

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΠΔ'

Τετάρτη 24 Φεβρουαρίου 1999

Αθήνα, σήμερα στις 24 Φεβρουαρίου 1999, ημέρα Τετάρτη και ώρα 18.16' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΣΓΟΥΡΙΔΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Παρακαλείται η κυρία Γραμματέας, να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από την κ. Βασιλική Αράπη-Καραγιάννη, Βουλευτή Α' Αθηνών, τα ακόλουθα:

"Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Διανοούμενοι και Καλλιτέχνες της Ελλάδας με ψήφισμά τους το οποίο κατέθεσαν στον κύριο Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων διαφωνούν με τον τρόπο που χειρίστηκε η ελληνική κυβέρνηση την υπόθεση Οτσαλάν και ζητούν να μη χαλαρώσει η αλληλεγγύη της Ελλάδας προς τον Κουρδικό λαό που μάχεται για την εθνική ανεξαρτησία.

Προσυπογράφει η Βουλευτής κυρία ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ.

2) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Αγρονομική Κίνηση Εργαζομένων στην ΑΜΕ Δελφοί - Δίστομο καταγγέλλει την προσπάθεια της Διεύθυνσης της εταιρείας να αναγκάσει τους εργαζόμενους να αναλάβουν εργολαβικά εργασίες των υπογείων στοών.

3) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΑΣΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Χειριστών ΔΕΗ - Μεγ/λης καταγγέλλει την έλλειψη διαφάνειας στην πρόσληψη υπαλληλικού προσωπικού στη ΔΕΗ Μεγαλόπολης.

4) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΑΣΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων Πωλητών Λαϊκών Αγορών ζητεί την τροποποίηση του νομοθετικού καθεστώτος που καθορίζει τον τρόπο διοίκησης και λειτουργίας των Λαϊκών Αγορών.

5) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΡΑΠΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα Π.Θ. Λέσβου καταγγέλλει την ΕΛΑΙΣ ΑΕ ότι διαπραγματεύεται την αγορά ελαιολάδου από το Μαρόκο.

6) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Συμβασιούχων Υπαλλήλων

Επιμελητηρίων Αθήνας - Πειραιά διαμαρτύρεται για τις ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου "Συλλογικές διαπραγματεύσεις στη Δημόσια Διοίκηση, μονιμοποιήσεις συμβασιούχων αορίστου χρόνου και άλλες διατάξεις".

7) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΑΣΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Βενζινοπωλών Νομού Αττικής ζητεί να μην ισχύει πλέον το ελεύθερο ωράριο λειτουργίας στα πετρελαιοκαυσίμων.

8) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΡΑΠΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Ρεθύμνου υποβάλλει προτάσεις για τη Β' φάση του σχεδίου "Καποδίστριας".

9) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ και ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Σελλών Ιωαννίνων ζητεί την αναβάθμιση του Αστυνομικού Σταθμού της περιοχής του σε Αστυνομικό Τμήμα.

10) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Χορηγούχων Προέδρων του Νομού Ιωαννίνων ζητεί την αναγνώριση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους της απόφασης του Υπουργείου Εσωτερικών που προβλέπει τον καθορισμό των εξόδων παράστασης των εν ενεργεία προέδρων των κοινοτήτων.

11) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Συνταξιούχων Υπαλλήλων ΙΚΑ και Άλλων Ασφαλιστικών Ταμείων Βορείου Ελλάδας ζητεί την ικανοποίηση των ασφαλιστικών αιτημάτων των μελών του.

12) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων των Δημοτικών Σχολείων περιοχής Κάτω Μαλακοπής Πυλαίας ζητεί να λυθεί το στεγαστικό πρόβλημα των σχολείων.

13) Ο Βουλευτής Ρεθύμνου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ρεθύμνης Νομού Ρεθύμνου υποβάλλει προτάσεις για το Τρίτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

14) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ηρακλείου ζητεί οικονομική ενίσχυση του ΚΑΠΗ Κρουσσώνα Ηρακλείου.

15) Οι Βουλευτές κυρίες ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ και ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο

Νομάρχης Μαγνησίας ζητεί χρηματοδότηση για την ολοκλήρωση της νέας πτέρυγας του Νοσοκομείου Βόλου Μαγνησίας.

16) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Ενοικιαζομένων Δωματίων και Επιπλωμένων Διαμερισμάτων Θεσσαλίας και Βορείων Σποράδων - Πηλίου ζητεί η Διεύθυνση Τουρισμού Θεσσαλίας να παραμείνει στο Βόλο Μαγνησίας.

17) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Μαγνησίας επισημαίνει την αναγκαιότητα λειτουργίας του πολιτικού αεροδρομίου στη Νέα Αγχίαλο Μαγνησίας.

18) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Συνταξιούχων "Αναπήρων Θυμάτων Εθνικής Αντίστασης" ζητεί τη διευθέτηση της συνταξιοδότησης των μελών της.

19) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Υπαλληλικού Προσωπικού Αυτοκινήτων ζητεί την ικανοποίηση των εργασιακών και οικονομικών αιτημάτων της.

20) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Λεωφορείων Πούλμαν αντιτίθεται στη χορήγηση νέων αδειών τουριστικών λεωφορείων.

21) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μητρόπολης Καρδίτσας υποβάλλει προτάσεις για τη χωροθέτηση Χ.Υ.Τ.Α. στην περιοχή του.

22) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Πανελλήνιο Αναπηρικό Κίνημα Κινητικών Πολιτών Αναπήρων ζητεί την αναπροσαρμογή της φοροαπαλλαγής των μελών του.

23) Η Βουλευτής Αθηνών κυρία ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δημοκράτριο Πανεπιστήμιο Θράκης ζητεί την ίδρυση νέων τμημάτων του.

24) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Γεωργικός Πιστωτικός Συνεταιρισμός Σαρδηνίων ζητεί την τροποποίηση του κανονισμού της ΕΕ σχετικά με τη διαμόρφωση της τιμής των καπνών.

25) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Συντονιστικό Συμβούλιο Ενώσεων Απόστρατων Αξιωματικών Στρατού - Ναυτικού - Αεροπορίας διαμαρτύρεται για τις χαμηλές συντάξεις των Απόστρατων Αξιωματικών Ε.Δ.

26) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΙΝΤΖΕΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δικηγορικός Σύλλογος Ροδόπης αντιτίθεται στην κατάτμηση του Εφετείου Θράκης σε δύο ανεξάρτητα Εφετεία.

27) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Πύργου Ηλείας ζητεί τη διευθέτηση οικονομικού του προβλήματος με το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων.

28) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Κυνηγετικός Σύλλογος και ο Σκοπευτικός Όμιλος Αμαλιάδας Ηλείας ζητούν την κατασκευή Σκοπευτηρίου στην Αμαλιάδα.

29) Η Βουλευτής Πέλλας κ. ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία Ιατροί Επιμελητές Β' επί θητεία

υπηρετούντες στο ΕΣΥ ζητούν να μονιμοποιηθούν στις θέσεις τις οποίες κατέχουν.

30) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ και ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Γαλαξειδίου Φωκίδας ζητεί να συμπεριληφθεί το χωριό Βουνιχώρα στα μαρτυρικά χωριά από τα στρατεύματα κατοχής.

31) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Φορείς της νήσου Σύρου ζητούν οι απόφοιτοι του ιδιωτικού Ναυτικού Λυκείου Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού που λειτουργεί στη Σύρο να έχουν δικαίωμα κτήσης διπλώματος μηχανικού Α' τάξης.

32) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Νοσηλευτών-τριών του Εθνικού Συστήματος Υγείας καταγγέλλει ενέργεια του Προέδρου του Νοσοκομείου Λάρισας που θίγει τους νοσηλευτές και νοσηλεύτριες.

33) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αναγκαστικός Συνεταιρισμός Διαχείρισης Αδιαίρετου Δάσους Καρυάς Λάρισας ζητεί οικονομική ενίσχυση για την εξόφληση οφειλών του προς το ΙΚΑ.

34) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γ. Αλεξίου, κάτοικος Νεράιδας Λάρισας, ζητεί να του καταβληθεί αποζημίωση για την ντοματοπαραγωγή του που καταστράφηκε από βροχόπτωση.

35) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΓΙΩΡΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ζητεί να αποδοθεί άμεσα η στρεμματική ενίσχυση που εκκρεμεί από την αρχή του έτους στους σταφιδοκαλλιεργητές του Νομού Αχαΐας.

36) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Μεσολογίου ζητεί να μην κλείσει η σχολή παραδοσιακών κιλιμιών του ΕΟΜΜΕΧ στο Αιτωλικό.

37) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΡΑΠΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Ιατρικός Σύλλογος Επαρχίας Καλύμνου ζητεί την πρόσληψη ιατρικού προσωπικού για την κάλυψη των αναγκών του υποκαταστήματος ΙΚΑ Καλύμνου.

38) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι εργαζόμενοι του Πόρτο Καρράς ζητούν την επαναπρόσληψή τους στο Καζίνο.

39) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι υπηρετούντες στο ΕΣΥ ιατροί επιμελητές Β' ζητούν νέες ρυθμίσεις της εργασιακής σχέσης τους.

40) Ο Βουλευτής Πιερίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΟΛΥΖΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Συνταξιούχων Αυτοκινητιστών Νομού Πιερίας ζητεί την απαλλαγή των συνταξιούχων από τη φορολογία υπεραξίας από μεταβίβαση αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης.

41) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΤΑΪΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι εκπαιδευτικοί που έλαβαν μέρος στο διαγωνισμό του ΑΣΕΠ και επέτυχαν ζητούν να διορισθούν.

42) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ι. Μάργαρης εθελοντής και έφεδρος ανθυπολοχαγός ζητεί την υποχρεωτική θητεία σε συντομικές φρουρές της χώρας.

43) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕ-

ΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εκπαιδευτών Οδηγών Αυτοκινήτων Θεσ/νίκης "Μακεδονία" ζητεί την επιμόρφωση με τη διοργάνωση σεμιναρίων των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων - μοτοσυκλετών.

44) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελεμάτων Ελλάδας ζητεί την ικανοποίηση του ασφαλιστικού της αιτήματος.

45) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελεμάτων Ελλάδας ζητεί την αύξηση του συντελεστή ασφάλισης των οικοδόμων.

46) Ο Βουλευτής Ξάνθης κ. ΜΠΗΡΟΛ ΑΚΗΦΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Κοινό Ταμείο Εισπράξεων Λεωφορείων Νομού Ξάνθης ζητεί την κατάργηση της υπουργικής απόφασης που ρυθμίζει την εκμετάλλευση της υπεραστικής γραμμής Καβάλας Ξάνθης.

47) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Μαρία Τσοπριάδου, κάτοικος Δράμας, ζητεί τη διευθέτηση της συνταξιοδότησής της.

48) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Μακρίνα Ωραιοπούλου, κάτοικος Δράμας, ζητεί τη διευθέτηση της συνταξιοδότησής της.

49) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Σωτήριος Βαλκάνης, κάτοικος Δράμας, ζητεί τη διευθέτηση της συνταξιοδότησής του.

50) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Θωμάς Κωνσταντινίδης, κάτοικος Τούμπας Θεσ/νίκης, ζητεί τη διευθέτηση της συνταξιοδότησής του.

51) Ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ελληνική Επιτροπή της Διεθνούς Αμνηστίας ζητεί να γίνουν σεβαστά στη δίκη του Αμπντούλαχ Οτσαλάν τα διεθνή πρότυπα απονομής της δικαιοσύνης.

Προσυπογράφουν οι Βουλευτές κύριοι ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ και ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1944/2-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 51/21-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 1944/02.09.1998 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Πέτρου Κουνάλη και Στέλλας Αλφιέρη σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Στο πλαίσιο του Προγράμματος Δράσης του ΥΠ.ΠΟ. για το 1998 η χρηματοδότηση στον τομέα της Πολιτιστικής Κληρονομιάς γίνεται γενικά με ικανοποιητικούς ρυθμούς. Τα ποσοστά απορρόφησης ανέρχονται:

- από πιστώσεις του τακτικού προϋπολογισμού σε ποσοστό 70%.

- από πιστώσεις του ΛΟΤΤΟ σε ποσοστό 80%.

- από πιστώσεις του ΤΑΠ σε ποσοστό 62% (σημειώνεται ότι από το ΤΑΠ έχει διατεθεί για δαπάνες φυλακτικού προσωπικού ποσό 850.000.000 δρχ. για την πληρωμή Κυριακών και εξαιρεσίμων, καθώς και ποσό 1.673.420.000) δρχ. για τη μισθοδοσία εποχικού φυλακτικού προσωπικού και προσωπικού καθαριότητας).

Καθυστέρηση υπάρχει στη χρηματοδότηση από τις πιστώσεις του ΠΔΕ, από τις οποίες έχει καταβληθεί ποσοστό 36%. Από πλευράς ΥΠ.ΠΟ. έχουν γίνει όλες οι αναγκαίες ενέργειες και σύντομα ελπίζουμε να είναι δυνατή η αποκατάσταση των ρυθμών χρηματοδότησης του αρχαιολογικού έργου.

2. Τα προβλήματα στη λειτουργία της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας είναι γνωστό ότι αντιμετωπίζονται από το ΥΠ.ΠΟ. ενόψει μάλιστα της προετοιμασίας του νέου Οργανισμού του Υπουργείου και της

ολοκλήρωσης των εργασιών για την κατάρτιση του νέου αρχαιολογικού νόμου. Η δε συνεργασία με τον Σ.Ε.Α. είναι καλή και συνεχής.

Ο Υπουργός

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"

2. Στην με αριθμό 2915/7-10-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 97/22-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 2915/07.10.1998 ερώτηση του Βουλευτή κ. Πέτρου Κουνάλη, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σχετικά με τον καθαρισμό του μνημείου της Πύλης του Αδριανού, στην τελευταία συνεδρίαση του ΚΑΣ καθορίστηκαν ομόφωνα οι εξής φάσεις εργασιών:

Α' Φάση-Μελέτη κατασκευής ικριώματος-φωτογράφιση

- Μελέτη και κατασκευή νέου ικριώματος για την αρχιτεκτονική μελέτη και την καταγραφή των φθορών σ' όλο το ύψος του μνημείου.

- Φωτογραφική τεκμηρίωση όλων των όψεων με συμβατική και ψηφιακή μηχανή για την ανασύνθεση του συνόλου σε φωτομωσαϊκό υπό κλίμακα. Για την φωτογράφιση του συνόλου του μνημείου απαιτείται η απομάκρυνση του υπάρχοντος ικριώματος. Η φωτογράφιση θα γίνει από πύργους σε απόσταση ή από ειδικό όχημα εφοδιασμένο με ανυψωτικό βραχίονα.

Β' Φάση-Μελέτη καταγραφής και τεκμηρίωσης της υπάρχουσας κατάστασης.

- Αρχιτεκτονική αποτύπωση του μνημείου με σκοπό: την ακριβή διαστασιολόγηση του συνόλου και των επί μέρους στοιχείων που το συνθέτουν, την καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης με τον εντοπισμό όλων των σοβαρών ρηγματώσεων και των λοιπών δομικών φθορών στα μέλη του, και τον εντοπισμό όσων ξένων σιδηρών στοιχείων έχουν τοποθετηθεί από παλιά και κατά την τελευταία στερεωτική επέμβαση του Α. Ορλάνδου το 1948 (που ενδεχομένως να προκαλούν λόγω οξείδωσης βλάβες στα μέλη).

- Δομοστατική ανάλυση και έλεγχος της συμπεριφοράς του μνημείου σε σεισμό. Εγκατάσταση οργάνων μέτρησης κραδασμών και μικροδονήσεων που προκαλούνται από την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων εγγύτατα του μνημείου.

- Πλήρης χαρτογράφηση των φθορών, αλλοιώσεων της επιφάνειας του μνημείου.

α) Διερεύνηση-δειγματοληψία και ανάλυση των νεώτερων επιχρισμάτων στην επιφάνεια του μνημείου και των τοιχογραφιών στην επιφάνεια του "αττικού".

β) Φωτογράφιση στο "υπερύθυρο" και "υπεριώδες" φάσμα των τοιχογραφιών, των εγχαραγμάτων και των επιγραφών στην επιφάνεια του μνημείου.

Μελέτη για την επίδραση ρυπογόνων παραγόντων της ατμόσφαιρας στο άμεσο περιβάλλον του μνημείου και τοποθέτηση οργάνων μέτρησης για τη συνεχή παρακολούθηση των τιμών των ρυπαντών.

- Σωστικές επεμβάσεις, υποστυλώσεις ετοιμόρροπων τμημάτων της επιφάνειας ή μελών του μνημείου που θα κριθούν απαραίτητες κατά τη διάρκεια της καταγραφής των φθορών.

Γ' Φάση-Απομάκρυνση του ικριώματος εργασίας

Δ' Φάση-Εκπόνηση ολοκληρωμένης πρότασης αποκατάστασης του μνημείου που θα περιλαμβάνει:

- Αρχαιολογική έρευνα για τον εντοπισμό των μετασκευών και της εξέλιξης της οικοδομικής ιστορίας του μνημείου.

- Πρόταση μορφολογικής και στατικής αποκατάστασης του μνημείου με πιθανή επανένταξη ελλειπόντων τμημάτων προτύπων ή ανακατασκευασμένων.

- Πρόταση συντήρησης, καθαρισμού και στερέωσης της

επιφανείας του μνημείου.

Πρόταση λήψης μέτρων προστασίας από εξωγενείς παράγοντες του περιβάλλοντος του μνημείου.

Χρονοδιάγραμμα Εργασιών

Α' Φάση-Μελέτη κατασκευής ικριώματος-φωτογράφιση, 1 μήνας

Β' Φάση-Μελέτη καταγραφής και τεκμηρίωσης της υπάρχουσας κατάστασης, 6 μήνες

Γ' Φάση-Απομάκρυνση του ικριώματος εργασίας, 10 ημέρες

Δ' Φάση - Εκπόνηση ολοκληρωμένης πρότασης αποκατάστασης του μνημείου, 6 μήνες.

Σημειώνεται, τέλος, ότι το έργο θα υλοποιηθεί από το Ταμείο Διαχείρισης Πιστώσεων Αρχαιολογικών Έργων.

Ο Υπουργός

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"

3. Στην με αριθμό 1402/20-8-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 68/29-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1402/20-8-98 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Νίκος Τσιαρτσώνης, παρακαλούμε να πληροφορηθείτε τον κ. Βουλευτή τα εξής:

1. Η Κοινοπραξία ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΜΕΤΡΟ που υπέβαλε στις 7-9-92 την αίτηση για εκδήλωση ενδιαφέροντος περιλάμβανε τις πιο κάτω Εταιρείες:

Bouygues, Bombardier, Sofretu, SNC - Lavalin, VIA -GTI.

Στην άνω αίτησή της η εν λόγω Κοινοπραξία δήλωνε ότι θα χρησιμοποιήσει για την εκτέλεση ορισμένων έργων "Πολιτικού Μηχανικού" τις Ελληνικές Κατασκευαστικές Εταιρείες, χωρίς όμως να αλλάζει την αρχική σύνθεση των Εταιρειών, που υπέβαλαν της προσφορές τους.

2. Με την υπ. Αρ. Δ1α/4/436/2-12-92, Απόφαση προεπιλέχθηκε η Κοινοπραξία ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΜΕΤΡΟ με την πιο πάνω σύνθεση για να υποβάλει προσφορά στη Β' φάση του διαγωνισμού.

3. Με την ίδια σύνθεση η Κοινοπραξία υπέβαλε την τεχνική και οικονομική της προσφορά την 16-8-93, στην οποία και πάλι ανέφερε ότι θα χρησιμοποιήσει τις άνω εργοληπτικές επιχειρήσεις. Ο όμιλος BOUYGUES αποτελείται από τα ακόλουθα μέλη από τη Γαλλία και τον Καναδά: Bouygues, Bombardier, Sofretu, SNC-Lavalin, VIA-GTI. Αυτός ο Όμιλος σύμφωνα με την επιστολή του προς την Επιτροπή Εισηγήσης για Ανάθεση και το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει δηλώσει ότι θα συνεργαστεί για την κατασκευή του Έργου με τις Ελληνικές Εταιρείες ΑΛΤΕ, ΑΒΑΞ, ΑΠΙ-ΚΑΤ και ΘΕΜΕΛΗ.

Οι εταιρείες αυτές είχαν συστήσει Κοινοπραξία μεταξύ τους και είχαν επίσης προβεί σε κάποιες "ιδιωτικές συμφωνίες" με την Κοινοπραξία Bouygues για να αναλάβουν την εκτέλεση τμημάτων του έργου "ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ" σε περίπτωση που η Κοινοπραξία αυτή αναδεικνύονταν ανάδοχος του έργου.

Αυτές οι "ιδιωτικές συμφωνίες" δεν αφορούν άμεσα το Ελληνικό Δημόσιο, άλλωστε ουδέποτε ετέθησαν υπόψη του Ελληνικού Δημοσίου αν και ζητήθηκαν. Βεβαίως η Κ/Ξ "ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΜΕΤΡΟ", όπως εκτέθηκε παραπάνω κατά την υποβολή της προσφοράς της δήλωνε ότι θα συνεργαστεί και με τις εν λόγω Ελληνικές Εταιρείες.

Το Ελληνικό Δημόσιο αν και δεν έχει καμία εμπλοκή στις "ιδιωτικές Συμφωνίες" της Αναδόχου Κ/Ξ - "ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΜΕΤΡΟ" και η Αρχική σύνθεσή της είναι δεδομένη και σαφώς καθορισμένη θεωρεί ότι είναι αναγκαίο να συμμετέχουν στο δυνατό μεγαλύτερο ποσοστό στην κατασκευή του Έργου Ελληνικές Εργοληπτικές Εταιρείες. Είναι δε γνωστό ότι έχει καλέσει την Ανάδοχο Κ/Ξ να τιμήσει τις όποιες "ιδιωτικές συμφωνίες" και να αποσαφηνίσει τις σχέσεις της με τις Ελληνικές Εργοληπτικές Εταιρείες.

Ο Υπουργός

Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

4. Στην με αριθμό 2877/5-10-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2645/29-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

"Επί της ερώτησης 2877/5-10-98 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Ν. Τσιαρτσώνης και Γ. Καρασμάνης, για τα θέματα αρμοδιότητάς μας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 57/73 (ΦΕΚ 149/19-7-1973 τ.Α') παρέχεται κοινωνική προστασία στα άτομα που:

α) Βρίσκονται σε κατάσταση ένδειας.

β) Βρίσκονται σε μειωμένη κοινωνική, σωματική ή διανοητική κατάσταση (αναπηρία, γήρας κλπ) και

γ) Περιέρχονται προσωρινά ή μόνιμα σε κατάσταση ανάγκης, λόγω ασθένειας, θεομηνίας ή άλλου απρόβλεπτου συμβάντος.

Η παρεχόμενη κοινωνική προστασία έχει τη μορφή είτε εφ' άπαξ οικονομικών ενισχύσεων, είτε μηνιαίου επιδόματος όταν συντρέχουν και προϋποθέσεις αναπηρίας.

Στους οικονομικά αδύνατους και ανασφάλιστους παρέχεται δωρεάν ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη.

Άτομα που αντιμετωπίζουν προσωρινά πρόβλημα στέγης μπορούν να φιλοξενηθούν στους Κοινωνικούς Ξενώνες Ενηλίκων.

Τέλος, σας γνωρίζουμε ότι, στο Νόμο "Ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Κοινωνικής Φροντίδας και άλλες διατάξεις", που ψηφίστηκε πρόσφατα από τη Βουλή, προβλέπονται διατάξεις με τις οποίες λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα για την αντιμετώπιση των κοινωνικών προβλημάτων.

Ο Υφυπουργός

Θ. ΚΟΤΣΩΝΗΣ"

5. Στην με αριθμό 2497/22-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 218/29-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2497/22-9-98 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Ε. Μπασιάκος Σ. Τσιπουρίδης, Η. Βεζδρεβάνης, Ν. Κατσαρός, Γ. Καρασμάνης, Α. Κονταξής και Θ. Λεονταρίδης, σας πληροφορούμε τα εξής:

ΝΕΟΙ ΑΓΡΟΤΕΣ

Το σύνολο των αποφάσεων που ήταν απαραίτητες για την εφαρμογή των μέτρων του ν. 2520/97 έχει εκδοθεί, δημοσιευθεί και αποσταλεί στις καθ' ύλην αρμοδίες υπηρεσίες για υλοποίησης.

Παράλληλα, επειδή θεωρούμε ότι για την αποτελεσματική εφαρμογή ενός προγράμματος πρωτεύοντα ρόλο παίζει η έγκυρη και έγκαιρη ενημέρωση τόσο των υπηρεσιών που εμπλέκονται με την υλοποίηση, όσο και των ίδιων των ενδιαφερομένων, αφού μέσα από την γνώση θα επιλέξουν την καλύτερη γι' αυτούς λύση προχωρήσαμε:

α. Σε πρόταση προς τις νομαρχίες για την ίδρυση γραφείου ενημέρωσης των νέων αγροτών.

β. Σε έκδοση βιβλίου, το οποίο έχει κυκλοφορήσει σε ολόκληρη τη χώρα, και το οποίο εκτός από τους στόχους και τις βασικές επιλογές της αγροτικής πολιτικής περιέχει ανάλυση των μέτρων του ν. 2520/97 και το νομικό πλαίσιο (νόμοι, Κανονισμοί, αποφάσεις) εφαρμογής.

γ. Οργανώθηκαν στις έδρες των περιφερειών ενημερωτικές συσκέψεις με παρουσία υπαλλήλων, φορέων αγροτών και απλών αγροτών για την ανάλυση των μέτρων.

ΜΕΤΡΑ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΜΕΙΟΝΕΚΤΙΚΩΝ ΟΡΕΙΝΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΕΘΟΡΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Για τη στήριξη των εν λόγω περιοχών παρέχονται τα ακόλουθα κίνητρα:

α. Αυξημένα ποσοστά ενίσχυσης για επενδύσεις στις αγροτικές εκμ/σεις (συνολικό ποσοστό μέχρι και 68% του ύψους επένδυσης).

β. Προώθηση της πολυαπασχόλησης με κίνητρα και οικονομικές ενισχύσεις (μέχρι και 68% του ύψους επένδυσης) για την πραγματοποίηση επενδύσεων αγροτουρισμού, αγροβιοτεχνίας, οικοτεχνίας, κ.λ.π. για τη βελτίωση του εισοδήματος και της απασχόλησης στην αγροτική οικογένεια. Τα παραπάνω κίνητρα παρέχονται σε εφαρμογή του Καν. 950/97, των περιφερειακών επιχειρησιακών προγραμμάτων και του ν. 2520/97 (Δανειακές Διευκολύνσεις).

γ. Χορήγηση εξισωτικής αποζημίωσης σαν αντιστάθμισμα της μείωσης που υφίσταται το αγροτικό τους εισόδημα, εξαιτίας των μόνιμων φυσικών μειονεκτημάτων που επικρατούν στις περιοχές αυτές (υψόμετρο, κλίση εδάφους, άγονο κ.λ.π.).

δ. Στα πλαίσια της 3ης προγραμματικής σύμβασης (3ο πακέτο) προβλέπεται να ληφθούν πρόσθετα μέτρα για τις περιοχές αυτές, ενώ παράλληλα προωθείται ειδικό ολοκληρωμένο πρόγραμμα για την ανάπτυξη της υπαίθρου.

Επίσης χορηγούνται αυξημένες ενισχύσεις που προβλέπονται στον Καν. 950/97/Ε.Ε. για τις επενδύσεις στις κτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις των ορεινών-μειονεκτικών περιοχών.

Χορηγούνται ενισχύσεις στα πλαίσια της εξισωτικής αποζημίωσης.

Εκτελούνται έργα βελτίωσης των βοσκοτόπων.

Στα πλαίσια της Κοινής Οργάνωσης της Αγοράς αιγοπρόβειου κρέατος στους παραγωγούς των περιοχών αυτών (84% του συνόλου των επιλέξιμων ζώων της Χώρας), εκτός της βασικής primoδότησης, καταβάλλεται επιπλέον και ειδική ενίσχυση, η οποία είναι σταθερή. Η ενίσχυση αυτή με απόφαση του Συμβουλίου Υπουργών Γεωργίας, αυξάνεται από την εμπορική περίοδο 1998 κατά 30%, για τους παραγωγούς ελαφρών αρνιών (96% του συνόλου), δηλαδή για το 80% του συνολικού αριθμού επιλέξιμων προβατίνων - αιγών της Χώρας.

Σε ό,τι αφορά την εφαρμογή του ν. 2520/97 για μέτρα - κίνητρα υπέρ των νέων αγροτών. Προωθείται η κατανομή του εθνικού αποθέματος δικαιωμάτων primoδότησης επιλέξιμων προβατίνων - αιγών υπέρ των νέων αγροτών κάτω των 40 ετών για την εμπορική περίοδο 1998. Το ίδιο προβλέπεται και για την κατανομή των εθνικών αποθεμάτων αγελαδινού γάλακτος και δικαιωμάτων θηλαζουσών αγελάδων.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Ο ΕΛ.ΓΑ. καλύπτει ασφαλιστικά τη φυτική παραγωγή για ζημιές που προκαλούνται από παγετό, χαλάζι ανεμοθύελλα, πλημμύρα, καύσινα, υπερβολικές ή άκαιρες βροχοπτώσεις, χιόνι και ζημιές από τη θάλασσα από όλους σχεδόν τους φυσικούς παράγοντες, οι οποίοι δεν είναι δυνατόν να ελεγχθούν και των οποίων η επέλευση μειώνει την προσδοκώμενη παραγωγή. Επίσης καλύπτει ασφαλιστικά το ζωικό κεφάλαιο από το σύνολο σχεδόν των φυσικών αιτιών, των ασθενειών και παθήσεων, ενώ παράλληλα αναπτύσσει αντιπαγετικά και αντιχαλαζικά προγράμματα με σκοπό την ενεργητική προστασία των καλλιεργειών.

Ο ΕΛ.Γ.Α. καλύπτει ασφαλιστικά όλα τα φυσικά και νομικά πρόσφατα, καθώς και το σύνολο των καλλιεργειών της Χώρας, για το σύνολο σχεδόν των φυσικών κινδύνων, με ποσοστά κάλυψης σε ζημιά 100% καλύπτει το 74,8% -το υψηλότερο σε διεθνές επίπεδο - σε αντίθεση με τη διεθνή πρακτική, όπου ασφαλιζονται ορισμένες μόνο καλλιέργειες για ορισμένους ζημιολόγους παράγοντες.

Ο ΕΛ.Γ.Α. ασκεί ουσιαστικό έργο ασφαλιστικής κάλυψης της φυτικής παραγωγής και του ζωικού κεφαλαίου της Χώρας, αφού κάθε χρόνο διενεργεί κατά μέσο όρο 450.000 πραγματογνωμοσύνες ζημιών φυτικής παραγωγής και εξετάζει 9.000 δηλώσεις ζημιάς ζωικού κεφαλαίου, με αποτέλεσμα μόνο τα 3 τελευταία χρόνια να έχει καταβάλει για αποζημιώσεις ζημιών περίπου 150 δισεκατομμύρια δραχμές.

Υπενθυμίζουμε, ότι το έτος 1997 ο ΕΛ.Γ.Α., κατέβαλε και μάλιστα έγκαιρα για αποζημιώσεις φυτικής παραγωγής και ζωικού κεφαλαίου περίπου 70 δις δραχμές. Από το σύνολο των εκπροσώπων του αγροτικού κόσμου έχει χαρακτηριστεί κατά καιρούς πρωτοποριακός και προσαρμοσμένος με συνέπεια στις ανάγκες της αγροτικής εκμετάλλευσης στην Ελλάδα.

Η αναμόρφωση του ΕΛ.Γ.Α. σχετίζεται με την ένταξη του ΕΛ.Γ.Α. στα νέα ευρωπαϊκά και διεθνή δεδομένα.

ΚΑΥΣΙΜΑ ΓΙΑ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

Σχετικά με το θέμα της τιμής των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στη γεωργία, ο Πρωθυπουργός εξήγγειλε τη μείωση του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα καύσιμα από 30% σε 40%.

Η υλοποίηση της εξαγγελίας του Πρωθυπουργού πραγματοποιήθηκε με την ψήφιση νομοθετικής ρύθμισης που περιλαμβάνεται στην παράγραφο 19 του άρθρου 41 του ν.

2648/1998 (ΦΕΚ 238/22-10-1998).

Η ρύθμιση αυτή προβλέπει την ίδια διαδικασία επιστροφής του ειδικού φόρου κατανάλωσης για το πετρέλαιο που χρησιμοποιούν οι αγρότες, η οποία είχε νομοθετηθεί με το ν. 2386/1996 με την ακόλουθη διαφοροποίηση:

α) Το ποσοστό απαλλαγής από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης αυξάνεται από 30% σε 40% και

β) Ο ειδικός συντελεστής για τη φυτική παραγωγή αναπροσαρμόζεται από 1,14% σε 1,59%, ενώ για τη ζωική παραγωγή παρέμεινε στο 0,45%. Συγκεκριμένα, δικαίωμα επιστροφής έχουν, όσοι υπάγονται:

- στο ειδικό καθεστώς του άρθρου 33 του ν. 1642/86 (δηλ, όσοι αγρότες δεν τηρούν βιβλία μέσω Δ.Ο.Υ.),

- στο κανονικό καθεστώς Φ.Π.Α., εφόσον πραγματοποιούν ακαθάριστα έσοδα αποκλειστικά και μόνο από την πώληση αυτούσιων αγροτικών προϊόντων.

Η διαδικασία επιστροφής είναι η ίδια με αυτή που ακολουθείται και για την επιστροφή του Φ.Π.Α. γι' αυτούς που ανήκουν στο ειδικό καθεστώς, ενώ για τους αγρότες του κανονικού καθεστώτος ακολουθείται ειδική διαδικασία.

Η ισχύς της νέας ρύθμισης αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 1999 και οι αγρότες έχουν υποχρέωση μέχρι την 31η Μαρτίου 1999 να υποβάλλουν τα δικαιολογητικά τους για το έτος 1998, ώστε η νέα ρύθμιση να καλύψει όλο το έτος 1998 και εφεξής.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΓΕΩΡΓΙΑΣ

Από πλευράς του τομεακού προγράμματος εθνικού επιπέδου για τη Γεωργία δίδονται κίνητρα για επενδύσεις στις γεωργικές εκμεταλλεύσεις για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους που φθάνουν το 45%. και για νέους γεωργούς το 55%, δίδεται πριμ για την πρώτη εγκατάσταση νέων γεωργών, δίνεται η εξισωτική αποζημίωση στους γεωργούς των ορεινών και μειονεκτικών περιοχών για την αντιστάθμιση του μειωμένου εισοδήματός τους λόγω των αντίξων φυσικών συνθηκών (υψόμετρο, άγονο έδαφος, κλπ), δίδονται κίνητρα για τη βελτίωση βοσκοτόπων.

Επίσης δίνονται κίνητρα για την οργάνωση ομάδων παραγωγών, ώστε να διακινούν και εμπορεύονται τα προϊόντα τους, συλλογικά επιτυγχάνοντας με αυτόν τον τρόπο καλύτερες τιμές.

Δίνονται επίσης κίνητρα για τη βελτίωση των συνθηκών μεταποίησης και εμπορίας γεωργικών προϊόντων εκσυγχρονίζοντας και δημιουργώντας μονάδες κυρίως τυποποίησης και εμπορίας αυξάνοντας τη προστιθέμενη αξία της πρωτογενούς παραγωγής.

