

Για να γίνει αυτό, να μπορέσει να εφαρμοστεί και ο ΚΟΚ δηλαδή, πρέπει να γίνει αναβάθμιση των πληροφοριακών συστημάτων των αρμόδιων υπηρεσιών, για να μη γίνεται φυσικά όπως γίνεται μέχρι τώρα αυτή η κατά κάποιον τρόπο κομματοκρατική διαχείριση των προστίμων ή των παραβάσεων. Πήγαινε ο άλλος στον τοπικό Βουλευτή και του έλεγε «με έγραψαν, είναι πολύ μεγάλο το πρόστιμο κ.τ.λ., κανόνισε να το διαχειριστείς». Αν μπορούμε να έχουμε και μία απάντηση σε αυτό.

Θα καταλήξω κάνοντας κάποιες συμπερασματικές διαπιστώσεις από όλη αυτή τη συζήτηση για το συγκεκριμένο ζήτημα.

Με δεδομένο ότι υπάρχει ένας κώδικας όντως οδικής κυκλοφορίας που σε γενικές γραμμές είναι σε έναν σωστό προσανατολισμό της αυστηροποίησης των ποινών, παρόλο που δεν θεωρούμε ότι η αυστηροποίηση αυτή καθαυτή από μόνη της θα είναι αποτελεσματική, εμείς θεωρούμε ότι δύο είναι οι πυλώνες που πρέπει ένα κράτος να στραφεί για να βελτιώσει τη γενική κατάσταση και τα προβλήματα εν γένει της οδικής κυκλοφορίας στην ολότητά τους.

Το πρώτο, είναι ο επιστάμενος έλεγχος -το είπαμε παντού και στις επιτροπές- της εφαρμογής του νόμου αυτού, του κώδικα δηλαδή, ο οποίος -ο επιστάμενος έλεγχος- επαναλαμβάνω πρέπει να γίνεται επί του πεδίου, δηλαδή στο οδικό δίκτυο με δύο τρόπους, με το έμψυχο δυναμικό της τροχαίας -της τροχαίας αστυνομίας, της τροχαίας των εθνικών οδών κ.λπ.- και με τα τεχνικά μέσα, όσα διαθέτουμε, αν διαθέτουμε και νομίζω ότι διαθέτουμε αρκετά. Ο επιστάμενος έλεγχος οδηγεί στη δημιουργία βελτιωμένης οδικής κουλτούρας και κοινωνικής συμπεριφοράς εξαιτίας της επικρέμουσας ποινής. Αυτό είναι λογικό που θα επιφέρει. Αυτό θα μπορούσε να γίνει μετρήσιμο αν υπάρχει ψηφιακή υποδομή που θα επιτρέπει την πλήρη καταγραφή της συνολικής δραστηριότητας, τον έλεγχο δηλαδή, τη στατιστική επεξεργασία των δεδομένων και τελικά της εξαγωγής χρησιμότατων συμπερασμάτων από την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων αυτής της διεργασίας. Απλά τα πράγματα. Αν δεν υπάρχει αυτό, ο ένας πυλώνας καταργείται.

Ο δεύτερος πυλώνας, είναι η επένδυση στην παιδεία. Το είπανε και όλοι οι συνάδελφοι σχεδόν, το είπαν και οι Βουλευτές της Συμπολίτευσης. Εάν το κράτος δεν αναλάβει νομοθετικές πρωτοβουλίες και να επιστρατεύσει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς για να βελτιώσει την παιδεία ώστε να διαμορφώνει χρηστούς πολίτες -χρήσιμους δηλαδή- δεν μπορούμε να ελπίζουμε σε καλύτερες μέρες και λιγότερους νεκρούς. Τι σημαίνει αυτό; Για να κάνεις βαθιές τομές στην παιδεία -φυσικά δεν είναι απλό πράγμα, δεν είναι ένα απλό εγχείρημα- πρέπει πρωτίστως να υπάρχει εθνική στρατηγική για την παιδεία, που δεν την έχουμε, η οποία εθνική στρατηγική για την παιδεία θα εδράζεται στις διαχρονικά αναλλοίωτες παραδοσιακές αξίες του γένους μας.

Έπειτα, η παιδεία είναι ο εκπαιδευτικός -ας μη γελιόμαστε- σε όλες τις βαθμίδες, ξεκινώντας από τους πανεπιστημιακούς καθηγητές που διαμορφώνουν τους εκπαιδευτικούς, ετοιμάζουν τους εκπαιδευτικούς, που θα δράσουν στο πεδίο, σε όλες τις βαθμίδες. Εφόσον δεν υπάρχει πανεπιστημιακού επιπέδου σχολής οδικής παιδείας, δεν θα έχουμε εκπαιδευτικούς σε κανένα επίπεδο της παιδείας, άρα εξαρχής ματαίως προτείνουμε να μπει ως υποχρεωτικό μάθημα σε όλες τις βαθμίδες και άρα σχεδόν ματαιοπονούμε τουλάχιστον ως προς αυτόν τον πυλώνα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ)**

Δεν θέλω να είμαι απαισιόδοξος. Έκανα αυτές τις διαπιστώσεις και ο καθένας ας βγάλει τα συμπεράσματά του γενικότερα από όλη αυτήν τη διαδικασία.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Τον λόγο έχει ο κ. Κοτίδης, από την Ελληνική Λύση.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΤΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, όπως καταλαβαίνετε το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι η εφαρμογή των νόμων και όχι η αυστηροποίηση των ποινών. Ένα παράδειγμα για να το καταλάβουμε είναι ότι Έλληνες του εξωτερικού –κάποιοι, γιατί πολλοί συμμορφώνονται, αλλά κάποιοι- έρχονται στις σχολές οδήγησής μας στις διακοπές τους και ζητάνε να βγάλουν καινούργιο δίπλωμα, πράγμα βέβαια που δεν γίνεται, γιατί τους έχει αρθεί το δίπλωμα για λόγους αλκοόλ, υπερβολικής ταχύτητας και άλλα. Και δεν γίνεται γιατί όταν εδώ θέλει κάποιος να βγάλει δίπλωμα -και παντού πιστεύω-, κάνει και μια υπεύθυνη δήλωση ότι δεν κρατείται από κάποια αστυνομική ή άλλη αρχή. Αυτό σημαίνει ότι δεν αρκούν και δεν δίνουν τη λύση μόνο τα πρόστιμα. Παράλληλα, δηλαδή, με τις ποινές στους υπότροπους παραβάτες θεωρούμε ότι θα υπάρχει καλύτερο αποτέλεσμα, εάν οι υπότροποι χρήζουν εξειδικευμένης μετεκπαίδευσης και ψυχολογικής στήριξης ή και εθελοντικής εργασίας, για παράδειγμα στο ΕΚΑΒ, για να δουν ποιο είναι το αποτέλεσμα της αυτής συμπεριφοράς τους.

Άρα, το σωτήριο αποτέλεσμα δεν μπορεί να έρθει κάνοντας μόνο ένα βήμα. Έτσι είναι σαν να κάνουμε ένα βήμα σε κινούμενη άμμο. Η λύση έρχεται, λοιπόν, κάνοντας πολλά βήματα μαζί και γι’ αυτό είναι αναγκαίος ο ενιαίος φορέας οδικής ασφάλειας.

Εν τάχει και επιγραμματικά θα πούμε κάποια βήματα που τα έχουμε ξαναπεί στις επιτροπές και στην Ολομέλεια φυσικά. Εκπαίδευση: Σε όλες τις εκπαιδευτικές βαθμίδες και φυσικά να μπει το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής και φυσικά σε πανεπιστημιακό επίπεδο οι εκπαιδευτές οδήγησης και οι εξεταστές. Στην εξέταση έχουμε προτείνει ένα σώμα εξεταστών με εμπειρία. Είχα πει και πριν -χθες μάλιστα- ότι στους δικαστές για να γίνει δικαστής κάποιος ζητάτε τρία χρόνια εμπειρία δικηγόρου μάχιμου με τριάντα παραστάσεις τουλάχιστον. Γιατί δεν γίνεται και το ίδιο στις εξετάσεις οδήγησης σε αυτό το σώμα; Δεν μπορεί να είναι το έργο των εξεταστών υπερωριακό. Δείτε και το παράδειγμα στη Σουηδία. Νομίζω έξι χρόνια έχει εμπειρία εκπαιδευτή οδήγησης ο σουηδός εξεταστής οδήγησης.

Αλλαγή βέβαια εκ βάθρων προτείνουμε και στον παρωχημένο τρόπο εξέτασης. Δεν έχει σκοτωθεί κανένας -ξέρετε- κύριοι στο παρκάρισμα. Με τον τρόπο που γίνεται στις εξετάσεις δεν προσφέρει και τίποτα στον υποψήφιο. Βλέπετε ότι με πρώτη δευτέρα σε κανονικές συνθήκες, όταν γίνονται κανονικά εξετάσεις, παίρνει το δίπλωμά του. Αυτή είναι η πραγματική κατάσταση στην εκπαίδευση; Δυστυχώς αυτή είναι.

Μιλήσαμε για παρωχημένο τρόπο εξέτασης και στα παρωχημένα βιβλία. Τα βιβλία ξέρετε υπάρχουν από το 2002 αυτά που υπάρχουν τώρα. Τα πρόστιμα είναι ακόμα σε δραχμές. Πιστεύω μετά από την τροποποίηση του κώδικα να υπάρχουν και τα νέα βιβλία. Θέλω να επιστήσετε την προσοχή σας στις διορθώσεις που έχουν πει οι εκπαιδευτές οδήγησης, γιατί είμαστε κάθε μέρα στον δρόμο, κύριε Υπουργέ και θα τα βλέπουμε μπροστά μας όλα. Στις υποδομές, άλλο βήμα, ασφαλείς δρόμοι με σωστή σήμανση, κάθετη και οριζόντια. Υπάρχουν πάρα πολλά παραδείγματα που στον ίδιο κόμβο, στην ίδια διασταύρωση υπάρχει διαφορετική σήμανση οριζόντια και διαφορετική κάθετη. Έχω παράδειγμα, να μην τα φέρουμε τώρα και χάνουμε τον χρόνο μας, γιατί έχουμε να πούμε λίγα ακόμα.

Θα πρέπει να υπάρχει μια ηλεκτρονική πλατφόρμα καταγγελιών για να δούμε άμεσα τέτοιες καταστάσεις και τέτοιες καταγγελίες να διορθώνονται και όχι τίποτε άλλο. Συμφωνούμε με την τοποθέτηση καμερών. Στον ν.4850/2021 -είναι της Κυβέρνησης της Νέα Δημοκρατίας- έχετε ψηφίσει για την τοποθέτηση καμερών καταγραφής των εξετάσεων υποψηφίων οδηγών. Σας ρωτώ, κύριε Υπουργέ: Γιατί δεν έχει γίνει ακόμη; Θα γίνει και αν ναι, πότε; Στον ίδιο νόμο υπάρχουν βέβαια και τα βιβλία θεωρίας που είπα πριν ότι πιστεύουμε ότι τώρα θα διορθωθούν και θα υπάρξουν τα νέα.