Παράλληλα δίνονται κίνητρα για τη μεταποίηση και εμπορία όσων προϊόντων που έχουν ως στόχο την υποβοήθηση των ορεινών πληθυσμών (δασεργατών και άλλων) με εξοπλισμούς κλ.π για την αξιοποίηση των δασών δημιουργώντας υποδομές για διατήρηση και μεταφορά ξυλείας κ.λπ.

Γίνονται υποδομές και ενέργειες για αύξηση του αριθμού των γενετικά καθαρών φυλών και ειδών της ζωικής και φυτικής παραγωγής μειώνοντας μεσομακροπρόθεσμα το κόστος παραγωγής και αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητά της.

Γίνονται υποδομές για την ορθολογικότερη διαχείριση των υδατικών πόρων στον πρωτογενή τομέα (μείωση απωλειών ύδατος από τις αρδεύσεις διαχείριση υδάτων που έρχονται από τα Βαλκάνια, εμπλουτισμός του υπόγειου υδροφορέα, κλ.π.)

Γίνονται υποδομές για την παροχή υπηρεσιών στον τομέα εκπαίδευσης - κατάρτισης του αγροτικού πληθυσμού.

Πραγματοποιούνται ενέργειες στα δάση με στόχο τη βελτίωση αυτών, την αξιοποίησή τους και την προστασία τους από πυρκαγιές ή από άλλες αντίξοες συνθήκες.

Κατασκευάζονται δασικοί δρόμοι ή βελτιώνονται οι υπάρχοντες, γίνονται αντιπυρικές ζώνες, πραγματοποιούνται αναδασώσεις, έργα προστασίας Εθνικών Δρυμών και διευθετήσεις χειμάρρων και έργα ορεινής οικονομίας.

Διατίθενται πιστώσεις σε ενισχύσεις για την αντιμετώπιση ζημιών από πυρκαγιές και θεομηνίες.

Από πλευράς των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμ-

μάτων (ΠΕΠ) εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

- Εγγειοβελτιωτικά έργα
- Αναδασμοί και παράλληλα έργα (Νομαρχιακά)
- Δασικά
- Μελισσοκομία
- Κτηνιατρικά
- Γενετική Βελτίωση Ζώων
- Μετεγκατάσταση Πτηνοκτηνοτροφικών Μονάδων και Χειρισμός Αποβλήτων - Θερμοκηπιακή Παραγωγή Κηπευτικών ή και Ανθέων
- Αγροτική Οδοποιία - Αγροτικός Εξηλεκτρισμός - Ύδρευση (Νομαρχιακά)
- Αγροτουρισμός - Βιοτεχνικές Δραστηριότητες
- Περιφερειακά Κέντρα Προστασίας Φυτών και Ποιοτικού Ελέγχου (Π.Κ.Π.Φ. ΚΑΙ Π.Ε.)
- Παραγωγή και Επεξεργασία Γεωργικών Προϊόντων όχι για Διατροφή
- Γεωργία φιλική προς το περιβάλλον (Βιολογικές Καλλιέργειες)
- Προώθηση - Σήμανση και Επενδύσεις στα Τοπικά ή Περιφερειακά Γεωργικά και Δασικά Προϊόντα Ποιότητας.
- Αλιεία (Είναι νομαρχιακά έργα και αφορούν αλιευτικά καταφύγια, αξιοποίηση λιμνοθαλασσών, δηλαδή δημιουργία μικρών λιμανιών, βελτίωση υπαρχόντων, δημιουργία ιχθυόσκαλας, δημιουργία σταθμού παρακολούθησης ποιότητας υδάτων κ.λπ.)
- Ιδρύματα, Εργαστήρια, Κέντρα εκτός των Π.Κ.Π.Φ. και Π.Ε.
- Βαμβakoσυλλεκτικές Μηχανές
- Ανάπτυξη - Διάδοση Γνώσεων στον Γεωργικό - Δασικό Τομέα

Όσον αφορά τα μέτρα στήριξης των μειονεκτικών, ορεινών και παραμεθόριων περιοχών, γνωρίζουμε ότι η κοινοτική πρωτοβουλία LEADER II εφαρμόζεται κυρίως στις περιοχές αυτές.

Στόχος της πρωτοβουλίας είναι η συγκράτηση του αγροτικού πληθυσμού στην ύπαιθρο με παρεμβάσεις που εξασφαλίζουν την αειφόρο ανάπτυξη της, δίνουν τη δυνατότητα συμπληρωματικού εισοδήματος και συμβάλλουν στη μείωση της ανεργίας, στη διαφύλαξη των φυσικών πόρων και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Βασικό χαρακτηριστικό της πρωτοβουλίας είναι ο προγραμματισμός γίνεται από τους ίδιους τους κατοίκους της κάθε περιοχής, οι οποίοι γνωρίζουν τόσο τις ανάγκες, όσο και τις δυνατότητες ανάπτυξης της περιοχής τους.

Στα πλαίσια της πρωτοβουλίας υλοποιούνται έργα και δράσεις τεχνικής υποστήριξης των Φορέων εφαρμογής, επαγγελματικής κατάρτισης, ανάπτυξης αγροτουρισμού και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, δημιουργίας και βελτίωσης μικρομεσαίων μεταποιητικών μονάδων του αγροτικού ή δευτερογενούς τομέα, βελτίωσης και προστασίας του περιβάλλοντος, διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Το ποσοστό ενίσχυσης εξαρτάται από τη φύση της κάθε δράσης, αλλά κατά μέσο όρο κυμαίνεται στο 60-65%.

ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

Τα επιτόκια χορηγήσεων της Τράπεζας εξαρτώνται άμεσα από το κόστος άντλησης του χρήματος, το οποίο για μεγάλη περίοδο ήταν υψηλό λόγω των οικονομικών συνθηκών, αλλά και των δυσμενών μέτρων που είχαν ληφθεί από την Τράπεζα της Ελλάδος (αυξημένα επιτόκια καταθέσεων, αύξηση ποσοστού δέσμευσης επί των καταθέσεων μας, υψηλά επιτόκια στον τρεχούμενο λογαριασμό μας στην Τράπεζα της Ελλάδος).

Παρόλα αυτά η Α.Τ.Ε. διατηρούσε και διατηρεί τα χαμηλότερα επιτόκια χορηγήσεων της αγοράς.

Η Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος τα δύο τελευταία χρόνια έχει μειώσει τα επιτόκια χορηγήσεων της προς τους κατά κύριο επάγγελμα αγρότες (για μεν τα βραχυπρόθεσμα δάνεια κατά 4 εκατοστιαίες μονάδες, για δε τα μεσοπρόθεσμα κατά 3 εκατοστιαίες μονάδες). Έτσι τα επιτόκια των βραχυπρόθεσμων δανείων προς τους κατά κύριο επάγγελμα αγρότες ανέρχονται σήμερα σε 16-17%, ενώ των μεσοπρόθεσμων σε 17%.

Εφόσον οι συνθήκες το επιτρέψουν, η Α.Τ.Ε. θα προχωρήσει σε παραπέρα μείωση των επιτοκίων της.

Η Α.Τ.Ε. έχει αναθέσει σε ιδιωτική επιχείρηση να εκπονήσει πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και αναδιάρθρωσής της, το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη από το 1997.

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΥΡΚΑΓΙΕΣ

Η Διυπουργική Επιτροπή στις 6/8/98 ενέκρινε πρόταση του Υπουργού Γεωργίας ύψους 20 δις δρχ., που αφορά στην αποκατάσταση των δασικών εκτάσεων από τις πρόσφατες πυρκαγιές, καθώς επίσης και στην αποζημίωση των αγροτικών καλλιεργειών.

Αναλυτικά:

α) 15,5 δις δραχμές για έργα αποκατάστασης δασικών εκτάσεων, δηλαδή για αντιδιαβρωτικά, αντιπλημμυρικά και έργα αναδασώσεων, και

β) 5 δις δραχμές για αποζημιώσεις σε αγροτικές καλλιέργειες που επλήγησαν από τις πυρκαγιές.

Η συνολική δαπάνη των έργων αποκατάστασης για το 1998 θα ανέλθει σε 2,7 δις δρχ. Το 1999 σε 8 δις δρχ. και το 2000 σε 4,8 δις δρχ.

Αποκατάσταση δασικών εκτάσεων

Η αποκατάσταση πραγματοποιείται σε τρεις φάσεις:

Α' φάση: Αντιδιαβρωτικά και αντιπλημμυρικά έργα

Β' φάση: Τεχνητή αναδάσωση

Γ' φάση: Φυσική αναδάσωση

Παρακολούθηση του έργου

Την παρακολούθηση των έργων αναλαμβάνουν εκ μέρους του Υπουργείου Γεωργίας ο Υφυπουργός Δ. Σωτηρήλης και ο Γενικός Γραμματέας Β. Σιουμάλας και εκ μέρους του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ο Υφυπουργός Θ. Κολιοπάνος και ο Γεν. Γραμματέας Η. Μπεριάτος.

Επιτροπές κοινωνικού ελέγχου για την παρακολούθηση εκτέλεσης των έργων

Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Κ. Λαλιώτη και Γεωργίας Στ. Τζουμάκα συγκροτήθηκαν επιτροπές κοινωνικού ελέγχου που προεδρεύονται από τους Γενικούς Γραμματείς των Περιφερειών Αττικής, Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας και συμμετέχουν Νομάρχες, εκπρόσωποι των Τοπικών Ενώσεων Δήμων και Κοινοτήτων, των Νομαρχιακών Συμβουλίων, του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., της Γενικής Διεύθυνσης Δασών και Φυσικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Γεωργίας, του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, οικολογικών οργανώσεων, καθώς και υπαλλήλων των Διευθύνσεων Αναδασώσεων και των Δασαρχείων.

Έργο των επιτροπών είναι η παρακολούθηση των μελετών και της εκτέλεσης των έργων αποκατάστασης.

Τεχνικές ομάδες παρακολούθησης

Οι Γενικοί Γραμματείς των Περιφερειών Αττικής, Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας συγκρότησαν τεχνικές ομάδες παρακολούθησης για την εκτέλεση των έργων με εκπροσώπους από την Αυτοδιοίκηση και υπαλλήλους των διευθύνσεων δασών των δασικών υπηρεσιών των περιοχών και των τεχνικών διευθύνσεων των Περιφερειών.

Κήρυξη αναδασωτέων δασικών εκτάσεων

Σύμφωνα με τα στοιχεία των αρμόδιων για την κήρυξη των εκτάσεων ως αναδασωτέων Γενικοί Γραμματείς των Περιφερειών ξεκίνησαν έγκαιρα οι διαδικασίες για την κήρυξη των αναδασωτέων εκτάσεων και συγκεκριμένα:

α) Κηρύχθηκαν αναδασωτέες από το Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας Αττικής 5.625 στρέμματα στον Αυλώνα, Χαλκούτσι και Συκάμινο και εκκρεμεί στον Γενικό Γραμματέα της ίδιας Περιφέρειας η εισήγηση για την κήρυξη των υπολοίπων, που θα ολοκληρωθεί εντός των προσεχών ημερών.

β) Κηρύχθηκαν αναδασωτέες οι καμένες εκτάσεις στον Υμηττό.

γ) Κηρύχθηκαν αναδασωτέα 3.614 στρέμματα σε περιοχές του δασαρχείου Πεντέλης και εντός των προσεχών ημερών θα εκδοθεί αναδασωτική πράξη για όλη την υπόλοιπη καμένη έκταση του δασαρχείου.

δ) Κηρύχθηκαν αναδασωτέα 1.820 στρέμματα καμένων εκτάσεων στη Σαλαμίνα και 456 στρέμματα στη Δυτική Αττική.

ε) Στην Περιφέρεια Δυτικής Αττικής κηρύχθηκαν αναδασωτέες όλες οι καμένες εκτάσεις.

στ) Στην Περιφέρεια Πελοποννήσου κηρύχθηκαν αναδασωτέες όλες οι καμένες εκτάσεις των Νομών Λακωνίας, Κορινθίας και Αρκαδίας και εντός των προσεχών ημερών θα εκδοθούν οι αναδασωτικές πράξεις των Νομών Μεσσηνίας και Αργολίδας.

Για την υλοποίηση των ανωτέρω η Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού ανέλαβε την έγχρωμη αεροφωτογράφιση των περιοχών αρμοδιότητας των Δασαρχών Πεντέλης, Καπανδριτίου, Μεσσηνίας και Πύργου. Μετά την αεροφωτογράφιση ακολούθησαν αυτοψίες και αποτυπώσεις στις καμένες δασικές εκτάσεις και προετοιμάζονται η εμβαδομέτρηση και η ανάλυση των χρήσεων γης, καθώς και οι προτάσεις για κήρυξη ως αναδασωτέων των εκτάσεων που υπάγονται στην αρμοδιότητα των ανωτέρω δασαρχείων. Στους λόγους αυτούς οφείλονται και οι μικρές καθυστερήσεις.

Αντιδιαβρωτικά και αντιπλημμυρικά έργα

α) Υμηττός:

Στις 28 Αυγούστου περατώθηκε και εγκρίθηκε η μελέτη αντιδιαβρωτικών και αντιπλημμυρικών έργων για τον Υμηττό, καθώς και η ανάθεση του έργου σε συνεταιρισμό υλοτόμων δασεργατών.

Στις 31 Αυγούστου άρχισαν οι εργασίες (υλοτόμηση και έργα), οι οποίες περατώθηκαν στις 12 Σεπτεμβρίου. Συνολικά έγιναν φράγματα ορεινής υδρονομίας και κορμοπλέγματα σε έκταση 65 χλμ. Παράλληλα, δύο φράγματα προετοιμάζει η Ε.Υ.Δ.Α.Π. σε συνεργασία με το Δήμο στην ίδια περιοχή.

Ταυτόχρονα, άρχισε και η διάνοιξη λάκκων και αναμένονται βροχοπτώσεις για να αρχίσει η τεχνητή αναδάσωση.

β) Πεντέλη:

Την 1η Σεπτεμβρίου άρχισαν οι εργασίες υλοτόμησης και στις 14 Σεπτεμβρίου περατώθηκε και εγκρίθηκε η μελέτη αντιδιαβρωτικών και αντιπλημμυρικών έργων, που άρχισαν να κατασκευάζονται στις 15 Σεπτεμβρίου.

Για την επίστευση της κατασκευής των παραπάνω έργων, η συνολική έκταση της Πεντέλης χωρίστηκε σε 2 τμήματα ανάλογα με την προτεραιότητα επέμβασης.

Στο πρώτο τμήμα, που έχει έκταση περίπου 20.000 στρέμματα και περιλαμβάνει τις πλέον ευαίσθητες περιοχές της ΝΔ Πεντέλης (Ν. Πεντέλη, Π. Πεντέλη, Ανθούσα, Παλλήνη, Πικέρμι), τελείωσαν τα αντιδιαβρωτικά έργα και παραλαμβάνονται.

Η κατασκευή των έργων είχε ανατεθεί στους δασικούς συνεταιρισμούς Σταυρού, Λιβαδίου και Κοκκινόπηλου.

Το δεύτερο τμήμα έχει έκταση περίπου 55.000 στρέμματα και εκτείνεται στη ΒΑ Πεντέλη (Ραφήνα, Ν. Βουτζάς, Ν. Μάρκη, Διόνυσος, Σταμάτα).

Τα αντιδιαβρωτικά έργα που περιλαμβάνονται στη μελέτη εκτελούνται από τους συνεταιρισμούς, που περάτωσαν τις εργασίες τους στο πρώτο τμήμα, με την προοπτική να τελειώσουν μέσα στο προσεχές δεκαπενθήμερο.

Τόσο στο πρώτο, όσο και στο δεύτερο τμήμα και σε θέσεις που δεν αναμένεται φυσική αναγέννηση, η δασική υπηρεσία άρχισε να διανοίγει λάκκους με αυτεπιστασία και παράλληλα προκήρυξε διαγωνισμούς τόσο για την κατασκευή λάκκων, όσο και για τις αναδασώσεις.

Οι λάκκοι που διανοίχθηκαν και αυτοί που πρόκειται να διανοιγούν μέχρι την 31η Οκτωβρίου 1998, θα αναδασωθούν από τους πολλούς εθελοντές, που δήλωσαν συμμετοχή.

Η έναρξη των εργασιών αναδάσωσης έχει καθοριστεί για την 1η Νοεμβρίου 1998.

Παράλληλα, αντιπλημμυρικά έργα και φράγματα προετοιμάζει η Ε.Υ.Δ.Α.Π. στην περιοχή.

γ) Αυλώνας:

Το δασαρχείο Καπανδριτίου περάτωσε τη μελέτη αντιδιαβρωτικών και αντιπλημμυρικών έργων, η οποία εγκρίθηκε.

Το κόστος των έργων στη μελέτη προϋπολογίζεται σε 125 εκατ. δρχ.

Η κατασκευή των έργων έχει ανατεθεί σε δασικούς συνεταιρισμούς.

δ) Σαλαμίνα:

Ήδη η Ε.Υ.Δ.Α.Π. υλοποιεί ανάλογα έργα στην περιοχή με καθαρισμό ρεμάτων και αντιπλημμυρικά έργα και παράλληλα το δασαρχείο Πειραιά σύντομα θα εγκρίνει τη μελέτη αντιδιαβρωτικών και αντιπλημμυρικών έργων που θα εκτελέσουν οι δασικές υπηρεσίες.

ε) Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας:

Μέχρι τέλος Οκτωβρίου θα έχουν υλοποιηθεί τα επείγοντα αντιδιαβρωτικά και αντιπλημμυρικά έργα στις περιοχές που επλήγησαν από τις πυρκαγιές.

Δηλαδή:

- Έργα βαθμίδωσης εδάφους με μηχανικά μέσα
- Έργα συγκράτησης εδαφών με κορμοφράγματα - κλαδοπλέγματα
- Σκυρόδεμα ή ξύλινα φράγματα σε μικροχειμάρους
- Φράγματα και τεχνικά έργα στο ορεινό τμήμα των χειμάρρων
- Διευθετήσεις κοίτης
- Άλλα τεχνικά έργα προστασίας οικισμών, υποδομών, κ.λπ.

Τα έργα αυτά συνιστούν την α' φάση των παρεμβάσεων, ενώ σε β' φάση θα ακολουθήσουν οι αναδασώσεις σε σπορές και φυτεύσεις. Το συνολικό κόστος των έργων αυτών εκτιμάται θα ανέλθει σε 1,656 δις δρχ.

Συγκεκριμένα:

- Στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας, έχουν καεί 31.000 στρ. και θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 316 εκατ. δρχ.
- Στο Νομό Αχαΐας έχουν καεί 14.300 στρ. και θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 348 εκατ. δρχ.
- Στο Νομό Ηλείας έχουν καεί 125.100 στρ. και θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 992 εκατ. δρχ.

Τα προαναφερόμενα κονδύλια θα διατεθούν μέσα σε μια τριετία (1998-2000).

στ) Περιφέρεια Πελοποννήσου:

Έχουν εγκριθεί όλες οι υποβληθείσες τεχνικές μελέτες που αφορούν στον Ταΰγετο και στις άλλες καμένες περιοχές της Περιφέρειας και άρχισε η υλοποίησή τους.

Στον τομέα των αντιδιαβρωτικών και αντιπλημμυρικών έργων εργάζονται τρεις δασικοί συνεταιρισμοί.

Έχει κατασκευαστεί ένα σημαντικός αριθμός κορμοφραγμάτων και κορμοδεμάτων και η πορεία κατασκευής των έργων κρίνεται ικανοποιητική με πρόβλεψη οι εργασίες αυτές να περατωθούν στις αρχές Νοεμβρίου.

Στην περιοχή Νέδα (Επικούρειο Απόλλωνα) η εγκριθείσα μελέτη αντιδιαβρωτικών και αντιπλημμυρικών έργων ανατέθηκε σε τρεις εργολάβους για την κατασκευή των προβλεπόμενων έργων μέχρι τέλος Νοεμβρίου.

Τα έργα αυτά συνιστούν την α' φάση των επεμβάσεων, ενώ σε δεύτερη φάση θα ακολουθήσουν οι αναδασώσεις, όπου αποτύχει η φυσική αναγέννηση. Το συνολικό κόστος του προγράμματος αυτού θα ανέλθει σε 1,055 δις δρχ. Αναλυτικότερα:

- Στο 'Αργος, όπου κάηκαν 1.300 στρ., θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 10 εκατ. δρχ.
- Στην Αρκαδία, όπου κάηκαν 19.000 στρ. θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 50 εκατ. δρχ.
- Στην Κορινθία όπου κάηκαν 63.000 στρ., θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 215 εκατ. δρχ.
- Στη Μεσσηνία, όπου κάηκαν 64.000 στρ., θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 620 εκατ. δρχ.
- Στη Λακωνία, όπου κάηκαν 18.000 στρ., θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 160 εκατ. δρχ.

Τα προαναφερόμενα κονδύλια θα διατεθούν μέσα σε μια τριετία.

Αναδασώσεις

Μετά την κατάρτιση και έγκριση των μελετών αναδασώσεων βρίσκονται σε εξέλιξη οι διαδικασίες δημοπράτησης και ανάθεσης των σχετικών εργολαβιών (προετοιμασία τευχών, προσλήψεις εποχικού προσωπικού για συμπληρωματικές εργασίες σε φυτώρια και επίβλεψη εργασιών.)

Την 1η Νοεμβρίου θα γίνει η έναρξη της τεχνητής αναδάσωσης (φύτευση δενδρυλλίων) σε διπλοκαμένες και άλλες κρίσιμες περιοχές, η οποία θα διαρκέσει μέχρι το Μάρτιο 1999. Θα επιδιωχθεί η αξιοποίηση της εθελοντικής προσφοράς πολιτών, δημοτών, μαθητών και οργανώσεων που θα θελήσουν να συμμετάσχουν στα προγράμματα αναδάσωσης και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος. Κάθε ομάδα εθελοντών μπορεί να αναλαμβάνει επώνυμα και σε βάθος χρόνου την περιοχή, της οποίας θα επιδιώξει την αποκατάσταση με φύτευση φυτών που θα διατεθούν από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Παράλληλα, λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποφυγή της βόσκησης (ένταση των ελέγχων για την εφαρμογή της νομοθεσίας, που απαγορεύει τη βόσκηση σε αναδασωτές περιοχές), ώστε να εξασφαλιστεί η επιτυχία των αναδασώσεων.

Αποζημιώσεις για καταστροφές στον αγροτικό τομέα

Υπεγράφησαν δύο αποφάσεις του Υπουργού Γεωργίας, κ. Στ. Τζουμάκα, και του Υφυπουργού Οικονομικών, κ. Ν. Χριστοδουλάκη, ύψους 300 εκ. και 600 εκ. δρχ. αντίστοιχα για άμεση ενίσχυση σε ζωτοτρόφους προς τους πληγέντες κτηνοτρόφους, λόγω των πυρκαγιών που υπέστησαν βοσκότοποι και χορτολιβαδικές εκτάσεις.

Για τις υπόλοιπες αποζημιώσεις στον αγροτικό τομέα υπεβλήθη σχέδιο προς έγκριση στην Ε.Ε., ύψους 6 δις δρχ.

Η καταγραφή των ζημιών βρίσκεται στην τελευταία φάση της εξατομικεύσεως στις περιοχές που επλήγησαν. Οι εξατομικεύσεις πραγματοποιούνται από τις υπηρεσίες γεωργίας των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων των περιοχών, που επλήγησαν.

Μετά το πέρας των εξατομικεύσεων και την έγκριση του σχεδίου από την Ε.Ε. θα αποδοθούν στους δικαιούχους οι αντίστοιχες αποζημιώσεις.

Σας ενημερώνουμε επίσης:

Αρμοδιότητες που μεταβιβάστηκαν από τις Δασικές Υπηρεσίες στο Πυροσβεστικό Σώμα (ν. 2612/1998)

- Η ευθύνη και ο επιχειρησιακός σχεδιασμός της καταστολής των πυρκαγιών στα δάση και στις δασικές εν γένει εκτάσεις (άρθρο 1 παρ. 1).
- Η έκδοση σχετικών με την πρόληψη των δασικών πυρκαγιών πυροσβεστικών κανονισμών και διατάξεων (άρθρο 1 παρ. 2).
- Η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα πυροπροστασίας του δάσους (άρθρο 1 παρ. 2).
- Η οργάνωση περιπόλων (άρθρο 1 παρ. 2).
- Η επιτήρηση των δασών με επίγεια και εναέρια μέσα (άρθρο 1 παρ. 2).
- Η κατανομή των πυροσβεστικών δυνάμεων (άρθρο 1 παρ. 2).
- Η συνεργασία με άλλες αρχές και φορείς (άρθρο 1 παρ. 2).
- Η φύλαξη της περιοχής όπου εξερράγη πυρκαγιά για τυχόν αναζωπυρώσεις (άρθρο 1 παρ. 2).
- Η άσκηση καθηκόντων ειδικού ανακριτικού υπαλλήλου κατά το άρθρο 34 Κώδικα Ποινικής Δικονομίας για τα εγκλήματα εμπρησμού σε δασικές και αγροτικές εκτάσεις (άρθρο 5 παρ. 1).
- Η άσκηση καθηκόντων ειδικού ανακριτικού υπαλλήλου κατά το άρθρο 34 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας για τα αδικήματα που αναφέρονται στο άρθρο 69 του ν. 998/1979 και αφορούν την αντιμετώπιση πυρκαγιών (άρθρο 5 παρ. 1).
- Η άσκηση έργου δημοσίου κατηγορού για πταισματικές παραβάσεις, καθώς και για όποιες άλλες από την κείμενη νομοθεσία αφορούν στην πρόληψη πυρκαγιών στις δασικές και αγροτικές εκτάσεις (άρθρο 5 παρ. 3).
- Οι αρμοδιότητες, υποχρεώσεις και δικαιώματα του Δασάρχη, που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 23 έως 27, εκτός του άρθρου 35, του ν. 998/1979, καθώς και όποιες άλλες αφορούν θέματα δασοπροστασίας από τις πυρκαγιές (άρθρο 6).

Αρμοδιότητες του Υπουργείου Γεωργίας σε θέματα δασικής πολιτικής

Στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Γεωργίας ανήκει η πρόληψη των δασικών πυρκαγιών, όπως η φροντίδα των δασών, οι αναδασώσεις, οι φυτεύσεις, η διευθέτηση χειμάρρων και η οργάνωση αντιπλημμυρικών έργων, η προστασία από καταπατήσεις και διεκδικήσεις, η ανάπτυξη, η καλλιέργεια και η εκμετάλλευση των δασών, η οργάνωση της δασικής αναψυχής.

Το Υπουργείο Γεωργίας είναι αρμόδιο για όλες εκείνες τις ενέργειες που έχουν ως σκοπό τη μείωση της ευλεκτικότητας των δασών, την αύξηση της πυραντοχής τους και τη μείωση του κινδύνου έκρηξης πυρκαγιών σε δάση.

ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Επιλογή μας είναι η μείωση του κόστους παραγωγής των αγροτικών προϊόντων με βάση την αρχή "λογικό κόστος και κέρδος" και όχι μετακύλιση του κόστους παραγωγής στον κρατικό προϋπολογισμό ή στην κοινωνία χωρίς όρια, γιατί αυτή η λογική δεν αποτελεί ουσιαστική μείωση του κόστους, αλλά επιδότηση στην αξία της αγροτικής παραγωγής και υπονόμευση της ανταγωνιστικότητάς της. Οι διάφορες κατηγορίες του κόστους παραγωγής δεν έχουν οριζόντιο χαρακτήρα για όλες τις αγροτικές δραστηριότητες.

Από την άποψη συμμετοχής στο αυξημένο κόστος παραγωγής τον πρώτο λόγο έχουν τα επιτόκια. Οι τόκοι των επενδεδυμένων κεφαλαίων συμμετέχουν στο κόστος κατά 25 - 30% και το μεγαλύτερο μέρος τους είναι καταβαλλόμενοι, γιατί αυτή η κεφάλαια προέρχονται από δανεισμό (φυτείες, αρδευτικά, θερμοκήπια κλπ.).

Το κόστος του χρήματος σε σχέση με τις συνθήκες του αγροτικού τομέα είναι ακριβό. Επιδίωξή μας είναι η περαιτέρω μείωση των επιτοκίων. Το πρόβλημα δεν είναι οι ποινές και οι τόκοι υπερημερίας, αλλά τα ίδια τα επιτόκια. Επίσης πρόβλημα είναι οι ανατοκισμοί και κατεύθυνσή μας αποτελεί ο περιορισμός τους.

Το επιτόκιο χορηγήσεων για τον αγρότη είναι 16,5% και για τον επιχειρηματία 17%. Ωστόσο, έχει επιτευχθεί ήδη σημαντική μείωση των επιτοκίων στον αγροτικό τομέα σε ειδικές κατηγορίες δανείων, που αφορούν δάνεια με επιδοτούμενο επιτόκιο, όπως δάνεια για αγορά γης, κατασκευή κατοικιών με 12% και 13%.

Με το ν. 2520/97 θεσπίστηκε επιδότηση του επιτοκίου από 50% έως 85% κατά περίπτωση, στα δάνεια από νέους αγρότες για λειτουργικά έξοδα, για προμήθεια του απαραίτητου πάγιου εξοπλισμού και των αγροτικών τους εκμεταλλεύσεων, για αγορά γης και για κεφάλαια κινήσεως και για τοπικές δραστηριότητες σε άλλους τομείς της οικονομίας που αποφέρουν συμπληρωματικό εισόδημα.

Ο δεύτερος λόγος που επιβαρύνει το κόστος είναι η συμμετοχή της εργασίας για την παραγωγή του προϊόντος, 20 άτομα ανά 1000 αποτελέσματα. Η εργασία ανθρώπων συμμετέχει στο κόστος κατά 25-30% και το μεγαλύτερο μέρος (60-70%) αφορά εργασία τρίτων. Η δαπάνη της ξένης εργασίας είναι δύσκολο να συμπιεστεί, διότι η τιμή του μεροκάματου διαμορφώνεται ελεύθερα και εξαρτάται από την ύπαρξη εργατικών χεριών εποχιακά και τοπικά. Ήδη η τιμή του είναι χαμηλή από την χρησιμοποίηση αλλοδαπών εργατών.

Ο τρίτος λόγος είναι το κόστος από το μέγεθος του κλήρου και από την ενοικιαζόμενη γη. Ο μικρός γεωργικός κλήρος και ο πολυτεμαχισμός επιβαρύνει υπέρμετρα κύρια το καθεστώς παραγωγής των φυτών μεγάλης καλλιέργειας από την κακή χρήση των μηχανημάτων, τις πολλές γεωτρήσεις κλπ.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία το 45% της γεωργικής γης δεν ανήκει στους κατά κύριο επάγγελμα αγρότες. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το 20-25% των καλλιεργούμενων εκτάσεων να ενοικιάζονται από τους αγρότες καλλιεργητές. Το ποσοστό αυτό είναι πολύ μεγαλύτερο για εκτατικές καλλιέργειες, όπως το σιτάρι κλπ. Η αξία της γεωργικής γης σήμερα θεωρείται πολύ υψηλή και τα καταβαλλόμενα ενοίκια πάρα πολύ υψηλά.

Με στόχο τη διέυρυνση του κλήρου έχουν θεσπιστεί με το ν. 2520/97 ειδικές φορολογικές απαλλαγές και ελαφρύνσεις κατά τη μεταβίβαση αγροτικής γης (από αγορά, κληρονομιά, γονική παροχή ή δωρεά) σε νέους αγρότες. Επίσης, με τον ίδιο νόμο επεκτείνουμε το θεσμό του leasing και σε αγροτικές

εκτάσεις. Περαιτέρω, για την επίλυση του εγγειοδιαρθρωτικού προβλήματος της χώρας στο ν. 2737/98 προβλέπεται η σύσταση Εταιρείας Αξιοποίησης Αγροτικής Γης, που θα λειτουργεί ως τράπεζα γης.

Ο τέταρτος λόγος είναι το κόστος του μηχανολογικού εξοπλισμού.

Ο πέμπτος λόγος είναι το κόστος του νερού.

Το κόστος άρδευσης μιας καλλιέργειας, ανάλογα με την πηγή προέλευσης του νερού και του συστήματος άρδευσης παρουσιάζει τεράστια διακύμανση. Σε περιοχές με ομαδικά αρδευτικά έργα το κόστος ανά στρέμμα είναι 2.000-4.000 δρχ. Αντίθετα, όταν το νερό αντλείται από βαθιές γεωτρήσεις, το κόστος φθάνει τις 15.000-20.000 δρχ./στρέμμα. Είναι ανάγκη να εφαρμοστεί εθνική πολιτική νερού με τη δημιουργία μικρών αρδευτικών έργων για την αξιοποίηση των νερών της βροχής, τον εμπλουτισμό των υπόγειων νερών και τη διαχείρισή τους σύμφωνα με τα νέα δεδομένα της επιστήμης.

Το κόστος των καυσίμων δεν υπερβαίνει το 3% κατά μέσο όρο στο σύνολο των εκμεταλλεύσεων. Είναι όμως πολύ υψηλό για εκμεταλλεύσεις, όπως τα θερμοκήπια (συμμετοχή 15-40% στο κόστος) και για την άντληση νερού από γεωτρήσεις (συμμετοχή 15-18% στο κόστος). Η συμμετοχή των καυσίμων και λιπαντικών σε λοιπές καλλιέργειες δεν υπερβαίνει το 4-5%.

Τα λιπάσματα και τα φυτοφάρμακα συμμετέχουν στο κόστος με μικρά ποσοστά 5 - 6%. Πιθανή μείωση θα προκύψει από την εκπαίδευση των αγροτών για σωστή οικονομικά χρήση τους.

Για την αντιμετώπιση του κόστους παραγωγής έχουμε τρεις βασικές κατευθύνσεις:

α) Γενικά μέτρα για την αύξηση απόδοσης και βελτίωσης της παραγωγής,

β) μείωση των δαπανών και

γ) μείωση των επιτοκίων και ρύθμιση των χρεών.

Και οι τρεις αυτές επιλογές υλοποιούνται μέσα από συγκεκριμένα προγράμματα. Ειδικότερα, με τη σύνταξη του Μητρώου των Αγροτών και των Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων θα υπάρχει στήριξη σε συγκεκριμένες κατηγορίες εκμεταλλεύσεων και παραγωγών.

Ήδη νομοθετήθηκε η μείωση του κόστους αγροτικών κατασκευών, καθώς και κατασκευών στην ύπαιθρο.

Είναι, δε, γνωστά τα προγράμματα των ιδιωτικών επενδύσεων στη γεωργία και την αλιεία με τους Κανονισμούς 866/90 και 3669/93. Είναι επίσης γνωστά τα εγγειοβελτιωτικά έργα που εκτελούνται στην ύπαιθρο. Λόγω της μεγάλης απορρόφησης σ' αυτούς τους δύο τομείς, καθώς και των μεγάλων αναγκών, ζητήσαμε τη μετακίνηση κονδυλίων ύψους 100 δις δραχμών από κοινοτικούς πόρους άλλων Ταμείων.

Τέλος, εκτός από τη μείωση των επιτοκίων, είναι γνωστές οι ρυθμίσεις χρεών που έχουν γίνει τα τελευταία δύο χρόνια σε κλάδους, όπως κτηνοτροφία, βαμβάκι, θερμοκήπια, αλιεία.

Με τη ρύθμιση των χρεών των βαμβακοπαραγωγών αναστέλλονται οι πληρωμές (παγώνουν) με περίοδο χάριτος για δύο χρόνια στα χρέη των βαμβακοπαραγωγών, βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέχρι 31/12/96, ρυθμίζονται δε για 5 ως 8 χρόνια. Οι οφειλές απαλλάσσονται από τους τόκους υπερημερίας. Η ρύθμιση γίνεται με το κατώτερο βασικό επιτόκιο. Το συνολικό κόστος του μέτρου υπολογίζεται σε 5 δις δρχ. περίπου.

Με λογιστικό 30/9/97 έχουν ρυθμιστεί ποσά ύψους 14,1 δις δρχ.

Η ρύθμιση αυτή δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη.

Πολλοί πιστούχοι δεν εντάχθηκαν στη ρύθμιση, είτε γιατί δεν υπέστησαν ζημιές, είτε διότι οι ζημιές ήταν μικρότερες από του 20% της συνολικής παραγωγής.

Η Κυβέρνηση στα πλαίσια ρύθμισης των χρεών των αγροτών όλης της χώρας σε τομείς που έχουν πληγεί οι εκμεταλλεύσεις, καθώς και για την αντιμετώπιση των πρόσφατων ζημιών που έχει υποστεί ο αγροτικός τομέας προέβη στη ρύθμιση οφειλών φορέων ανθοκαλλιεργητών, καλλιεργητών κηπευτικών θερμοκηπίων, καθώς και αλιευτικών επιχειρήσεων (πλην υδατοκαλλιεργειών).

Στη ρύθμιση υπάγονται όλες οι ληξιπρόθεσμες οφειλές που μπορούν να ενταχθούν στη ρύθμιση οφειλών που έχουν περιέλθει σε καθυστέρηση (Ε.Δ. 50/96). Στη ρύθμιση υπάγονται και οι ανεξόφλητες κατά την 30-6-97 οφειλές λήξεως 1994 και 1995, με απαλλαγή μόνο από τόκους υπερημερίας. Η διάρκεια του δανείου της ρύθμισης καθορίζεται μέχρι 10 χρόνια χωρίς περίοδο χάριτος. Το επιτόκιο του δανείου της ρύθμισης ακολουθεί το επιτόκιο των δανείων των ρυθμίσεων γενικά.

ΓΕΩΡΓΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Η χρηματική στήριξη που παρέχει η Κοινή Αγροτική Πολιτική (ΚΑΠ) στα εγχώρια προϊόντα υπήρξε ανοδική μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990, με τάση σταθεροποίησης σε ετήσια επίπεδα 2,7 έως 2,9 δις ECU και σε ποσοστά 7-8% των συνολικών δαπανών του Ευρωπαϊκού Γεωργικού Ταμείου για όλα τα κράτη-μέλη.

Ενώ η ελληνική παραγωγή αποτελεί ποσοστό 4% της συνολικής κοινοτικής παραγωγής, στον ελληνικό αγροτικό τομέα εισρέει το 7% των επιδοτήσεων της Ε.Ε., δηλαδή ποσοστό σχεδόν διπλάσιο από το ποσοστό συμμετοχής στην τελική αξία γεωργικής παραγωγής της Ε.Ε.

Μέσα από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Κ.Π.Σ.) διατίθενται από την Ε.Ε. πόροι ύψους 2,7 τρις δρχ. περίπου για τη γεωργία, την αλιεία και την περιφερειακή ανάπτυξη.

Ο γεωργικός τομέας είναι από τους πλέον στηριζόμενους τομείς της ελληνικής οικονομίας.

Το σύστημα των λεγόμενων "διπλών τιμών" στα αγροτικά προϊόντα, που εφαρμόζεται μέσω της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ), έχει σαν αποτέλεσμα τη διαφύλαξη πολύ υψηλότερων τιμών στον κοινοτικό και τον Έλληνα παραγωγό σε σύγκριση με τις επικρατούσες διεθνείς τιμές.

Το επίπεδο στήριξης της ελληνικής γεωργίας, έτσι όπως προσμετράται από δόκιμες επιστημονικές μεθόδους Διεθνών Οργανισμών, υπερβαίνει το 40%.

Αυτό σημαίνει, ότι για ακαθάριστη γεωργική πρόσοδο 100 δρχ. οι 40 δρχ. προέρχονται από τις ενισχύσεις της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ). Εάν μάλιστα από την ακαθάριστη πρόσοδο αφαιρέσουμε ένα 25% περίπου που αφορά στις γεωργικές εισροές, καταλήγουμε στο συμπέρασμα, ότι η εφαρμογή της ΚΑΠ συντελεί στη δημιουργία πλέον του 50% της καθαρής προστιθέμενης αξίας, δηλαδή του συνολικού αγροτικού εισοδήματος.

Η κοινοτική αγορά, τμήμα της οποίας είναι και η ελληνική αγορά αγροτικών προϊόντων, είναι ίσως η ακριβότερη στον κόσμο (στις διεθνείς αγορές το μαλακό σιτάρι πουλήθηκε στις 37,7-40,6 δρχ/kg, ενώ ο Έλληνας παραγωγός εισέπραξε 50-55 δρχ./kg (στοιχεία 1997/98), αντίστοιχα το κριθάρι πουλήθηκε στις 31,9 δρχ/kg, ενώ ο Έλληνας παραγωγός εισέπραξε 50-55 δρχ/kg (στοιχεία 1997/98), το καλαμπόκι πουλήθηκε στις 33,3 δρχ/kg, ενώ ο Έλληνας παραγωγός εισέπραξε 40-45 δρχ/kg (στοιχεία 1997/98), το αναποφλοιωτό ρύζι πουλήθηκε στις 49,3-63,8 δρχ/kg, ενώ ο Έλληνας παραγωγός εισέπραξε 90 δρχ/kg (στοιχεία 1997/98) και τα καπνά Βιρτζίνια πουλήθηκαν στις 598-1055 δρχ/kg, ενώ ο Έλληνας παραγωγός εισέπραξε 1211 δρχ/kg κατά μέσο όρο το 1996).

Πέραν των υψηλότερων ελληνικών ή κοινοτικών τιμών παραγωγού, το γεωργικό εισόδημα συμπληρώθηκε με πλέγμα άμεσων επιδοτήσεων υπέρ του παραγωγού (στοιχεία 1997/98: 14 δρχ/kg για το μαλακό σιτάρι, 60 δρχ/kg για το σκληρό σιτάρι, 14 δρχ/kg για το κριθάρι, 16 δρχ/kg για το καλαμπόκι, 201 δρχ/kg για το σύσπορο βαμβάκι, 498 δρχ/kg για τους μικρούς παραγωγούς ελαιολάδου (παραγωγή 1996/97), 1158 δρχ/kg για τα καπνά "Μπισμας", 5549 δρχ/ελαφρύ αρνί, 7193 δρχ/βαρύ αρνί).

Στα καπνά για κάθε δραχμή που παίρνουν τα καπνά από την αγορά, η Ε.Ε. καταβάλλει 5 δραχμές σαν επιδότηση. Στο βαμβάκι τα 2/3 της τιμής που εισπράττει ο παραγωγός είναι κοινοτική επιδότηση.

Επίσης, το αγροτικό εισόδημα ενισχύεται και με έμμεσες επιδοτήσεις, όπως η με κατ' αποκοπή επιστροφή του Φ.Π.Α.

εισορών αγροτικής παραγωγής, που υπολογίζεται σε 4,74% επί της αξίας της γεωργικής παραγωγής.

Το βάρος φέρουν οι καταναλωτές και φορολογούμενοι των κρατών-μελών της Ε.Ε.

Η βασική κατεύθυνση της ΚΑΠ, μετά την αναθεώρηση του 1992, δεν είναι η στήριξη των τιμών, αλλά η στήριξη της παραγωγικής προσπάθειας στρεμματικά και κατά κεφαλήν. Αντί της στήριξης των τιμών υπάρχουν οι αντισταθμίσεις και οι σταδιακές αποζημιώσεις που αποσυνδέονται από την αύξηση της παραγωγής.

Κατά το 1995 η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία σε τιμές αγοράς (τελική παραγωγή μείον ενδιάμεση κατανάλωση) ήταν 1878 δρχ., ενώ οι δαπάνες του εθνικού και του κοινοτικού προϋπολογισμού υπέρ της ελληνικής γεωργίας 1229 δις δρχ. ή σε ποσοστό 67%. Ακόμη και εάν αφαιρέσουμε τις δαπάνες υπέρ Ο.Γ.Α.-ΕΛ.Γ.Α., το ποσοστό γίνεται 51%.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του EUROSTAT για την εξέλιξη του καθαρού αγροτικού εισοδήματος στα κράτη-μέλη της Ε.Ε., το πραγματικό αγροτικό εισόδημα στην Ε.Ε. για το 1997 παρουσιάζει μείωση της τάξεως του 3,1%, ενώ στην Ελλάδα είναι μικρότερη από τη μεσοσταθμική μείωση του αγροτικού εισοδήματος των δεκαπέντε κρατών-μελών της Ε.Ε.

Η μείωση των αγροτικών εισοδημάτων στην Ελλάδα αποδίδεται κυρίως σε πτώσεις των τιμών, όπως επίσης και σε μείωση των συνολικών κοινοτικών ενισχύσεων. Οι μειώσεις των τιμών ιδιαίτερα στα σιτηρά είναι αποτέλεσμα και της σχετικής εξισορρόπησης της διεθνούς αγοράς, η οποία κατά το 1996 ήταν εντόνως ελλειμματική και επομένως οι τιμές ήταν ιδιαίτερα υψηλές. Αντίθετα, για το 1997 υπάρχει μια πτώση τιμών, επειδή η αγορά ήταν περισσότερο ισορροπημένη.

Οστόσο, η εξέλιξη των γεωργικών εισοδημάτων στην Ελλάδα, με βάση τις επίσημες εθνικές πηγές στατιστικών στοιχείων, εμφανίζει κάποιες ουσιαστικές διαφοροποιήσεις από τα στοιχεία της EUROSTAT.

Σύμφωνα και με την εισηγητική έκθεση του προϋπολογισμού του οικονομικού έτους 1998 (σελίδα 32), η μεταβολή του Α.Ε.Π. κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας βρίσκει το γεωργικό Α.Ε.Π. της χώρας να μεταβάλλεται τα τελευταία χρόνια ως εξής:

1994 μεταβολή -1,2%, έναντι: +1,9% του Εθνικού

1995 μεταβολή -2,9%, έναντι: +2,4% του Εθνικού

1996 μεταβολή +1,0%, έναντι: +2,6% του Εθνικού

1997 μεταβολή +1,5% (προσωρινή εκτίμηση), έναντι: +3,5% του Εθνικού

Ιδιαίτερα για την τελευταία διετία μπορεί κανείς να επισημάνει τις εξής τρεις παρατηρήσεις για την εξέλιξη του γεωργικού Α.Ε.Π.:

α) Το αγροτικό Α.Ε.Π. αρχίζει να γίνεται στο αρνητικό, θετικό στη μεταβολή του.

β) Η σημειούμενη, ωστόσο, θετική μεταβολή του γεωργικού Α.Ε.Π. υπολείπεται της μεταβολής του γενικού Α.Ε.Π. της χώρας κατά 1,6 μονάδες για το 1996 και κατά 2 μονάδες για το 1997.

γ) Το γεγονός αυτό της υστέρησης του γεωργικού κατά κεφαλή Α.Ε.Π. θα πρέπει να αντισταθμίζεται συγκρίνοντας το με το κατά κεφαλή γενικό Α.Ε.Π. καθότι, η διαπιστωμένη από δεκαετίες δημογραφική γήρανση του πληθυσμού στον αγροτικό τομέα επιφέρει -έστω και μικρή- μείωση του αριθμού των μεριδίων στο γεωργικό Α.Ε.Π. αυξάνοντας έτσι το κατά κεφαλή γεωργικό Α.Ε.Π. ακόμα παραπάνω, ενώ δεν συμβαίνει το ίδιο με το γενικό Α.Ε.Π. που τα μερίδιά του σημειώνουν μικρή αύξηση.

Η ΕΣΥΕ παρακολουθεί τους εθνικούς λογαριασμούς ειδικά, βάσει των δεικτών του όγκου της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας και παραγωγής, ενώ η EUROSTAT έχει γενική εποπτεία για το σύνολο των χωρών-μελών της Ε.Ε. και επομένως η EUROSTAT μπορεί να εμφανίσει σημαντικές αποκλίσεις στις στατιστικές εκτιμήσεις επί μέτρους ειδικών στοιχείων.

Τα σχετικά με την εξέλιξη του αγροτικού εισοδήματος στην Ελλάδα στατιστικά στοιχεία της EUROSTAT δεν είναι ακριβή, επειδή δεν περιέλαβαν στις εκτιμήσεις τους και τις αυξημένες αποζημιώσεις που δόθηκαν για τις σημειωθείσες καταστροφές στην αγροτική παραγωγή τα τελευταία χρόνια και οι οποίες επηρέασαν αυξητικά το γεωργικό εισόδημα.

Εξάλλου, το απασχολούμενο εργατικό δυναμικό στις αγροτικές εκμεταλλεύσεις της χώρας έχει εκτιμηθεί, ότι διέθεσε μόνο το 40% του χρόνου πλήρους απασχόλησής του, ενώ το υπόλοιπο σε εξωγεωργικές ή άλλες απασχολήσεις.

Σημειώνεται, ότι το ποσοστό αυτό είναι ιδιαίτερα χαμηλό στο Νότο της Ε.Ε. (Ιταλία 39%, Ελλάδα 40%, Ισπανία 43%, Πορτογαλία 48%). Αντίθετα στις χώρες του Βορρά, με εξαίρεση τη Γερμανία (54%) κυμαίνεται από 65% μέχρι 77%.

Το συνολικό εισόδημα του ελληνικού γεωργικού νοικοκυριού αποτελείται από γεωργικό και μη γεωργικό τμήμα εισοδήματος, όπου το γεωργικό είναι το μικρότερο κατά μέσο όρο.

Τα χαρακτηριστικά αυτά της σύνθεσης των εισοδημάτων των αγροτικών νοικοκυριών μας υποχρεώνουν στη λήψη μέτρων και την άσκηση πολιτικών ορθολογικής υποστήριξης της προαναφερθείσας πολυδραστηριότητας των κατοίκων της υπαίθρου.

Με βάση έρευνα της EUROSTAT, δημοσιευμένη το 1995, το 18% του πληθυσμού που είναι μέλη των γεωργικών νοικοκυριών της χώρας διαθέτουν ως συνολικό τους εισόδημα το 16,7% του Α.Ε.Π., που προέρχεται από:

- γεωργικές δραστηριότητες: 3,8% του Α.Ε.Π.,

- ενισχύσεις στην παραγωγή: 5,1% του Α.Ε.Π.,

- μη γεωργικές δραστηριότητες: 5,5% του Α.Ε.Π.,

- εισόδημα περιουσίας και κοινωνικών παροχών: 2,4% του Α.Ε.Π.

Με Α.Ε.Π. 1998: 33 τρις δρχ. περίπου:

α) Η Ακαθάριστη γεωργική πρόσσοδος ανέρχεται σε 3.660 δις δρχ. (ή 11% του Α.Ε.Π.) και η Καθαρή γεωργική πρόσσοδος σε 2.850 δις δρχ. (ή 8,65% του Α.Ε.Π.)

Σημειώνεται, ότι το 20% του ελληνικού πληθυσμού που είναι αγρότες εισοδεύει από γεωργική δραστηριότητα μόλις το 11% του Α.Ε.Π. συμπεριλαμβανομένων και των ενισχύσεων στην αγροτική παραγωγή.

β) Οι ενισχύσεις στη γεωργία είναι της τάξεως των 1.650 δις δρχ. (ή 5% του Α.Ε.Π.)

Οι ενισχύσεις αυτές συντίθενται από 900 δις δρχ. περίπου από κοινοτικές ενισχύσεις στη γεωργική παραγωγή και 750 δις δρχ. περίπου από εθνική συμμετοχή στις ενισχύσεις αυτές.

Το σύνολο των ενισχύσεων στον αγροτικό τομέα αφορά: κατά 90% εισοδηματικές ενισχύσεις στην παραγωγή και κατά το υπόλοιπο 10% τη χρηματοδότηση των διαρθρωτικών προγραμμάτων αναδιάρθρωσης της γεωργικής παραγωγής.

Οι ενισχύσεις στη γεωργία αποτελούν το 58% της καθαρής γεωργικής προσόδου.

γ) Το συνολικό εισόδημα του συνόλου των μελών των γεωργικών νοικοκυριών της χώρας μας εκτιμάται, ότι ανέρχεται στα 5.500 δις δρχ. περίπου (ή 17% του Α.Ε.Π.).

Ο αριθμός των γεωργικών εκμεταλλεύσεων στη χώρα μας αποτελεί το 14% του αθροίσματος του εργατικού δυναμικού της χώρας μας επαυξημένου με τον αριθμό των γεωργικών εκμεταλλεύσεων.

Το συνολικό αυτό εισόδημα των μελών των γεωργικών νοικοκυριών της χώρας μας συντίθενται από τις ακόλουθες κατηγορίες εισοδημάτων συμπεριλαμβανομένων και αυτών της πολυδραστηριότητας στον αγροτικό τομέα:

- Από γεωργικές δραστηριότητες: 1.250 δις δρχ.

- Από ενισχύσεις στην παραγωγή: 1.650 δις δρχ.

- Από εισοδήματα κοινωνικών παροχών και περιουσίας: 800 δις δρχ.

- Από μη γεωργική πολυδραστηριότητα: 1.800 δις δρχ.

ΣΥΝΟΛΑ: 5.500 δις δρχ.

Συνέπεια των προαναφερομένων αλλά από μια άλλη σκοπιά, μπορεί βάσιμα να ισχυριστεί κανείς, ότι: "Το μέσο γεωργικό νοικοκυριό στη χώρα μας είναι πολυεισοδηματικό. Το μέσο εισόδημα των γεωργικών νοικοκυριών δεν είναι γνήσια γεωργικό. Δεν εκπροσωπεί δηλαδή, σε πρώτο βαθμό πλέον, τα συμφέροντα των εισοδημάτων από την αξία της γεωργικής

τους παραγωγής*.

Απόδειξη αυτών αποτελεί η καταγραφή των εισοδημάτων τους.

Τα εισοδήματα των αγροτικών νοικοκυριών προέρχονται κατά σειρά μεγέθους:

- Κατά 32,73% από μη γεωργική πολυδραστηριότητα (οικοδομές, μεταφορές, τουρισμό, εμπόριο, μισθωτή απασχόληση, μεταποίησης, κλπ.).

- Κατά 30% από εισοδηματικές ενισχύσεις στην παραγωγή.

- Κατά 14,5% από εισοδήματα κοινωνικών παροχών και περιουσίας.

- Και κατά 22,70% μόνο από εισοδήματα της γεωργικής τους δραστηριότητας.

Στην υπόθεση εργασίας, πως: "από τη μια στιγμή στην άλλη διπλασιάζαμε την αξία της γεωργικής παραγωγής, παρά το διπλασιασμό των τιμών αγοράς των γεωργικών προϊόντων για τον Έλληνα καταναλωτή", τότε, "το εισόδημα των γεωργικών νοικοκυριών θα αυξανόταν μόλις κατά 22,7%", αντί να διπλασιαστεί όπως θα περίμενε κανείς.

Το 17% του Α.Ε.Π. που διαθέτουν ως εισόδημα τα γεωργικά νοικοκυριά της χώρας μας είναι μικρότερο από το 20% που

αντιπροσωπεύει πληθυσμιακά τα μέλη των παραπάνω νοικοκυριών, αλλά είναι υψηλότερο από το 14% (ποσοστό που αποτελεί το πηλίκον: του αριθμού των γεωργικών εκμεταλλεύσεων της χώρας, δια του αθροίσματος του εργατικού δυναμικού της χώρας μας προσαυξημένου με τον αριθμό των γεωργικών εκμεταλλεύσεων).

Ωστόσο, στα εισοδήματα αυτά δεν έχουν συμπεριληφθεί και άλλα έμμεσα εισοδήματα, τα οποία προέρχονται: είτε από αυτοανάλωση γεωργικών προϊόντων διατροφής και διαβίωσης, είτε από φοροαπαλλαγές στο γεωργικό τομέα, όπου με τις πλέον συντηρητικές εκτιμήσεις ανέρχονται σε 2% του Α.Ε.Π. ή 650 δις δρχ. περίπου.

Με δεδομένη την πολυσυλλεκτικότητα των πηγών εισοδήματος του αγροτικού νοικοκυριού και την ύπαρξη εσόδων και από άλλες πηγές, η μείωση του αγροτικού εισοδήματος κατά τα τελευταία χρόνια δεν αφορά ούτε στο σύνολο των αγροτών, ούτε στο σύνολο των αγροτικών περιοχών.

Η διαφορετική χρηματική ενίσχυση που δίνεται τόσο ανά προϊόν, όσο και ανά τομέα (φυτική - ζωική παραγωγή) οδηγεί σε επίπεδο χώρας σε μεγάλες ενδοπεριφερειακές ανισότητες σε όρους γεωργικού εισοδήματος:

Πίνακας περιφερειακής κατανομής των εισοδηματικών μεταβιβάσεων της ΚΑΠ

Χώρα/Περιφέρεια	Εισοδηματικές μεταβιβάσεις της ΚΑΠ ανά ΜΓΕ ¹	Γεωργ. ακαθ. προσπιθ. αξία ανά ΜΓΕ	Νομοί κατά Περιφέρεια
	1994	1993	
Ελλάδα	100	100	
Ανατολ. Μακεδ. & Θράκη	128	88	
Κεντρ. Μακεδ.	141	110	(νομός Θεσ/νίκης 152)
Δυτ. Μακεδ.	134	64	
Θεσσαλία	175	134	(νομός Καρδίτσας 148, νομός Λαρίσης 125, νομός Μαγνησίας 222)
Ήπειρος	65	43	(νομός Θεσ/ρωτίας 37)
Ιόνια νησιά	49	61	
Δυτ. Στερεά	76	90	
Ανατολ. Στερεά	110	95	(νομός Βοιωτίας 126, νομός Ευρυτανίας 30)
Αττική	113	285	
Πελονησος	75	91	(νομός Κορινθίας 140)
Βόρ. Αιγαίο	50	59	(νομός Λέσβου 75, νομός Χίου 27)
Νότ. Αιγαίο	62	76	
Κρήτη	80	136	

(Πηγές:-EUROSTAT (ΕΣΥΕ) (για την Ακ. Προστ. Αξία και τις ΜΓΕ)

-Prof. S. Tarditi "Impact of the agricultural price policy on EU cohesion" - regional analysis (για τις εισοδηματικές μεταβιβάσεις). Η μελέτη αυτή έγινε για λογαριασμό της Commission.

1. ΜΓΕ: Μονάδα Γεωργικής Εργασίας (ετήσιας πλήρους

απασχόλησης).

Από τον προεκτεθέντα πίνακα, ο οποίος εικονίζει δείκτες περιφερειακής κατανομής των εισοδηματικών μεταβιβάσεων από την ΚΑΠ της Ε.Ε. στη χώρα μας κατά Μονάδα Γεωργικής Εργασίας πλήρους απασχόλησης μπορεί να παρατηρήσει κανείς κυρίως τα εξής:

Μεγάλη ανισότητα ενισχύσεων από περιφέρεια σε περιφέ-

ρεια στις εισοδηματικές μεταβιβάσεις της ΚΑΠ.

Οι εισοδηματικές αυτές μεταβιβάσεις είναι μεγαλύτερες στις περιοχές, όπου κυριαρχεί η φυτική παραγωγή και ιδίως σ' αυτές που καλλιεργείται το βαμβάκι και ο καπνός και δευτερευόντως η ελιά.

Η Θεσσαλία βρίσκεται στην κορυφή της πυραμίδας των εισοδηματικών μεταβιβάσεων της ΚΑΠ όλων των περιφερειών της χώρας και ο νομός Μαγνησίας στην κορυφή όλων των νομών. Η ερμηνεία του φαινομένου αυτού στηρίζεται στην ενίσχυση που απολαμβάνει η καλλιέργεια του βαμβακιού, που κυριαρχεί στη Θεσσαλία. Αξίζει να σημειωθεί, ότι το βαμβάκι που απασχολεί το 10% περίπου της συνολικά καλλιεργούμενης έκτασης της χώρας, απολαμβάνει το 24,5% του συνόλου των κοινοτικών ενισχύσεων ή το 28,15% του συνόλου των ενισχύσεων στη φυτική παραγωγή. Κατόπιν αυτών, η υπεροχή του νομού Μαγνησίας, έναντι όλων των άλλων νομών της χώρας, σε εισοδηματικές μεταβιβάσεις της ΚΑΠ ανά Μονάδα Γεωργικής Εργασίας, οφείλεται κυρίως στην ευνοϊκή μεταχείριση που απολαμβάνει το βαμβάκι, όχι στο μέγεθος της γεωργικής γης του νομού που είναι μικρό, αλλά οπωσδήποτε στο γεγονός, ότι η μέση καλλιεργούμενη έκταση με βαμβάκι ανά βαμβακοκαλλιεργητή στο νομό αυτό είναι η μεγαλύτερη στη χώρα (75 στρέμματα περίπου, έναντι 48 της Λάρισας, 42 της Καρδίτσας και 38 των Τρικάλων), καθώς και στο ότι η στρεμματική απόδοση

του νομού σε βαμβάκι είναι από τις υψηλότερες στη χώρα.

Η ανισότητα εισοδήματος στον αγροτικό τομέα δεν περιορίζεται όμως στην κατανομή των ενισχύσεων από την Ε.Ε. Το 45% των εκτάσεων που καλλιεργούνται δεν ανήκουν σε αγρότες, ενώ το 50% του εισοδήματος μεταφέρεται στον αστικό πληθυσμό. Πέρα από επιμέρους διαφοροποιήσεις 3 ζώνες είναι διακριτές στην ελληνική ύπαιθρο:

- ορεινές, ημιορεινές και μειονεκτικές περιοχές με τα χαμηλότερα εισοδήματα,
- τουριστικές κυρίως περιοχές, στις οποίες το αγροτικό εισόδημα αποτελεί μέρος του συνολικού εισοδήματος, που προέρχεται και από άλλες δραστηριότητες, όπως τουρισμός, εμπόριο, κλπ., και είναι σχετικά ικανοποιητικό, και
- εύφορες και πεδινές περιοχές με αγροτικές εκμεταλλεύσεις και με αποκλειστικό εισόδημα από τη γεωργία, που διαμορφώνεται σε σχετικά υψηλότερο επίπεδο και από τις κοινοτικές ενισχύσεις (επιδοτούμενη γεωργία).

Και στο εσωτερικό όμως των παραπάνω ζωνών υπάρχουν έντονες ανισότητες, διαφοροποιημένο κόστος παραγωγής από περιοχή σε περιοχή και διαφορετικός δείκτης προστιθέμενης αξίας.

Στον πίνακα που ακολουθεί απεικονίζονται οι εισοδηματικές ανισότητες ανά νομό.

Εισόδημα ανά εκμετάλλευση - Ποσοστό νομού στο μέσο όρο της χώρας

Πηγή: ΥΠ.Γ.Ε.

ΝΟΜΟΣ/ΕΤΟΣ	1978	1983	1988	1993
Εβρος	94		110	111
Ροδόπη	91	86	96	84
Ξάνθη	84	93	103	114
Δράμα	111	91	96	99
Καβάλα	129	118	96	93
Ξέρρες	119	81	92	90
Χαλκιδική	83	65	64	81
Θεσ/νίκη	126	105	109	131
Κιλκίς	147		138	150
Πέλλα	140	118		150
Φλώρινα	110	86	79	110
Καστοριά		68	64	
Κοζάνη	81	77	93	68
Ημαθία	130	114	109	139
Πιερία	121	97	97	99
Τρεβενά	77	53	76	91
Ιωάννινα	86	68		64
Θεσπρωτία	73	64		63
Πρέβεζα	79	128	117	112
Αρτα	98	49	71	72
Κέρκυρα	80	77	70	67
Λευκάδα	48	34	37	35
Μαννησία	106	64	114	100
Λαρίσα	113	129	118	119
Τρίκαλα	108	95	93	
Καρδίτσα	130	127	117	131
Ευρυτανία	48	26		33
Φθιώτιδα	95	82	116	115
Αχαΐα	85	118	99	103
Ηλεία	107	120	104	115
Μεσσηνία	93	129		120
Λακωνία	74	79	77	80
Αρκαδία	118	83	95	81
Αργολίδα	106	122	138	
Κορινθία	125	137	136	
Αιτωλ/νία	118	122	107	107
Κεφαλληνία	65	73	69	82
Ζάκυνθος	88		64	
Αττική	114	159		127
Βοιωτία	127	116	135	146
Εύβοια	77	87	101	89
Λέσβος	82	48	62	53
Χίος	37	39	27	25
Σάμος	45	33	31	50
Δωδεκάνησα	47	71	72	82
Κυκλάδες	96	105	91	71
Φωκίδα	69	36		48
Χανιά	80	86	118	104
Ρέθυμνο	72	98	68	89
Ηρακλείο	90	105	121	
Λασιθί	89	102	112	123
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	100	100	100	100

Για την αποτίμηση του βιοτικού επιπέδου του αγροτικού πληθυσμού θα πρέπει να συνεκτιμηθεί το γεγονός της ευρύτατα διαδεδομένης πολυδραστηριότητας.

Ωστόσο, παρά το γεγονός του εκτεταμένου αγροτικού τομέα της χώρας μας, το αγροτικό μας ισοζύγιο είναι ελλειμματικό. Υπάρχει πρόβλημα παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας του πρωτογενούς τομέα. Το 20% του πληθυσμού που είναι αγρότες αδυνατεί να εξασφαλίσει την ισοσκελίση του αγροτικού ισοζυγίου της χώρας μας, ενώ σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξασφαλίζουν πλεονασματικά αγροτικά ισοζύγια για τις χώρες τους με το 3% έως 5% του πληθυσμού τους αγρότες.

ΖΩΟΑΝΘΡΩΠΟΝΟΣΟΙ

Το Υπουργείο Γεωργίας εφαρμόζει προγράμματα εκκρίωσης ζωοανθρωπονόσων, όπως βρουκέλλωση των αιγών, των προβάτων, βρουκέλλωση των βοειδών, φυματίωση των βοοειδών με χρηματοδοτική συμμετοχή της Ε.Ε.

Από τη μέχρι σήμερα πορεία εφαρμογής των προγραμμάτων προκύπτει, ότι δεν έχουμε πετύχει πλήρως τους στόχους, τους οποίους έχουμε θέσει λόγω κακής οικονομικής εξυπηρέτησης των προγραμμάτων, λόγω έλλειψης εποχιακού και επιστημονικού προσωπικού και λόγω της μη έγκαιρης προμήθειας όλων των αναγκαίων υλικών.

Επειδή πιστεύουμε, ότι σύντομα θα ξεπεραστούν τα προβλήματα, το 199 θα μπορέσουμε να πετύχουμε τους στόχους μας για την προστασία της δημόσιας υγείας του ζωικού κεφαλαίου της χώρας.

ΚΤΗΝΙΑΤΡΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

Όλα τα ζωικά πορόλευσής τρόφιμα που εισάγονται από Τρίτες χώρες ελέγχονται στα διάφορα σημεία εισόδου της χώρας (ΣΥΚΕ) σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική και κοινοτική νομοθεσία.

Ο έλεγχος περιλαμβάνει τα εξής:

1. Έλεγχο των εγγράφων
2. Ταυτοποίηση του εμπορεύματος με τα έγγραφα
3. Μακροσκοπικό Έλεγχο
4. Εργαστηριακό Έλεγχο (Μικροβιολογικές και Βιοχημικές εξετάσεις)

Μετά τη διεξαγωγή όλων των παραπάνω εξετάσεων, εφόσον δεν προκύψει κάποιο πρόβλημα, τα εμπορεύματα ελευθερώνονται και διακινούνται στο εσωτερικό της χώρας.

ΛΑΘΡΑΙΕΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΖΩΟΚΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ

Οι εισαγωγές ζώων και κτηνοτροφικών προϊόντων από την Ευρωπαϊκή Ένωση (κράτη-μέλη) είναι ελεύθερες και οι έλεγχοι πραγματοποιούνται στον τόπο καταγωγής.

Από τις Τρίτες Χώρες οι εισαγωγές γίνονται στα πλαίσια της ΓΑΤΤ/ΠΟΕ (Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου), καθώς και στα πλαίσια των συμφωνιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις Χώρες αυτές.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑΣ

Το Υπουργείο Γεωργίας προωθεί μέτρα ανάπτυξης-βελτίωσης της κτηνοτροφίας με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας, τη βελτίωση της ποιότητας και τη μείωση του κόστους των κτηνοτροφικών προϊόντων, με στόχο να γίνουν ανταγωνιστικά στον ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο.

Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν:

1. Ενίσχυση των κτηνοτρόφων (Καν. 950/97/Ε.Ε.) για την ίδρυση, βελτίωση και επέκταση των κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων.
2. Χορήγηση εξισωτικής αποζημίωσης στους παραγωγούς των ορεινών και μειονεκτικών περιοχών.
3. Βελτίωση των βοσκοτόπων.
4. Προώθηση των προγραμμάτων γενετικής βελτίωσης.
5. Βελτίωση της υποδομής (Καν. 866/90/Ε.Κ.) για τη μεταποίηση, τυποποίηση και εμπορία των προϊόντων της ζωικής παραγωγής.
6. Μετεγκατάσταση των κτηνοτροφικών εγκαταστάσεων με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος.
7. Κατοχύρωση παραδοσιακών προϊόντων (Καν.2081/92) για τυριά, μέλι, κλπ.

8. Χρηματοδότηση παγολεκανών για το αιγοπρόβριο και αγελαδινό γάλα (Interreg II).

Πέραν τούτων χορηγούνται άμεσες ενισχύσεις στους παραγωγούς βοείου κρέατος και αιγοπροβατοτρόφους, όπως:

Πριμοδότηση επιλέξιμων προβατίνων - αιγών με προσυζημένη ενίσχυση για τις ορεινές-μειονεκτικές περιοχές.

Πριμοδότηση θηλαζουσών αγελάδων και αρσενικών μόσχων πάχυνσης και πριμ εκτατικοποίησης.

ΡΥΘΜΙΣΗ ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΩΝ ΧΡΕΩΝ

Το Υπουργείο Γεωργίας με την αριθμ.1996/94 απόφαση της Ε.Τ.Ε., προχώρησε στη ρύθμιση των κτηνοτροφικών χρεών με σκοπό την οικονομική εξυγίανση των κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων. Στα πλαίσια της παραπάνω απόφασης, οι κτηνοτρόφοι απαλλάσσονται από μέρος των τόκων των ληξιπρόθεσμων μέχρι 31.12.91 οφειλών τους προς την ΑΤΕ για επενδύσεις μονίμου κεφαλαίου.

Στην απόφαση αυτή έχουν ενταχθεί 8.800 περίπου κτηνοτρόφοι και η εφαρμογή της εξελίσσεται ομαλά.

ΟΜΑΔΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ

Οι οργανώσεις παραγωγών είναι το πιο βασικό στοιχείο της νέας ΚΟΑ για τα οπωροκηπευτικά. Η συγκέντρωση της προσφοράς στο πλαίσιο των Ο.Π. αποτελεί όσο ποτέ άλλοτε οικονομική ανάγκη για την ενίσχυση της θέσης των παραγωγών στην αγορά. Με την αναθεωρημένη ΚΟΑ (ΚΑΝ. (ΕΚ) 2200/96) θεσπίστηκε ένας μηχανισμός στήριξης των Ο.Π. που τους επιτρέπει να υλοποιήσουν στα πλαίσια μιας κοινής στρατηγικής και ειδικότερα στον εμπορικό τομέα, συγχρηματοδοτούμενες δράσεις από την Ε.Ε. που αποσκοπούν στην καλύτερη προσαρμογή των προϊόντων τους στις αγορές. Το Υπουργείο Γεωργίας έχει ενημερώσει επανειλημμένα τόσο τις Υπηρεσιακές μονάδες της Περιφέρειας, όσο και τους φορείς εκπροσώπησης των συλλογικών οργάνων των αγροτών (ΠΑΣΕΓΕΣ, ΓΕΣΑΣΕ, κλπ) για την αναγκαιότητα αυτή αναδιάρθρωση του τομέα, ώστε να δημιουργηθούν ικανοί φορείς εμπροίς για να ανταπεξέλθουν στο διεθνή ανταγωνισμό και την παγκόσμια εξέλιξη της αγοράς.

Η νέα ΚΟΑ ήταν αποτέλεσμα των δεσμεύσεων και των συμφωνιών της ΠΟΕ. Όσον αφορά τα οπωροκηπευτικά το Υπουργείο Γεωργίας κατέβαλε και καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη βελτίωση και την επίλυση των διαφόρων προβλημάτων που ενέσκυψαν από την εφαρμογή της νέας ΚΟΑ οπωροκηπευτικών. Ήδη στα πλαίσια των προσπάθειών αυτών έγιναν διορθωτικές παρεμβάσεις και βελτιώθηκε η ποσοστιαία σχέση μεταξύ των πιστοποιητικών εξαγωγής Β και Α2 ήδη από τη προηγούμενη εξαγωγική περίοδο.

Οι προσαρμογές του Υπουργείου Γεωργίας θα συνεχιστούν για την περαιτέρω βελτίωση και αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα προκύψουν. Η πρόσφατη ψηφισθείσα μεταρρύθμιση της Κοινής Οργάνωσης Αγοράς (ΚΟΑ) ελαιολάδου κρίνεται ευνοϊκή για τη Χώρα μας για τους εξής λόγους:

α. Θεσπίστηκε εθνική ποσότητα, ώστε να εκλείψει το γεγονός της συνυπευθυνότητας, όταν υπήρχε υπέρβαση της Μέγιστης Εγγυημένης Ποσότητας (Μ.Ε.Π.) της Ε.Ε., με αποτέλεσμα η υπερπαραγωγή οποιουδήποτε κράτους-μέλους να έχει επίπτωση στο ανά κιλό ύψος ενίσχυσης των ελαιοπαραγωγών μας.

β. Το ύψος της εθνικής μας ποσότητας κρίνεται ικανοποιητικό.

γ. Έγινε αποδεκτή η θέση της Χώρας μας για την ενίσχυση όλων των ελαιοπαραγωγών σύμφωνα με τα κιλά ελαιολάδου, που πράγματι παράγουν.

δ. Στη χώρα μας δόθηκε το δικαίωμα φύτευσης επιπλέον 35.000 στρ. με ελιές, οι οποίες θα ληφθούν υπόψη στην ενίσχυση στην παραγωγή ελαιολάδου.

ε. Η ιδιωτική αποθεματοποίηση μπορεί να πραγματοποιηθεί από εγκεκριμένες οργανώσεις που παρέχουν εγγυήσεις καλής εκτέλεσης και όχι μόνο από τις οργανώσεις του Καν. (ΕΟΚ) 952/97, όπως ίσχυε πριν την αναθεώρηση και που καθιστούσε το μέτρο μη εφαρμόσιμο στην Ελλάδα.

στ. Θεσμοθετήθηκαν δράσεις προώθησης του ελαιολάδου στα κράτη-μέλη, αλλά και σε Τρίτες χώρες, με χρηματοδότηση κατά 100% από την Ε.Ε.

ζ. Τέλος, όσον αφορά την εισροή Κοινοτικών πόρων για την ενίσχυση στην παραγωγή ελαιολάδου στη χώρα μας, θα υπάρξει αύξησή τους (σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της τελευταίας δετίας) κατά περίπου 25 εκατ. ECU.

ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗΝ Ε.Ε.

Από τις αρχές του 1996, οι τροποποιήσεις των μηχανισμών της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ) ελληνικού ενδιαφέροντος έχουν ως εξής:

1996

Καπνός: Μεταφορά ποσοστώσεων από μία ομάδα ποικιλιών σε άλλη.

Οπωροκηπευτικά: Μείωση των τιμών απόσυρσης με ταυτόχρονη εφαρμογή επιχειρησιακών προγραμμάτων, στη χρηματοδότηση των οποίων οι αγρότες συμμετέχουν κατά 50%. Συμπερίληψη πεπονίων, καρπουζιών, στα αποσυρόμενα προϊόντα.

Εφαρμογή κατωφλίων στη χυμοποίηση εσπεριδοειδών.

Διατήρηση της στήριξης στα ίδια επίπεδα.

Οπωροκηπευτικά: Επιδότηση ελληνικών εξαγωγών προς Ε.Ε. για το 1996.

Σπογγώδης εγκεφαλοπάθεια: αύξηση περικομμοτήσεων με περιορισμό των ανωτάτων ορίων δικαιωμάτων, εισοδηματικές ενισχύσεις.

Αμπελοοινικά: Άρση απαγόρευσης νέων φυτεύσεων για επιτραπέζια, άδεια νέων φυτεύσεων για κρασιά ποιότητας.

1997

Αιγοπρόβειο: Αύξηση ειδικής προμολόγησης ελαφρών ζώων από το 70% στο 90% των βαριών.

Μέλι: Εφαρμογή προγράμματος, κόστους 15 MECU

Καλαμπόκι: Αναλογικότητα ποινών σε περίπτωση υπέρβασης της βασικής έκτασης αντί του μέχρι τότε ισχύοντος 1,5% ποινή για 1% υπέρβαση.

Η ρύθμιση επαναλήφθηκε και το 1998.

Σκληρό: Αντικατάσταση ατομικών δικαιωμάτων με μέγιστη εγγυημένη εθνική έκταση. Υποχρεωτική χρήση πιστοποιημένου σπόρου.

1998

Βαμβάκι: Δεύτερη εκτίμηση αναμενόμενης παραγωγής, ώστε να αυξάνονται οι προκαταβολές.

Αμπελοοινικά: Άδεια νέων φυτεύσεων για 2080 στρεμ.

Ελαιόλαδο, αναθεώρηση ΚΟΑ: Κατανομή κοινοτικού κατωφλίου σε εθνικά, αύξηση του εθνικού κατωφλίου με ταυτόχρονη μείωση της ενίσχυσης. Στήριξη της επιτραπέζιας ελιάς. Άδεια για νέες φυτεύσεις 35.000 στρεμ. Κατάργηση της παρέμβασης, της ενίσχυσης στην κατανάλωση και του καθεστώτος των μικρών παραγωγών με ταυτόχρονη διατήρηση της στήριξης στα ίδια επίπεδα.

Καπνός, αναθεώρηση ΚΟΑ: Μέρος της προμολόγησης θα εξαρτάται από την ποιότητα του προϊόντος, με αμετάβλητη τη στήριξη ανά ομάδα παραγωγών. Δημιουργία εθνικού αποθέματος. Πρόγραμμα εγκατάλειψης, αλλά με δυνατότητα εξαγοράς της ατομικής ποσόστωσης από άλλον παραγωγό.

Ρύζι: Στόχευση ποινών σε περίπτωση υπέρβασης της μέγιστης εθνικής εγγυημένης έκτασης, μέσω συστήματος περιφερειοποίησης.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΜΕΝΩΝ ΕΚΤΑΣΕΩΝ 1998

(σε στρέμματα)

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΚΑΜΕΝΕΣ ΔΑΣΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ	ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΚΗΡΥΧΘΗΚΑΝ ΑΝΑΔΑΣΩΤΕΕΣ	ΤΕΧΝΗΤΗ ΑΝΑΔΑΣΩΣΗ
Δυτική Ελλάδα	186.155	220.324	40.100
Αττική	100.000	80.000	50.000
Κεντρική Μακεδονία	42.156	42.156	6.416
Ιόνια Νησιά	33.254	22.529	2.418
Ανατ. Μακεδονία - Θράκη	23.161	14.131	1.907
Βόρειο Αιγαίο	8.015	7.243	1.500
Πελοπόννησος	145.227	80.361	1.388
Στερεά Ελλάδα	166.171	166.171	820
Θεσσαλία	20.519	5.802	551
Ήπειρος	23.405	17.625	520
Κρήτη	22.945	993	260
Δυτ. Μακεδονία	5.455	18	0
Νότιο Αιγαίο	2.935	2.935	0
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	779.398	660.288	105.880

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι συνάδελφοι, οι Βουλευτές κα Φάνη Πετραλιά-Πάλλη και ο κ. Εμμανουήλ Φραγκιαδουλάκης ζητούν ολιγοήμερη άδεια απουσίας τους στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Η Βουλή ενέκρινε.

Θα σας ανακοινώσω το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 25ης Φεβρουαρίου 1999.

A. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.4 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 656/16-2-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ελευθερίου Παπανικολάου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με την καθυστέρηση ολοκλήρωσης του δρόμου Τρίπολης-Καλαμάτας κλπ.

2. Η με αριθμό 665/17-2-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Αχιλλέα Κανταρτζή προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις προθέσεις του Υπουργείου να καταργήσει τις πανελλαδικές προαγωγικές εξετάσεις της Β' Τάξης των Ενιαίων Λυκείων κλπ.

3. Η με αριθμό 659/17-2-99 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ανδριανής Λουλέ προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τη λήψη μέτρων επίλυσης των προβλημάτων στο υποκατάστημα του Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΙΚΑ) στη Λάρισα.

4. Η με αριθμό 662/17-2-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του

Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεωργίου Καρατάσου προς τον Υπουργό Δημοσίας Τάξης, σχετικά με τη στελέχωση του Πολυδύναμου Αστυνομικού Τμήματος Αχαρνών, την επανίδρυση του Τμήματος στο Δήμο Ζεφυρίου κλπ.

B. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.4 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 666/17-2-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ελευθερίου Παπαγεωργόπουλου προς τους Υπουργούς Εθνικής Άμυνας και Δικαιοσύνης, σχετικά με τη διελεύκανση των αιτίων θανάτου του στρατιώτη Σπύρου Ρωμιόπουλου, την απόδοση των ευθυνών κλπ.

2. Η με αριθμό 664/17-2-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Χαράλαμπου Αγγουράκη προς τους Υπουργούς Ανάπτυξης, Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με την κυκλοφορία γενετικά μεταλλαγμένων τροφίμων στην αγορά, τη λήψη μέτρων αποτελεσματικού ελέγχου κλπ.

3. Η με αριθμό 650/15-2-99 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Μαρίας Δαμανάκη προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με την έκδοση του προεδρικού διατάγματος για τη λειτουργία Κέντρων Υποδοχής Προσφύγων κλπ.

4. Η με αριθμό 660/17-2-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Ιωάννη Αράπη προς τον Υφυπουργό Πολιτισμού (Αρμόδιο για θέματα Αθλητισμού), σχετικά με τη χρηματοδότηση αποπεράτωσης του έργου κατασκευής του κολυμβητηρίου Περάματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Θα προταχθεί η πέμπτη με αριθμό 661/17-2-99 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Βασιλικής Αράπη-Καραγιάννη προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τη χορήγηση των αναγκαίων κονδυλίων και την ουσιαστική αναβάθμιση της λειτουργίας του Ιπποκράτειου Νοσοκομείου κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση της κ. Καραγιάννη είναι η ακόλουθη:

"Η λειτουργία του Ιπποκράτειου Νοσοκομείου υποβαθμίζεται διαρκώς στο όνομα του περιορισμού των δημοσιονομικών ελλειμμάτων.

Η πολιτεία εμφανίζεται αναξιόπιστη στις οικονομικές δεσμεύσεις της απέναντι στους γιατρούς του νοσοκομείου παραγνωρίζοντας το κοινωνικό λειτουργήμα που επιτελούν.

Ο ευαίσθητος χώρος του νοσοκομείου επιβαρύνεται επί πλέον με την αυταρχική συμπεριφορά της Διοίκησης που επιλέγει τον αστυνομικό έλεγχο του προσωπικού αντί της διαφανούς συνεργασίας με λειτουργούς με τόση μεγάλη προσφορά.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Θα δοθεί λύση στο θέμα των δεδουλευμένων εφημεριών των ιατρών του Ιπποκράτειου Νοσοκομείου;
2. Θα διατεθούν τα απαραίτητα κονδύλια για την ουσιαστική αναβάθμιση της λειτουργίας του νοσοκομείου;"

Ο Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας κ. Φαρμάκης έχει το λόγο για τρία λεπτά να πρωτολογήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Πρόεδρε, το Ιπποκράτειο Νοσοκομείο της Αθήνας είναι ένα από τα μεγαλύτερα νοσοκομεία της χώρας με αρκετά μεγάλη προσφορά από τους λειτουργούς του σε όσους έχουν ανάγκη.

Μου κάνει εντύπωση αυτό που αναφέρεται στο σκεπτικό της ερώτησης της κυρίας συναδέλφου, ότι υπάρχει πρόβλημα με τη διοίκηση του νοσοκομείου, πρόβλημα αυταρχικής συμπεριφοράς. Δεν γνωρίζω το Υπουργείο, τουλάχιστον δεν έχει περιέλθει σε γνώση μας τέτοια καταγγελία, που να αφορά αυταρχική συμπεριφορά της διοίκησης και ειδικότερα του Προέδρου του νοσοκομείου.

Ακόμη πρέπει να πληροφορήσω την κυρία συνάδελφο ότι -δεν ξέρω από πού έχει τις πληροφορίες της- δεδουλευμένα στο Ιπποκράτειο δεν οφείλονται. Δεν οφείλονται αποζημιώσεις από εφημερίες για το 1998. Έχουν καταβληθεί όλα τα οφειλόμενα.

Υπήρξε πράγματι σε μερικά νοσοκομεία της χώρας για το 1998 μία καθυστέρηση στις αποζημιώσεις προσθέτων αμοιβών για εφημερίες, η οποία οφείλονταν στο γεγονός ότι αυτά τα νοσοκομεία δεν είχαν προσαρμοστεί στην εγκύκλιο τη σχετική και στην κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υγείας σε ό,τι αφορά το ύψος των πιστώσεων. Το θέμα κλείσει και έχει κλείσει και για το Ιπποκράτειο.

Το ύψος του κονδυλίου για τις εφημερίες του 1998 ήταν ένα δισεκατομμύριο εξήντα οκτώ εκατομμύρια (1.068.000.000) δραχμές, για δε το 1999 έχει υπογραφεί ήδη κοινή απόφαση των αρμοδίων Υπουργών και το ύψος αυτής της δαπάνης θα ανέλθει σε ένα δισεκατομμύριο διακόσια πενήντα επτά δισεκατομμύρια (1.257.000.000) δραχμές. Έγινε δεκτή, η πρόταση της διοίκησης αλλά και των επιστημονικών οργάνων του νοσοκομείου για περισσότερο χρήματα, ώστε να μπορέσει ευχερέστερα το νοσοκομείο με το πρόγραμμα εφημεριών να ικανοποιήσει τις ανάγκες του.

Σε ό,τι αφορά δε το συνολικό ενδιαφέρον μας για τη βελτίωση της υποδομής και του εξοπλισμού του νοσοκομείου, θέλω να πληροφορήσω την κυρία συνάδελφο ότι στα τελευταία δύο χρόνια έχει επιδοτηθεί το νοσοκομείο με τριακόσια ογδόντα τρία εκατομμύρια (383.000.000) δραχμές για την προμήθεια ιατροτεχνολογικού εξοπλισμού, με διακόσια εβδομήντα πέντε

εκατομμύρια (275.000.000) δραχμές για κτιριολογικές εργασίες, με ενενήντα δύο εκατομμύρια (92.000.000) δραχμές για την εφαρμογή του διπλογραφικού συστήματος και γενικότερα της μηχανοργάνωσής του και με εξήντα πέντε εκατομμύρια (65.000.000) δραχμές ως έκτακτη επιχορήγηση για τις δαπάνες που κάνει και για τις παροχές του προς τους οικονομικά αδυνάτους. Δηλαδή, έχει επιδοτηθεί με ένα σύνολο οκτακοσίων δέκα πέντε εκατομμυρίων (815.000.000) δραχμών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε τον κύριο Υφυπουργό.

Η κ. Αράπη έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Υπουργέ, παραδεχθήκατε ότι το Ιπποκράτειο Νοσοκομείο Αθηνών έχει προσφέρει πάρα πολλά και έχει φθάσει σήμερα στο σημείο να μην μπορεί να λειτουργήσει στις εφημερίες του λόγω της έλλειψης προσωπικού και της απαραίτητης υποδομής.

Συγκεκριμένα ο χώρος του χειρουργικού εξωτερικών ιατρείων είναι ακατάλληλος για την υποδοχή και την αντιμετώπιση βαρέων περιστατικών. Δεν υπάρχει σερβιτόρας, δεν υπάρχει αναρρόφηση, δεν υπάρχει καρδιογράφοι, δεν υπάρχουν σωλήνες παροχέτευσης θώρακος. Υπάρχει μόνο μία παροχή οξυγόνου. Ο χώρος των εξωτερικών ιατρείων πρέπει να εξοπλιστεί με όλα τα απαραίτητα μέσα, που χρειάζονται για την αντιμετώπιση των έκτακτων περιστατικών. Οι ελλείψεις στα εξωτερικά ιατρεία δεν επιτρέπουν την αντιμετώπιση εκτάκτων σοβαρών περιστατικών.

Για να λειτουργεί σωστά ένα νοσοκομείο, δεν αρκεί, κύριε Υπουργέ, ο αποσπασματικός εξοπλισμός μιας μονάδας του με μηχανήματα και τεχνολογία υψηλής στάθμης. Χρειάζεται κατ' αρχήν την υποστήριξη του έμψυχου και επιστημονικού προσωπικού, το οποίο πρέπει να διαθέτει πληρότητα και κατάρτιση, ώστε να διασφαλιστεί η απαιτούμενη συνεργασία. Φοβάμαι ότι κάτι τέτοιο στο Ιπποκράτειο δεν έχει επιτευχθεί.

Όσον αφορά τη διοίκηση -απεναντίας, κύριε Υπουργέ, εμένα με έχουν ενημερώσει και δεν νομίζω να μου έχουν πει ψέματα- στην προκειμένη περίπτωση προσπαθεί να μετατοπίσει τις ευθύνες που έχει για τη λειτουργία του, αναπτύσσει έντονα έναν ελεγκτικό μηχανισμό σε βάρος του προσωπικού, μειώνοντας το επιστημονικό του κύρος. Στο κλίμα που διαμορφώνεται από το ύψος της διοικητικής συμπεριφοράς διασπάται η συνοχή και η διάθεση συνεργασίας του προσωπικού.

Όσον αφορά τα δεδουλευμένα, κύριε Υπουργέ, ήδη οι γιατροί που έκαναν εξάσκηση και δεν είχαν πληρωθεί, θα πληρωθούν σύμφωνα με την τελευταία απόφαση που πήρατε. Μέχρι πρότινος, όμως, πριν από είκοσι ημέρες, δεν είχαν πληρωθεί για πάρα πολλούς μήνες.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι το Ιπποκράτειο Νοσοκομείο είναι μία πολύ μεγάλη και σοβαρή μονάδα στο κέντρο της Αθήνας και καλό θα είναι αυτά που σας είπα, ειδικά για τα εξωτερικά ιατρεία -διότι όπως γνωρίζετε εκεί γίνεται πολύ σπουδαία δουλειά- να ενημερωθείτε, αν δεν σας έχουν ενημερώσει και να βρείτε κάποια λύση για να λειτουργεί σωστά το Ιπποκράτειο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Φαρμάκης έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Δεν γνωρίζω από πού αντλεί τις πληροφορίες της η κυρία συνάδελφος. Αναφέρεται σε έλλειψη αναρροφητήρα ή καρδιογράφου στα εξωτερικά ιατρεία ενός μεγάλου νοσοκομείου, όπως είναι το Ιπποκράτειο Νοσοκομείο της Αθήνας. Μου κάνει μεγάλη εντύπωση και δεν μπορώ να διανοηθώ και σαν γιατρός και σαν πολίτη και πολύ περισσότερο σαν Υφυπουργός Υγείας ότι δεν υπάρχει αναρροφητήρας στο ιατρείο των εκτάκτων περιστατικών του Ιπποκράτειου νοσοκομείου. Έπρεπε να είχε γίνει χαλασμός. Είναι ένα νοσοκομείο που εφημερεύει κάθε τέσσερις μέρες και εξυπηρετεί χιλιάδες περιστατικά.

Δεν μπορεί να είναι έτσι, αλλά θα το ελέγξω. Φοβούμαι ότι αυτές οι πληροφορίες απέχουν πολύ από την πραγματικότητα.

Θα ήθελα κλείνοντας να πω ότι εάν η διοίκηση του

Ιπποκρατείου και ο πρόεδρος του αναπτύσσουν πράγματι ελεγκτικούς μηχανισμούς, τους οποίους μέμφεσθε, θα έλεγα ότι πρέπει να τον επαινέσουμε. Αυτό που μας λείπει είναι ακριβώς ότι οι διοικήσεις αδιαφορούν, οι πρόεδροι δεν κάνουν τη δουλειά τους και οι περισσότεροι έχουν κατηγορηθεί πολλές φορές και σ' αυτήν την Αίθουσα ότι είναι ακατάλληλοι για να ασκήσουν τα καθήκοντα της θέσης στην οποία τοποθετήθηκαν.

Κατά συνέπεια, εάν υπάρχει ένας τέτοιος πρόεδρος και ενοχλεί το προσωπικό, θα έλεγα ότι πρέπει να τον βραβεύσουμε!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Σύμφωνα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συζητείται η πρώτη με αριθμό 652/15-2-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Παναγιώτη Κουρουμπλή προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με τον έλεγχο των καταλυτών των αυτοκινήτων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας κ.λπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Κουρουμπλή εν περιλήψει είναι η ακόλουθη:

"Η χώρα μας αντιμετωπίζει σήμερα ένα υπαρκτό πρόβλημα, που οι συνέπειες του στην υγεία των κατοίκων της και στο περιβάλλον της θα είναι ολέθριες, αν δεν ληφθούν άμεσα μέτρα για την αντιμετώπισή του.

Καθημερινά σ' όλη την Ελλάδα κυκλοφορούν εκατοντάδες χιλιάδες αυτοκίνητα, που λειτουργούν με μόλυβδη βενζίνη και τα οποία φέρουν καταλύτες, για την κατακράτηση και αποφυγή εξαγωγής επικίνδυνων αερίων, που δημιουργούνται κατά την καύση της μολυβδής βενζίνης. Τα προϊόντα αυτής της καύσης, παρακρατούνται στον καταλύτη είναι ραδιενεργά και ως εκ τούτου άκρως επικίνδυνα για τη δημόσια υγεία και την υγεία των επιβαίνοντων στα αυτοκίνητα, αφού ο οποιοσδήποτε μπορεί να γίνει δέκτης ραδιενεργούς ακτινοβολίας σε περίπτωση υπερθέρμανσης ή ατυχήματος και καταστροφής του καταλύτη.

Αυτοί όμως που απειλούνται περισσότερο από τη ραδιενεργό ακτινοβολία των καταλυτών είναι οι εργαζόμενοι σε συνεργεία αυτοκινήτων, αφού καμία μέριμνα δεν υπάρχει για τη χρήση ειδικών στολών από τους εργαζόμενους και την αποθήκευση των καταλυτών σε ειδικούς κάδους ή χώρους.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός, σε τι ενέργειες πρόκειται να προβεί:

1. Για την άμεση αντικατάσταση όλων των καταλυτών των αυτοκινήτων που αντιμετωπίζουν πρόβλημα ή έχουν κλείσει τον κύκλο λειτουργίας των.

2. Για την υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων στα συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων, ώστε να εξοπλισθούν όλα τα συνεργεία με τον κατάλληλο εξοπλισμό για την αντικατάσταση των καταλυτών και να ορισθεί ο τρόπος αποθήκευσης ή υγειονομικής ταφής των καταλυτών.

3. Για τη διαχείριση των καταλυτών που έχουν αντικατασταθεί και είναι εκτεθειμένοι στο ύπαιθρο".

Ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Σαλαγιάννης έχει το λόγο για τρία λεπτά να πρωτολογήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θέλω να ενημερώσω τον αγαπητό συνάδελφο κ. Κουρουμπλή για μερικά θέματα που βάζει στην επίκαιρη ερώτησή του.

Το ένα αφορά τον έλεγχο των αυτοκινήτων. Όπως ξέρετε υπάρχει ένας έλεγχος στα ΚΤΕΟ των αυτοκινήτων κάθε δύο χρόνια σε όλη την Επικράτεια και κάθε τρία χρόνια στην Αττική.

Κατά τον έλεγχο των καυσαερίων, εάν υπάρχει καταλύτης κατεστραμμένος ή εάν αυτός έχει βγει και δεν έχει αντικατασταθεί, το αυτοκίνητο δεν πρόκειται να πιάσει τα ανώτατα όρια που λένε οι κανονισμοί, άρα εντοπίζεται αμέσως και επομένως επιβάλλεται στον κάτοχο αυτού ή να αλλάξει τον κατεστραμμένο ή να βάλει καινούριο καταλύτη.

Ένα δεύτερο επίπεδο ελέγχου είναι το εξής: Σε τριάντα νομούς της χώρας κάθε χρόνο επιβάλλεται πια να υπάρχει κάρτα ελέγχου καυσαερίων από ιδιωτικά συνεργεία, που είναι εξουσιοδοτημένα για

το σκοπό αυτό. Πάλι εκεί γίνεται έλεγχος καυσαερίων και πάλι εντοπίζονται όσα αυτοκίνητα έχουν κατεστραμμένο καταλύτη. Επίσης πρέπει να σας πω ότι ήδη γίνεται και στο δρόμο έλεγχος από κινητές μονάδες.

Θέλω να ενημερώσω τον αγαπητό συνάδελφο ότι το Υπουργείο Μεταφορών μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 1999 θα αποκτήσει και θα στελεχώσει τριάντα τέτοιες κινητές μονάδες για παραπέρα έλεγχο.

Εκτός αυτού όμως, ως προς την υγεία των πολιτών, αλλά και την υγεία και ασφάλεια των εργαζομένων στα συνεργεία που αντικαθιστούν καταλύτες θέλω να πω πρώτον ότι, όπως με ενημέρωσε το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας, δεν έχει καταγραφεί σε επιστημονικές έρευνες μέχρι σήμερα κίνδυνος των πολιτών από ραδιενεργές εκπομπές από κατεστραμμένους καταλύτες.

Δεύτερον, σε ό,τι αφορά την υγιεινή και την ασφάλεια των εργαζομένων στα συνεργεία επισκευής μέχρι τώρα και από κοινοτικές οδηγίες δεν φαίνεται και δεν καταγράφεται πουθενά η ανάγκη να υπάρξουν ειδικά μέτρα προστασίας, αρκεί όμως να υπάρχουν τα γενικά μέτρα προστασίας που ισχύουν για τα συνεργεία επισκευής των αυτοκινήτων.

Εξάλλου στις κοινοτικές οδηγίες δεν αναφέρεται πουθενά η ανάγκη για θάψιμο των καταλυτών. Αναφέρεται όμως, η ανάγκη για συλλογή, περισυλλογή, ανάκτηση των χρήσιμων υλικών, όπως κεραμικά και μέταλλα από τους καταλύτες, και τα υπόλοιπα να μπορούν με τρόπο ασφαλή ή να πηγαίνουν στη βιομηχανία για να ανακυκλώνονται ή να εγκαταλείπονται έτσι που να μην υπάρχει φόβος για τους πολίτες.

Θέλω επίσης να ενημερώσω τον αγαπητό συνάδελφο -και κλείνω με αυτό, αγαπητέ Πρόεδρε- ότι ήδη το ΥΠΕΧΩΔΕ, στη βάση μιας μελέτης που ολοκλήρωσε, ετοιμάζει νομοθετικό πλαίσιο για το σύστημα ελέγχου και διαχείρισης των καταλυτών έτσι που κατά τακτά διαστήματα να συλλέγονται οι καταλύτες να πάνε σε ιδιωτικές επιχειρήσεις ή σε δημόσιους οργανισμούς με συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις για να μπορούν εκεί να ανακυκλώνονται.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Κουρουμπλής έχει το λόγο, για δύο λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το περιβάλλον είναι μία υπόθεση που έχει να κάνει με την ποιότητα ζωής του ανθρώπου και δυστυχώς ο καθένας μας είτε συνειδητά είτε υποσυνείδητα, αλλά και οι οργανωμένοι φορείς και οι πολιτείες δεν έχουν επιδείξει μπροστά στο βωμό του οικονομικού συμφέροντος την απαραίτητη ευαισθησία για μία υπόθεση που έχει να κάνει με μας, με τα παιδιά μας, με το μέλλον της κοινωνίας.

Οι επιστημονικές έρευνες έχουν αποδείξει ότι η βιόσφαιρα έχει επιβαρυνθεί οκτώ φορές περισσότερο από τη δυνατότητα που έχει να απορροφήσει αυτήν την πίεση που δέχεται από τη μόλυνση. Ένας από αυτούς τους τομείς που μολύνει το περιβάλλον είναι οι καταλύτες, οι οποίοι χρησιμοποιούνται από τη μια μεριά για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά από την άλλη μεριά δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη, καμία θεσμοθετημένη παρέμβαση της οργανωμένης πολιτείας, ώστε αυτά τα υλικά να αποσυντίθενται ή να ενταφιάζονται με τέτοιο τρόπο που να μην επηρεάζουν το περιβάλλον.

Κύριε Υπουργέ, πραγματικά εντυπωσιάζομαι από το γεγονός ότι αυτή τη στιγμή μου λέτε ότι δεν έχει αποδειχθεί ότι τα υλικά αυτά που προέρχονται από καταλύτες που καταστρέφονται ή ολοκληρώνουν τον κύκλο τους, δεν επηρεάζουν το περιβάλλον, όταν σε ολόκληρη την Ευρώπη γίνεται μεγάλη συζήτηση και μεγάλη προσπάθεια, ώστε αυτά τα υλικά να ενταφιάζονται, ώστε να μην επηρεάζουν και να μη μολύνουν το περιβάλλον.

Σε ό,τι αφορά βέβαια, κύριε Υπουργέ τα ΚΤΕΟ, τέλος πάντων θα ήθελα να είμαι επιεικής, για να μην πω τι συμβαίνει στα ΚΤΕΟ και πόσο αξιόπιστα είναι, γι' αυτό που λένε ότι υπηρετούν.

Ωστόσο εγώ θέλω να τονίσω την ανάγκη λήψης μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος από τους κατεστραμμένους

και ολοκληρώσαντες τον κύκλο λειτουργίας τους καταλύτες, διότι είναι αποδεδειγμένο ότι τα υλικά αυτά επιβαρύνουν επικίνδυνα το περιβάλλον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω στον αγαπητό συνάδελφο δυο κουβέντες:

Εγώ δεν ισχυρίζομαι ότι τα ΚΤΕΟ λειτουργούν κατά τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο. Από την άλλη όμως, δεν θα ήθελα να τα ισοπεδώσουμε όλα και να πούμε ότι η λειτουργία όλων αυτών των ΚΤΕΟ είναι σε άθλια κατάσταση ή εντελώς ελλειμματική. Νομίζω ότι δεν πρέπει ούτε να υπερβάλλουμε, αλλά ούτε και να θεωρούμε ότι όλα πάνε καλά.

Σας είπα τα τρία στάδια ελέγχου των αυτοκινήτων, μέσα στους οποίους ελέγχους γίνεται και ο έλεγχος των καταλυτών. Είπα επίσης ότι δεν καταγράφεται η απειλή για την υγεία των πολιτών, από ραδιενεργείς εκπομπές των καταλυτών.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Θα καταθέσω αύριο μια ερώτηση στο Υπουργείο Υγείας να έρθουν οι ειδικοί να διαβεβαιώσουν ότι δεν υπάρχει μόλυνση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν χωρά αμφιβολία όμως ότι οι καταλύτες έχουν εφευρεθεί, κυκλοφορούν και επιβάλλονται στα αυτοκίνητα, ακριβώς για να προστατεύσουν το περιβάλλον. Σίγουρα όμως κάθε νέα τεχνολογία και αυτή από την πλευρά της, αν δεν ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα -αυτή σε ένα λιγότερο βαθμό ενδεχομένως- το περιβάλλον το επιβαρύνει. Δεν χωρά αμφιβολία. Σας είπα όμως τι κάνουμε. Επίσης σας είπα ότι προετοιμάζεται νομοθετικό πλαίσιο που θα βάλει σαφέστερους, καθαρότερους και αποδοτικότερους ελέγχους και όρους διάθεσης και διαχείρισης ...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Τώρα μάλιστα!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τώρα. Τι να κάνουμε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: 'Αρα έχουμε κενό νομοθεσίας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν υπάρχει κενό, αλλά έτσι είναι η ζωή. Προχωρά βήμα, βήμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η δεύτερη με αριθμό 655/16.2.99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Καρατζαφέρη προς την Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με τις διαδικασίες πώλησης της χαρτοβιομηχανίας "SOFTEX", διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι δέκα μέρες γνωστή. Υπάρχουν Υπουργοί και Υφυπουργοί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Υπάρχει κώλυμα. Τι να κάνουμε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ: Προσπαθούν να υπογράψουν τη σύμβαση, κύριε Πρόεδρε. Πρέπει να επέμβει ο εισαγγελέας. Μη συνηγορείτε σ' αυτήν την απάτη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Τρίτη είναι η με αριθμό 663/17.2.99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Χαράλαμπου Αγγουράκη προς τους Υπουργούς Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για τη στέγαση, την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των Κούρδων προσφύγων κλπ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ: Πρόκειται για απάτη εις βάρος του δημοσίου χρήματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Να μη γράφεται στα Πρακτικά, τίποτε από αυτά που λέει ο κ. Καρατζαφέρης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Αγγουράκη είναι η ακόλουθη:

"Επίδειξη κυβερνητικής πυγμής προς το εσωτερικό, αλλά και

απάνθρωπης αγριότητας αποτελεί η αιφνιδιαστική αστυνομική επιχείρηση που πραγματοποίησε η Κυβέρνηση, "μαζεύοντας" τους Κούρδους από την πλατεία Κουμουνδούρου και επιδιώκοντας να τους στοιβάξει στο αχούρι του χώρου του Νοσοκομείου Λοιμωδών στην Αγία Βαρβάρα, ενώ στη συνέχεια -μπροστά στη λαϊκή κατακραυγή- τους "πέταξε" σε εγκαταλελειμμένη αμερικανονατοϊκή στρατιωτική βάση στο όρος Πατέρα, η οποία επίσης είναι ακατάλληλη για στέγαση και διαμονή ανθρώπων".