Χθες το βράδυ φεύγοντας από τη Βουλή με σταμάτησε -δεν είχε πρόβλημα να πω το όνομά του, βέβαια δεν θα το πω- ένας υπάλληλος της Βουλής, ο οποίος έχει -θα σας πω για μια ασάφεια που γίνεται στον έλεγχο για αλκοτέστ- πρόβλημα και δεν μπορεί να φυσήξει. Είπε ο ίδιος να του κάνουν ανάλυση αίματος. Το αστυνομικό όργανο δεν δέχτηκε αυτήν την επιλογή του και του πήρε το δίπλωμα για άρνηση ελέγχου. Δείτε λίγο αυτές τις ασάφειες, γιατί δεν είναι στην ευχέρεια του κάθε ελεγκτικού οργάνου αυτή η επιλογή.

Κλείνοντας, θέλω να επαναλάβω ότι η Ελλάδα χρειάζεται ξεκάθαρους κανόνες και αυστηρούς, γιατί μόνο έτσι μπορεί να υπάρξει ασφάλεια στους δρόμους. Δεν είναι δυνατόν να αφήνετε την ασφάλεια των πολιτών μας στο έλεος της αμέλειας και της ανευθυνότητας. Ο πολίτης έχει δικαίωμα να κυκλοφορεί με ασφάλεια, χωρίς φόβο και κίνδυνο. Από την άλλη οι αρμόδιοι φορείς έχουν υποχρέωση να επιβλέπουν και να τιμωρούν κάθε παράβαση, χωρίς εξαιρέσεις και εύνοιες. Είναι καιρός να προστατεύσουμε τους πολίτες μας, οδηγούς και πεζούς. Η ασφάλεια στους δρόμους είναι εθνικό ζήτημα. Οι δρόμοι της χώρας μας δεν είναι χώρος ανομίας και παρανομίας αλλά ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια και την ευημερία των πολιτών. Αν οι κρατικοί μηχανισμοί δεν μπορούν να ανταποκριθούν σε αυτήν την ευθύνη, τότε πρέπει να παραιτηθούν.

Ο ελληνικός λαός απαιτεί δρόμους ασφαλείς και οργανωμένους. Η ασφάλεια δεν είναι πολυτέλεια, είναι δικαίωμα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Μεταξάς και αμέσως μετά ο κ. Μεϊκόπουλος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ - ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα αναφερθώ στην τροπολογία και την τοποθέτηση εκ μέρους του ΚΚΕ για το άρθρο 1 και την παράγραφο 1: Ανανέωση συμβάσεων ΙΔΟΧ στον τομέα φύλαξης του ΟΣΕ. Θέση μας είναι φυσικά η μονιμοποίηση των φυλάκων. Με βάση την παρούσα τροπολογία, οι εργαζόμενοι που προσλαμβάνονται με σχέση εργασίας ΙΔΟΧ αφενός δεν είναι μόνιμοι, με αποτέλεσμα να μην είναι εξασφαλισμένη η θέση εργασίας τους, αφετέρου δεν είναι εξασφαλισμένη η κάλυψη των αναγκών σε φύλακες, αφού ακόμα και στην περίπτωση που ανανεωθούν οι συμβάσεις, οι εργαζόμενοι μπορεί να τοποθετηθούν σε άλλες θέσεις εργασίας. Απαιτείται στο νέο οργανόγραμμα να υπάρξει ρητή αναφορά για την κάλυψη όλων των απαραίτητων κενών με μόνιμο προσωπικό και όχι μέσω άλλων εταιρειών όπως γίνεται σήμερα. Επίσης, σε περίπτωση τοποθέτησης των φυλάκων σε άλλη θέση, φαντάζομαι για γραμμές που δεν είναι σε λειτουργία, μέχρι να τεθούν σε λειτουργία, η απασχόληση να είναι εντός ορίων νομού, κάτι για το οποίο πρέπει να δεσμευτείτε.

Σχετικά με τις παραγράφους του άρθρου 1 που αφορούν τον ΟΑΣΘ, η τροπολογία για την αυτόματη ανανέωση των συμβάσεων ορισμένου χρόνου εκατόν ενενήντα οδηγών του ΟΑΣΘ φυσικά δε συνιστά σε καμία περίπτωση λύση στα τεράστια προβλήματα των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Αντίθετα, διαιωνίζει ένα καθεστώς ανασφάλειας, εργασιακής ομηρίας και ελαστικών σχέσεων που βιώνει μερίδα εργαζομένων του ΟΑΣΘ. Παγιώνει μια στρατηγική επιλογή όλων των κυβερνήσεων το να κρατούν τους εργαζόμενους σε καθεστώς εργασιακής ομηρίας, με συμβάσεις που ανανεώνονται κάθε λίγους μήνες και με μισθούς ίσα για να επιβιώνεις. Για άλλη μια φορά αποκλείετε κάθε προοπτική μονιμοποίησης. Θέτετε ως τελική ημερομηνία την 31η Δεκεμβρίου 2025 σε συνδυασμό με τη ρητή διάταξη πως οι παρατάσεις αυτές δεν προσμετρώνται στο εικοσιτετράμηνο του π.δ.164/2004.

Με απλά λόγια, λέτε «Καμία σταθερή και μόνιμη εργασία στον ΟΑΣΘ. Θα δουλεύετε όσο σας χρειαζόμαστε χωρίς ποτέ να αποκτάτε δικαιώματα». Έχουμε εξάλλου μπροστά μας έναν σχεδιασμό ιδιωτικοποίησης, κομμάτι-κομμάτι του συγκοινωνιακού έργου. Σε αυτά τα πλαίσια ανανεώνεται η ομηρία των συμβασιούχων, προκειμένου να παραδώσει τους εργαζόμενους χωρίς δικαιώματα στον νέο ιδιώτη πάροχο αστικής συγκοινωνίας η Κυβέρνηση μετά την ολοκλήρωση του διεθνούς διαγωνισμού παράδοσης λεωφορειακών γραμμών.

Το ΚΚΕ έχει καθαρή θέση διαχρονικά. Απαιτούμε όχι άλλες παρατάσεις συμβάσεων, κατάργηση του καθεστώτος των συμβάσεων ορισμένου χρόνου και όλων των μορφών ομηρίας με μετατροπή όλων των συμβάσεων σε αορίστου χρόνου, πλήρη αναγνώριση της προϋπηρεσίας των εργαζομένων, μισθολογική αναβάθμισή τους, επαναφορά του δέκατου τρίτου, δέκατου τέταρτου μισθού, αστική συγκοινωνία με μόνιμο προσωπικό, χωρίς εργολάβους.

Ως προς το άρθρο 2 της τροπολογίας συμφωνούμε. Για το άρθρο 3 που αφορά το Υπουργείο Υγείας, αποστολή κατ’ οίκον φαρμακευτικών ιδιοσκευασμάτων για θεραπεία σοβαρών ασθενειών, ήρθε και ο κ. Γεωργιάδης, υπουργός εμπορίου της υγείας πριν να μας πει. Κοιτάξτε, η επίκληση του Υπουργείου περί εξυπηρέτησης των ασθενών είναι αφενός ψευδεπίγραφη και αφετέρου και ταυτόχρονα αντιεπιστημονική και επικίνδυνη. Πρώτον, η κατηγορία των παραπάνω φαρμάκων που χαρακτηρίζονται νοσοκομειακά, είναι φάρμακα που χορηγούνται αποκλειστικά σε νοσοκομειακό περιβάλλον. Αυτό σημαίνει ότι οι ασθενείς με όποιον τρόπο παραλάβουν τα φάρμακα αυτά, υποχρεωτικά θα πάνε στο νοσοκομείο για να τους τα χορηγήσουν. Επομένως, ποιος είναι ο λόγος που ένα τέτοιο φάρμακο πρέπει να κάνει τη διαδρομή φαρμακοβιομηχανία - ΕΟΠΥΥ - ταχυδρομική εταιρεία – ασθενείς - νοσοκομείο και όχι φαρμακοβιομηχανία - νοσοκομείο, χωρίς εμπλοκή του ασθενή, παρά μόνο τη μετάβασή του για να του χορηγηθεί το φάρμακο; Δεύτερον, η κατηγορία των παραπάνω φαρμάκων που αφορούν περιπατητικούς ασθενείς, δηλαδή η χορήγησή τους δεν απαιτεί νοσοκομείο, με τον τρόπο παραλαβής των φαρμάκων από ταχυδρόμους, χάνουν τη δυνατότητα της ενημέρωσης, της απάντησης σε ερωτήματα που έχουν κ.λπ.. Ποιος ο λόγος αυτά τα φάρμακα να μη χορηγούνται μέσω των φαρμακείων της περιοχής τους, πράγμα το οποίο θα αφαιρούσε αυτά τα προβλήματα;

Γενικότερα, τα φάρμακα δεν αποτελούν ένα οποιοδήποτε προϊόν που μπορεί να διακινείται όπως άλλα, για παράδειγμα παπούτσια, ρούχα, αξιοποιώντας το ηλεκτρονικό εμπόριο και τις εταιρείες ταχυμεταφορών, προκειμένου να μειώνονται τα διάφορα κόστη και να αυξάνουν τα κέρδη. Γιατί και εδώ στη συγκεκριμένη περίπτωση αυτών των φαρμάκων φαίνεται ότι ευνοείται αυτός ο τρόπος διακίνησης μέσω του ΕΟΠΥΥ, διότι τιμολογούνται χαμηλότερα από τη νοσοκομειακή τιμή και αυτό έχει θετικό αποτύπωμα στη φαρμακοβιομηχανία, γιατί μειώνει το ποσό του clawback που πρέπει να καταβάλουν. Άλλωστε και μέσα στη διευκρινιστική διατύπωση της διάταξης αναφέρεται το εξής: «μείωση του κόστους στον ΕΟΠΥΥ, τα οφέλη των γιατρών που δεν θα χρειάζονται υπογραφή και σφραγίδα», το οποίο προκαλεί και ερώτημα, αφού στις ηλεκτρονικές συνταγές πουθενά δεν υπάρχει έτσι κι αλλιώς αυτή η διαδικασία.