Δεν μπορώ να καταλάβω, γιατί υπάρχει λαϊκή κατακραυγή, όταν οι ίδιοι οι κάτοικοι τους διώχνουν από κει που μένουν.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Κάντε μια ερώτηση εσείς κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεχίζω την ανάγνωση: "Η χρονική στιγμή στην οποία εκδηλώθηκε αυτή η κυβερνητική πρωτοβουλία, προκαλεί ερωτηματικά, πολύ περισσότερο μάλιστα που το πρόβλημα αυτό υπήρχε εδώ και δυο χρόνια τουλάχιστον. Οι εξελίξεις στην υπόθεση Οτσαλάν και η υποτακτική στάση της ελληνικής Κυβέρνησης απέναντι στις απαιτήσεις των διεθνών ιμπεριαλιστικών κέντρων, οδηγούν στο αβίαστο συμπέρασμα ότι οι εξελίξεις αυτές δεν είναι ασχетеς μεταξύ τους.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί, ποια μέτρα θα πάρει η Κυβέρνηση και πότε ώστε:

Να διαμορφωθούν ανεκτές συνθήκες για τη στέγαση και για την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των Κούρδων που καταφεύγουν στη χώρα μας, ενώ άμεσα να δημιουργηθούν κατάλληλα κέντρα υποδοχής και εγκατάστασής τους, όπου θα τους εξασφαλίζει στοιχειωδώς άνετες και αξιοπρεπείς συνθήκες διαβίωσης.

Να σταματήσουν οι απελάσεις των Κούρδων και να τους χορηγείται πολιτικό άσυλο, εφόσον το ζητούν, αναγνωρίζοντάς τους την ιδιότητά του πολιτικού πρόσφυγα και εξασφαλίζοντάς τους όλα τα δικαιώματα που απορρέουν απ' αυτό, ενώ ταυτόχρονα να επιταχυνθούν οι σχετικές διαδικασίες, οι οποίες σήμερα είναι εξαιρετικά χρονοβόρες".

Ο Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας κ. Θεόδωρος Κοτσώνης έχει το λόγο για τρία λεπτά για να πρωτολογήσει.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, όσον αφορά την πρώτη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου, ο Οργανισμός Υγείας και Πρόνοιας έχει ήδη θέσει σε εφαρμογή έναν εθνικό σχεδιασμό για την κοινωνική προστασία των προσφύγων και οι διαστάσεις του σχεδιασμού είναι, πρώτον, ο εκσυγχρονισμός του υφιστάμενου στο Λαύριο Αττικής κέντρου προσωρινής διαμονής αιτούντων άσυλο και δεύτερον ο εκσυγχρονισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Στο κέντρο σήμερα υλοποιούνται οι παρακάτω δράσεις: Αναβάθμιση των κτιριακών εγκαταστάσεων, ήδη έχει περατωθεί η ανακατασκευή των περισσότερων χώρων υγιεινής. Για το τρέχον έτος, έχει εγκριθεί κονδύλιο ύψους είκοσι εκατομμυρίων (20.000.000) δραχμών για την ολοκλήρωση των εργασιών ανακατασκευής των χώρων υγιεινής και του συστήματος κεντρικής θέρμανσης. Για το επόμενο έτος προβλέπουμε τη συνέχιση των εργασιών για την αναβάθμιση των χώρων διαμονής. Αναβάθμιση των κοινωνικών υπηρεσιών του κέντρου και με προεδρικό διάταγμα, το οποίο βρίσκεται στο Συμβούλιο της Επικρατείας προς επεξεργασία, ρυθμίσαμε το τεράστιο πρόβλημα της ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής κάλυψης των προσφύγων.

Ταυτόχρονα, με το προαναφερόμενο προεδρικό διάταγμα, παρέχεται η δυνατότητα στις ιδιαίτερα ευάλωτες κατηγορίες προσφύγων, όπως ασυνόδευτοι ανήλικοι, άτομα με ειδικές ανάγκες, ηλικιωμένοι, να φιλοξενοούνται στα υφιστάμενα για τους ημεδαπούς ιδρύματα.

Ίδρυση νέου κέντρου προσωρινής διαμονής. Το Υπουργείο μας υπέβαλε αίτηση για τη χρηματοδότηση νέου κέντρου προσφύγων στη δυτική Ελλάδα, το οποίο θα αναπτυσσόταν σε δυο φάσεις, ώστε να υπάρξει πλήρης αξιοποίηση των κοινοτικών κονδυλίων. Μάλιστα στην αίτηση έγινε ρητή αναφορά στο γεγονός ότι το σχέδιο ήταν σε πλήρη αντιστοιχία με το σημείο 8 του σχεδίου δράσης για την είσοδο των

μεταναστών από το Ιράκ και τις γειτονικές χώρες, κυρίως κουρδικής καταγωγής. Για την πρώτη φάση αιτήθηκαν ένα εκατομμύριο εξακόσια ενενήντα τέσσερα τετρακόσια δώδεκα ECU, όταν ο συνολικός προϋπολογισμός της γραμμής ήταν τρία εκατομμύρια επτακόσια πενήντα ECU.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, παρά τις αρχικές προφορικές διαβεβαιώσεις της τελικά δεν ενέκρινε το σχέδιο. Το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας δια μέσου της μόνιμης αντιπροσωπείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση εξέφρασε τη δυσαρέσκειά του και δήλωσε ότι το σχέδιο θα επανυποβληθεί του χρόνου στο σύνολό του. Η επιτροπή εξέφρασε και πάλι τη θετική θέση της για τη δημιουργία του νέου κέντρου υποδοχής προσφύγων και υποσχέθηκε θετική αντιμετώπιση του σχεδίου στη νέα προκήρυξη.

Όσον αφορά τα συγχρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προγράμματα, σημειώνουμε ότι για το χρονικό διάστημα 1997-1998 πρώτη εφαρμογή των προγραμμάτων χρηματοδοτήθηκαν και υλοποιήθηκαν διάφορα σχέδια από μη κυβερνητικές οργανώσεις εκ των οποίων συγχρηματοδοτήσαμε τα δυο με το ποσό των τριάντα εννέα εκατομμυρίων εβδομήντα δύο χιλιάδων επτακοσίων εξήντα (39.072.760) δραχμών, ενώ συμμετείχαμε στο σχεδιασμό του συνόλου των προτάσεων.

Για το χρονικό διάστημα 1998-1999 συμμετείχαμε στο σχεδιασμό των περισσότερων σχεδίων, ενώ συγχρηματοδοτούμε πέντε εξ αυτών με το ποσό

των εξήντα πέντε εκατομμυρίων εβδομήντα εννέα χιλιάδων τριακοσίων (65.079.300) δραχμών.

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

Κύριε Πρόεδρε, λόγω του ενδιαφέροντος που έχει το θέμα για την κοινή γνώμη, παρακαλώ να απαντήσω και στο δεύτερο ερώτημα.

Όσον αφορά τις διαδικασίες χορήγησης ασύλου. Η διαδικασία και οι προϋποθέσεις για την παροχή ασύλου σε πολιτικούς πρόσφυγες στη χώρα μας και ασφαλώς και στους κουρδικής καταγωγής, καθορίζονται σε πάγια βάση από το ισχύον νομικό καθεστώς, με βάση το οποίο οι υπηρεσίες μας εξετάζουν με προσοχή και ευαισθησία κάθε αίτηση για χορήγηση ασύλου.

Όλες οι ενέργειές μας σχετικά με το θέμα αυτό, είναι πάντοτε εναρμονισμένες με τους διεθνείς κανόνες, την ελληνική νομοθεσία και τις υποχρεώσεις που έχουν αναληφθεί από τις διατάξεις Σύμβασης της Γενεύης και του Πρωτοκόλλου της Νέας Υόρκης, γεγονός που έχει αναγνωριστεί διεθνώς, ενώ στενή είναι η συνεργασία μας με την υπάτη αρμοστέα του ΟΗΕ για τους πρόσφυγες.

Για τη φιλοξενία εκείνων των αλλοδαπών που ζητούν άσυλο στη χώρα μας, λειτουργεί στο Λαύριο κέντρο προσωρινής υποδοχής προσφύγων.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι τα κέντρα φιλοξενίας, αποσκοπούν στην υποδοχή και περίθαλψη των φυγάδων, μέχρις ότου δυνθούν να καλύψουν εξ ιδίων τα έξοδά τους. Προς αυτήν την κατεύθυνση κινήθηκε κατά το παρελθόν η διαδικασία φιλοξενίας, μέρους των αναφερομένων αλλοδαπών, αρχικώς στις εγκαταστάσεις του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων στον Άγιο Ανδρέα Αττικής και στη συνέχεια στις κατασκήνωσεις της ΑΤΕ στην Πεντέλη και Περαιώνας Λουτρακίου Κορινθίας και Ερυθρού Σταυρού στη Νέα Μάκρη. Σε αυτούς κατά το παρελθόν είχε χορηγηθεί προσωρινά άδεια παραμονής και εργασίας, ώστε να καλύψουν τις ανάγκες τους αν και δεν είχαν αναγνωρισθεί ως πρόσφυγες ούτε τους είχε χορηγηθεί άσυλο.

Ομως παρά τον προσωρινό χαρακτήρα αυτού του μέτρου είναι προφανές ότι στους ενδιαφερόμενους στους οποίους διαρκώς προστίθενται και νεοαφικνούμενοι ομοεθνείς, τους δημιουργήθηκαν υπερβολικές προσδοκίες, με συνέπεια να προβάλλουν πιεστικά απαιτήσεις, για εξασφάλιση σε αυτούς μονίμων κέντρων διαμονής.

Παρά ταύτα οι αναφερόμενοι αλλοδαποί πολλοί εκ των οποίων προέρχονται από τις ανωτέρω κατασκήνωσεις που τους είχε χορηγηθεί καθεστώς προσωρινής προστασίας σήμερα διατελούν υπό καθεστώς ελεγχόμενης κίνησης. Αλλά και πολλοί

νεοαφικθέντες στη χώρα μας, οι οποίοι δεν έχουν αναγνωρισθεί ως πρόσφυγες ούτε έχει χορηγηθεί σ' αυτούς άσυλο, εγκαταστάθηκαν αυθαίρετα στους χώρους της πλατείας Κουμουνδούρου των Αθηνών αρχικά και πρόσκαιρα από το 1996, κυρίως όμως από τον Ιούλιο του 1998. Γι' αυτούς, λόγω του προβλήματος που δημιουργήθηκε από την ανωτέρω πολύμηνη αυθαίρετη εγκατάσταση, η Κυβέρνηση αναζήτησε και βρήκε κατάλληλο χώρο και αποφάσισε τη στέγάσή τους σε χώρους του νοσοκομείου Λοιμωδών Νόσων στη Δυτική Αττική.

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

Τα υπόλοιπα θα τα πω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν χρειάζεται και δευτερολογία, τα υπόλοιπα είναι γνωστά.

Ο κ. Αγγουράκης έχει το λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι και με την απάντηση που έδωσε ο κύριος Υφυπουργός τεκμηριώνεται και με αυτήν την άποψη αυτό που έχουμε πει ότι αυτή η Κυβέρνηση πρέπει να παραιτηθεί, η Κυβέρνηση του κ. Σημίτη και θα σας πω γιατί.

Ο κύριος Υφυπουργός μας είπε διάφορα στοιχεία τα οποία σημειωτέον ξέρω ότι είναι σε ερωτήσεις άλλων Βουλευτών. Θα έχει την ευκαιρία σε άλλους Βουλευτές να πει τι έκανε και τι δεν έκανε η Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ερώτησή μας είναι πολύ συγκεκριμένη. Και σε σχέση με την συγκεκριμένη δική μας ερώτηση θα ήθελα να πω το εξής:

Πρώτον, όταν έγινε αυτή η φοβερή γκαγκστερική επιχείρηση την προηγούμενη τα ξημερώματα της Κυριακής προς τη Δευτέρα, είναι σαφές αυτό που είχε στο νου της η Κυβέρνηση, δεν ήταν να λύσει το πρόβλημα, αλλά είχε κατά νου να απελάσει ένα μεγάλο αριθμό από τους Κούρδους της πλατείας Κουμουνδούρου. Και το ξέρω αυτό διότι ήμουν στη φοβερή σύσκεψη στην κλούβα στο Αιγάλεω και αυτό ειπώθηκε από εκπρόσωπο του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας.

Δεύτερον, το ότι δεν είχε κατά νου την λύση του προβλήματος, φαίνεται από το γεγονός ότι μέχρι σήμερα δεν έχει δοθεί λύση στο συγκεκριμένο πρόβλημα των προσφύγων της πλατείας Κουμουνδούρου, για το οποίο έγινε η ερώτηση.

Τρίτον και απαράδεκτο, συμπεριφέρθηκε η Κυβέρνηση εκείνην τη στιγμή με ένα φοβερό τρόπο καταπατώντας βασικές συνταγματικές ελευθερίες, οι οποίες είναι ιερές για όλους και για τους Έλληνες πολίτες και για τους Κούρδους πρόσφυγες.

Τέταρτον, δεν συζητάμε τώρα για καλύτερες συνθήκες. Αυτήν τη στιγμή συζητάμε για το γεγονός ότι δεν υπάρχει ούτε ένα κέντρο για τους πρόσφυγες αυτούς. Και είπε ο κύριος Υφυπουργός για τον Άγιο Ανδρέα, για το Λουτράκι, για το Σούνιο, τα γνωρίζω, κύριε Υφυπουργέ, επισκέφθηκα αυτούς τους χώρους, αλλά γεγονός είναι ότι αν υπήρχαν αυτά τα κέντρα στα οποία αναφέραστε, δεν θα υπήρχε η πλατεία Κουμουνδούρου και ξέρετε τι γίνεται κάθε φορά. Είναι τρία χρόνια που υπάρχει αυτή η απαράδεκτη κατάσταση και διαπιστώνω ότι έχει απόλυτο δίκιο η εκπρόσωπος της ανώτατης αρμοστέας του ΟΗΕ για τους πρόσφυγες όταν κατηγορεί ευθέως την Κυβέρνησή σας για το ότι δεν ανταποκρινόσαστε ούτε στοιχειωδώς στο αίτημα που υποβάλλουν οι Κούρδοι για πολιτικό άσυλο. Και ξέρετε πολύ καλά ότι θα μπορούσατε να δίνετε μέχρι το 30% και δίνετε μόνο μέχρι το 4%.

Αυτή η απαράδεκτη κατάσταση, πρέπει να αλλάξει διαφορετικά νομίζω ότι πράγματι γίνεται δόγμα της Κυβέρνησής σας ότι ο αγώνας των Κούρδων είναι τρομοκρατικός αγώνας. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Πρόεδρε, είμαι βέβαιος ότι, σαφώς αντελήφθη η Βουλή ότι απήντησα επακριβώς στις ερωτήσεις τις οποίες έχει καταγράψει ο κύριος συνάδελφος. Αν οι ερωτήσεις αυτές δεν έχουν σχέση με το σκεπτικό το οποίο αναπτύσσει

παραπάνω δεν είναι δική μου ευθύνη. Αλλά ένα πράγμα ήθελα να σας πω. Στη χώρα μας αυτήν τη στιγμή βρίσκονται κατά διάφορες εκτιμήσεις από οκτακόσιες χιλιάδες έως ένα εκατομμύριο οικονομικοί πρόσφυγες. Απ' αυτούς πέντε χιλιάδες με έξι χιλιάδες είναι οικονομικοί πρόσφυγες από το Ιράκ κουρδικής καταγωγής.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Δεν είναι αλήθεια και το ξέρετε αυτό, γιατί έχετε διώξει πάρα πολλούς με λευκές κάρτες.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Θέλετε να διαφωνήσουμε πάνω στα νούμερα;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Παραπλανάτε τη Βουλή.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Δεν θα παίξουμε την κολοκυθιά αν είναι πεντακόσιες ή εξακόσιες χιλιάδες ή ένα εκατομμύριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Παρακαλώ, κύριε Αγγουράκη. Να μη γράφεται τίποτα από τις διακοπές του κ. Αγγουράκη.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Είναι σαφές, κύριε Αγγουράκη, ότι δεν ήρθατε να πάρετε απάντηση, αλλά ήρθατε για να δημιουργήσετε εντυπώσεις και αυτό με θλίβει ιδιαίτερα.

Ζητάτε για τους οικονομικούς μετανάστες, οικονομικούς πρόσφυγες που βρίσκονται στη χώρα μας να εξασφαλίσει ο ελληνικός λαός συνθήκες στέγασης και τροφής;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Ζητάμε από την Κυβέρνηση και όχι από τον ελληνικό λαό.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Μα, η Κυβέρνηση παίρνει χρήματα από τον ελληνικό λαό μέσω των φόρων. Δεν έχει άλλα έσοδα η Κυβέρνηση.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Το Χρηματιστήριο σήμερα είναι στα ύψη.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Σας λέγω ότι και αν είχαμε όλην την καλή διάθεση όλοι οι Έλληνες να εξασφαλίσουμε στέγη και τροφή σε όλους τους οικονομικούς μετανάστες που έρχονται στην Ελλάδα θα αδυνατούσε η χώρα μας.

Εν πάση περιπτώσει, κύριε Αγγουράκη, σας λέγω και πάλι ότι θέλετε να δημιουργήσετε εντυπώσεις. Δεν θέλετε να σας απαντήσω. Μακάρι να μπορούσαμε να προσφέρουμε άνετη φιλοξενία σε όλους, μακάρι να μπορούσαμε να δώσουμε λύση στα προβλήματα της δυστυχίας, της αθλιότητας όλου του τρίτου κόσμου και των πρώην ανατολικών χωρών. Και ας μην πάμε στις ευθύνες για την κατάσταση που βρίσκονται οι λαοί σ' αυτές τις χώρες και έρχονται και μας χτυπάνε σήμερα την πόρτα Βούλγαροι, Ουκρανοί, Ρώσοι κλπ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Η ύπατη αρμοστέα μιλάει για τους Κούρδους.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Να τα θυμόμαστε αυτά, κύριε Αγγουράκη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Τελειώσατε, κύριε Υπουργέ. Την απάντηση νομίζω ότι τη δώσατε. Τα συμπεράσματα από εκεί και πέρα τα βγάζει ο καθένας.

Η τέταρτη με αριθμό 658/17.2.99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Μουσταφά Μουσταφά, προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, σχετικά με τη φορολόγηση των μειονοτικών βακουφίων στη Κομοτηνή διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Επίκαιρες ερωτήσεις δευτέρου κύκλου:

Η πρώτη με αριθμό 657/16.2.99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταύρου Παπαδόπουλου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με την καθυστέρηση υλοποίησης της σύμβασης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του Δήμου Δράμας στα πλαίσια του "Εθνικού Πολιτιστικού Δικτύου Πόλεων", διαγράφεται λόγω αναρμοδιότητας του κυρίου Υπουργού.

Επίσης η δεύτερη με αριθμό 653/16.2.99 επίκαιρη ερώτηση του Ανεξάρτητου Βουλευτή κ. Βασιλείου Κοντογιαννόπουλου προς τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη λήψη μέτρων αντιμετώπισης των ζημιών σε έργα υποδομής του Νομού Ηλείας, από την κακοκαιρία των τελευταίων ημερών, διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε μου επιτρέπετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Όχι κύριε Πρόεδρε. Για ποιο λόγο ζητάτε την παρέμβασή;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ζητώ το λόγο επί του Κανονισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Πέστε μας σε τι συνίσταται η παραβίαση του Κανονισμού.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με αυτό το σύστημα της απουσίας των Υπουργών πάμε να καταργήσουμε τις επίκαιρες ερωτήσεις. Αν δεν με απατά η μνήμη και η εντύπωση που έχω είναι ότι και ο Πρωθυπουργός δεν έρχεται πλέον.

Αντιλαμβάνομαι ότι η Κυβέρνηση περνάει δύσκολες ημέρες. Μην δίνει όμως την εντύπωση ότι είναι και διαλυμένη. Διαμαρτύρομαι ως κοινοβουλευτικός για λογαριασμό του Κοινοβουλίου. Και έπρεπε να συμμερίζεσθε και εσείς τη δική μου αγανάκτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Πρόεδρε, είσατε από τους πιο έμπειρους κοινοβουλευτικούς και η παρουσία σας στην Αίθουσα είναι σχεδόν καθημερινή. Όμως, επειδή είναι καθημερινή η παρουσία σας, θα πρέπει να ξέρετε ότι σε ελάχιστες περιπτώσεις υπάρχουν διαγραφές επικαίρων ερωτήσεων. Και μπορώ στατιστικά, μέσα σε πολύ λίγο χρόνο, να σας πω πόσες επίκαιρες ερωτήσεις...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Δεν μιλάω για το παρελθόν. Μιλάω για τη σημερινή κατάσταση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Μα, η απουσία του κυρίου Υπουργού Οικονομικών αφορά δύο επίκαιρες ερωτήσεις. Η τρίτη δεν συζητείται λόγω αναρμοδιότητας του κυρίου Υπουργού.

Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας".

Με επιστολή του ο Γενικός Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας, κ. Σταύρος Δήμας, ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο για τη συζήτηση του ως άνω νομοσχεδίου, τον Βουλευτή Β' Περιφέρειας Αθηνών, κ. Ευάγγελο Μείμαρakis.

Επίσης, με επιστολή του ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Ορέστης Κολοζώφ ορίζει ως ειδικό αγορητή τον Βουλευτή κ. Σταύρο Παναγιώτου.

Ακόμη, με επιστολή του ο Πρόεδρος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Νικόλαος Κωνσταντόπουλος ορίζει ως Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο την κ. Στέλλα Αλφιέρη και ως ειδικό αγορητή τον κ. Μουσταφά Μουσταφά.

Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Βλασσόπουλος έχει το λόγο για

είκοσι λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να καταθέσω στα Πρακτικά για να ενσωματωθεί και στο σχέδιο νόμου: "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας", πριν το "άρθρο δεύτερο", το παράρτημα των "σχεδίων πινακίδων σήμανσης οδών". Από παράλειψη δεν είναι στο σχέδιο νόμου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Να κατατεθούν, λοιπόν, στα Πρακτικά και παρακαλώ να βγουν φωτοτυπία και να διανεμηθούν στους κυρίους Βουλευτές.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Νικόλαος Σαλαγιάννης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν παράρτημα των σχεδίων πινακίδων σήμανσης οδών, το οποίο έχει ως εξής:

↖ Π Ι Ν Α Κ Α Σ
 σχεδίων πινακίδων σήμανσης οδών

I. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΑΝΑΓΓΕΛΙΑΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (Κ)



(Κ - 1α)

Επικίνδυνη αριστερή στροφή.



(Κ - 1β)

Επικίνδυνη δεξιά στροφή.



(Κ - 2α)

Επικίνδυνες δύο αντίρροπες ή διαδοχικές (συνεχείς) στροφές - η πρώτη αριστερά.



(Κ - 2β)

Επικίνδυνες δύο αντίρροπες ή διαδοχικές (συνεχείς) στροφές - η πρώτη δεξιά.



(Κ - 3)

Επικίνδυνη κατωφέρεια, (με κλίση όπως η αναγραφόμενη στην Πινακίδα).



(Κ - 4)

Απότομη ανωφέρεια, (με κλίση όπως η αναγραφόμενη στην Πινακίδα).



(Κ - 5)

Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος και στις δύο πλευρές.



(Κ - 6α)

Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος στην αριστερή πλευρά.



(Κ - 6β)

Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος στην δεξιά πλευρά.



(K - 7)

Κινητή γέφυρα.



(K - 8)

Η οδός οδηγεί σε αποβάθρα ή
όχθη ποταμού.

(K - 9)

Επικίνδυνο ανώμαλο οδόστρωμα,
σε κακή κατάσταση, με λάκκους
κλπ.

(K - 10)

Επικίνδυνο υπερυψωμένο οδό-
στρωμα ή απότομη κυρτή αλλαγή
της κατά μήκος κλίσης της οδού.

(K - 11)

Επικίνδυμο κάθετο ρεϊθρό (αυ-
λάκι) ή απότομη κοίλη αλλαγή
της κατά μήκος κλίσης της οδού.

(K - 12)

Ολισθηρό οδόστρωμα.



(K - 13)

Επικίνδυνη εκτίναξη χαλίκων,
(ασύνδετο αμμοχάλικο).

(K - 14)

Κίνδυνος από πτώση βράχων και
από την παρουσία τους στο οδό-
στρωμα.

(K - 15)

Κίνδυνος λόγω διαβάσεως πεζών.



(K - 16)

Κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης
παιδιών (Σχολεία, Γήπεδα κλπ.).

(K - 17)

Κίνδυνος λόγω συχνής εισόδου ή
διάβασης ποδηλατιστών.

(K - 18)

Κίνδυνος από διέλευση οικοσι-
των ζώων.



(K - 19)

Κίνδυνος από διέλευση αγρίων ζώων.



(K - 20)

Κίνδυνος λόγω εκτελουμένων εργασιών στην οδό.



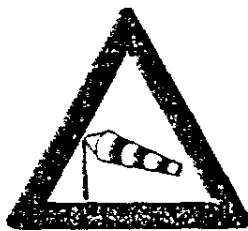
(K - 21)

Προσοχή, κόμβος ή θέση όπου η κυκλοφορία ρυθμίζεται με τριχρώμη φωτεινή σηματοδότηση.



(K - 22)

Κίνδυνος λόγω χαμηλής πτήσης προσγειούμενων ή απογειούμενων αεροσκαφών.



(K - 23)

Κίνδυνος λόγω συχνού ισχυρού ανέμου (όπως δείχνει η κατεύθυνση του ανεμομυρίου).



(K - 24)

Προαναγγελία διπλής κυκλοφορίας.



(K - 25)

Προσοχή άλλοι κίνδυνοι (μη δηλούμενοι στις πινακίδες K - 1 έως K - 24).



(K - 26)

Προσοχή, διασταύρωση όπου ισχύει η από δεξιά προτεραιότητα.



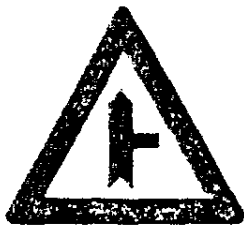
(K - 27)

Διασταύρωση με οδό, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



(K - 28a)

Διακλάδωση με κάθετη οδό αριστερά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



(K - 28b)

Διακλάδωση με κάθετη οδό δεξιά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



(K - 29a)

Διακλάδωση με λοξή οδό αριστερά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



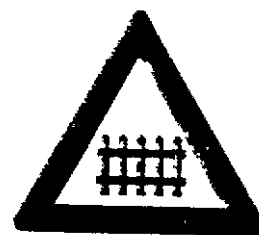
(K - 29δ)

Διακλάδωση με λοξή οδό δεξιά, πάνω στην οποία οι κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



(K - 30)

Προσέγγιση σε κυκλική υποχρεωτική πορεία.



(K - 31)

Κίνδυνος λόγω ισόπεδης σιδηροδρομικής διαβάσεως με κινητά φράγματα.



(K - 32)

Κίνδυνος λόγω ισόπεδης σιδηροδρομικής διαβάσεως χωρίς κινητά φράγματα.



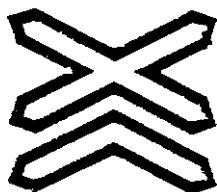
(K - 33) (K - 34) (K - 35)

Πρόσθετες επαναληπτικές Πινακίδες στις προσβάσεις ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων ή κινητών γεφυρών, οι οποίες δηλώνουν προσέγγιση σ' αυτές.



(K - 36)

Κίνδυνος λόγω άμεσης γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διαβάσεως, χωρίς κινητά φράγματα μονής σιδηροδρομικής γραμμής.



(K - 37)

Κίνδυνος λόγω άμεσης γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διαβάσεως χωρίς κινητά φράγματα διπλής ή πολλαπλής σιδηροδρομικής γραμμής.



(K - 38α)

Επικίνδυνο έρεισμα άριστερά.



(K - 38δ)

Επικίνδυνο έρεισμα δεξιά.



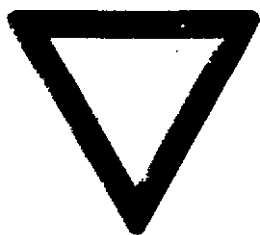
(K - 39)

Συχνή κυκλοφοριακή συμφόρηση.



(K - 40)

Σήραγγα.



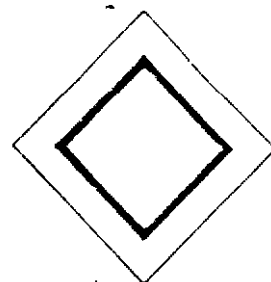
(P - 1)

Υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας.



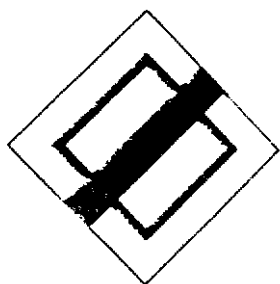
(P - 2)

Υποχρεωτική διακοπή πορείας.



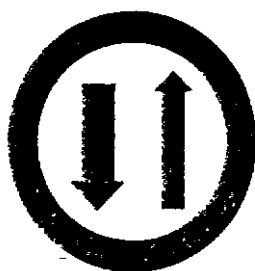
(P - 3)

Οδός προτεραιότητας.



(P - 4)

Τέλος οδού προτεραιότητας.



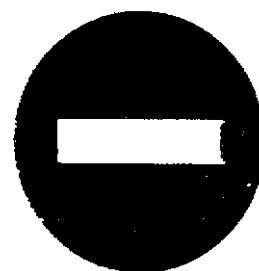
(P - 5)

Προτεραιότητα της αντιθέτως ερχομένης κυκλοφορίας λόγω στενότητας οδοστρώματος.



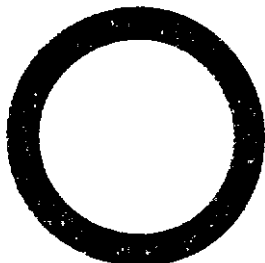
(P - 6)

Προτεραιότητα έναντι επερχομένης κυκλοφορίας (λόγω στενότητας οδοστρώματος).



(P - 7)

Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα.



(P - 8)

Κλειστή οδός για όλα τα οχήματα και προς τις δύο κατευθύνσεις.



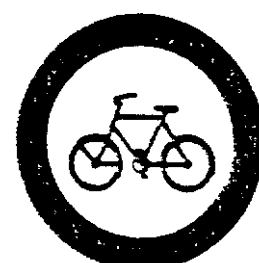
(P - 9)

Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητα οχήματα εκτός των διτρώχων μοτοσυκλετών.



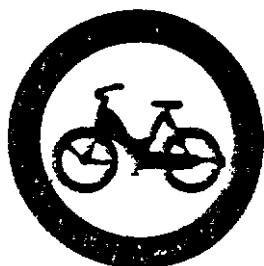
(P - 10)

Απαγορεύεται η είσοδος στις μοτοσυκλέτες.



(P - 11)

Απαγορεύεται η είσοδος στα ποδήλατα.



(P - 12)

Απαγορεύεται η είσοδος στα μοτοποδήλατα.



(P - 13)

Απαγορεύεται η είσοδος σε φορτηγά αυτοκίνητα.



(P - 14)

Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητο όχημα το οποίο σύρει ρυμουλκούμενο πλην ημιρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου ενός άξονα.



(P - 15)

Απαγορεύεται η είσοδος σε πεζούς.



(P - 16)

Απαγορεύεται η είσοδος σε ζωήλατα οχήματα.



(P - 17)

Απαγορεύεται η είσοδος σε χειράμαξες.



(P - 18)

Απαγορεύεται η είσοδος σε αγροτικά μηχανήματα.



(P - 19)

Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητα οχήματα.



(P - 20)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα ορισμένων κατηγοριών (π.χ. σε μηχανοκίνητα και ζωήλατα οχήματα).



(P - 21)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού πλάτους που υπερβαίνει τα ... (π.χ. 2) μέτρα.



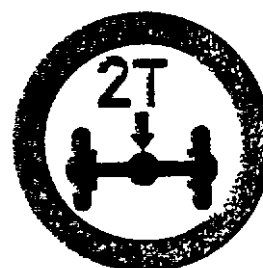
(P - 22)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού ύψους που υπερβαίνει τα ... (π.χ. 3,5) μέτρα.



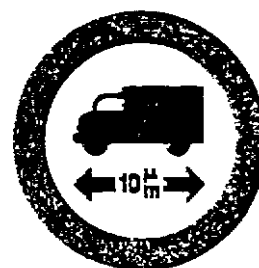
(P - 23)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού βάρους που υπερβαίνει τους ... (π.χ. 5) τόνους.



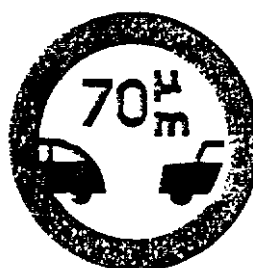
(P - 24)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα βάρους ανά άξονα που υπερβαίνει τους ... (π.χ. 2) τόνους.



(P - 25)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων μήκους που υπερβαίνει τα ... (π.χ. 10) μέτρα.



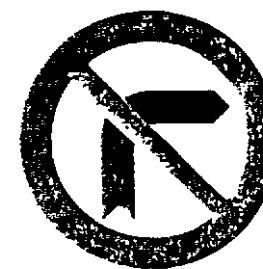
(P - 26)

Απαγορεύεται η οδήγηση οχήματος σε απόσταση μικρότερη των ... (π.χ. 70) μέτρων από του προηγούμενου.



(P - 27)

Απαγορεύεται η αριστερή στροφή.



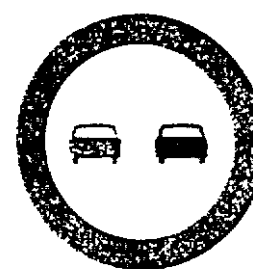
(P - 28)

Απαγορεύεται η δεξιά στροφή.



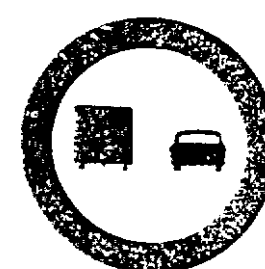
(P - 29)

Απαγορεύεται η αναστροφή (στροφή κατά 180°).



(P - 30)

Απαγορεύεται το προσπέρασμα μηχανοκίνητων οχημάτων, πλην των άρδων μοτοσυκλετών χωρίς κανιστρο.



(P - 31)

Απαγορεύεται στους οδηγούς φορτηγών αυτών μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, να προσπερνούν άλλα οχήματα.



(P - 32)

Η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό των (π.χ. 50) χλμ./ώρα.



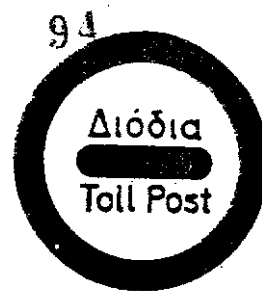
(P - 33)

Απαγορεύεται η χρήση ηχητικών οργάνων προειδοποίησης (εκτός για αποφυγή δυστυχήματος).



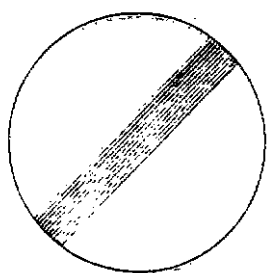
(P - 34)

Απαγορεύεται η διέλευση χωρίς στάση προ του Τελωνείου.



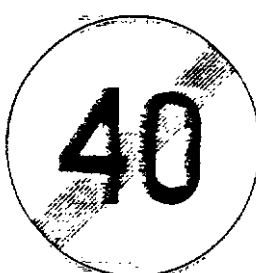
(P - 35)

Απαγορεύεται η διέλευση χωρίς στάση προ σταθμού Διοδίων.