Αυτό, λοιπόν, που πρέπει να γίνει είναι το εξής: Πρώτον, καταγραφή των ασθενών και των αναγκαίων φαρμάκων τους από τα νοσοκομεία, προμήθεια επαρκής από τα νοσοκομεία και χορήγησή τους στον χρόνο που πρέπει. Δεύτερον, καταγραφή των περιπατητικών ασθενών από τα φαρμακεία της περιοχής τους, προμήθεια επαρκής των φαρμάκων από τα φαρμακεία και χορήγησή τους στους ασθενείς με τις αναγκαίες συμβουλές, ενημερώσεις κ.λπ., ανάλογα την περίπτωση. Τρίτον, στις περιπτώσεις που απαιτείται η κατ’ οίκον αποστολή φαρμάκων αυτή να γίνεται και να παρακολουθείται η χορήγηση της αναγκαίας δοσολογίας από την υπηρεσία της κατ’ οίκον νοσηλείας των κέντρων υγείας.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Τον λόγο έχει ο κ. Μεϊκόπουλος.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα είμαι σύντομος. Θα επιλέξω να κλείσουμε θετικά τη σημερινή διαδικασία. Νομίζω ότι ένα πρώτο, ασφαλές συμπέρασμα που μπορούμε να εξάγουμε και χαίρομαι πολύ που είναι κοινό, είναι ότι όλοι οι συνάδελφοι από όλα τα κόμματα δεν αντιμετώπισαν τη συζήτηση και στην Ολομέλεια και στις επιτροπές ως μία τυπική νομοθετική διαδικασία, αλλά νομίζω ήταν μια πρώτη κοινή προσπάθεια, κύριε Υπουργέ, να φέρουμε έναν νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας πιο κοντά στην πραγματικότητα των δρόμων μας, αλλά και πιο κοντά θα έλεγα στην ανάγκη να κάνουμε τους δρόμους μας ασφαλέστερους, αλλά και τους οδηγούς να συμπεριφέρονται με μεγαλύτερη ενσυναίσθηση.

Όπως είπα και στις επιτροπές και στην Ολομέλεια κατά την συζήτηση επί της αρχής, νομίζω ότι ως ΣΥΡΙΖΑ συμμετείχαμε με υπευθυνότητα, με διάθεση συμβολής. Ακούσαμε όλους τους φορείς και στηρίξαμε, κύριε Υπουργέ, ό,τι κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Έχουμε κάνει πολύ συγκεκριμένες προτάσεις. Κρατήσαμε και μια πάρα πολύ καθαρή θέση όπου χρειάστηκε να ασκήσουμε κριτική σε κενά, σε αδικίες ή σε ατολμίες του νέου κώδικα. Νομίζω ότι ήταν θετικό και από την πλευρά του Υπουργείου ότι ενσωμάτωσε την πρόταση που διατυπώθηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία αναφορικά με τα έσοδα από τις εισπράξεις, τη δημιουργία ενός ταμείου, το οποίο θα επαναφέρει τα χρήματα αυτά για χρήση στους δρόμους κάνοντάς τους ασφαλέστερους, κάνοντας καλύτερες υποδομές. Αυτό είναι κάτι πολύ θετικό. Όμως, παραμένουμε στον αρχικό προβληματισμό, που έχει να κάνει με το εξής: Εάν δεν δημιουργηθούν συνθήκες καθιέρωσης και εμπέδωσης κουλτούρας οδηγικής, τότε πολύ φοβάμαι ότι ο νόμος αυτός θα παραμείνει απλά ένα άθροισμα προστίμων και αυστηρών κανόνων, αλλά στην πράξη θα δούμε ότι δεν θα μπορέσει να λειτουργήσει, όπως ο νόμος και ο νομοθέτης θα το ήθελε.

Σε κάθε περίπτωση όμως, η ευχή μας είναι να βελτιώσει την οδηγική ασφάλεια στους δρόμους. Θα πρέπει όπως προείπαμε να σχεδιαστεί με τις κατάλληλες υποδομές, θα πρέπει να υπάρξει ένας αξιόπιστος και διαφανής μηχανισμός ελέγχου και αστυνόμευσης και να γίνει μια πολύ σοβαρότερη προσπάθεια, κύριε Υπουργέ, στην κατεύθυνση της πρόληψης, αλλά και της εμπέδωσης κυκλοφοριακής αγωγής. Οπότε είναι κρίσιμο πρώτον, να εφαρμοστεί, όπως είπα, στην πράξη και έπειτα να δημιουργήσουμε δομές, μηχανισμούς αξιολόγησης, επικαιροποίησης, διόρθωσης άμεσης, όπου χρειάζεται σε τακτική βάση.

Η επιτυχία του, κύριε Υπουργέ, και το επισημαίνουμε αυτό, θα εξαρτηθεί όχι από το πόσο αυστηρός είναι ο νέος κώδικας, αλλά από το κατά πόσο αυτός θα εφαρμόζεται με δικαιοσύνη, με υποδομή, με λογική, αλλά και με συνέπεια. Διαφορετικά, όπως σας προείπα, θα είναι ένα κείμενο προθέσεων το οποίο δυστυχώς θα μείνει στα χαρτιά.

Με αυτές τις σκέψεις επιμένουμε στην αρχική μας στάση. Είμαστε θετικοί επί της αρχής. Θα καταψηφίσουμε, όμως, πολύ συγκεκριμένα άρθρα τα οποία τεκμηρίωσα και κατά τη διάρκεια της επί της αρχής συζήτησης.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Νικολαΐδης από το ΠΑΣΟΚ. Θα ολοκληρώσουμε με τον κ. Ιωάννη Γιώργο από τη Νέα Δημοκρατία και αμέσως μετά θα πάρει τον λόγο ο Υπουργός για να κλείσει η διαδικασία.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνοντας τη διαδικασία συζήτησης του νομοσχεδίου για τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, το βασικό συμπέρασμα είναι πως υπάρχει διάθεση για συμβολή, ουσιαστική κριτική και κατάθεση προτάσεων από όλα τα κόμματα.

Επιπλέον, είναι αυτονόητο ότι η προσπάθεια για αύξηση της οδικής ασφάλειας θα πρέπει να βρίσκεται συνεχώς σε απόλυτη προτεραιότητα. Θεωρώντας ότι πρέπει να συμβάλουμε όλοι σ’ αυτήν την προσπάθεια, ψηφίζουμε θετικά επί της αρχής, με τις όποιες διαφοροποιήσεις βέβαια σε διατάξεις που θεωρούμε ότι έχουν προβληματικό περιεχόμενο ή δεν ανταποκρίνονται πλήρως στην προσπάθεια επίλυσης των υφιστάμενων προβλημάτων.

Είναι προφανές ότι μόνο ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και η αυστηροποίηση προστίμων και ποινών δεν αρκούν. Χρειάζεται πολύπλευρη και ολοκληρωμένη προσέγγιση για την αντιμετώπιση αυτού του πολύ σοβαρού προβλήματος, που έχει ως θλιβερό αποτέλεσμα εκατοντάδες συμπολίτες μας να χάνονται κάθε χρόνο στην άσφαλτο.

Κατατέθηκαν συγκεκριμένες προτάσεις από την πλευρά μας οι οποίες συνοπτικά έχουν να κάνουν με τη διενέργεια συστηματικών και αυστηρών ελέγχων, τις συντηρήσεις στις υποδομές, τον ανασχεδιασμό των υποδομών ειδικά σε θέσεις με μεγάλη συχνότητα σοβαρών τροχαίων συμβάντων, την ένταξη μαθήματος οδικής κυκλοφορίας στην εκπαίδευση, την ενεργοποίηση της αυτοδιοίκησης με διάθεση από το κράτος επιπλέον πόρων και κυκλοφοριακές μελέτες και την ουσιαστική αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ώστε να καταστούν ελκυστικά για τους πολίτες.

Στο πλαίσιο της συνέχισης κατάθεσης προτάσεων, η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας οφείλει να αποτελέσει τον κύριο εκφραστή της Βουλής για τα ζητήματα που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, μέσα από την ακρόαση των φορέων καθ’ όλη τη διάρκεια του χρόνου, την ανταλλαγή σκέψεων και επιχειρημάτων από τα μέλη της και κυρίως με την κατάθεση των αιτήσεων εκθέσεων προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών οι οποίες όμως, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να λαμβάνονται πολύ σοβαρά υπ’ όψιν.

Σ’ αυτό το σημείο, θα ήθελα κι εγώ να εκφράσω ένα μεγάλο ευχαριστώ που μου δόθηκε η ευκαιρία να συμμετέχω σ’ αυτήν την τόσο σοβαρή Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Θα ήθελα να ευχαριστήσω για την άψογη συνεργασία τον Πρόεδρο κ. Μακάριο Λαζαρίδη και τα υπόλοιπα μέλη από όλα τα κόμματα γιατί, όπως είπαμε από την πρώτη συνεδρίαση πριν από δύο χρόνια, αυτή η επιτροπή δεν έχει χρώματα, δεν έχει κόμματα και κινείται στην ίδια κατεύθυνση: Μηδενικά θύματα στην άσφαλτο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο προηγούμενος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας συντάχθηκε το 1999 και τροποποιήθηκε μερικώς το 2007 και το 2008. Αυτό σημαίνει ότι χρειάστηκαν εικοσιπέντε χρόνια για να επέλθουν σημαντικές αλλαγές. Είναι ένα πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα, κατά τη διάρκεια του οποίου καταγράφηκαν σημαντικές αλλαγές τόσο σε επίπεδο υποδομών και τεχνολογίας οχημάτων όσο και σε επίπεδο οδηγικής συμπεριφοράς.

Είναι σημαντικό τα νέα μέτρα που θα τεθούν σε ισχύ να αξιολογηθούν σε άμεσο χρόνο και να αναθεωρηθούν μετά από την εφαρμογή τους στην πράξη. Δεν χρειάζεται να περάσουν ακόμα εικοσιπέντε χρόνια για να αλλάξει ξανά ο ΚΟΚ, αλλά ούτε και να αφήσουμε τις όποιες αλλαγές για το απώτερο μέλλον. Μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο ενός έτους να εξετάσουμε την εφαρμογή των νέων μέτρων και να δούμε με βάση συγκεκριμένα στοιχεία κατά πόσο συνέδραμαν οι αλλαγές στον τομέα της οδικής ασφάλειας και της μείωσης των τροχαίων συμβάντων.

Σ’ αυτήν τη διαδικασία, κύριε Υπουργέ, δεν χωρούν εγωισμοί και επίρριψη ευθυνών. Επειδή ακριβώς το πρόβλημα αφορά ανθρώπινες ζωές, οφείλουμε να σταθούμε όλοι με γενναιότητα και να παραδεχτούμε ότι μπορεί να υπάρχουν άλλες προσεγγίσεις που μπορούν να φέρουν καλύτερα αποτελέσματα. Δεν χρειάζεται να υπάρχει επιμονή στη λάθος νομοθέτηση όταν αποδεικνύεται στην πράξη ότι το πρόβλημα παραμένει και χρειάζεται να γίνει κάτι διαφορετικό. Επιπροσθέτως, το χρονικό διάστημα του ενός έτους είναι επαρκές για να εξαχθούν συμπεράσματα και για δύο ζητήματα, στα οποία θεωρούμε ότι η κυβερνητική προσέγγιση είναι ανεπαρκής.

Το ένα αφορά τη χρήση των λεωφορειολωρίδων από τα ταξί. Προχωρήστε στην εκπόνηση μελέτης από επιστημονικό φορέα και στη συνέχεια στην πιλοτική εφαρμογή του μέτρου, για να μπορούν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα. Το έχουμε συζητήσει πολλές φορές, κύριε Υπουργέ, και μου είπατε ότι με τις κάμερες που θα μπουν στα λεωφορεία αυτό ακριβώς θα κάνετε. Μα, οι κάμερες δεν θα έχουν τα ταξί μέσα στους λεωφορειοδρόμους. Αυτό σας λέμε, βάλτε τα, ώστε η μελέτη να γίνει με τα ταξί μέσα κι αν δεν χρειάζεται, τότε να αρθεί το μέτρο.

Το δεύτερο ζήτημα αφορά τη μικροκινητικότητα και κυρίως τα χιλιάδες ηλεκτρικά πατίνια που κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους. Συνεργαστείτε με την αυτοδιοίκηση και προχωρήστε σε νέες ρυθμίσεις. Ο Δήμος Αθηναίων έχει καταθέσει συγκεκριμένες προτάσεις. Δώστε τη δυνατότητα στην αυτοδιοίκηση να ρυθμίζει με αποφάσεις της θέματα που αφορούν την κίνηση, την κυκλοφορία, τη στάθμευση των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων, με βάση τις τοπικές ιδιαιτερότητες και ανάγκες. Η ενίσχυση της μικροκινητικότητας μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, όμως, θα πρέπει να γίνει με ασφάλεια και με κανόνες για όλους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ψήφιση του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας πρέπει να αποτελέσει την αρχή μιας νέας και ακόμη πιο έντονης προσπάθειας για να δημιουργηθεί επιτέλους αίσθημα ασφάλειας στους δρόμους και να εμπεδωθεί μια νέα οδηγική κουλτούρα με έμφαση στον σεβασμό προς όλους τους χρήστες.

Οι ρυθμίσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι προφανές ότι δεν θα επιλύσουν το πρόβλημα εφόσον δεν συνδυαστούν με όλα τα υπόλοιπα αναγκαία μέτρα. Η οδική ασφάλεια και τα τροχαία στους δρόμους είναι ζητήματα που αφορούν κάθε πολίτη της χώρας ο οποίος μπορεί να βρεθεί στη θέση του θύματος μέσα σε μια στιγμή. Γι’ αυτό αποτελεί χρέος μας προς τους συμπολίτες μας, και ειδικά προς τις νέες γενιές, να προβούμε σε κάθε απαραίτητη ενέργεια, ώστε όλοι οι δρόμοι της πατρίδας μας να γίνουν επιτέλους ασφαλείς.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Νικολαΐδη.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Ιωάννης Γιώργος από τη Νέα Δημοκρατία και αμέσως μετά ο Υπουργός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας έχει ακουστεί κατά κόρον και στις συνεδριάσεις της επιτροπής, αλλά και κατά τη χθεσινή μέρα ότι δεν είναι ένα τεχνοκρατικό εγχείρημα. Η οδική ασφάλεια επίσης δεν είναι ένα τεχνικό ζήτημα. Είναι πολιτικό, κοινωνικό, πολιτισμικό και τελικά βαθιά ηθικό, θα έλεγα, ζήτημα. Κάθε νομοθετική παρέμβαση που στοχεύει στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων αποτελεί χρέος απέναντι στην κοινωνία και ιδίως απέναντι στους νέους ανθρώπους.

Γιατί χρειάζεται όμως ο νέος κώδικας; Αναφέρθηκε προηγουμένως ότι ο παλιός του 1999 την πρώτη φορά, και με διάφορες τροποποιήσεις το 2007 και το 2008, αν θυμάμαι καλά, δεν ανταποκρίνεται πια στις σημερινές ανάγκες της οδικής κυκλοφορίας, δεν ενσωματώνει πλήρως τις τεχνολογικές εξελίξεις όπως τα μέσα μικροκινητικότητας και τα οχήματα της νέας τεχνολογίας. Γι’ αυτό, εξάλλου, έχω πει κατ’ επανάληψη και στις συνεδριάσεις αλλά και στις κουβέντες που κάνουμε, πως το σωστό θα είναι η επικαιροποίησή του ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

Ανοίγουμε μια μικρή παρένθεση λέγοντας ότι η τεχνητή νοημοσύνη είναι πλέον εδώ. Τι μπορεί να κάνει; Μπορεί να ανιχνεύσει την κούραση του οδηγού, την επιθετική του συμπεριφορά κατά τη διάρκεια της οδήγησης, την απόσπαση της προσοχής του είτε από το κινητό τηλέφωνο, είτε από οτιδήποτε άλλο, το αν είναι μεθυσμένος ή όχι και πολλά άλλα που καθημερινά προστίθενται σ’ αυτό το κομμάτι. Θα πρέπει επομένως να κάνουμε χρήση όλων αυτών των πλεονεκτημάτων που μας δίνει η τεχνητή νοημοσύνη με στόχο να απενεργοποιήσουμε όλα τα προηγούμενα που προανέφερα.

Τέλος, θα πρέπει να εκμεταλλευτούμε, με την καλή έννοια του όρου, τη διάθεση των κατασκευαστών, οι οποίοι στο πλαίσιο του εμπορικού ανταγωνισμού αρχίζουν πλέον και προσθέτουν κατά τη διαδικασία κατασκευής των καινούργιων αυτοκινήτων ό,τι πιο εξελιγμένο, ό,τι πιο τέλειο, αν θέλετε, θα μπορούσε κάποιος να βρει μέσα σ’ ένα αυτοκίνητο.

Άρα, καθετί καινούργιο ή νεωτεριστικό, όπως συνηθίζω να λέω, που θα μπαίνει στη ζωή μας θα πρέπει να ενσωματώνεται και στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Τι επιδιώκει ο νέος κώδικας; Τη δραστική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, τη δίκαιη αναλογικότητα των ποινών, τον εκσυγχρονισμό των ρυθμίσεων για τα νέα μέσα μεταφοράς και την καλλιέργεια οδικής συνείδησης και τον σεβασμό στον συμπολίτη.

Οι βασικοί του άξονες είναι οι εξής: Η αναμόρφωση και η κατηγοριοποίηση των ποινών, εκπέμποντας μήνυμα μηδενικής ανοχής για συμπεριφορές που απειλούν ζωές. Για πρώτη φορά εισάγονται σαφείς κανόνες για τα ηλεκτρικά πατίνια, για τα ποδήλατα και για τα ελαφριά ηλεκτρικά οχήματα. Προχωρά στην πλήρη ψηφιοποίηση διαδικασιών. Προβλέπει τη συστηματική ενσωμάτωση της κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο νέος κώδικας θέτει ανθρώπινο πρόσωπο στην οδική πολιτική. Καλλιεργεί κουλτούρα σεβασμού και πρόληψης. Βασίζεται σε ευρωπαϊκά πρότυπα και όχι στη λογική του εύκολου εισπρακτικού μηχανισμού. Ενισχύει τον ρόλο της τοπικής αυτοδιοίκησης, όπως ειπώθηκε κατά τη χθεσινή μέρα. Και, τέλος, επιδιώκει ορατό κοινωνικό αποτέλεσμα, που είναι λιγότερα τροχαία και λιγότερες χαμένες ζωές.

Η Νέα Δημοκρατία από την άλλη μεριά αποδεικνύει πως δεν φοβάται να αλλάξει ριζικά ένα πεδίο. Κι αυτή η τόλμη, μαζί με την τεκμηρίωση και την κοινωνική ευθύνη, καθιστούν το παρόν νομοσχέδιο ένα από τα σημαντικότερα βήματα προόδου της κοινοβουλευτικής περιόδου.

Θέλω να ευχαριστήσω κι εγώ με τη σειρά μου όλους τους συναδέλφους για τις τοποθετήσεις τους, τη δημιουργική κριτική και τις προτάσεις τους στη διάρκεια της κοινοβουλευτικής διαδικασίας. Η ψήφιση του παρόντος νομοσχεδίου είναι μια θεσμική και πολιτική πράξη ευθύνης. Η ψήφισή του βέβαια δεν θα πρέπει να είναι κομματική, όπως και δεν είναι. Ο δρόμος μάς αφορά όλους, όπως και είναι ευθύνη μας η προστασία της ζωής στον δρόμο.

Ευχαριστώ θερμά.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

Έχετε μιλήσει ήδη στην πρωτολογία σας, οπότε θα σας δώσω δέκα λεπτά και βλέπουμε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ για τη μεγαλοθυμία σας, κύριε Πρόεδρε!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ο Κανονισμός το λέει.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πριν ξεκινήσω, θα ήθελα να καταθέσω τις νομοτεχνικές βελτιώσεις για τα Πρακτικά. Παρακαλώ να διανεμηθούν στους συναδέλφους. Είναι καθαρά τυπικά ζητήματα για την έναρξη ισχύος των διατάξεων.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(Να μπει η σελ. 94)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαι ο τελευταίος ο οποίος θα ασκήσει κριτική στους πολίτες για την οδηγική τους συμπεριφορά. Νομίζω ότι και το πνεύμα της συζήτησής μας και του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας δεν είναι εμείς οι πολιτικοί να κουνήσουμε το δάχτυλο στους πολίτες. Αντιθέτως, εμείς πρέπει να δίνουμε το παράδειγμα και να κάνουμε την αυτοκριτική μας, όπως είπε και ο συνάδελφος από την Πλεύση Ελευθερίας.

Νομίζω ότι ο στόχος ο οποίος διαμορφώθηκε από τις τελευταίες ημέρες είναι πολύ πιο απλός, πολύ πιο ξεκάθαρος, πολύ πιο ανθρώπινος. Ο στόχος είναι να προστατεύσουμε ζωές, να προστατέψει ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας από τους επικίνδυνους οδηγούς, να προστατέψει ζωές από την κακή συνήθεια που έχουμε εδώ στη χώρα μας και λέμε ότι έτσι είναι η Ελλάδα, θεωρώντας ότι αυτό δεν αλλάζει.