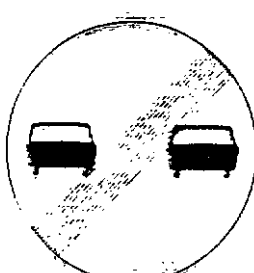
(P - 36)

Τέλος όλων των τοπικών απαγορεύσεων που έχουν επιβληθεί με απαγορευτικές πινακίδες στα κινούμενα οχήματα.



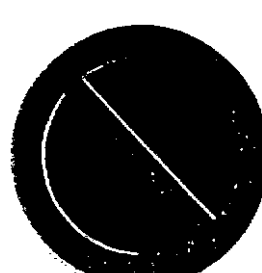
(P - 37)

Τέλος ορίου ταχύτητας που έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα (π.χ. 40 χλμ./ώρα).



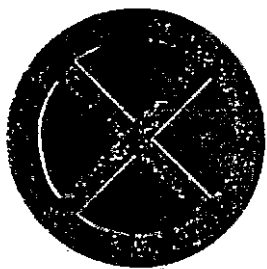
(P - 38)

Τέλος απαγόρευσης προσπεράσματος που έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα.



(P - 39)

Απαγορεύεται η στάθμευση.



(P - 40)

Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση.



(P - 41)

Απαγορεύεται η στάθμευση επί της πλευράς της πινακίδας κατά τους μονούς μήνες.



(P - 42)

Απαγορεύεται η στάθμευση επί της πλευράς της πινακίδας κατά τους ζυγούς μήνες.



(P - 43)

Περιοχή απαγόρευσης στάθμευσης (στάθμευση περιορισμένης χρονικής διάρκειας).



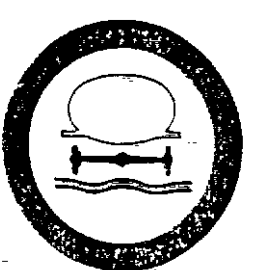
(P - 44)

Έξοδος από περιοχή απαγορευμένης στάθμευσης.



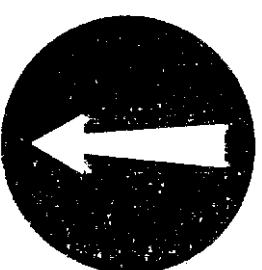
(P - 45)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν πάνω από ορισμένη ποσότητα εκρηκτικές ή εύφλεκτες ύλες.



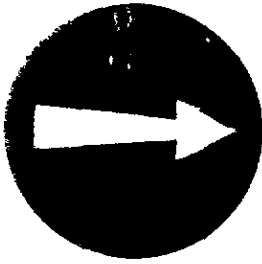
(P - 46)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν πάνω από ορισμένη ποσότητα ύλες που μπορούν να προκαλέσουν μόλυνση υδάτων.



(P - 47)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα αριστερά.



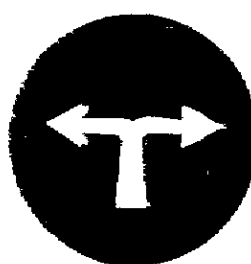
(P - 48)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα δεξιά.



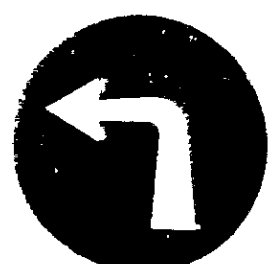
(P - 49)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα εμπρός.



(P - 50)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά ή δεξιά.



(P - 50α)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά.



(P - 50δ)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά



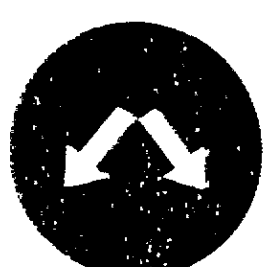
(P - 51α)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας εμπρός ή αριστερά.



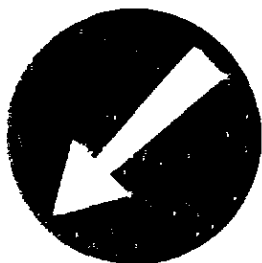
(P - 51δ)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας εμπρός ή δεξιά.



(P - 52)

Υποχρεωτική διέλευση είτε από τη δεξιά είτε από την αριστερή πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου.



(P - 52α)

Υποχρεωτική διέλευση μόνο από την αριστερή πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου



(P - 52δ)

Υποχρεωτική διέλευση μόνο από τη δεξιά πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου.



(P - 53)

Κυκλική υποχρεωτική διαδρομή.



(P - 54)

Οδός υποχρεωτικής διέλευσης ποδηλάτων (απαγορευμένης της διέλευσης άλλων οχημάτων).



(P - 55)

Οδός υποχρεωτικής διέλευσης πεζών. Απαγορευμένης της διέλευσης άλλων εκτός πεζών, οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων για την είσοδο - έξοδο σε παρκαριστικές θέσεις.



(P - 56)

Οδός υποχρεωτικής διέλευσης επιβατικών οχημάτων. Απαγορευμένης της διέλευσης άλλων, εκτός επιβατικών που χρησιμοποιούν την οδό.



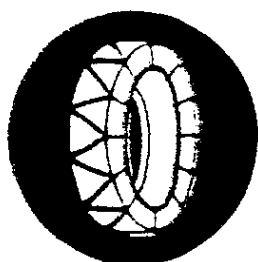
(P - 57)

Υποχρεωτική ελάχιστη ταχύτητα που αναγράφεται με λευκό αριθμό σε σήμα 30 κμ./ώρα.



(P - 58)

Τέλος υποχρεωτικής ελάχιστης ταχύτητας που έχει επιβληθεί με την πινακίδα P-57



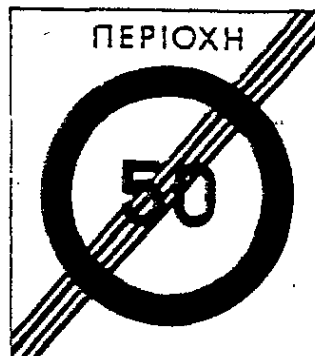
(P - 59)

Υποχρεωτικές αντιολισθητικές αλυσίδες χιόνων, σε δύο τουλάχιστον από τους κινητήριους τροχούς του αυτοκινήτου.



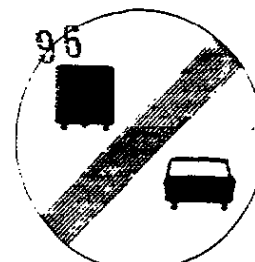
(P - 60)

Ανωτάτη ταχύτητα περιοχής.



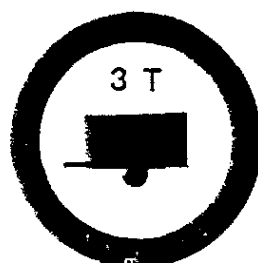
(P - 61)

Έξοδος από περιοχή με ανώτατο όριο ταχύτητας.



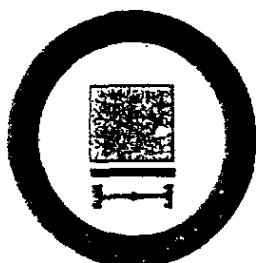
(P - 62)

Τέλος απαγόρευσης προσπεράσματος από φορτηγά αυτοκίνητα που έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα.



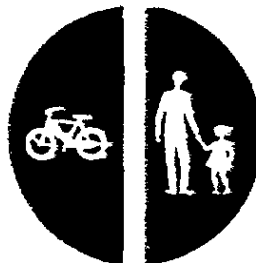
(P - 63)

Απαγορεύεται το ρυμουλκούμενο όχημα να έχει βάρος μεγαλύτερο από (π.χ. 3) τόνους.



(P - 64)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά.



(P - 65)

Η κάθε κατηγορία χρηστών που απεικονίζει το σύμβολο πρέπει να χρησιμοποιεί την πλευρά του αντίστοιχου διαδρόμου που είναι ειδικά επιλεγμένη γι' αυτή την κατηγορία.



(P - 66)

Οι διάφορες κατηγορίες χρηστών που απεικονίζουν τα αντίστοιχα σύμβολα επιτρέπεται να χρησιμοποιούν ταυτόχρονα τον ειδικό διάδρομο.



(P - 67)

Αποκλειστική διέλευση Λεωφορείων ή Τρόλλεϋ.



(P - 68)

Τέλος αποκλειστικής διέλευσης Λεωφορείων ή Τρόλλεϋ.



(P - 69)

Χώρος στάθμευσης ελεγχόμενης



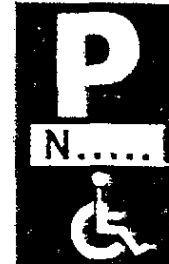
(P - 70)

Χώρος στάθμευσης ορισμένης κατηγορίας οχημάτων, π.χ. ταξί.



(P - 71)

Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ύστερα από ειδική άδεια.

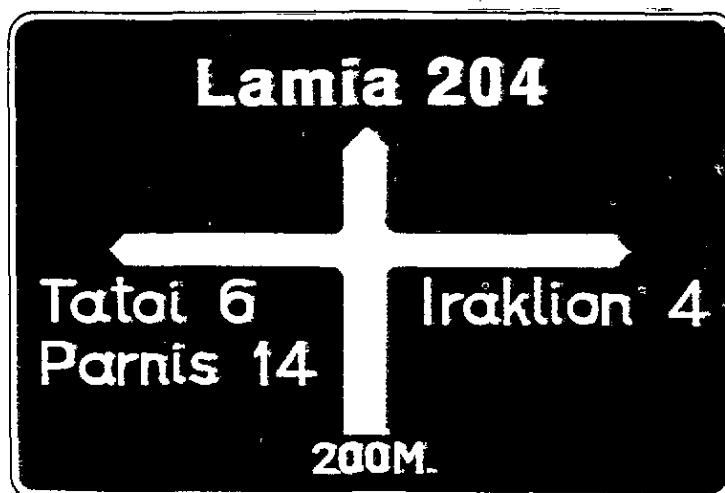


(P - 72)

Χώρος σταθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ύστερα από ειδική άδεια και με αριθμό κυκλοφορίας ...

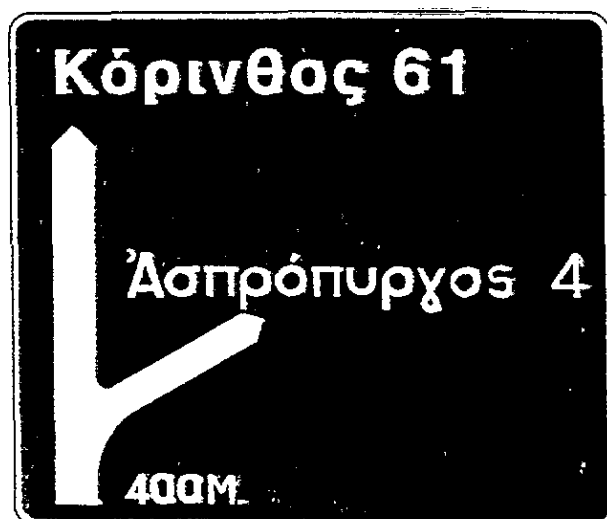
III. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΕΣ (Π)

Οι στα ακόλουθα σχέδια πληροφοριακών πινακίδων αναγράφονται: τοπωνυμίων, χιλιομετρικών αποστάσεων κατευθύνσεων, βελών κλπ., αποτελούν παραδείγματα των αντιστοίχων πινακίδων.



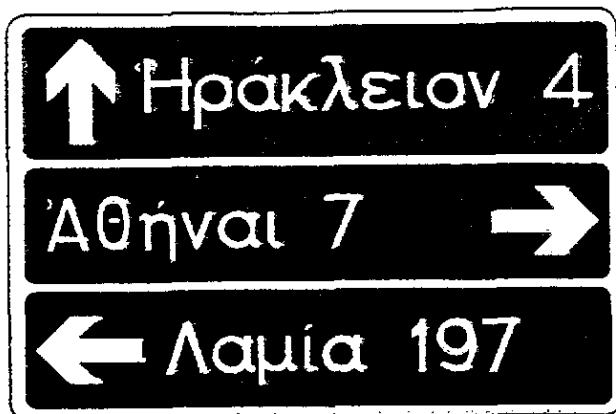
(Π - 1)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων η οποία τοποθετείται στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας προ διασταυρώσεων με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.



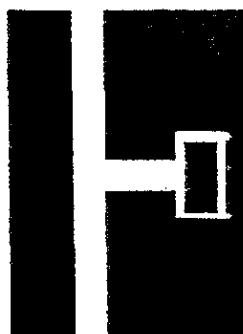
(Π - 2)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων η οποία τοποθετείται στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας προ διακλαδώσεων, με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.



(Π - 3)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων για συνήθεις οδούς με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.



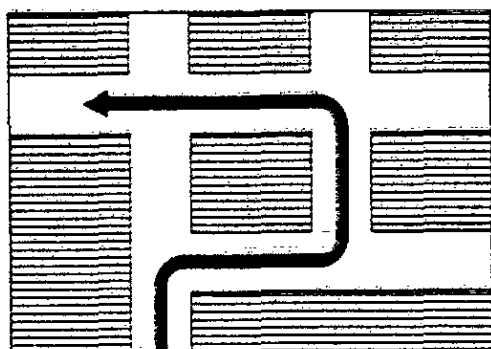
(Π - 4)

Προειδοποιητική για αδιέξοδο



(Π - 5)

Προειδοποιητική για αδιέξοδο



(Π - 6)

Προειδοποιητική υποχρεωτικής διαδρομής για στροφή αριστερά στην επόμενη διασταύρωση όπου αυτή απαγορεύεται.



(Π - 7)

Προειδοποιητική πινακίδα προεπιλογής λωρίδας σε διασταύρωση σε οδούς με πολλές λωρίδες κυκλοφορίας.



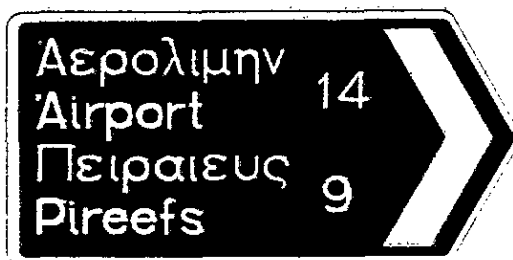
(Π - 8α)

Κατεύθυνσης μιας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.



(Π - 8β)

Κατεύθυνσης μιας τοπωνυμίας, με μορφή βέλους.



(Π - 8γ)

Κατεύθυνσης για περισσότερες της μιας τοπωνυμίες με μορφή βέλους.



(Π - 9)

Κατεύθυνσης μιας τοπωνυμίας (μορφής ορθογωνίου).

99



(Π - 10)

Κατεύθυνσης προς αεροδρόμιο.



(Π - 11)

Κατεύθυνσης προς κατασκήνωση.



(Π - 12)

Κατεύθυνσης προς Ξενώνα Νεότητας.



(Π - 13)

Αρίθμηση εθνικών οδών.



(Π - 14)

Αρίθμηση διεθνών αρτηριών.



(Π - 15)

Χιλιομέτρηση οδών.



(Π - 16)

Χιλιομέτρηση οδών.



(Π - 17)

Αρχή κατοικημένης περιοχής.



(Π - 19)

Τοπωνυμία



(Π - 18)

Τέλος κατοικημένης περιοχής.



(Π - 20)

Επιβεβαιωτική πινακίδα (Παράδειγμα).



(Π - 21)

Διάβαση πεζών.



(Π - 22)

Νοσοκομείο (για αποφυγή ή μείωση οποιουδήποτε μη αναγκαίου θορύβου).



(Π - 23)

Μονοδρόμος.



(Π - 24)

Μονοδρόμος.



(Π - 25)

Οδός αδιέξοδου.



(Π - 26)

Οδός ταχείας κυκλοφορίας.



(Π - 26α)

Τέλος οδού ταχείας κυκλοφορίας.

(Το μπλε να γίνει πράσινο) (Το μπλε να γίνει πράσινο)



(Π - 27)

Αυτοκινητόδρομος.



(Π - 27α)

Τέλος Αυτοκινητοδρόμου.



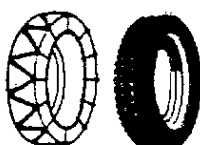
(Π - 28)

Στάση Λεωφορείου ή Τρόλλεϋ.



(Π - 29)

Ορεινή οδός ανοικτή ή κλειστή ανάλογα με τις ενδείξεις μέσα στα πλαίσια 1, 2, 3 της πινακίδας.



(Π - 30)

Συνιστώνται αλυσίδες ή ελαστικά χιόνων (για το πλαίσιο της Π - 29)



(Π - 31)

Χώρος επιτρεπόμενης στάθμευσης.



(Π - 31α)

Περιοχή επιτρεπόμενης στάθμευσης.



(Π - 31β)

Έξοδος από περιοχή
επιτρεπομένης στάθμευ-
σης.



(Π - 31γ)

Κατεύθυνση προς χώρο
επιτρεπομένης στάθμευ-
σης.



(Π - 32)

Σταθμός Πρώτων Βοη-
θειών.

102

101



(Π - 33)

Συνεργείο επισκευής
βλαβών.



(Π - 34)

Τηλέφωνο.



(Π - 35)

Πρατήριο καυσίμων.



(Π - 36)

Ξενοδοχείο ή Μοτέλ.



(Π - 37)

Εστιατόριο.



(Π - 38)

Αναψυκτήριο ή Καφε-
νείο.



(Π - 39)

Θέση για παραμονή εκ-
δρομέων.



(Π - 40)

Σημείο έναρξης περπά-
του.



(Π - 41)

Θέση για κατασκηνώ-
σεις.



(Π - 42)

Θέση για τροχόσιπα.



(Π - 43)

Θέση για κατασκηνώσεις
και τροχόσιπα.



(Π - 44)

Ξενώνας Νεότητας.



(Π - 45)

Τουριστικές Πληροφο-
ρίες.



(Π - 46)

Περιοχή κολύμβησης.



(Π - 47)

Εγκαταστάσεις υγιεινής.



(Π - 48)

Ραδιοφωνική συχνότητα πληροφοριών οδικής κυκλοφορίας.



(Π - 49)

Σήραγγα.



(Π - 50)

Αεροδρόμιο.



(Π - 51)

Ελικοδρόμιο.



(Π - 52)

Εναέρια μεταφορά.



(Π - 53)

Λιμάνι.



(Π - 54)

Τουριστικό λιμάνι.



(Π - 55)

Λιμενικός σταθμός ιπταμένων σκαφών.



(Π - 56)

Λιμενικός σταθμός εμπορικών οχηματαγωγών πλοίων.



(Π - 57)

Αστυνομία.



(Π - 58)

Αρχή περιοχής κατοικίας.



(Π - 59)

Τέλος περιοχής κατοικίας.

103



(Π - 60)

Άτομα με μειωμένη κινητικότητα.



(Π - 61)

Άνω (υπέργεια) διάβαση πεζών.



(Π - 62)

Κάτω (υπόγεια) διάβαση πεζών.



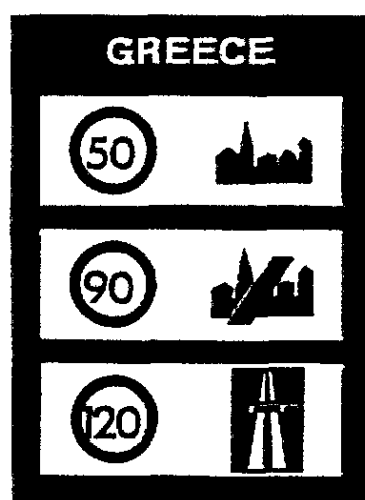
(Π - 63)

Ανισόπεδη διάβαση πεζών χωρίς σκαλοπάτια.



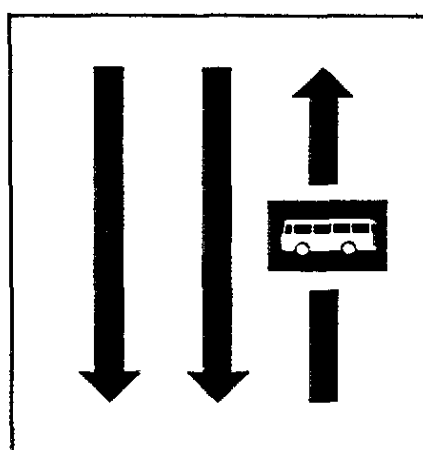
(Π - 64)

Συνιστώμενη ταχύτητα.



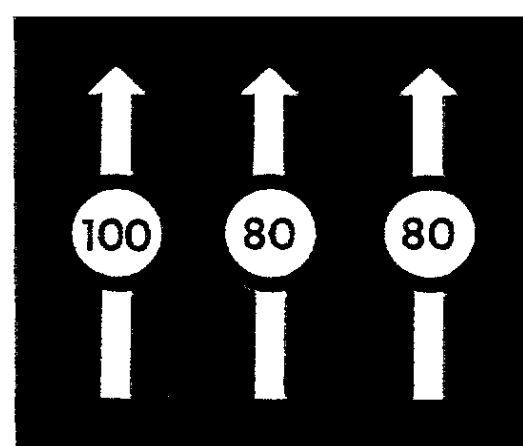
(Π - 65)

Γενικά όρια ταχύτητας.



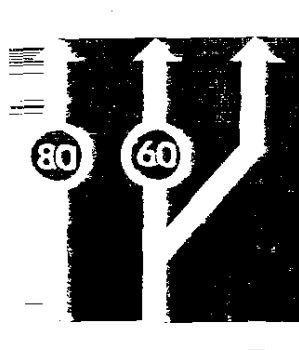
(Π - 66)

Λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας Λεωφορείων ή Τρόλλεϋ.



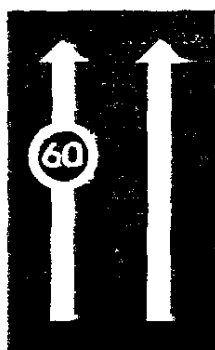
(Π - 67)

Ανώτατα όρια ταχυτήτων ανά λωρίδα κυκλοφορίας.



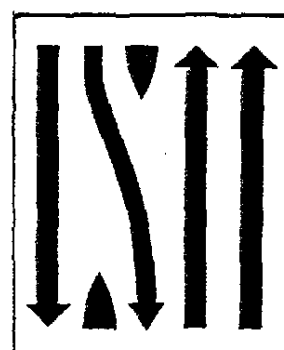
(Π - 68)

Λάχιστα όρια ταχυτήτων ανά λωρίδα κυκλοφορίας.



(Π - 69)

Αριθμός και κατευθύνσεις κυκλοφοριακών λωρίδων.

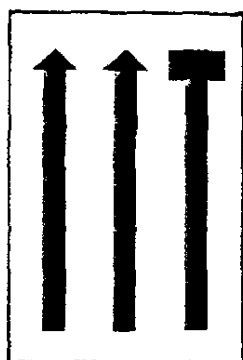


(Π - 69α)



(Π - 70)

Περιορισμός αριθμού κυκλοφοριακών λωρίδων.



(Π - 70α)



(Π - 71)

Εγκαταστάσεις υγιεινής για άτομα με μειωμένη κινητικότητα.



(Π - 72)

Κατεύθυνση οχημάτων για στάθμευση σε συγκεκριμένο χώρο (π.χ. Μετρό για χρησιμοποίηση του μεταφορικού αυτού μέσου).



(Π - 73)

Προειδοποίηση κατεύθυνσης οχημάτων για στάθμευση σε συγκεκριμένο στεγασμένο χώρο.



(Π - 74)

Κατεύθυνσης - επισήμανσης επικινδύνων καμπυλών.



105



(Π - 75)

Διαδοχικά βέλη κατεύθυνσης τοποθετούμενα σε επικίνδυνες καμπύλες κυρίων αρτηριών.



(Π - 76)

Εμπόδιο κινητό λόγω έργων επί της οδού.



P - 52δ



(Π - 77)

Για υποχρεωτικό πέρασμα από τα δεξιά νησίδας ή εμποδίου. (Συνδυάζεται η τοποθέτησή της π.χ. με τη P-52δ).



P - 52α



(Π - 78)

Για υποχρεωτικό πέρασμα από τα αριστερά νησίδας ή εμποδίου. (Συνδυάζεται η τοποθέτησή της π.χ. με τη P-52α).



P - 52



(Π - 79)

Για υποχρεωτικό πέρασμα από τα δεξιά ή αριστερά νησίδας ή εμποδίου. (Συνδυάζεται η τοποθέτησή της π.χ. με τη P-52).

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ



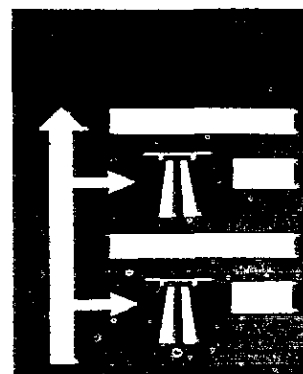
(Π - 80)

Αναγγελία προσέγγισης σε ανισόπεδο κόμβο.



(Π - 81)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων προ ανισοπέδου κόμβου.



(Π - 82)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων εισόδου σε αυτοκινητόδρομο από δευτερεύουσα οδό μέσω ανισοπέδου κόμβου.



(Π - 83)

Γέφυρα σήμανσης με αναγραφή κατευθύνσεων προ ανισοπέδου κόμβου.



(Π - 84)

Γέφυρα σήμανσης με αναγραφή κατευθύνσεων προ ανισοπέδου κόμβου με αφαίρεση λωρίδας του αυτοκινητοδρόμου.



(Π - 85)

Γέφυρα σήμανσης με αναγραφή κατευθύνσεων στην αρχή εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο (αρχή λωρίδας επιβράδυνσης κόμβου).



(Π - 86)

Κατεύθυνση εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο.



(Π - 87)

Επιβεβαιωτική της εισόδου στο συγκεκριμένο αυτοκινητόδρομο μετά τον ανισόπεδο κόμβο.



(Π - 88)

Προειδοποιητική κατεύθυνσης εισόδου στον αυτοκινητόδρομο.



(Π - 89)

Κατευθύνσεως εισόδου στον αυτοκινητόδρομο.



(Π - 90α)



(Π - 90β)



(Π - 90γ)

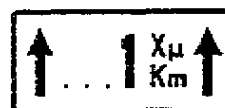
Προειδοποιητικές εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο σε αποστάσεις 300, 200, 100 μ. αντίστοιχα προ της αρχής της λωρίδας επιβράδυνσης του κόμβου (όπου η πινακίδα Π - 85).

IV. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ (Πρ)



(Πρ - 1)

Απόσταση από τη θέση της πινακίδας μέχρι την αρχή της επικινδυνής θέσης ή της περιοχής στην οποία εφαρμόζεται ο καθοριζόμενος μ' αυτήν κανόνας ή περιορισμός (π.χ. 200 μ.).



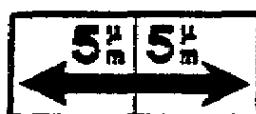
(Πρ - 2)

Μήκος του επικινδύνου τμήματος ή της περιοχής στην οποία εφαρμόζεται ο καθοριζόμενος με την πινακίδα ή περιορισμός (π.χ. 1 χλμ.).



(Πρ - 3α)

Αρχή ισχύος πινακίδας P - 39 ή P - 40, που τοποθετείται παράλληλα προς τον άξονα της οδού. Η ισχύς της πινακίδας εκτείνεται επί... (π.χ. 10) μ. από τη θέση της πινακίδας και προς την κατεύθυνση του βέλους.



(Πρ - 3β)

Υπόμνηση ισχύος πινακίδας P - 39 ή P - 40, που τοποθετείται παράλληλα προς τον άξονα της οδού. Η ισχύς της πινακίδας εκτείνεται επί... (π.χ. 5) μ. και από τις δύο πλευρές της θέσης της πινακίδας.



(Πρ - 3γ)

Τέλος ισχύος πινακίδας P - 39 ή P - 40, που τοποθετείται παράλληλα προς τον άξονα της οδού. Η ισχύς της πινακίδας εκτείνεται επί... (π.χ. 10) μ. από τη θέση της πινακίδας και προς την κατεύθυνση του βέλους.



(Πρ - 4α)

Αρχή ισχύος πινακίδας P - 39 ή P - 40, που τοποθετείται κάθετα προς τον άξονα της οδού.



(Πρ - 4β)

Επανάληψη ισχύος πινακίδας P - 39 ή P - 40, που τοποθετείται κάθετα προς τον άξονα της οδού.



(Πρ - 4γ)

Τέλος ισχύος πινακίδας P - 39 ή P - 40, που τοποθετείται κάθετα προς τον άξονα της οδού.



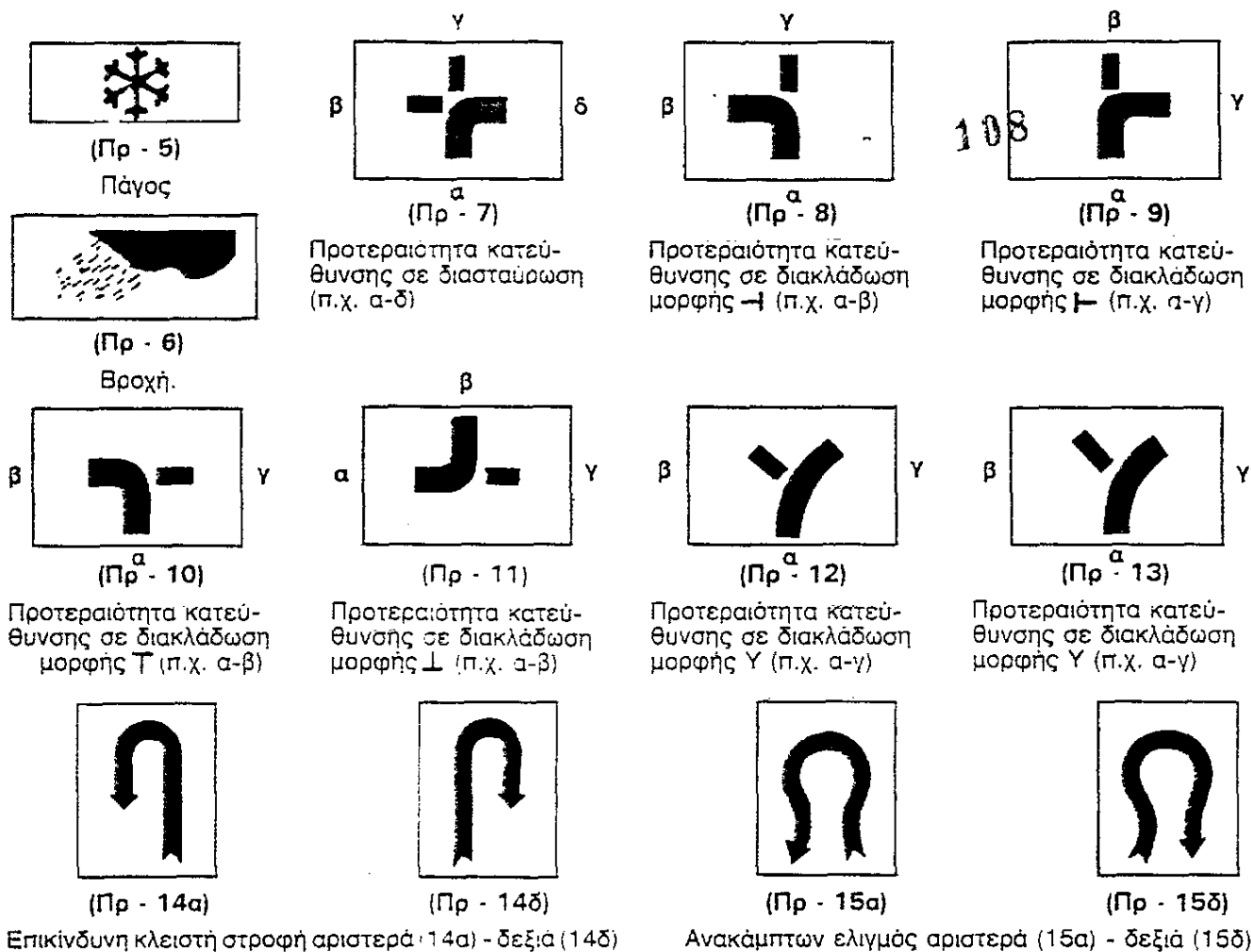
(Πρ - 4δ)

Επιτρέπεται μόνο για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ύστερα από ειδική άδεια.



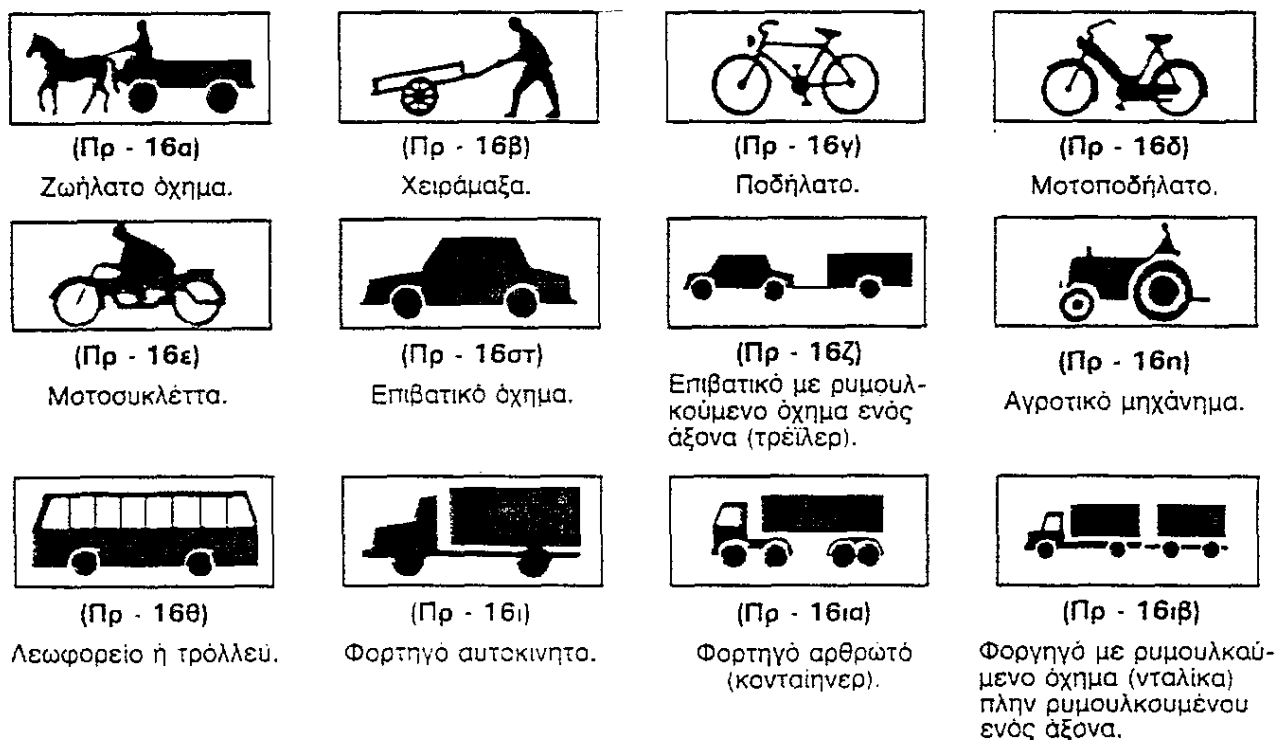
(Πρ - 4ε)

Εξαιρούνται μόνο οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ύστερα από ειδική άδεια.



(Πρ - 16) Επιτρέπεται μόνο για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων που απεικονίζει το σύμβολο:

(Σύμβολα οχημάτων)





(Πρ - 16 ιγ)

ορτηγό με ρυμουλκούμενο
(ημα ενός άξονα (τρέϊλερ).