Αλλάζει, όμως, διότι αν δει κανείς τα στοιχεία της προηγούμενης εικοσαετίας, από το 1999 που ψηφίστηκε ο προηγούμενος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, χωρίς προφανώς αυτός να είναι βασικός λόγος της μείωσης, έχουμε μια πολύ μεγάλη διαφορά. Είχαμε πάνω από δυο χιλιάδες νεκρούς στον δρόμο κάθε χρόνο. Το 2024 είχαμε εξακόσιους εξήντα πέντε. Προφανώς δεν μας αρκεί αυτή η μείωση και προφανώς συμφωνώ με την πρόταση την οποία έχει κάνει η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, υπό την προεδρία του Μακάριου Λαζαρίδη, να υιοθετήσουμε κι εμείς τη στρατηγική του Vision Zero, κι αυτός πρέπει να είναι ο εθνικός μας στόχος. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να βλέπουμε από πού ξεκινήσαμε, στο χειρότερο σημείο στο οποίο έφτασε η πατρίδα μας το 1998, πού είμαστε σήμερα και πού θέλουμε να πάμε.

Πιστεύω ότι αυτές τις μέρες κάναμε μαζί μια επιλογή ως Βουλευτές. Σε κλίμα ευρύτερων συναινέσεων νομίζω ότι καταφέραμε, παρά το τοξικό κλίμα το οποίο επικρατεί σε άλλες συζητήσεις, να κάνουμε μια επιλογή. Ποια είναι αυτή; Αντί να μείνουμε στη λογική του παρατηρητή και της ατομικής ευθύνης του κάθε οδηγού στους ελληνικούς δρόμους, επιλέξαμε να μπούμε στο κάδρο ως πολιτεία, επιλέξαμε να μπούμε στο κάδρο της ευθύνης, επιλέξαμε να μπούμε στο κάδρο της δράσης, επιλέξαμε κάτι να αλλάξουμε, κάτι να κάνουμε. Νομίζω ότι σήμερα κάνουμε μια σημαντική αρχή. Δεν είναι το τέλος της διαδρομής η ψήφιση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Είναι ένα βήμα, είναι μια καινούργια αρχή για να μπορέσουμε κάτι να βελτιώσουμε στη χώρα μας, για να μειωθεί αυτός ο μεγάλος φόρος αίματος στην ελληνική άσφαλτο.

Έτσι λοιπόν κάναμε μια πολύ μεγάλη προσπάθεια τις τελευταίες εβδομάδες μαζί με την ομάδα μου και θέλω να τους ευχαριστήσω, όπως και την ομάδα της Γενικής Γραμματείας Νομοθετικών Θεμάτων της Κυβέρνησης υπό τον κ. Κουτνατζή. Σε λίγες εβδομάδες μετατρέψαμε ένα κείμενο το οποίο ουσιαστικά έφερνε αποσπασματικές αλλαγές επί προηγούμενων νομοθετημάτων, μετατρέψαμε δηλαδή αυτήν την πρακτική η οποία δεν διευκολύνει τους πολίτες, τους αναγνώστες νομοθετικών κειμένων να καταλάβουν τι ισχύει και τι όχι, τι είναι εφαρμόσιμο και τι όχι. Το μετατρέψαμε σε έναν ενιαίο κώδικα. Πήραμε την απόφαση αυτή διότι θέλαμε κατ’ αρχάς να ενθαρρύνουμε και να διευκολύνουμε τη συζήτηση στις επιτροπές, να διευκολύνουμε την ανάγνωση του νέου κώδικα από τους συναδέλφους Βουλευτές όλων των κομμάτων, αλλά κυρίως να διευκολύνουμε την ανάγνωσή του από τους πολίτες, από τους οδηγούς.

Γι’ αυτό σήμερα ανακοινώνω ότι, πέραν του ενιαίου νομοθετικού κειμένου, διαθέσιμος είναι από σήμερα ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και στον ψηφιακό βοηθό τεχνητής νοημοσύνης του gov.gr, ώστε ο κάθε πολίτης που μας βλέπει και ακούει τη συζήτηση και θα ακούσει ότι ψηφίστηκε ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας να μπορεί να κάνει σε απλή γλώσσα, με απλή συζήτηση οποιαδήποτε ερώτηση. Μπορεί να ρωτήσει για παράδειγμα: «Ποια είναι η ποινή αν παραβιάσω ένα κόκκινο φανάρι»; Σε τέτοια γλώσσα, δεν χρειάζεται να χρησιμοποιήσει δηλαδή τη στενή νομοθετική τυπική γλώσσα την οποία υιοθετούμε σήμερα στο κείμενό μας. Και θα λάβει την απάντηση και για το πρόστιμο και για τις μέρες της αφαίρεσης άδειας διπλώματος, όπως αυτές ψηφίζονται σήμερα.

Άρα, είναι ένα πολύ σημαντικό ψηφιακό εργαλείο το οποίο φροντίσαμε τις τελευταίες μέρες να το ενσωματώσουμε, να δούμε ότι λειτουργεί για να μπορέσουν οι πολίτες να ενημερωθούν σωστά και φυσικά τα μέσα ενημέρωσης να κάνουν κι εκείνα τη δουλειά τους.

Ο βασικός στόχος λοιπόν μέσα από τέτοιες ενέργειες, τις οποίες θα ανακοινώσω και στη συνέχεια, είναι ο κώδικας τον οποίον ψηφίζουμε σήμερα να είναι εφαρμόσιμος. Είπατε πολύ σωστά, συνάδελφοι από όλα τα κόμματα, το ανέφερε και ο εισηγητής μας κ. Γιάννης Γιώργος, τον οποίο ευχαριστώ για την εξαιρετική συνεργασία που είχαμε, ότι αν μείνουμε στην ψήφιση και αν μείνουμε στο νομοθετικό κείμενο δεν πετυχαίνουμε απολύτως τίποτε. Κι έτσι είναι, συμφωνώ.

Άρα, ο εφαρμόσιμος κώδικας είναι η αρχή για να αλλάξει η κατάσταση.

Θέλω σ’ αυτό το σημείο να καταθέσω μια σειρά από στατιστικά προς την Ολομέλεια.

Αυτός είναι ο αριθμός των οδικών τροχαίων συγκρούσεων σε σχέση με το 1998. Το 1998 είχαμε 25.000, ενώ το 2023 είχαμε 10.900.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Σας ευχαριστώ πολύ για συνεργασία σας. Θα σας ταλαιπωρήσω λιγάκι.

Ο αριθμός των νεκρών, όπως είπα και νωρίτερα, από τροχαίες συγκρούσεις το 1998, πάλι το χειρότερο σημείο μας, ήταν δύο χιλιάδες εκατόν ογδόντα δύο, ενώ το 2024 ήταν εξακόσιοι εξήντα πέντε. Αυτό είναι το ποσοστό των θανατηφόρων τροχαίων συγκρούσεων σε σχέση με τα συνολικά συμβάντα στους ελληνικούς δρόμους. Σήμερα είναι 6%. Ήταν αρκετά υψηλότερο τη δεκαετία του 2000.

Παρακαλώ για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις κακές ειδήσεις, που δεν τιμούν κανέναν μας, όχι μόνο τους Έλληνες οδηγούς, αλλά συνολικά εμάς ως πολιτεία, είναι ότι είμαστε τρίτοι από το τέλος στην Ευρώπη στον αριθμό νεκρών ανά εκατομμύριο από τροχαία. Μόνο δύο χώρες, η Βουλγαρία και η Ρουμανία είναι πάνω από εμάς το 2024. Προφανώς, ο στόχος που θέτουμε σήμερα εδώ στη Βουλή όλα τα κόμματα είναι να βελτιώσουμε σημαντικά αυτή την πολύ κακή στατιστική.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τρεις περιφέρειες της Ελλάδας είναι στην πρώτη δεκάδα των χειρότερων περιφερειών σε ολόκληρη την Ευρώπη. Το νότιο Αιγαίο και τα Ιόνια νησιά είναι στη δεύτερη και στη τρίτη θέση και η Στερεά Ελλάδα στη δέκατη θέση. Ευτυχώς, τουλάχιστον, δεν είναι η πρώτη και χειρότερη περιφέρεια, η οποία ανήκει στην Πορτογαλία.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αυτά είναι πολύ σημαντικά στοιχεία, τα οποία δείχνουν κάτι το οποίο θα αναφέρω και στη συνέχεια, κύριε Πρόεδρε, ότι στις νησιωτικές περιοχές ακριβώς λόγω του πολύ μεγάλου κύματος τουρισμού, αντί να έρχονται Ευρωπαίοι και άλλοι πολίτες και να μας φέρνουν τις καλές τους συνήθειες, για κάποιον λόγο -που πρέπει να εξετάσουμε- υιοθετούν τις δικές μας κακές συνήθειες. Έτσι, λοιπόν, πάνω από 10% των θυμάτων στην Ελλάδα είναι αλλοδαποί.

Και, μάλιστα, ένα πολύ ενδιαφέρον στοιχείο, το οποίο επίσης καταθέτω, είναι ότι το 17%, το υψηλότερο ποσοστό αυτών των συγκρούσεων, είναι τα «λοιπά οχήματα». Δεν είναι τα επιβατικά, δεν είναι τα αυτοκίνητα, δεν είναι τα φορτηγά, δεν είναι τα λεωφορεία, δεν είναι τα μοτοποδήλατα, δεν είναι τα δίκυκλα, είναι τα «λοιπά οχήματα», κάτι το οποίο δείχνει ότι στον τουρισμό υπάρχει ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Μία πολύ σημαντική στατιστική, η οποία πρέπει επιτέλους να μας βάλει μυαλό, είναι αυτή εδώ που δείχνει τα θανατηφόρα ατυχήματα στους μοτοσικλετιστές, οι οποίοι φορούν κράνος, σε σχέση με αυτούς που δεν φορούν κράνος. Εδώ, όπως βλέπετε, κύριοι συνάδελφοι, η διαφορά είναι χαώδης. Το ανέφερε και ο Πρωθυπουργός, ο Κυριάκος Μητσοτάκης ότι εάν από τα πιο αυστηρά πρόστιμα και από άλλες ενέργειες, τις οποίες θα λάβουμε, αυτή εδώ η πολύ μεγάλη και χαώδης διαφορά ουσιαστικά συνέκλινε με τους οδηγούς οι οποίοι φορούν κράνος στους ελληνικούς δρόμους, ήδη θα είχαμε σώσει πάνω από εκατό ζωές ετησίως.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, μια συγκλονιστική στατιστική, η οποία μας έχει οδηγήσει σε μια σειρά από μέτρα, είναι αυτή εδώ, η αναλογία μεταξύ των συμβάντων και των θανατηφόρων τις μεταμεσονύκτιες ώρες. Αυτή εδώ είναι η αναλογία μεταξύ των ωρών της ημέρας. Όπως βλέπετε, κύριοι συνάδελφοι, κοκκινίζουν αυτές οι γραμμές, κοκκινίζουν αυτά τα στοιχεία όταν η ώρα είναι περασμένη και, ειδικά, τις ημέρες του Σαββατοκύριακου. Οι πιο θανατηφόρες ώρες είναι το Σάββατο βράδυ, γι’ αυτό και θα λάβουμε μέτρα ξεκινώντας από τον Ιούλιο.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κι αυτές εδώ είναι οι στατιστικές από τους νεκρούς από τροχαίες συγκρούσεις ανά ώρα μεταξύ 1.00΄ με 8.00΄ το πρωί σε σχέση με την υπόλοιπη ημέρα. Είναι επίσης πολύ διαφωτιστικά και αυτά τα στατιστικά.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και τελειώνω με αυτό το συγκλονιστικό στατιστικό. Να θυμίσω ότι το 1/3 των νεκρών από τροχαία είναι πεζοί. Δεν είναι οδηγοί ούτε συνεπιβάτες. Σημαντικός αριθμός είναι και οι συνεπιβάτες, αλλά είναι οι πεζοί. Και, δυστυχώς, οι συμπολίτες μας άνω των ογδόντα ετών, ηλικιωμένοι άνθρωποι οι οποίοι έχουν δυσκολία να κινηθούν, ενδεχομένως έχουν δυσκολία να ελιχθούν, έχουν δυσκολία να δουν τους ελληνικούς δρόμους, οι επικίνδυνοι οδηγοί δεν τους σέβονται. Οι συμπολίτες μας άνω των ογδόντα ετών είναι τα κύρια θύματα των θανατηφόρων όντας πεζοί.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Θα αναφερθώ και σε ένα τελευταίο, το γνωστό στερεότυπο για τις γυναίκες οδηγούς, το οποίο, δυστυχώς, αναπαράγεται από την κοινωνία μας, στην περίπτωση θανατηφόρων τροχαίων δεν ισχύει. Και αυτό, διότι εμείς οι άντρες ευθυνόμαστε και εμπλεκόμαστε στο 82% των θανατηφόρων. Βλέπω ότι είναι ανδροκρατούμενη σήμερα η Ολομέλεια, κύριοι συνάδελφοι. Υπάρχει μια γυναίκα συνάδελφος, η κυρία Λυτρίβη, η οποία πιστεύω ότι θα χαρεί να μεταφέρει στις γυναίκες συναδέλφους την εξής στατιστική. Μόλις 18% στα θανατηφόρα είναι εμπλεκόμενες γυναίκες εκ των οποίων μόλις 6% είναι οι οδηγοί. Άρα, στο σύνολο των θυμάτων, που έχουμε από τροχαία, κατά τη διάρκεια όλου του έτους μόλις 6% είναι γυναίκες οδηγοί. Άρα, λοιπόν, πρέπει να κάνουμε κι εμείς εντόνως την αυτοκριτική μας. Ένα πολύ μεγάλο μέρος, όπως είπα, είναι οι επιβάτες, οι συνεπιβάτες οι οποίοι χάνουν τη ζωή τους ως αθώα θύματα χωρίς να ευθύνονται και φυσικά και οι πεζοί.

Όλα αυτά τα στατιστικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως σωστά είπατε, σχεδόν όλοι σας, αντιπροσωπεύουν το καθένα από αυτά μια τραγική οικογενειακή ιστορία. Γι’ αυτό και το πρώτο, το οποίο έκανα πριν έρθω για συζήτηση στις επιτροπές της Βουλής είναι να συναντηθώ και να διαβουλευτώ ατύπως, χωρίς να μας υποχρεώνει κανείς, με τους συλλόγους των θυμάτων από τροχαίες συγκρούσεις. Νομίζω αδίκως κατηγορήθηκα ότι δεν το έκανα από μία πολιτική αρχηγό χθες εδώ στην Ολομέλεια. Παρακαλώ να της μεταφερθεί, λοιπόν, ότι πριν από δυόμισι, περίπου, εβδομάδες κάναμε μια εκτενή διαβούλευση στο Υπουργείο μαζί με την κ. Βασιλική Μυλωνά από το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» -Πάνος Μυλωνάς είναι ο γιος της κ. Μυλωνά, ο οποίος έχασε τη ζωή του στους ελληνικούς δρόμους- με την κ. Ελένη Καρύδη από την «Ελληνική Εταιρεία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων», τον κ. Γιώργο Κουβίδη από την Οργάνωση «SOS Τροχαία Εγκλήματα» και τον κ. Εμμανουήλ Σταυρουλάκη. Όλοι αυτοί οι άνθρωποι έχουν χάσει τον συγγενή τους στους ελληνικούς δρόμους.

Έτσι, λοιπόν, ακούσαμε κάποιους από αυτούς στις επιτροπές. Το πρώτο που μας είπαν αφορά τη γλώσσα, την οποία χρησιμοποιούμε όλοι. Κάποιοι συνάδελφοι το άκουσαν. Κάποιοι που δεν το άκουσαν, το επαναλαμβάνω και σήμερα στην Ολομέλεια και νομίζω καλό είναι εμείς, δίνοντας το παράδειγμα στις δημόσιες τοποθετήσεις μας από εδώ και πέρα, να σταματήσουμε να υιοθετούμε και να χρησιμοποιούμε τον όρο «ατυχήματα», διότι οι συγγενείς των θυμάτων από τροχαία μάς ζητούν, βλέποντας πιο ανθρώπινα την υπόθεση αυτή, να σταματήσουμε να αντιμετωπίζουμε την συζήτηση γύρω από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ως θέμα τύχης. Είναι θέμα οδηγικής συμπεριφοράς, είναι θέμα κακών συνηθειών. Ένας, οδηγός, ο οποίος έχει κακές συνήθειες στους ελληνικούς δρόμους κάποια στιγμή θα προκαλέσει μία σύγκρουση, η οποία μπορεί να αποβεί μοιραία.

Άρα, λοιπόν, ας κάνουμε και εμείς την προσπάθειά μας σε επίπεδο γλώσσας. Προφανώς, σε καθαρά τυπικό επίπεδο αυτό δεν ήταν δυνατόν να υιοθετηθεί στο στενό νομοθετικό κείμενο, διότι αφορά και την γλώσσα, η οποία χρησιμοποιείται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αλλά σε επίπεδο δημοσίου λόγου νομίζω ότι μπορούμε να κάνουμε όλοι την προσπάθειά μας.

Υιοθετήσαμε, επίσης, την αυτονόητη πρόταση να μετατραπεί η εγκατάλειψη σε κακούργημα. Και το κάνουμε. Από σήμερα, λοιπόν, η εγκατάλειψη θύματος όχι μόνο σε περίπτωση θανατηφόρου τροχαίου, αλλά και σε περίπτωση κινδύνου ζωής είναι από σήμερα κακούργημα. Και αυτή είναι μια μεγάλη αλλαγή, η οποία θεωρώ ότι θα φέρει δικαίωση σε μία σειρά από περιπτώσεις και σε μία σειρά από οικογένειες που ταλαιπωρούνται στα δικαστήρια.

Υιοθετήσαμε την πρότασή τους για την αναστροφή. Σωστά μας υπέδειξαν στις επιτροπές ότι δεν είχε ρυθμιστεί και με νομοτεχνική βελτίωση το αλλάξαμε χθες.

Υιοθετήσαμε την πρότασή τους για το τεστ ναρκωτικών ουσιών, διότι είναι και αυτός ένας λόγος για πάρα πολλά τροχαία συμβάντα και πολλές τροχαίες συγκρούσεις και γι’ αυτό δίνουμε τη δυνατότητα στην Ελληνική Αστυνομία, στην Τροχαία με τον κώδικα που ψηφίζουμε σήμερα να μπορεί να διενεργεί ελέγχους με αυτές τις συσκευές.

Υιοθετήσαμε, επίσης, την πρότασή τους να αποδίδονται πιο αποτελεσματικά οι ποινές στο δικαστήριο. Ένα σημαντικό πρόβλημα, το οποίο μας ανέφεραν στον γολγοθά τον οποίο αντιμετωπίζουν αυτές οι οικογένειες στα ελληνικά δικαστήρια, είναι ότι πολλές φορές όταν ο συνήγορος υπεράσπισης προσπαθεί να αποδείξει ότι ο οδηγός που προκάλεσε το θανατηφόρο τροχαίο έκανε χρήση κινητού, είχε διάσπαση προσοχής -ένα ζήτημα το οποίο συζητήσαμε και στις επιτροπές- είναι πάρα πολύ δυσχερής η αποδειξιμότητα αυτού του ισχυρισμού.

Άρα, λοιπόν, με τον κώδικα που ψηφίζουμε σήμερα φέρνουμε τη δυνατότητα στα δικαστήρια και στους εισαγγελείς να ζητήσουν να κάνουν άρση απορρήτου από τους παρόχους τηλεπικοινωνίας.

Άρα, λοιπόν, τις επόμενες μέρες θα είμαστε σε συνεργασία μαζί τους, για να δούμε στην πράξη πώς θα συμβεί αυτό. Για να δούμε αν κάποιος πληκτρολογούσε, αν κάποιος μιλούσε χωρίς τα νόμιμα μέσα, αν κάποιος κατανάλωνε οπτικοακουστικό υλικό ή έγραφε τον εαυτό του την ώρα που θα έπρεπε να έχει και τα δύο του χέρια στο τιμόνι. Και έτσι, λοιπόν, να μπορέσουμε να βοηθήσουμε αυτές τις οικογένειες να αποδείξουν τον ισχυρισμό τους και να αποδώσουν δικαιοσύνη.

Όλες αυτές τις προτάσεις, λοιπόν, τις υιοθετήσαμε και πολλές ακόμη, όπως και την έννοια της υποτροπής, η οποία βρίσκει απόλυτα σύμφωνους αυτούς τους συλλόγους και θέλω να θυμηθούμε τα λόγια του Γιώργου Κουβίδη, Προέδρου του Πανελλήνιου Συλλόγου «SOS Τροχαία Εγκλήματα» κατά τη διάρκεια της ακρόασης φορέων, ο οποίος είπε: «Είμαστε άνθρωποι που ζούμε κάθε μέρα την απώλεια. Δεν ζητάμε εκδίκηση. Ζητάμε να μην περάσει άλλος αυτό το οποίο περάσαμε εμείς».

Αυτό το νομοσχέδιο, λοιπόν, το οποίο ψηφίζουμε σήμερα -ελπίζω όλοι μαζί- θέλουμε να είναι η φωνή όσων έχασαν τους ανθρώπους τους στην ελληνική άσφαλτο. Αυτό θέλουμε να κάνει ο νέος κώδικας.

Θα συνεχίσουμε να τους ακούμε και για άλλα μέτρα, τα οποία θα αφορούν την εφαρμοσιμότητα του νέου κώδικα, θα αφορούν μέτρα επιβολής και θα αφορούν την φιλοσοφία με την οποία εισάγουμε με την έννοια της υποτροπής, που πολύ σωστά υπέδειξε ο κ. Βελβερούδης -αν δεν κάνω λάθος- στην προηγούμενη ομιλία του, ότι «τώρα το ψηφίζουμε, αλλά αύριο πρέπει να εφαρμοστεί».