(Πρ - 16ιδ)

Όχημα που φέρει πάνω από ορι-
σμένη ποσότητα εκρηκτικές ή
εύφλεκτες ύλες.

(Πρ - 17)
(α έως ιδ)

Εξαιρείται (από την ισχύουσα
ρύθμιση) μόνο η συγκεκριμένη
κατηγορία οχημάτων που απεικο-
νίζει το σύμβολο (αρίθμηση αντι-
στοιχη με την Πρ - 16).



(Πρ - 18α)

Επιτρέπεται μόνο για τα ταξί.



(Πρ - 18β)

Εξαιρούνται μόνο τα ταξί.



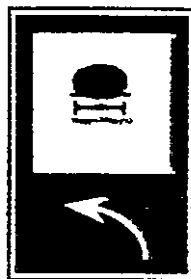
P - 73α

Υποχρεωτική κατεύθυνση
πορείας οχημάτων μεταφοράς
επικίνδυνων φορτίων προς τα
αριστερά



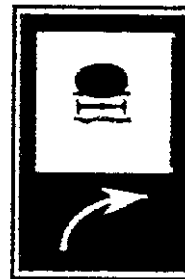
P - 73β

Υποχρεωτική κατεύθυνση
πορείας οχημάτων μεταφοράς
επικίνδυνων φορτίων προς τα
δεξιά



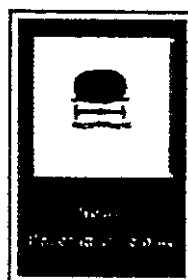
P - 74α

Υποχρεωτική κατεύθυνση
πορείας οχημάτων μεταφοράς
επικίνδυνων φορτίων προς τα
αριστερά



P - 74β

Υποχρεωτική κατεύθυνση
πορείας οχημάτων μεταφοράς
επικίνδυνων φορτίων προς τα
δεξιά



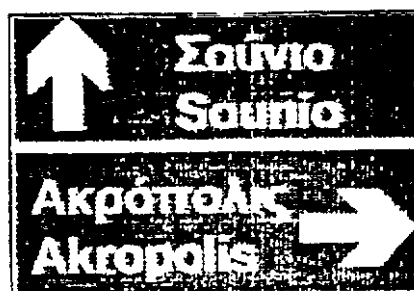
P - 75

Επιβάλλει ιδιαίτερη προσοχή σε
οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνες
ύλες που μπορούν να προκαλέσουν
μόλυνση των υδάτων



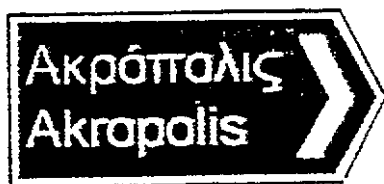
Π - 3α

Προειδοποιητική κατεύθυνσης
με αναγραφή κατευθύνσεων
και χιλιομετρικών αποστάσεων
σε οδούς τοπικού οδικού δικτύου.



Π - 3β

Προειδοποιητική κατεύθυνσης
με αναγραφή κατευθύνσεων για
περιοχές μεγάλου τουριστικού
ή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.



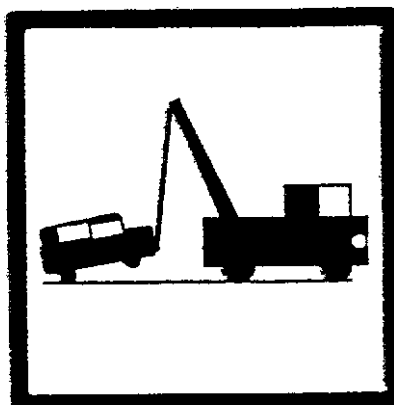
Π - 8δ

Κατεύθυνση μιας τοπωνυμίας
μεγάλου τουριστικού ή αρχαιολογικού
ενδιαφέροντος με μορφή βέλους.



Π - 93

Ρύθμιση κυκλοφορίας
από σχολικό τροχονόμο.



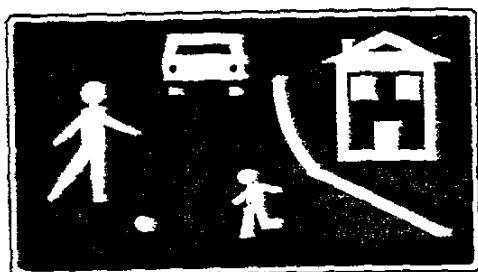
Π - 94

Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση
Οι παραβάτες μετακινούνται.



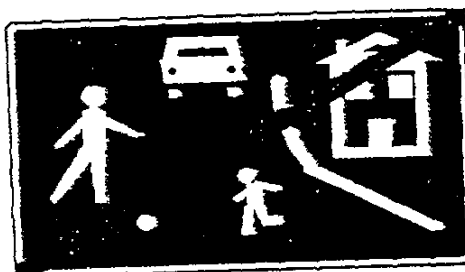
Π - 91

Προειδοποιητική υποχρεωτικής
παρακαμπτήριας διαδρομής των
οδικών οχημάτων μεταφοράς
επικίνδυνων φορτίων



Π - 92

Αρχή περιοχής κατοικίας
χαρακτηρισμένης ως περιοχής ηπίας
κυκλοφορίας



Π - 92α

Τέλος περιοχής κατοικίας
χαρακτηρισμένης ως περιοχής ηπίας
κυκλοφορίας



ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Βλασσόπουλος έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω την εισήγησή μου για το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στην Ολομέλεια της Βουλής παραθέτοντας συγκλονιστικά στοιχεία σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα στη χώρα μας τα δύο τελευταία χρόνια, 1997-1998.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Βλασσόπουλε, συγγνώμη. Θα σας βάλω το χρόνο από την αρχή.

Κύριοι συνάδελφοι, επειδή το ηλεκτρονικό σύστημα δεν λειτουργεί, όποιος θέλει να εγγραφεί να το δηλώσει στη Γραμματεία.

Ορίστε, κύριε Βλασσόπουλε, συνεχίστε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Θα αρχίσω πάλι από την αρχή, κύριε Προέδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω την εισήγησή μου για το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στην Ολομέλεια της Βουλής παραθέτοντας συγκλονιστικά στοιχεία σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα στη χώρα μας τα δύο τελευταία χρόνια 1997-1998 όπως τα κατέγραψε το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Είναι στοιχεία που συνθέτουν μία εικόνα εφιαλτική, μία εικόνα φρίκης.

Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά το 1997 είχαμε είκοσι τέσσερις χιλιάδες εξακόσια ογδόντα ένα τροχαία ατυχήματα, ενώ το 1998 είχαμε είκοσι τέσσερις χιλιάδες οκτακόσια εβδομήντα πέντε τροχαία ατυχήματα. Το 1997 είχαμε δύο χιλιάδες εκατόν σαράντα έναν θανάτους και το 1998 δύο χιλιάδες διακόσιους δεκαοκτώ. Το 1997 είχαμε τέσσερις χιλιάδες τριακόσιους πενήντα εννέα βαριά τραυματισμένους, ενώ το 1998 είχαμε τέσσερις χιλιάδες οκτακόσιους ενενήντα έξι βαριά τραυματισμένους. Το 1997 είχαμε είκοσι οκτώ χιλιάδες τετρακόσιους ενενήντα ελαφρά τραυματισμένους, ενώ το 1998 είχαμε είκοσι οκτώ χιλιάδες εκατόν ογδόντα πέντε ελαφρά τραυματισμένους.

Τα θύματα συνολικά από τα τροχαία ατυχήματα το 1997 ήταν τριάντα τέσσερις χιλιάδες εννιακόσια ενενήντα, ενώ το 1998 τριάντα πέντε χιλιάδες εννιακόσια ενενήντα εννέα.

Το ετήσιο κοινωνικοοικονομικό κόστος υπολογίζεται για τη χώρα μας σε εκατόν είκοσι έως εκατόν τριάντα δις (120-130) δις, ενώ από τους νεκρούς το 50% είναι ηλικίας από είκοσι έως σαράντα τεσσάρων ετών.

Τα στοιχεία αυτά τα καταθέτω για να καταγραφούν στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ.Ευάγγελος Βλασσόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα στοιχεία, τα οποία βρίσκονται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής).

Μερικά ακόμη συγκριτικά στατιστικά στοιχεία ανάμεσα στα δεκαπέντε κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την Ελλάδα για την περίοδο 1980-1993.

Στα δεκαπέντε κράτη-μέλη είχαμε μείωση των τροχαίων ατυχημάτων κατά 9%, ενώ στην Ελλάδα είχαμε αύξηση κατά 34%. Είχαμε 22% λιγότερους νεκρούς, ενώ στην Ελλάδα είχαμε αύξηση κατά 64%. Είχαμε 19% λιγότερους τραυματίες, ενώ στην Ελλάδα είχαμε 30% αύξηση των τραυματιών. Ο μέσος όρος νεκρών ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους στην Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν εκατόν τριάντα ένας, ενώ για την Ελλάδα ήταν διακόσιοι δεκαεπτά.

Τέλος, ο μέσος όρος νεκρών, ανά εκατό χιλιάδες οχήματα, στην Ελλάδα ήταν διακόσιοι ογδόντα πέντε, ενώ στην Ευρώπη ήταν οκτακόσιοι ένας.

Καταθέτω και αυτόν τον πίνακα για τα Πρακτικά της Βουλής.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ευάγγελος Βλασσόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής).

Χωρίς ενδοιασμούς μπορώ να πω -και μπορεί να πει ο καθένας- πως το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων είναι το ίδιο οξύ και σπουδαίο, ίσως σπουδαιότερο και οξύτερο από τις σύγχρονες κοινωνικές μάστιγες, τα ναρκωτικά και το AIDS. Μια ολόκληρη κωμόπολη αφανίζεται κάθε χρόνο. Οι ανθρωποθυσίες στο μολώχ της ασφάλτου έχουν αναγάγει και αναγορεύσει το πρόβλημα των

τροχαίων σε πρόβλημα πρωτίστως δημογραφικό, αλλά και πρόβλημα εθνικό.

Παρουσίασα αυτά τα στοιχεία σαν πρόλογο, για να τονίσω με έμφαση πως το πράγμα δεν πάει άλλο, πως το καμπανάκι έχει προ πολλού χτυπήσει κόκκινο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να εισηγούμαι στην Ολομέλεια της Βουλής το σχέδιο νόμου "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας". Με τον υπό ψήφιση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας εκσυγχρονίζεται η σχετική ελληνική νομοθεσία, προσεγγίζουσα τα ευρωπαϊκά και διεθνή κρατούμενα και πρότυπα, προς τα οποία εξάλλου είναι υποχρεωμένη να προσαρμοσθεί.

Με τις διατάξεις του υπό συζήτηση σχεδίου νόμου, φέρεται προς συζήτηση και κύρωση με τη διαδικασία του άρθρου 76 παράγραφος 6 του Συντάγματος, ο νέος αναθεωρημένος Κ.Ο.Κ., που κατάρτισε η επιτροπή αναθεώρησης του Κ.Ο.Κ., η οποία συστάθηκε με τις εξουσιοδοτικές, προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου 8 του ν.2326/1995.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του νομοσχεδίου προβλέπονται:

Με το άρθρο πρώτο, κυρώνεται ο νέος Κ.Ο.Κ., ο οποίος αναθεωρήθηκε από την παραπάνω επιτροπή ειδικών, επιτροπή επιστημόνων και τεχνοκρατών, με πρόεδρο τον καθηγητή του Διοικητικού Δικαίου της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών κ. Σπύρο Φλογαίτη.

Με το άρθρο δεύτερο, καθορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου μετά την πάροδο διμήνου από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί επιτακτική ανάγκη, εκπηγάζουσα από τις εξής πραγματικές διαπιστώσεις:

Πρώτον, από την ψήφιση του ν.2094/1992, με τον οποίο καθιερώθηκε ο Κ.Ο.Κ. που ισχύει σήμερα και παρά τις εν τω μεταξύ μεταβολές, τις τροποποιήσεις και τις βελτιώσεις που έγιναν σε εφαρμογή σχετικών οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο ισχύων Κ.Ο.Κ. παραμένει ουσιαστικά αναλλοίωτος και σε πολλές περιπτώσεις αναποτελεσματικός.

Δεύτερον, η εφαρμογή των ρυθμίσεων αυτών κατέδειξε στην πράξη τη δυνατότητα για περαιτέρω βελτίωσή του, ώστε να επιτευχθεί η ενίσχυση της πραγμάτωσης των σκοπών του.

Τρίτον, στο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε από την ψήφιση του ισχύοντος Κ.Ο.Κ. μέχρι σήμερα, υπήρξαν τροποποιήσεις των σχετικών κανόνων του διεθνούς και του κοινοτικού δικαίου, με συνέπεια την ανάγκη προσαρμογής προς αυτούς τους κανόνες του εσωτερικού δικαίου της χώρας μας.

Και τέταρτον, η συνεχής αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων, έχει τραγικούς απολογισμούς με θανάτους νέων κυρίως ανθρώπων στη χώρα μας και σχετίζεται με τραυματισμούς και μόνιμες αναπηρίες και δυσβάσταχτο οικονομικό κόστος.

Την τραγικότητα της καταστάσεως αυτής αποτύπωσε το ομόφωνο πόρισμα της διακομματικής επιτροπής της Βουλής για τα τροχαία ατυχήματα και την οδική ασφάλεια, το οποίο πόρισμα συζητήθηκε στην Ολομέλεια του Σώματος στις συνεδριάσεις της 1ης και της 5ης Φεβρουαρίου 1999. Και τα συγκλονιστικά στοιχεία του πορίσματος οδήγησαν τη Βουλή των Ελλήνων στην ψήφιση της παραγράφου 9 του άρθρου 8 του ν.2366/1995, με την οποία εξουσιοδοτήθηκε ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών για τη συγκρότηση εννεαμελούς επιτροπής αναθεώρησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Επίσης πολλές από τις προτάσεις του πορίσματος έχουν περιληφθεί στον υπό συζήτηση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ενώ το όλο πόρισμα αποτέλεσε πυξίδα για τη λήψη μέτρων τόσο από το Υπουργείο Συγκοινωνιών όσο και από τα συναρμόδια Υπουργεία Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Δημόσιας Τάξης, Γεωργίας, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Υγείας και Πρόνοιας, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κλπ.

Οι επερχόμενες τροποποιήσεις του προς κύρωση Κ.Ο.Κ. με το προτεινόμενο από την εννεαμελή επιτροπή αναθεώρησης σχέδιο, στοχεύουν και αποσκοπούν:

Πρώτον, στην προστασία της ζωής, της υγείας και της σωματικής ακεραιότητας των κοινωνιών της δημόσιας κυκλοφορίας, των χρηστών, με ιδιαίτερη μέριμνα στα παιδιά και στα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Δεύτερον, στην προστασία του περιβάλλοντος και τη διασφάλιση πιο ανθρώπινων συνθηκών διαβίωσης, στην προστασία, δηλαδή, του φυσικού και του κοινωνικού περιβάλλοντος.

Τρίτον, στη βελτίωση των συνθηκών της οδικής κυκλοφορίας.

Τέταρτον, στην εγκατάσταση νέων μέσων ρυθμίσεως της κυκλοφορίας με τη διεύρυνση των δυνατοτήτων εκμετάλλευσης της σύγχρονης τεχνολογίας.

Πέμπτον, στη διεύρυνση δικαιοδοσίας των ΟΤΑ στο πλαίσιο μεταβίβασης αρμοδιοτήτων με τη διατήρηση όμως της επιτηρητικής συνταγματικής εποπτείας από το κράτος.

Έκτον, στην αναμόρφωση, στην κωδικοποίηση και στον εξορθολογισμό του συστήματος των κυρώσεων με γνώμονα πέντε βασικές αρχές:

α) Στην αποτροπή των οδηγών μηχανοκινήτων οχημάτων από παραβάσεις που θέτουν σε κίνδυνο τη σωματική ακεραιότητα και τη ζωή των κοινωνιών της δημόσιας κυκλοφορίας.

β) Στην αναλογικότητα μεταξύ της επικινδυνότητας της παράβασης και των επιπτώσεων της στην οδική ασφάλεια αφ' ενός και της βαρύτητας των ποινών αφ' ετέρου.

γ) Στην ειδική πρόληψη της πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων με την επίταση των κυρώσεων για εκείνους που παραβαίνοντας τις διατάξεις του ΚΟΚ γίνονται υπαίτιοι τροχαίου ατυχήματος με συνέπεια τραυματισμό ή θάνατο.

δ) Στην πρόβλεψη κυρώσεων που δεν έχουν μόνο οικονομικό αντίκτυπο και χαρακτήρα.

ε) Στην απλούστευση του συστήματος των ποινών, ώστε να είναι ευχερής η γνώση και η εφαρμογή του τόσο από τους χρήστες της δημόσιας κυκλοφορίας όσο και από τη διοίκηση.

Οι τροποποιήσεις που επέρχονται στον τομέα των κυρώσεων αίρουν επισημανθείσες ατέλειες του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονισθούν δύο αλήθειες:

Η πρώτη αφορά τις αδυναμίες του συστήματος που ισχύει για διοικητική εφαρμογή και επιβολή των κυρωτικών κανόνων (πρόστιμα, διοικητικές ποινές, ποινική διαδικασία). Η δεύτερη αλήθεια λέει πως για την επιτυχία της εφαρμογής αλλά και αποτελεσματικότητα των κυρωτικών διατάξεων χρειάζεται ένα αξιόπιστο και αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου και επιβολής των ποινών. Άλλως το σύστημα θα καταστεί ανενεργές και θα ματαιωθεί η επίλυση του προβλήματος της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας. Κι εδώ πράγματι υπάρχει ένα μεγάλο κενό και εδώ πράγματι θα κριθεί η αποτελεσματικότητα του υπό αναθεώρηση νέου ΚΟΚ. Γι' αυτό και η εφαρμογή των διατάξεων του νέου ΚΟΚ αποτελεί ανάγκη επιτακτική.

Με τις προτεινόμενες τροποποιητικές επεμβάσεις ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας καθίσταται ένα πλήρες λεπτομερειακό τεχνοκρατικό κείμενο που καλύπτει όλες τις πτυχές του προβλήματος, οδική ασφάλεια - τροχαία ατυχήματα.

Ο προς τροποποίηση Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας με το συζητούμενο στην Ολομέλεια της Βουλής των Ελλήνων σχέδιο νόμου αποτελείται από εκατόν δέκα άρθρα που αρθρώνονται σε δώδεκα κεφάλαια. Σχηματικά οι τροποποιήσεις αφορούν και περιλαμβάνονται σε δύο ενότητες.

Η μία ενότητα περιλαμβάνει το σύνολο του κώδικα όπως τροποποιούνται οι επιμέρους διατάξεις του εκτός από την κυρωτική διαδικασία και η δεύτερη ενότητα αναφέρεται στις κυρώσεις όπως αυτές τροποποιούνται, αναμορφώνονται, εξορθολογίζονται και κωδικοποιούνται.

Κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε τώρα να επιχειρήσω μία άλλη προσέγγιση, ελπίζω αντικειμενική, του νέου αναθεωρουμένου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ενός πράγματι λεπτομερειακού, διυλιστικού, τεχνοκρατικού κειμένου. Ενός κειμένου που περικλείει το σχολαστικισμό των Ευρωπαίων όπως αυτός καταγράφεται και

αποτυπώνεται στις σχετικές ντιρεκτίβες, που ενσωματώθηκαν στο εθνικό μας δίκαιο.

Περικλείει τη διεθνή εμπειρία περί την οδική κυκλοφορία και ασφάλεια και βεβαίως, περιλαμβάνει την καθ' ημάς ελληνική, οδονηρή εμπειρία και πραγματικότητα.

Όπως είναι γνωστό, η οδική ασφάλεια αποτελεί σύστημα τεσσάρων διαπλεκόμενων παραγόντων: Του χρήστη, κοινωνού του οδικού δικτύου δημόσιας κυκλοφορίας, του οχήματος, της οδικής υποδομής και του οδικού περιβάλλοντος και του ελέγχου του συστήματος. Εξάλλου κάθε πολιτική για τα τροχαία ατυχήματα πρέπει να αντιμετωπίζει και τους τέσσερις υπαίτιους παράγοντες-συνιστώσες σε συνδυασμό και συντονισμό.

Γιατί μόνο έτσι θα παραχθεί το καλύτερο αποτέλεσμα, θα βελτιωθεί η οδική ασφάλεια και θα μειωθούν τα τροχαία ατυχήματα.

Ας δούμε τις προβλέψεις και τις πρόνοιες του νέου αναθεωρουμένου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στους συγκεκριμένους τέσσερις υπαίτιους παράγοντες.

Παράγων χρήστη. Πράγματι γίνεται με τον Κώδικα πολύπλευρη και ενδελεχής νομοθετική προσέγγιση που κατατείνει στην προστασία του χρήστη κοινωνού του οδικού δικτύου δημόσιας κυκλοφορίας. Πράγματι, εισάγεται ο θεσμός της κυκλοφοριακής αγωγής και εκπαίδευσης στο σχολείο. Πράγματι λαμβάνεται πρόνοια ενημέρωσης του κοινού των χρηστών για τις υποχρεώσεις, τα δικαιώματα, καθώς και για τις ισχύουσες και τις νέες ρυθμίσεις.

Παράγων όχημα. Επιχειρείται και επιτυγχάνεται, λεπτομερειακή, σχολαστική νομοθετική αντιμετώπιση. Η νομοθετικορυθμιστική αντιμετώπιση του οχήματος είναι εκπληκτική και περιλαμβάνει και διαλαμβάνει όλα τα σύγχρονα τεχνολογικά επιτεύγματα στον τομέα του αυτοκινήτου-οχήματος.

Παράμετρος οδική - υποδομή, οδικό - περιβάλλον. Λεπτομερειακή νομοθετικορυθμιστική προσέγγιση σε θέματα σήμανσης, σηματοδότησης, διαγράμμισης, φωτισμών, διαφμίσεων, κ.λπ.

Υπάρχει βέβαια μια νομοθετική σιωπή σε θέματα κατασκευαστικών κακοτεχνιών, κλίσεων, επικινδύνων στροφών, σμαρακιών, ασφαλοτάπητα, ποιότητας υλικών. Την ίδια στιγμή υπάρχουν περίπου εκατόν πενήντα επικίνδυνα σημεία στον αυτοκινητόδρομο Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Βέβαια ο Υφυπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κ. Βερελής σε κοινή συνέντευξη Τύπου στις 27.1.99 με τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μαντέλη και τον τότε Υπουργό Δημόσιας Τάξης κ. Πετσάλνικο ανέφερε ότι το γραφείο οδικής ασφάλειας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. θα ελέγχει τα επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου και θα προβαίνει σε βελτιώσεις.

Ανέφερε, επίσης, ότι θα γίνει αποκατάσταση κακοτεχνιών ως τον Ιούνιο στις οδικές αρτηρίες Αθήνας-Πάτρας και Αθήνας-Υλίκης. Είπε ακόμη ότι θα γίνονται μετρήσεις ολισθηρότητας των οδικών αρτηριών και θα προχωρήσει η επίσημη έλωση των οδικών αρτηριών με αντιολισθηρούς τάπητες. Έγιναν ήδη επιστρώσεις σε μήκος οκτακοσίων τριάντα χιλιομέτρων. Τέλος, είπε, πως προωθούνται μέτρα βελτιώσεως του οδικού περιβάλλοντος.

Τέλος, η παράμετρος ελέγχου του συστήματος αποτελεί το μεγάλο πρόβλημα και το μεγάλο ζητούμενο. Υπάρχει πράγματι με τον νέο Κ.Ο.Κ. κωδικοποίηση των κυρώσεων, (χρηματικών προστίμων, διοικητικών κυρώσεων, ποινών φυλάκισης), με εξορθολογισμό και συστηματοποίηση επιβολής τους.

Διαλαμβάνεται επίσης η διατήρηση των πλημμεληματικών παραβάσεων και η εναρμόνιση των προβλεπόμενων ποινών προς το ελάχιστο όριο που προβλέπει η γενική διάταξη του άρθρου 57 του Ποινικού Κώδικα και η διατήρηση των ποινών φυλακίσεως.

Διαλαμβάνεται ακόμη η δημιουργία κέντρου οδικών πληροφοριών και αυστηροποιείται η λειτουργία του συστήματος ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών (ΣΕΣΟ).

Τα άλλα θέματα που θίγει η παράμετρος αυτή, επιτήρηση, αστυνόμευση, περίθαλψη, συντήρηση, αποτελούν τα μεγάλα ζητούμενα. Η επιτήρηση δηλαδή του οδικού δικτύου, με μηχανικά μέσα και σύγχρονο εξοπλισμό από την Αστυνομία.

Ένα άλλο μεγάλο εξάλλου θέμα είναι ο συντονισμός. Αυτήν

τη στιγμή με την οδική ασφάλεια και τα τροχαία συμβάντα, τα τροχαία ατυχήματα, ασχολούνται πολλά Υπουργεία. Τα Υπουργεία Δημόσιας Τάξης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Μεταφορών, Εσωτερικών, Υγείας Πρόνοιας, Γεωργίας, Βιομηχανίας, Παιδείας, Υ.ΕΘ.Α., Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και το Υπουργείο Δικαιοσύνης. Επίσης η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας, Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, ασφαλιστικές εταιρείες, εταιρείες οδικής βοήθειας κλπ..

Προσπάθησα να προσεγγίσω το θέμα, ένα πράγματι τεράστιο θέμα, ένα πράγματι μεγάλο θέμα, με διαστάσεις κοινωνικές, οικονομικές, εθνικές.

Εν κατακλείδι το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο υπήρξε επαρκές. Ο αναθεωρημένος Κ.Ο.Κ. θα βοηθήσει έτι περαιτέρω. Η ανάγκη υπέρβασης ενιαίου συντονιστικού κέντρου είναι προφανής. Επί του θέματος αυτού είναι γνωστόν πως με απόφαση του Πρωθυπουργού συγκροτείται μόνιμη διυπουργική επιτροπή αποτελούμενη από τους Υπουργούς Δημόσιας Τάξης, Μεταφορών-Επικοινωνιών και τους Υφυπουργούς Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, ΠΕΧΩΔΕ, Εθνικής Παιδείας, Υγείας και Πρόνοιας με έργο τη διαμόρφωση εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, τη χάραξη στόχων για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, τον καθορισμό μέτρων βελτίωσης των συνθηκών οδικής ασφάλειας και το συντονισμό των προσπάθειών των διαφόρων εμπλεκόμενων φορέων.

Το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής για τα τροχαία ατυχήματα και την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα αποτελεί ένα κορυφαίο κείμενο επιστημονικής τεκμηρίωσης και προτάσεων, πολλές από τις οποίες ελήφθησαν υπόψη στη διαμόρφωση του καινούριου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Σκοπός του νέου αναθεωρημένου Κ.Ο.Κ. είναι η ήρεμη οδήγηση, ο περιορισμός του κύκλου λουτρού αίματος, ο περιορισμός των χιλιάδων νεκρών και τραυματιών που χάνονται κάθε χρόνο στην οδό. Γι' αυτό σας καλώ όλους να τον υπερψηφίσουμε.

Τελειώνοντας θα ήθελα να παρακαλέσω τον παριστάμενο κύριο Υφυπουργό όταν θα εκδοθεί το καινούριο προεδρικό διάταγμα που θα περιλαμβάνει τα έχοντα σχέση με την άδεια ικανότητας οδήγησης και βεβαίως με τις ιατρικές εξετάσεις οι οποίες απαιτούνται, να ληφθεί υπόψη και η άποψη της Ελληνικής Εταιρείας Ωτορινολαρυγγολογίας, η οποία έχει κάνει ειδική μελέτη -θα την καταθέσω για τα Πρακτικά- από την οποία καταδεικνύεται πως πρέπει όσοι θα ζητούν άδεια ικανότητας οδήγησης αυτοκινήτου οχήματος, θα πρέπει να υποβάλλονται, πέραν των άλλων ιατρικών εξετάσεων που τώρα απαιτούνται και εξέταση (πρακτική και εργαστηριακή) από ωτορινολαρυγγολόγο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ευάγγελος Βλασσόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα μελέτη, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο Πρόεδρος του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Δημήτριος Τσοβόλας ορίζει ως ειδικό αγορητή του κόμματός του για τη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου το Βουλευτή κ. Ιωάννη Δημαρά.

Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Καμμένος έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, στη συζήτηση που είχαμε στο Κοινοβούλιο τρεις μήνες πριν για την κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας η Νέα Δημοκρατία εδήλωσε ότι δεν πρόκειται να ψηφίσει τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που θα έλθει στη Βουλή εάν δεν συνεζητηθεί στην Ολομέλεια του Σώματος το περίφημο πόρισμα της διακομματικής επιτροπής για την αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων και την οδική ασφάλεια.

Η Κυβέρνηση μετά από πάροδο τριών ετών και μετά από την πίεση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης αναγκάστηκε να φέρει στην Ολομέλεια αυτό το πόρισμα προς συζήτηση. Ακούγοντας τον εισηγητή της Πλειοψηφίας είδα ότι παρότι συνεχίζονται οι ύμνοι γι' αυτό το πόρισμα και παρότι κανένα από τα κόμματα δεν ανακάλεσε

την κοινή απόφαση που ελήφθη στη συζήτηση για τη σύσταση διακομματικής επιτροπής ότι αυτό το πόρισμα θα αποτελέσει νόμο του κράτους, δεν έχει γίνει τίποτα πέρα από τα αναγκαία δηλαδή εκείνα που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση σχετικά με την εναρμόνιση του δικού μας δικαίου στα θέματα της οδικής ασφάλειας με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο.

Πράγματι αυτό κάνει ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας που έρχεται σήμερα προς ψήφιση. Κάποιες διατάξεις που πρέπει να εφαρμοστούν σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση έρχονται να γίνουν νόμος του κράτους.

Η Νέα Δημοκρατία πάντα έχει μία υπεύθυνη θέση στα θέματα που έχουν να κάνουν με την οδική ασφάλεια και την αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων. Για το λόγο αυτό, αφού συζητήθηκε το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής, αν και δεν εφαρμόστηκε, εμείς θα ψηφίσουμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, γιατί πιστεύουμε ότι αποτελεί ένα μέτρο για την αντιμετώπιση της μάστιγας του αιώνα.

Μιλάμε όλοι για τους νεκρούς, για τους τραυματίες, για τους αναπήρους. Άκουσα τον εισηγητή της Πλειοψηφίας στην κατάθεση των συγκλονιστικών στοιχείων που έκανε και στην αναφορά των ποσοστών των νεκρών και των τραυματιών σε σχέση με τις νέες ηλικίες. Όμως δεν αρκεί όλοι μας να κάνουμε ένα προσκλητήριο νεκρών, τραυματιών και αναπήρων και με ευχολόγια να προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε την κύρια αιτία θανάτων στη χώρα μας.

Αν κανείς δει, τα συγκριτικά στοιχεία, θα διαπιστώσει ότι ο καρκίνος, οι καρδιοπάθειες, το AIDS και τα ναρκωτικά, αποτελούν αιτίες θανάτου περίπου από 10% έως 55% από τις αιτίες θανάτου που προκαλούνται από τα τροχαία ατυχήματα. Βέβαια θα ήθελα να θυμίσω σε όλους ότι και στο πόρισμα της διακομματικής επιτροπής, αυτό που λέχθηκε ήταν ότι νομοθεσία υπάρχει και μάλιστα επαρκής, για να αντιμετωπισθούν τα θέματα της οδικής ασφάλειας και της αντιμετώπισης των ατυχημάτων. Το πρόβλημα όμως είναι πώς εφαρμόζεται αυτή η νομοθεσία.

Πράγματι ο Κ.Ο.Κ., προβλέπει σήμερα μέχρι και την τοποθέτηση αντανάκλαστών στα κοπάδια των προβάτων που κινούνται στην ελληνική επαρχία. Παρουσιάζει έτσι τα πράγματα, ώστε αν κανείς τα διαβάσει, χωρίς να ξέρει την ελληνική πραγματικότητα, θα πιστέψει ότι δεν πρέπει να υπάρχει πρόβλημα τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα. Όμως θέλω να πω ότι η σκληρή πραγματικότητα συνεχίζεται. Την περίοδο 1980-1996 στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα τροχαία ατυχήματα μειώθηκαν κατά 9%, ενώ στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 54%. Τα θύματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση μειώθηκαν κατά 22%, ενώ στη χώρα μας αυξήθηκαν κατά 64%.

Κύριοι συνάδελφοι, διαβάζοντας σήμερα τις εφημερίδες, πριν έρθω στο Κοινοβούλιο, για να συζητήσουμε τον Κ.Ο.Κ. είδα πάλι το γνωστό πρωτοσέλιδο των εφημερίδων "Δεκαπέντε νεκροί, το μαύρο τριήμερο" αναγράφει σήμερα ο "ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ". Οι νεκροί στους Αγίους Αναργύρους, το Ελληνικό, τη Νέα Ιωνία, το Μεγάλο Πεύκο, την Αθηνών-Λαμίας, την Αντιρρίου-Ιωαννίνων, την Ημαθία, το Άργος, τα Τρίκαλα, τη Λάρισα, κυριολεκτικά σε όλη την Ελλάδα. Συνεχίζεται η ίδια ιστορία. Όσο εμείς νομοθετούμε και η Κυβέρνηση δεν ασχολείται με την εφαρμογή των νόμων τόσο τα θύματα θα αυξάνονται και θα διαβάζουμε τα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων μέχρις ότου χτυπήσει την πόρτα μας η συμφορά κάποιου αγαπητού φίλου ή μέλους της οικογένειάς μας. Όμως δεν αρκούν αυτά, αγαπητοί συνάδελφοι, γιατί έχουμε την υποχρέωση σαν πολιτισμένη χώρα να αντιμετωπίσουμε το θέμα των τροχαίων ατυχημάτων.

Θα μπορούσε κανείς, αν ήθελε να κάνει μία μικρή ανασκόπηση του τι ακριβώς συμβαίνει σε σχέση με τη νομοθεσία, να αρχίσει από τη γέννηση ενός παιδιού που γίνεται επιβίτης μετά την έξοδό του από το μαιευτήριο. Η νομοθεσία και ο νέος Κ.Ο.Κ. προβλέπει ότι το νεογέννητο θα πρέπει να τοποθετείται σε παιδικό κάθισμα. Δεν λέει κανείς ότι το κράτος δεν έχει προβλέψει κάτι τέτοιο στη νομοθεσία. Ποιο όμως από τα παιδιά κάθεται στο παιδικό κάθισμα; Το ποσοστό στην

Ελλάδα είναι περίπου 7%. Οι θάνατοι από τα τροχαία ατυχήματα που προκαλούνται σε μωρά ηλικίας από ενός έτους μέχρι πέντε ετών, είναι περίπου στο 17%. Εν συνεχεία, πάμε στην παιδική ηλικία του επιβάτη-πολίτη της χώρας μας. Προβλέπει ο Κ.Ο.Κ. και ο νέος και ο παλιός ότι θα πρέπει αυτό το παιδί να παίρνει εκπαίδευση οδικής ασφάλειας στο σχολείο. Περιγράφουμε όλοι μαζί το πώς θα πρέπει να εκπαιδεύουμε αυτό το παιδί στο σχολείο και ο νέος Κ.Ο.Κ. το αναφέρει αυτό. Ποια μέτρα όμως έχει πάρει το Υπουργείο Παιδείας προκειμένου πράγματι αυτός ο πολίτης, ο οποίος θα πάει στο σχολείο και θα πρέπει να αποκτήσει τα βασικά στοιχεία της οδικής ασφάλειας, να ενημερώνεται; Κανένα. Σε κανένα σχολείο, παρά μόνο σε ορισμένα μεμονωμένα ιδιωτικά ή σε κάποιες περιοχές που έχουν ιδιαίτερη ευαισθησία οι αξιωματικοί της Τροχαίας, γίνονται αποσπασματικά μαθήματα οδικής ασφάλειας.