Άρα, λοιπόν, «ναι» είναι η απάντηση. Υλοποιούμε, ήδη, ένα πληροφοριακό σύστημα, το οποίο θα έχει στα χέρια του ο κάθε αστυνομικός της Τροχαίας, αλλά και το νέο Επιχειρησιακό Κέντρο Οδικής Ασφάλειας, το οποίο ιδρύουμε στο Υπουργείο Μεταφορών και θα βλέπει τις παραβιάσεις, τις παραβάσεις από τις κάμερες, για να μπορεί στον κάθε οδηγό να αντιστοιχεί η υποτροπή, να υπάρχει ένα μητρώο, δηλαδή, το οποίο θα μπορεί να βρίσκει αν ένας συγκεκριμένος οδηγός έχει κάνει μία φορά την παράβαση, δύο, τρεις ή περισσότερες. Και χαίρομαι πολύ που αναδείξατε αυτό το ζήτημα, διότι είναι ακριβώς η ουσία της εφαρμοσιμότητας.

Επίσης, ένα μέτρο το οποίο ανακοινώσαμε χθες είναι ο Ψηφιακός Χάρτης Οδικών Συγκρούσεων. Αλλάξαμε και τον όρο στο νέο εργαλείο αυτό του gov.gr και τώρα μπορεί να βρει ο καθένας από εμάς τα στοιχεία στο maps.gov.gr ή στο accidents.maps.gov.gr.

Τι θα δει εκεί σήμερα ο πολίτης; Θα δει στοιχεία για πρώτη φορά στην Ελλάδα, σημειακά. Μέχρι τώρα είχαμε τη νοοτροπία και τους τεχνολογικούς τρόπους να κάνουμε αναφορές ανά δήμο, ανά περιοχή, κάτι το οποίο δεν μας επέτρεπε ως πολιτεία και ως αυτοδιοίκηση να δράσουμε, να δούμε τη συσσώρευση οδικών συγκρούσεων, οδικών συμβάντων σε ένα συγκεκριμένο δρόμο, σε μια συγκεκριμένη γωνία, σε συγκεκριμένο φανάρι.

Έτσι, λοιπόν, ξεκινώντας από την Περιφέρεια Αττικής και θέλω να ευχαριστήσω και τον Νίκο Χαρδαλιά τον Περιφερειάρχη Αττικής και τον Χρήστο Θεοδωρόπουλο τον Αντιπεριφερειάρχη, γιατί μαζί ξεκινήσαμε αυτή την προσπάθεια, αλλά και φυσικά τα στελέχη της Πληροφορικής της Ελληνικής Αστυνομίας, προσωπικά τον Υπουργό τον κ. Χρυσοχοΐδη και τον Δημήτρη Παπαστεργίου, Υπουργό Ψηφιακής Διακυβέρνησης, διότι μαζί συνεργαστήκαμε για να βγει στον αέρα αυτός ο χάρτης.

Ξεκινώντας, λοιπόν, από την Περιφέρεια Αττικής και συνέχεια θα επεκταθεί σε ολόκληρη την υπόλοιπη Ελλάδα, καλώ τους δήμους να δουν τα στοιχεία που αφορούν τους δρόμους της δικής τους ευθύνης, να δουν ανά χρονολογία και ανά είδος συμβάντος ποιοι είναι οι δρόμοι και ποια είναι τα σημεία που είναι τόσο προβληματικά και να λάβουν μέτρα που ξέρουν καλύτερα από εμάς. Για παράδειγμα: να τοποθετήσουν τεχνητά εμπόδια, να βάλουν καθρέφτες, να αλλάξουν ενδεχομένως τη σήμανση, να καθαρίσουν τη σήμανση, τη διαγράμμιση ενδεχομένως σε ένα δρόμο. Να δουν τα σημεία αυτά, τα οποία ξέρουν καλύτερα από εμάς τι πρέπει να αλλάξουν για να μπορέσουμε να βελτιώσουμε την κατάσταση.

Και προφανώς σε συνεργασία με την ΚΕΔΕ και σε συνεργασία με τους δήμους και τις περιφέρειες, θα πρέπει αυτά τα στατιστικά να είναι συνεχώς βελτιωμένα και να επιβραβεύονται οι δήμοι και οι δήμαρχοι οι οποίοι κάνουν καλύτερη δουλειά από άλλους.

Έρχομαι τώρα στα μέτρα τα οποία αφορούν τις μεταμεσονύκτιες ώρες. Μια σημαντική πρόοδος την οποία εξέτασα από την πρώτη στιγμή που βρέθηκα στο Υπουργείο Μεταφορών είναι η εικοσιτετράωρη λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς. Έτσι, λοιπόν, είμαι στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσω ότι το Σάββατο 5 Ιουλίου, τον προσεχή Ιούλιο, ξεκινά η δοκιμαστική λειτουργία για εικοσιτετράωρο μετρό, εικοσιτετράωρο τραμ και εικοσιτετράωρες συγκεκριμένες γραμμές λεωφορείου οι οποίες θα εξυπηρετήσουν κατά κύριο λόγο νέους ανθρώπους οι οποίοι θέλουν να βγουν στην πόλη μας, στην Αθήνα, να διασκεδάσουν, θέλουν αυτούς τους καλοκαιρινούς μήνες ειδικά να κάνουν αυτό το οποίο κάναμε όλοι μας όταν ήμασταν νέοι. Εμείς πρέπει να λάβουμε μέτρα για να μπορέσουμε να στείλουμε κι ένα μήνυμα στους γονείς τους, ότι θα γυρίσουν με ασφάλεια στο σπίτι τους, ότι δε θα πιάσουν τιμόνι εφόσον έχουν πιει, ότι δεν θα κάνουν μία απερισκεψία.

Έτσι, λοιπόν, θέλω να ευχαριστήσω και να δώσω τα εύσημα στους εργαζόμενους της ΣΤΑΣΥ, της ΟΣΥ και του ΟΑΣΑ και φυσικά σε όλα τα σωματεία που μου έχουν υποβάλει προτάσεις, διότι εκείνοι είναι που θα βάλουν πλάτη σε αυτό το μέτρο, εκείνοι είναι που την ώρα που όλοι μας δεν θα σκεφτόμαστε τη δουλειά, αλλά θα σκεφτόμαστε ενδεχομένως τη διασκέδαση, εκείνοι θα κάνουν ό,τι χρειάζεται για να μεταφέρουν κυρίως νέα παιδιά με ασφάλεια στο σπίτι.

Ελπίζουμε το μέτρο αυτό να πάει καλά. Ελπίζουμε να στεφθεί με επιτυχία ώστε τους επόμενους μήνες να μπορούμε να ανακοινώσουμε, κατόπιν μελέτης βιωσιμότητας, ποιες μέρες του Σαββατοκύριακου, ποιες μέρες του χρόνου, θα μπορούμε να έχουμε εικοσιτετράωρη λειτουργία των μέσων μεταφοράς.

Θέλω να πω, επίσης, ότι κάναμε μια πολύ μεγάλη προσπάθεια για ανανέωση του στόλου. Ήδη το ένα τρίτο του στόλου των λεωφορείων εδώ στην Αθήνα έχει ανανεωθεί. Αντίστοιχα είναι τα νούμερα και στη Θεσσαλονίκη. Το μετρό της Θεσσαλονίκης επιτέλους από ανέκδοτο έγινε πραγματικότητα.

Θα κάνουμε ό,τι χρειάζεται για να αναβαθμίσουμε και τη Γραμμή 1, τον ηλεκτρικό, ο οποίος βρίσκεται σε μία άθλια και παρατημένη κατάσταση εδώ και πολλές δεκαετίες. Οι συρμοί είναι της δεκαετίας του 1980. Άρα, λοιπόν, σήμερα ανακαινίζουμε αυτούς τους συρμούς και θα πρέπει να βρούμε τους πόρους για να ανακαινίσουμε το σύνολο και να τους αυξήσουμε και να πυκνώσουμε τα δρομολόγια.

Κάνουμε, επίσης, μία πολύ μεγάλη προσπάθεια στο ΕΣΥ και θέλω να ευχαριστήσω τον Άδωνι Γεωργιάδη γιατί μαζί επισκεφθήκαμε το ΕΚΑΒ μεταμεσονύκτιες ώρες και τα επείγοντα του Αγία Όλγα. Έχουν προστεθεί πολλά καινούργια ασθενοφόρα. Έχουν προστεθεί πολύ νέοι γιατροί και νοσηλευτές στα επείγοντα, στους οποίους, όμως, χρωστάμε να ελαφρύνουμε τη δουλειά τους και να ελαφρύνουμε εκείνες τις δύσκολες ώρες τις μεταμεσονύκτιες. Δεν πρέπει να θεωρούμε δεδομένο ότι εμείς ανεύθυνα θα κινούμαστε στον δρόμο και κάποιοι άλλοι θα κάνουν τη δουλειά τους, αλλά θα κάνουμε ό,τι χρειάζεται ώστε να μην υπάρχει αυτή η τραγική κατάσταση στα επείγοντα από τις τροχαίες συγκρούσεις κάθε Σάββατο βράδυ και όχι μόνο Σάββατο προφανώς.

Πολλοί αναφερθήκατε στις υποδομές. Θέλω να πω ότι ένας βασικός λόγος που μειώθηκαν οι θάνατοι στους ελληνικούς δρόμους είναι και οι υποδομές, είναι οι αυτοκινητόδρομοι. Όλες οι κυβερνήσεις της τελευταίας εικοσαετίας έχουν κάνει σημαντική δουλειά και σημαντική πρόοδο στον τομέα, κάποιοι μπορεί περισσότερο, κάποιοι λιγότερο, αλλά δεν έχει σημασία σήμερα, διότι πλέον στους αυτοκινητόδρομους της Ελλάδας, παρότι τα στοιχεία ήταν πάρα πολύ άσχημα παλαιότερα, το ποσοστό των θανατηφόρων είναι κάτω από 5%. Άρα, λοιπόν, το πρόβλημα έχει μεταφερθεί στα αστικά κέντρα της πόλης μας. Δεν είναι τόσο πολύ στους αυτοκινητόδρομους. Νομίζω αξίζει να αναφερθεί αυτό.

Και νομίζω πρέπει να αναφερθεί ότι το Πάτρα - Πύργος εντός του 2025 θα παραδοθεί επιτέλους. Ο Ε65 προχωρά. Ο νέος Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης επιτέλους ξεκίνησε. Το Flyover στη Θεσσαλονίκη προχωρά με ταχείς ρυθμούς και θα ολοκληρωθεί εντός αυτής της κυβερνητικής θητείας.

Αναφερθήκατε πολλοί στην παιδεία. Γνώμη μου είναι -προφανώς ο καθένας έχει την άποψή του- ότι η παιδεία, ακόμη και αν διευρύνουμε τα προγράμματα στα σχολεία, δεν είναι βασικός λόγος της οδικής συμπεριφοράς, διότι εμείς οι ίδιοι πηγαίνουμε στην Ευρώπη και αλλάζουμε συμπεριφορά και ξαφνικά γινόμαστε Ευρωπαίοι οδηγοί. Αλλά όταν οι Ευρωπαίοι έρχονται στη χώρα μας, δυστυχώς, αποκτούν τις δικές μας κακές συνήθειες.

Στο άρθρο 112 παρ. 4 του παρόντος νομοσχεδίου προβλέπεται κοινή υπουργική απόφαση με την Υπουργό Παιδείας –με τον εκάστοτε Υπουργό Παιδείας- που θα ρυθμίζει ακριβώς ποια μαθήματα και πόσο συχνά θα μπουν στα ελληνικά σχολεία. Συμφωνώ ότι πρέπει να κάνουμε προσπάθειες, αλλά νομίζω ότι η προσπάθεια είναι κατά βάση η καθημερινή μας οδηγική συμπεριφορά.

Θέλω να πω, επίσης, κύριε Πρόεδρε, ότι οι έλεγχοι αλκοτέστ έχουν αυξηθεί και μάλιστα με πολύ εντατικό ρυθμό. Ανέφερε και τα στοιχεία ο Πρωθυπουργός στη χθεσινή συνεδρίαση.

Δεν γίνονται πια δειγματοληπτικά. Σε πολλές περιπτώσεις, ειδικά εδώ στην Αθήνα, κλείνουν όλες οι λωρίδες ενός δρόμου και αυτό νομίζω ότι είναι μία πολύ σημαντική αλλαγή, που στέλνει το μήνυμα της αυστηρότητας και της εφαρμοσιμότητας. Έγιναν τριακόσιοι πενήντα δύο χιλιάδες έλεγχοι και βεβαιώθηκαν οκτώ χιλιάδες πρόστιμα για οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Αυξήθηκαν οι έλεγχοι που έφεραν καταγεγραμμένες παραβάσεις κατά 70%. Άρα, ναι, και οι έλεγχοι της Τροχαίας έχουν αυξηθεί.

Ωστόσο εξετάζουμε και άλλα μέτρα, τα οποία μας έχει φέρει το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» για τη λεγόμενη συσκευή «alkoblock» στους οδηγούς, οι οποίοι έχουν αποδεδειγμένα παραβεί αρκετές φορές ή έστω και μία φορά το επιτρεπόμενο όριο για την κατανάλωση αλκοόλ. Αυτό είναι ένα μέτρο το οποίο εφαρμόζουμε σήμερα στα λεωφορεία του ΟΑΣΑ. Σήμερα στα καινούργια ηλεκτρικά λεωφορεία οι οδηγοί πριν πιάσουν τιμόνι, πριν ξεκινήσει η μηχανή, κάνουν υποχρεωτικά αλκοτέστ. Αν δεν βγει αρνητικό, δεν ξεκινάει η μηχανή. Είναι μια καινοτομία που νομίζω αξίζει να αναφέρουμε.

Το βασικότερο όμως που αλλάζει –και κλείνω με δύο σημεία, κύριε Πρόεδρε- είναι ότι πλέον θα έχουμε, από τον ερχόμενο Σεπτέμβριο, τον τρόπο να εφαρμόσουμε το νέο κώδικα και αυτός είναι η νέα προσπάθεια, πολύ μεγάλη προσπάθεια, που κάνει το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης και προσωπικά ο Δημήτρης Παπαστεργίου, με τον οποίο είχα την τιμή να συνεργαστώ επί ενάμιση χρόνο και συνεχίζουμε να συνεργαζόμαστε σε αυτόν τον τομέα, οι κάμερες με τεχνητή νοημοσύνη στους ελληνικούς δρόμους. Ξεκινάμε από Αθήνα, Θεσσαλονίκη, αλλά όταν θα είναι έτοιμο το πληροφοριακό σύστημα, θα δει ο κάθε δήμος, η κάθε περιφέρεια ότι θα μπορεί με δικές του κάμερες να διαπιστώνει παραβάσεις εντός των ορίων διοίκησης του ιδίου και να έχει και σημαντικό μέρος των εσόδων από αυτές.

Άρα λοιπόν ήδη έχουν τοποθετηθεί οι πρώτες κάμερες στα λεωφορεία του ΟΑΣΑ, οι οποίες από τον Ιούλιο θα ξεκινήσουν να διαπιστώνουν παραβάσεις στη λεωφορειολωρίδα. Τον Ιούλιο θα τοποθετηθούν οι πρώτες κάμερες της Περιφέρειας Αττικής σε κόκκινους σηματοδότες. Τον Σεπτέμβριο θα είναι έτοιμο το πληροφοριακό σύστημα, το οποίο από οποιαδήποτε κάμερα σε όλη την Ελλάδα θα μπορεί πλέον με αυτόματο ψηφιακό τρόπο τεχνητής νοημοσύνης να διαπιστώνει παραβάσεις και έτσι λοιπόν να μπορέσουμε να έχουμε έναν εφαρμόσιμο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Και μιας και το ρώτησε αυτό ο κ. Δελβερούδης, να πω ότι θα ισχύσει το μέτρο και για τους αλλοδαπούς οι οποίοι πολλές φορές –σωστά είπατε- έρχονται με ξένες πινακίδες εντός της χώρας μας. Αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο αντιμετωπίζουμε κυρίως στη Βόρεια Ελλάδα, στη Χαλκιδική, όπου έρχονται πάρα πολλοί από γειτονικές χώρες με ξένες πινακίδες, κάνουν τις παραβάσεις τους και φεύγουν. Σταματάει λοιπόν αυτό. Σταματά διότι το ψηφιακό αυτό σύστημα θα είναι διασυνδεδεμένο με ευρωπαϊκά μητρώα και όπως και εμείς οι Έλληνες οδηγοί λαμβάνουμε μία κλήση, ένα πρόστιμο όταν πηγαίνουμε σε μια ευρωπαϊκή χώρα –και μάλιστα το λαμβάνουμε πολύ γρήγορα-, αυτό θα αλλάξει και στην Ελλάδα.

Αναφέρθηκαν τέλος, κύριε Πρόεδρε, πολλοί συνάδελφοι σε μελέτες και είπαν ότι ο κώδικας δεν βασίστηκε σε καμία μελέτη. Κατέθεσε στα Πρακτικά χθες και ο κ. Σταϊκούρας –την έχω και εγώ εδώ, όποιος θέλει μπορεί να την πάρει από τα Πρακτικά- αυτή τη μελέτη. Είναι η μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, η οποία μας καθοδήγησε για πάρα πολλούς μήνες, μας καθοδήγησε για να μπορέσουμε να λάβουμε μια σειρά από μέτρα τα οποία ψηφίζονται σήμερα. Άρα λοιπόν, ναι, και οι πολιτικοί κάναμε τη δουλειά μας, αλλά την κάναμε κυρίως με στοιχεία τα οποία προέρχονται από το Πολυτεχνείο.

Θέλω κλείνοντας να πω, αναφορικά με το θέμα που κυριάρχησε, τις ελεύθερες λεωφορειολωρίδες, ότι τα μέτρα τα οποία λαμβάνουμε ελευθερώνοντας τις λεωφορειολωρίδες και από τα ταξί αλλά και από τα ΙΧ και από όλους εμάς που πολλές φορές έχουμε κάνει αυτή την παράβαση ασυναίσθητα, είναι διότι έχω βαθύ και απεριόριστο σεβασμό για τους ανθρώπους που ξυπνούν κάθε πρωί και στέκονται υπομονετικά σε μια στάση λεωφορείου για να φτάσουν στη δουλειά τους ή στον προορισμό τους, σε αντίθεση με όλους εμάς που πηγαίνουμε με το αυτοκίνητο. Αυτόν τον καθημερινό αγώνα ζωής λοιπόν πρέπει να τον διευκολύνουμε και όχι να τον δυσκολεύουμε και επιτέλους είμαι περήφανος που η πολιτεία και η Κυβέρνηση δείχνει σεβασμό σε έναν άνθρωπο, ο οποίος για τόσα χρόνια ένιωθε αόρατος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων, της τροπολογίας και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις».

Προχωρούμε στην ψήφιση η οποία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, 128 άρθρα, 1 τροπολογία, το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο του νομοσχεδίου.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Παρακαλούνται οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές να καταθέσουν στο Προεδρείο τα έγγραφα με τις ψήφους τους, προκειμένου να συμπεριληφθούν στα επίσημα Πρακτικά της Βουλής.

(Τα προαναφερθέντα έγγραφα με τις ψήφους καταχωρίζονται στα Πρακτικά και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(Να μπουν οι σελ. 120-146)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Μετά την ολοκλήρωση της ψηφοφορίας, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις», έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και στο σύνολό του και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου σελ. 147α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ’ ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδρίασης ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσαεξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 13.07΄ λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Πέμπτη 12 Ιουνίου 2025 και ώρα 10.00΄, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: νομοθετική εργασία, μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας: α) «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ του Υπουργείου Άμυνας των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Αλβανίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας του Καναδά και των Καναδικών Ενόπλων Δυνάμεων και του Υπουργείου Άμυνας του Βασιλείου της Δανίας και του Υπουργού Άμυνας της Γαλλικής Δημοκρατίας και του Ομοσπονδιακού Υπουργείου Άμυνας της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Ιταλικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Εξωτερικών της Δημοκρατίας της Ισλανδίας, του Υπουργείου Άμυνας του Βασιλείου της Νορβηγίας και του Υπουργού Εθνικής Άμυνας της Δημοκρατίας της Πολωνίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ρουμανίας και του Υπουργού Άμυνας του Βασιλείου της Ισπανίας και του Γενικού Επιτελείου της Δημοκρατίας της Τουρκίας (το οποίο ενεργεί για λογαριασμό της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας) και του Υπουργείου Άμυνας του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας και του Ανώτατου Στρατηγείου Συμμαχικών Δυνάμεων Ευρώπης σχετικά με την Ίδρυση, Λειτουργία, Επάνδρωση, Χρηματοδότηση, Διοίκηση και Υποστήριξη της Διακλαδικής Διοίκησης Συμμαχικών Δυνάμεων στο Νόρφολκ». β) «Κύρωση του Μνημονίου Συνεργασίας μεταξύ του Ανώτατου Συμμαχικού Διοικητή Μετασχηματισμού (SACT) και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας, σχετικά με την τοποθέτηση Εθνικού Αντιπροσώπου Συνδέσμου στο Στρατηγείο της Ανώτατης Συμμαχικής Διοίκησης Μετασχηματισμού και των ανταλλαγεισών επιστολών περί παράτασης της ισχύος αυτού», σύμφωνα με τη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη που θα διανεμηθεί.

Καλή συνέχεια!

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**