Έχουμε, λοιπόν, ένα παιδί που δεν μπορεί να λειτουργήσει ούτε ως πεζός, ούτε αργότερα ως οδηγός και αλίμονο αν φθάσουμε στο προϋπάρχον άρθρο για το σχολικό τροχονόμο. Λέει ο Κ.Ο.Κ. ότι θα πρέπει να υπάρχει σχολικός τροχονόμος, που θα βοηθάει τη διέλευση των μαθητών από τη μια μεριά στην άλλη του δρόμου. Το αποτέλεσμα είναι ότι σε κανένα σχολείο δεν υπάρχει σχολικός τροχονόμος. Εθελοντές περιμένουμε να ρυθμίζουν την κυκλοφορία και αν ο Κ.Ο.Κ. δεν μπορεί να το προβλέψει, θα πρέπει το Υπουργείο Μεταφορών να επιβάλλει στο Υπουργείο Παιδείας τη λύση εκείνη για την τοποθέτηση του σχολικού τροχονόμου. Υπάρχουν χιλιάδες άνεργοι στην Ελλάδα, γονείς μαθητών, κάτοικοι των περιοχών.

Αν δούμε το κόστος των τροχαίων ατυχημάτων στην ελληνική κοινωνία σε δραχμές, θα διαπιστώσουμε ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση π.χ. είχαμε είκοσι ένα τρισεκατομμύρια ζημιά τα τελευταία πέντε χρόνια. Γιατί, λοιπόν, να αντιμετωπίσουμε το θέμα αυτό;

Ο πολίτης αυτός όταν πάει να αποκτήσει το δίπλωμα οδηγήσεως, όπως φάνηκε και από το πόρισμα της επιτροπής, αλλά και κατά τη συζήτηση που είχαμε για τον Κ.Ο.Κ., σε ένα μεγάλο ποσοστό ξέρουμε ότι τα διπλώματα αγοράζονται. Αυτό το διαπιστώσαμε και στη διακομματική επιτροπή από στέλεχος του ίδιου του Υπουργείου. Είναι προς τιμήν του που το ανέφερε, γιατί είναι μια αλήθεια που την ξέρουμε όλοι.

Το χειρότερο όλων είναι ότι ο εξεταστής που θα εξετάσει τον αυριανό χρήστη μοτοσυκλέτας, δεν έχει ανέβει ποτέ στη ζωή του σε δίκυκλο. Δεν είναι ανάγκη ο εξεταστής να έχει γνώση δίκυκλου και αυτός θα δώσει το δίπλωμα της οδηγησης στον αυριανό οδηγό.

Τώρα, όσο για τη ζώνη ασφαλείας, δυστυχώς η νοοτροπία που έχει περάσει, όπως και για το κράνος, είναι ότι πρόκειται για "μαγκιά" να μη φοράει κανείς ζώνη ασφαλείας. Όμως η έλλειψη της ζώνης ασφαλείας και του κράνους είναι αυτά που σκοτώνουν. Θα τα αντιμετωπίσουμε με νόμους;

Θα σας πω τι έγινε στη Γαλλία. Όταν επιβλήθηκε η ζώνη ασφαλείας κατ'αρχήν με ένα νομοθετικό μέτρο, τύπωσαν λευκά μπλουζάκια με μια μαύρη ρίγα, ώστε ο τροχονόμος να μην τους σταματά, διότι θα βλέπει ότι υπάρχει ζώνη ασφαλείας. Πότε αντιμετωπίστηκε το πρόβλημα αυτό στη Γαλλία; Όταν έγινε μία μεγάλη καμπάνια ενημέρωσης των πολιτών για το ποιους λόγους έχουν για να φορούν τη ζώνη ασφαλείας και το κράνος. Στην Ελλάδα είχαμε ένα τέτοιο παράδειγμα. Το 1986 που ήταν η χρονιά της οδικής ασφάλειας ενημερώθηκε το κοινό. Είχαμε μείωση 35% των θανατηφόρων ατυχημάτων. Βλέπουμε, λοιπόν, ότι οι δυνατότητες υπάρχουν και αν συνδυαστούν τα μέτρα, όπως ο Κ.Ο.Κ. με μέτρα του κράτους για την ενημέρωση των πολιτών, τότε μπορούμε να έχουμε ένα θαύμα. Να έχουμε το ποσοστό 54% της πιθανότητας να αντιμετωπίσουμε τα τροχαία ατυχήματα.

Ένας άλλος παράγοντας είναι ο δρόμος. Συζητάμε σήμερα για τον Κ.Ο.Κ. και ποιες θα πρέπει να είναι οι διαγραμμίσεις και οι κλίσεις στους δρόμους, πώς θα πρέπει να έχουμε μια σωστή υποδομή για το οδικό δίκτυο και κανένας δεν σκέφτεται ποια είναι η πραγματικότητα στη χώρα.

Γύριζα εχθές μετά από το τριήμερο από την Αθηνών-Λαμίας. Σας πληροφορώ ότι στο μεγαλύτερο μέρος του εθνικού μας δικτύου δεν

υπάρχουν διαγραμμίσεις, διαχωριστικές γραμμές. Τη νύχτα λοιπόν ή σε περίπτωση ομίχλης, πρέπει να φανταστούμε ο οδηγός τι συμπεριφορά θα έχει σε σχέση με το δρόμο και τους άλλους χρήστες.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Δεν υπάρχουν σήματα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Δεν υπάρχουν τα σήματα, δεν υπάρχουν διαγραμμίσεις, δεν υπάρχει εκείνη η υποδομή που θα υποβοηθήσει το χρήστη που του ζητάμε να εφαρμόσει σωστά τον ΚΟΚ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Παραδίδονται χωρίς να έχουν ολοκληρωθεί οι δρόμοι σε πολλά μέρη της Ελλάδας. Το Υπουργείο δεν κάνει τη δουλειά του.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Συμφωνώ μ' αυτό που είπε ο κύριος Πρόεδρος.

Όμως, θα πρέπει να τονίσουμε ότι οι περισσότερες στροφές που υπάρχουν στους δρόμους ταχείας αλλά και μεσαίας κυκλοφορίας δεν έχουν παραδοθεί σωστά από τους κατασκευαστές, είναι ανάποδες οι κλίσεις. Βλέπουμε πάρα πολλούς επαγγελματίες στα θέματα της οδικής ασφάλειας, όπως δημοσιογράφοι, που κάθε μέρα έχουν φτιάξει μέχρι ειδικές εκπομπές. Στον ΑΝΤ-1 είδαμε μια εκπομπή που κάθε μέρα δείχνει τους στραβούς δρόμους, τα στραβά σήματα που θα πρέπει να τηρούν οι χρήστες του δρόμου και τις ελλείψεις που υπάρχουν στην υποδομή στους δρόμους, αλλά και στις διαβάσεις. Αλίμονο αν κάποιος οδηγός, ο οποίος δεν είναι ενημερωμένος, προσπαθήσει να εφαρμόσει τον ΚΟΚ. Τι προβλέπεται, παραδείγματος χάρη, για το θέμα των πεζών; Κανονικά, όπως γίνεται σε όλη την Ευρώπη, θα πρέπει να σταματήσει το αυτοκίνητο στη διάβαση για να περάσει ο πεζός. Αν σταματήσει, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην Αθήνα σε διάβαση για να περάσει ο πεζός, το βέβαιο είναι ότι θα σας κτυπήσουν από πίσω τουλάχιστον δεκαπέντε αυτοκίνητα. Και αυτό, γιατί δεν έχουμε φροντίσει, ώστε αυτός ο Κώδικας, που σήμερα ψηφίζουμε κατ' αρχήν να γίνει κατανοητός από το σύνολο του ελληνικού λαού, από τους χρήστες, τους πεζούς, τους οδηγούς και εκείνους που κυκλοφορούν στο κέντρο των πόλεων, αλλά και της επαρχίας. Τα μέτρα που παίρνουν είναι πολλές φορές ιδιαίτερα ικανοποιητικά σε σχέση με το τι ακριβώς συμβαίνει. Η κίνηση των αγροτικών οχημάτων, τα σήματα που θα πρέπει να φέρουν τα ειδικά οχήματα, παραδείγματος χάρη, αυτά που μεταφέρουν εύφλεκτα υλικά, ή εκρηκτικά, προβλέπονται στο νέο ΚΟΚ. Το ερώτημα είναι ποιος θα κάνει μάθημα στους παλιούς οδηγούς για το τι ακριβώς σημαίνουν όλα αυτά τα σήματα. Αμφιβάλλω αν κανείς από μας ξέρει τι σημαίνει ο αριθμός 33 πίσω από ένα βυτιοφόρο. Δεν το γνωρίζουμε ούτε εμείς. Και αυτό έχει να κάνει με την ευθύνη της πολιτείας να μπορέσει και στους παλαιούς, αλλά και στους νέους οδηγούς να δώσει τη δυνατότητα να συμμετέχουν σ' αυτήν την υποδομή της οδικής ασφάλειας.

Όσον αφορά το συγκεκριμένο ΚΟΚ, πράγματι συστήθηκε μια επιτροπή από ειδικούς, οι οποίοι έκαναν τις συγκεκριμένες προτάσεις και όπως είπαν έλαβαν υπόψη τους τις προτάσεις της διακομματικής επιτροπής. Οι προτάσεις αυτές έγιναν δεκτές, αλλά είναι απορίας άξιο γιατί δεν απάντησε η Κυβέρνηση στην επιστολή που έστειλε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας από το καλοκαίρι, στη δυνατότητα δηλαδή διακομματικά να συμφωνήσουμε στην κατάρτιση αυτού του ΚΟΚ. Γνωρίζουμε καλά ότι έρχεται με τη διαδικασία των κωδικών, που σημαίνει ό,τι και αν συζητήθηκε στη Διαρκή Επιτροπή δεν είναι δυνατό να αποτελέσει μέρος αυτού του ΚΟΚ ή να υπάρξουν κάποιες διορθώσεις.

Ακούσαμε όλοι μας νομίζω -και εσείς κύριε Υπουργέ ήταν ο προϊστάμενος Υπουργός εκεί δεν είχατε αναλάβει ακόμα τα καθήκοντα- τις προτάσεις που έκαναν συγκεκριμένοι φορείς, όπως π.χ. οι μοτοσυκλετιστές ή προτάσεις που έγιναν από τους επαγγελματίες εκπαιδευτές των οδηγών αυτοκινήτων. Δυστυχώς τίποτε δεν άλλαξε σ' αυτόν τον Κώδικα και δεν μπορούσε να αλλάξει. Γι' αυτό και εμείς είχαμε ζητήσει από προηγούμενα το διάλογο. Αν δεν έγινε πάντως μέχρι

τώρα και αν δεν έγινε σ' αυτόν τον Κώδικα, που και εμείς θα ψηφίσουμε, πρέπει να δεσμευθείτε, κύριε Υπουργέ, ενώπιον της Βουλής των Ελλήνων ότι όλα αυτά θα μπου σε ένα νομοθετικό πλαίσιο που θα φέρετε το συντομότερο δυνατό στο Κοινοβούλιο και θα περιέχει όλες τις αποφάσεις της διακομματικής επιτροπής, της συστάσεως δηλαδή του Ινστιτούτου Έρευνας και Μελέτης, του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας, του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και όχι μιας διϋπουργικής επιτροπής.

Είναι πράγματι τραγικό όταν ακούει ο Έλληνας πολίτης ότι θα αντιμετωπίσει το πρόβλημα μια διϋπουργική επιτροπή. Αλίμονο αν θα καθήσουν οι συναρμόδιοι Υπουργοί ποτέ να συζητήσουν τέτοια θέματα που έχουν να κάνουν με την οδική ασφάλεια. Εδώ ένα κείμενο στείλαμε στη διακομματική επιτροπή από το ένα Υπουργείο στο άλλο και το παρακολουθήσαμε και έκανε τρεις μήνες για να πάει από το Υπουργείο Μεταφορών στο Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως.

Ευέλκτες, λοιπόν, πρέπει να είναι οι λύσεις και τις λύσεις τις συμφωνήσαμε όλοι μαζί σ' αυτήν την Αίθουσα. Σε κάτι συμφωνήσαμε όλοι μαζί. Γιατί, λοιπόν, δεν εφαρμόζεται; Γιατί, λοιπόν, να μη γίνει αυτό το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, το Ινστιτούτο Έρευνας και Μελέτης, το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας ή ακόμη και η Γενική Γραμματική Οδικής Ασφάλειας προκειμένου να αντιμετωπισθεί το θέμα των τροχαίων ατυχημάτων;

Οι νεκροί, οι τραυματίες κάθε μέρα αυξάνονται. Έχουμε υποχρέωση να αντιμετωπίσουμε τα θέματα των τροχαίων ατυχημάτων και της οδικής ασφάλειας με υπευθυνότητα. Δεν είναι δυνατόν μόνο και μόνο να κάνουμε προσκλητήριο νεκρών. Δεν είναι δυνατόν να υποχρεώνουμε τους πολίτες να ακολουθούν νομοθεσίες τις οποίες δεν γνωρίζουν. Είναι υποχρεωμένοι συνταγματικά να τις γνωρίζουν, αλλά γιατί η Ελλάδα να μείνει πίσω απέναντι σε δεκαπέντε χώρες που όλες τους εφάρμοσαν την εκπαίδευση, την ενημέρωση του κοινού από τη σχολική, την προσχολική ηλικία μέχρι και την ηλικία των εξηνταπεντάρηδων που λήγει το δίπλωμα οδηγείσεώς τους και το ανανεώνουμε;

Έχουμε την υποχρέωση να ξεκινήσουμε μία καμπάνια όλα τα κόμματα μαζί όπως αρχίσαμε στη διακομματική επιτροπή για τα τροχαία ατυχήματα για να αντιμετωπίσουμε το μολώχ της ασφάλτου, να αντιμετωπίσουμε όλες εκείνες τις αιτίες που δημιουργούν κάθε χρόνο γύρω στους δυόμισι χιλιάδες αναπήρους, αναπήρους που δεν έχουν τη δυνατότητα να ζήσουν σε ένα οδικό περιβάλλον όπως το δικό μας;

Θα σας πω το εξής. Ένας άνθρωπος που έχει πρόβλημα με την ακοή του, πώς θα μπορέσει στην Αθήνα να κυκλοφορήσει όταν ούτε ένας σηματοδότης δεν έχει ηχητικό σήμα για το πέρασμα από τη μια στην άλλη πλευρά; Προβλέπεται στον Κώδικα Κυκλοφορίας θα μου πείτε. Προβλέπεται ότι θα τοποθετηθούν αυτά τα συστήματα, όπου θα μπορούν οι άνθρωποι που έχουν προβλήματα ακοής να έχουν τη δυνατότητα να κυκλοφορούν στους δρόμους της Αθήνας...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Προβλήματα όρασης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: ...προβλέπεται για τα θέματα των ανθρώπων που έχουν πρόβλημα με την όραση ότι θα τοποθετηθούν ανάγλυφες πινακίδες. Πότε όμως θα τοποθετηθούν; Φοβούμαι πολύ ότι αν άμεσα δεν συσταθούν τα όργανα εκείνα που θα εποπτεύουν την τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τα όργανα εκείνα που μαζί αποφασίσαμε, δεν θα έχουμε τη δυνατότητα όλα αυτά που περιγράφονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τον οποίο όπως είπα και θα ψηφίσουμε, να εφαρμοσθούν. Και θα έρθουμε εδώ στο Κοινοβούλιο μετά από έξι μήνες ή ένα χρόνο και πάλι προσκλητήριο νεκρών θα κάνουμε!

Έχουμε υποχρέωση τώρα να αντιδράσουμε, έχετε υποχρέωση εσείς που είστε Κυβέρνηση να αντιδράσετε. Εμείς σαν Αξιωματική Αντιπολίτευση σήμερα αυτό που θα κάνουμε είναι να παρακολουθούμε τις κινήσεις της Κυβέρνησης, τις κινήσεις των λεγομένων συναρμοδίων Υπουργών στην πρόοδο των εργασιών που θα γίνουν για το κτίσιμο της αντιμετώπισης της οδικής ασφάλειας. Μέχρι τώρα δεν έχετε κάνει τίποτε, μέχρι τώρα το πόρισμα έχει μπει στα συρτάρια, μέχρι τώρα οι νεκροί αυξάνονται όπως είπα και ο δικός σας εισηγητής. Αύριο δεν έχετε τη

δυνατότητα να απολογηθείτε, αύριο θα είναι ίσως αργά για κάποιον απ' όλους μας!

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα δυτικά θεωρεία, αφού πριν ξαναγίθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" σαράντα μαθητές και δύο συνοδοί-καθηγητές από το 2ο Γυμνάσιο Αιγάλεω Αθηνών.

Η Βουλή τους καλωσορίζει!

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Ο Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας, κ. Ανδρέας Καραγκούνης, ζητεί ολιγόμηρη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Εγκρίνει το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το Σώμα ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Ο κ. Παναγιώτου έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, πριν περάσω στον Κώδικα θέλω να σταθώ σύντομα στη συζήτηση για το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής. Πέρα από τη μεγάλη καθυστέρηση με την οποία ήρθε το πόρισμα για συζήτηση και αυτό ύστερα από πίεση των κομμάτων της Αντιπολίτευσης, η συζήτηση ήταν υποβαθμισμένη και αποτέλεσε αυτοσκοπό. Ήταν μία συζήτηση για τη συζήτηση και όχι για να ληφθούν υπόψη τα συμπεράσματα και οι προτάσεις του πορίσματος, προκειμένου να αντιμετωπισθούν και να περιορισθούν τα τροχαία ατυχήματα στη χώρα μας.

Παρά τους ισχυρισμούς του κυρίου Υπουργού ότι από την πρώτη στιγμή που κατατέθηκε το πόρισμα αποτέλεσε οδηγό για την Κυβέρνηση σε μία σειρά μέτρα τα οποία σταδιακά από τότε -το Μάιο του 1996 μέχρι σήμερα- έχει πάρει, διαπιστώνει κανείς ότι τόσο ο Κώδικας όσο και οι τοποθετήσεις του Υπουργού δεν ανταποκρίνονται στα συμπεράσματα και τις προτάσεις του πορίσματος.

Γιατί, αν όντως η Κυβέρνηση έλαβε υπόψη της το πόρισμα και το εφαρμόζει, τότε λογικά θα έπρεπε όλο αυτό το διάστημα να είχαμε ένα θετικό αποτέλεσμα, δηλαδή να αρχίσει μια σταδιακή μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας. Αντί όμως γι' αυτό, αντί για τη μείωσή τους, σημειώνεται μια παραπέρα αύξησή τους.

Έτσι σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία που δημοσιεύθηκαν πρόσφατα στον Τύπο και τα οποία ανέφερε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, τα ατυχήματα από είκοσι τέσσερις χιλιάδες εξακόσια ογδόντα ένα το 1997 αυξήθηκαν σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες οκτακόσια εβδομήντα πέντε το 1998. Δηλαδή, σημειώθηκε μια αύξηση κατά 194%. Επίσης, τα θανατηφόρα ατυχήματα από χίλια οκτακόσια ενενήντα δύο το 1997, αυξήθηκαν σε χίλια εννιάκόσια εβδομήντα το 1998. Δηλαδή σημείωσαν μια αύξηση κατά 78%.

Αύξηση επίσης σημείωσαν και όλοι σχεδόν οι άλλοι δείκτες. Τα σοβαρά ατυχήματα αυξήθηκαν από τρεις χιλιάδες πεντακόσια εξήντα επτά (3.567) σε τρεις χιλιάδες επτακόσια εβδομήντα τέσσερα (3.774), όπως επίσης και οι παθόντες, δηλαδή τα θύματα των τροχαίων, από τριάντα τέσσερις χιλιάδες εννιάκόσια ενενήντα (34.990) σε τριάντα πέντε χιλιάδες διακόσια ενενήντα εννέα (35.299) το ίδιο διάστημα.

Ακόμη, αν τα στοιχεία αυτά τα συγκρίνει κανείς με τα αντίστοιχα που παραθέτει το πόρισμα, τότε διαπιστώνει μια παραπέρα αύξησή τους.

Ερωτάμε λοιπόν: Πώς είναι δυνατόν η Κυβέρνηση να λαμβάνει υπόψη το πόρισμα και αντί για τη μείωση των ατυχημάτων, να έχουμε αύξηση; Υπάρχει μια ανακολουθία, υπάρχει μια αντίφαση.

Κύριε Υφυπουργέ, θα θέλαμε να μας απαντήσετε με επιχειρήματα από πού και ως πού βγάξετε εσείς αυτό το συμπέρασμα.

Τα στοιχεία αυτά νομίζω είναι αρκετά για να ανατρέψουν τους ισχυρισμούς του κυρίου Υφυπουργού ότι η Κυβέρνηση

έλαβε υπόψη το πόρισμα και ότι τα μέτρα που παίρνει για την πρόληψη και τον περιορισμό των ατυχημάτων, είναι σε σωστή κατεύθυνση.

Η παράλληλη εμπειρία, τόσο από τη συνεχή επιδείνωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα μας όσο και από την αντίστοιχη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στα υπόλοιπα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει αποδείξει ότι τα αποσπασματικά μέτρα, δεν είναι δυνατόν να φέρουν ουσιαστικά αποτελέσματα και μόνο μια ολοκληρωμένη πολιτική οδικής ασφάλειας μπορεί μεσοπρόθεσμα να φέρει αποτελέσματα. Είναι ένα απόσπασμα από το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων που απευθύνεται προς τον Πρόεδρο της Βουλής.

Μόνο με τη λήψη δέσμευσης μέτρων, δράσεων και νομοθετικών ρυθμίσεων, μόνο τότε ο κύριος Υπουργός θα μπορούσε να ισχυρισθεί ότι η Κυβέρνηση έλαβε υπόψη της το πόρισμα και ότι κινείται σε σωστή κατεύθυνση.

Σύμφωνα με το πόρισμα, το τροχαίο ατύχημα είναι αποτέλεσμα της συνισταμένης τεσσάρων παραγόντων που συνθέτουν το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας και συγκεκριμένα του χρήστη, ως υποκείμενο και συμπεριφορά, του οχήματος, της οδικής υποδομής, του οδικού περιβάλλοντος και του ελέγχου του συστήματος. Με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας όμως που φέρνει η Κυβέρνηση, αγνοούνται οι βασικοί αυτοί παράγοντες.

Εξάλλου το πόρισμα σημειώνει ότι η αστυνόμευση έρχεται να συμπληρώσει άλλες προϋποθέσεις, όπως ένα άνετο ομαλό περιβάλλον, καλό αυτοκίνητο, καλό δρόμο.

Κατά τη συζήτηση στην επιτροπή τονίσαμε και επαναλαμβάνω και σήμερα ότι ένας Κώδικας όσο καλός και αν είναι, από μόνος δεν αρκεί για να λύσει το πρόβλημα. Για την αντιμετώπιση και λύση των προβλημάτων χρειάζονται πρώτα να ληφθούν άλλα μέτρα και ο Κώδικας να έρθει ως συμπλήρωμα. Ο Κώδικας δεν μπορεί και δεν πρέπει να είναι ο κύριος παράγοντας στην πρόληψη των ατυχημάτων.

Ο Κώδικας αυτός αποτελεί εκλεκτική αντιγραφή αντίστοιχων κωδικών της Γερμανίας και της Γαλλίας. Αποτελεί μία συρραφή των κωδικών αυτών των χωρών ως προς τη μία πλευρά των υποχρεώσεων, όχι όμως και ως προς την άλλη πλευρά για την ουσία του προβλήματος.

Ένα πολύ βασικό σημείο του πορίσματος είναι ότι στη χώρα μας διαπιστώνεται ότι το δικό μας δίκτυο δεν είναι σε θέση να απορροφήσει τη σημαντική αύξηση των οχημάτων και την τεχνολογική τους εξέλιξη, δηλαδή τις υψηλές ταχύτητες.

Άλλωστε, συνεχίζει το πόρισμα, οι ελληνικοί δρόμοι είναι γενικά χαμηλής ποιότητας, με πολλά επικίνδυνα σημεία που δεν διορθώνονται εγκαίρως, με κακή σήμανση, ιδιαίτερα σε θέσεις που εκτελούνται έργα με ανεξέλεγκτη ανάπτυξη, με κυκλοφορία αγροτικών μηχανημάτων σε δρόμους μεγάλης κυκλοφορίας.

Στις επισημάνσεις του Πρώτου Πανελληνίου Συνεδρίου Οδοποιίας που έγινε το 1995 στη Λάρισα, οι οποίες περιλαμβάνονται στο πόρισμα, μεταξύ άλλων αναφέρεται ότι στην περίοδο 1986-1993, στην Ελλάδα τα αυτοκίνητα αυξήθηκαν κατά 40%, τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων κατά 14% και οι νεκροί κατά 26%, ενώ το οδικό δίκτυο αυξήθηκε μόνο κατά 1%.

Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ο αριθμός των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στη χώρα μας, αυξάνεται ακόμα περισσότερο κατά τη θερινή τουριστική περίοδο, γιατί πολλοί τουρίστες καθώς και συμπατριώτες μας μετανάστες έρχονται με τα αυτοκίνητά τους στη χώρα μας για διακοπές. Το γεγονός αυτό φορτώνει ακόμα περισσότερο τους δρόμους και δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο την κυκλοφορία.

Σοβαρό κίνητρο στον περιορισμό της κυκλοφορίας των Ι.Χ. αυτοκινήτων, μπορεί να αποτελέσει ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη σύγχρονων οικονομικών μέσων μαζικής μεταφοράς, μετρό, λεωφορεία, τρένο κλπ. Δηλαδή, θα πρέπει να υπάρχει πυκνό δίκτυο με συχνά και ακριβή στην ώρα τους δρομολόγια, ώστε να μπορούν οι επιβάτες να μετακινούνται άνετα. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες

απαιτήσεις, να είναι οικονομικά και να αποτελούν κίνητρο για τις μετακινήσεις του πληθυσμού.

Στην Ελλάδα του 2000 οι αυτοκινητόδρομοι Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης και η Εγνατία Οδός, που η κατασκευή τους άρχισε πριν από μερικά χρόνια, προχωρούν με πολύ αργούς ρυθμούς και είναι άγνωστο πότε θα τελειώσουν. Όταν κάποτε τελειώσουν, θα εξυπηρετούν περισσότερο τις ανάγκες των αναπτυσσόμενων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πρόσβασή τους σε περιοχές με πρώτες ύλες, καθώς και σε αγορές για την διάθεση των προϊόντων και των εμπορευμάτων τους.

Δεν είμαστε ενάντια στην κατασκευή τους, αλλά δεν πρέπει να περιοριστούμε μόνο σε αυτούς. Δεν υπάρχει πρόγραμμα για την κατασκευή δρόμων, που να συνδέουν τις διάφορες περιοχές της χώρας. Αναφέρω ως παράδειγμα τη σύνδεση της Θεσσαλίας με τη δυτική Ελλάδα. Υπάρχει σοβαρή καθυστέρηση στην κατασκευή αυτών των δρόμων.

Επίσης, η ποιότητα των δρόμων που κατασκευάζονται, δεν είναι ικανοποιητική. Σύμφωνα με το ΥΠΕΧΩΔΕ, το 85% των δρόμων είναι ακατάλληλοι. Στο μεγαλύτερο μέρος του εθνικού δικτύου δεν υπάρχει διαχωριστική νησίδα. Αν υπήρχε θα απέτρεπε σε πολλές περιπτώσεις την κυκλοφορία στο αντίθετο ρεύμα, που αποτελεί μία βασική αιτία ατυχημάτων.

Βέβαια δεν είναι καλύτερη η κατάσταση των δρόμων στις κατοικημένες περιοχές, ιδίως στα αστικά κέντρα όπου σημειώθηκε μία άναρχη, χαώδης και κυριολεκτικά παραμορφωμένη οικιστική ανάπτυξη που πραγματοποιήθηκε χωρίς κανένα σχεδιασμό, χωρίς καμία πρόβλεψη και προοπτική. Συνέπεια αυτής της εξέλιξης είναι να μην υπάρχουν σήμερα φαρδείς δρόμοι και χώροι πάρκινγκ, να μην έχουν προβλεφθεί ποδηλατόδρομοι, δρόμοι για άτομα με ειδικές ανάγκες, γενικά να υπάρχει οξύ κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Άλλες σχετικές διαπιστώσεις με την οδική υποδομή και το περιβάλλον που αναφέρει το πόρισμα είναι ότι υπάρχουν προβλήματα στην επάρκεια και συντήρηση πινακίδων, διαγραμμίσεων, χιλιομετρικών δεικτών, σήμανσης του οδικού δικτύου κυρίως λόγω έλλειψης επαρκών πιστώσεων, διοικητικών και οργανωτικών ατελειών.

Ποιος από μας, κύριοι συνάδελφοι, δεν έτυχε να οδηγήσει νύκτα με ομίχλη και να μην έχει κινδυνεύσει να βρεθεί έξω από το δρόμο, λόγω έλλειψης διαγραμμίσεων στους δρόμους; Οι διαγραμμίσεις εκτός των άλλων συμβάλλουν στη διευκόλυνση της οδήγησης. Ωστόσο στους περισσότερους δρόμους, κυρίως στους επαρχιακούς, αυτές δεν υπάρχουν.

Σε ποιο εθνικό δρόμο υπάρχει σήμανση για σταδιακή μείωση της ταχύτητας; Όταν δηλαδή, ένας οδηγός πλησιάζει σε κατοικημένη περιοχή ή σε κάποιο σημείο του δρόμου που είναι επικίνδυνο, πρέπει να υπάρχει σήμανση που να προειδοποιεί για βαθμιαία ελάττωση της ταχύτητάς του. Αυτή η σήμανση δεν υπάρχει σχεδόν πουθενά.

Δεν υπάρχει καμία σύγκριση των εθνικών μας δρόμων με τους αντίστοιχους ευρωπαϊκούς, όπου υπάρχουν όχι μόνο πινακίδες στα πλάγια των δρόμων, αλλά και ηλεκτρονικές πινακίδες που προειδοποιούν τους οδηγούς να ελαττώσουν την ταχύτητά τους.

Στον Κώδικα υπάρχουν ορισμοί για το χαρακτηρισμό των διάφορων κατηγοριών δρόμων, παραδείγματος χάρι αυτοκινητόδρομοι, δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας κλπ.

Ποια είναι όμως, τα κριτήρια αυτών των χαρακτηρισμών; Ποιοι είναι οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας; Δεν υπάρχει το παραμικρό προσδιοριστικό στοιχείο. Έτσι αφήνεται σε διάφορους φορείς - παραδείγματος χάρι στο ΥΠΕΧΩΔΕ, στην Τοπική Αυτοδιοίκηση Α' και Β' βαθμού- να χαρακτηρίζουν κατά το δοκούν τους διάφορους δρόμους με κριτήρια πολλές φορές υποκειμενικά και εισηγητικά.

Η άποψή μας είναι ότι ο χαρακτηρισμός όλων των δρόμων πρέπει να γίνεται από τον Κώδικα με βάση συγκεκριμένα κριτήρια και να αναφέρονται σε αυτόν και πάντα στη βάση μελετών. Όταν πρόκειται για δρόμους πόλεων ή κατοικημένων περιοχών τότε να βαρύνει η άποψη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Σε κάθε περίπτωση, όμως, ο χαρακτηρισμός θα πρέπει

να γίνεται, αφού προηγουμένα έχουν ληφθεί όλα τα αναγκαία μέτρα οδικής ασφάλειας και κυκλοφορίας των πολιτών.

Στον ΚΟΚ γίνεται πρόβλεψη για λεωφορειόδρομους, προοριζόμενους για αποκλειστική χρήση των λεωφορείων. Δεν υπάρχει όμως η παραμικρή πρόβλεψη για τμήματα οδών αποκλειστικής κυκλοφορίας, οχημάτων έκτακτης ανάγκης, όπως παραδείγματος χάρι για τα ασθενοφόρα, για τα οχήματα της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, της Τροχαίας κλπ.

Σε ό,τι αφορά τις ρυθμίσεις της στάθμευσης από τη στιγμή που οι δρόμοι είναι δημόσιοι δεν θα πρέπει να παραχωρείται η εποπτεία των σταθμευμένων αυτοκινήτων σε ιδιώτες και σε ιδιωτικές εταιρείες. Η στάθμευση θα πρέπει να γίνεται στη βάση μελετών της τεχνικής υπηρεσίας των οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Κυρίως όμως χρειάζεται να γίνουν χώροι πάρκινγκ και ιδιαίτερα να προβλεφθούν τέτοιοι στις περιοχές εκείνες που αναπτύσσονται οικιστικά.

Σχετικά με τις πινακίδες έχω να πω ότι μόλις σήμερα και λίγο πριν αρχίσουμε τη συζήτηση του Κώδικα, μας διανεμήθηκε το παράρτημα των σχεδίων πινακίδων σήμανσης των οδών.

Θεωρούμε αδικαιολόγητη την καθυστέρηση και επίσης βλέπουμε ότι δεν είναι έγχρωμα τα σήματα. Τα σήματα έπρεπε να είναι έγχρωμα, γιατί τα σήματα σε όλους τους δρόμους είναι έγχρωμα. Θεωρούμε ότι η παρατήρησή μας είναι σωστή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έγχρωμα είναι.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Ασπρόμαυρα είναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Φωτοτυπία είναι. Η φωτοτυπία είναι ασπρόμαυρη.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Στο άρθρο 4, παράγραφος 9 και στο σημείο ζ' παρέχεται η δυνατότητα στο ΠΕΧΩΔΕ αλλαγής τους. Γιατί γίνεται αυτό; Ο Κώδικας ρυθμίζει αυτά τα ζητήματα. Οι πίνακες πρέπει να έχουν τις ίδιες διαστάσεις και το ίδιο χρώμα σε όλη τη χώρα, κάτι που δεν συμβαίνει σήμερα, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στην κυκλοφορία. Συναντάμε ποικιλία σημάτων και αποχρώσεων. Δεν ξέρω αν αυτό συμβαίνει σε άλλες χώρες.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που δόθηκαν, το μεγαλύτερο ποσοστό ατυχημάτων αφορά τους πεζούς. Στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας δεν υπάρχει διάταξη που να τους προστατεύει. Αποτελεί σοβαρή παράλειψη του Κώδικα. Το άρθρο 38 και 39 αναφέρονται στη συμπεριφορά των πεζών και στην αντιμετώπισή τους από τους οδηγούς.

Στο άρθρο 2 δίνεται ο ορισμός του πεζοδρομίου και του πεζοδρόμου. Στην πράξη, αντί να χρησιμοποιούνται τα πεζοδρόμια αποκλειστικά από τους πεζούς, παρατηρείται η κατάληψή τους από σταθμευμένα αυτοκίνητα, αλλά και το φαινόμενο μηχανές μεγάλου κυβισμού να χρησιμοποιούν τους πεζοδρόμους ως δρόμο, θέτοντας σε κίνδυνο τους πεζούς.

Οι διαβάσεις των πεζών καταλαμβάνονται τόσο από δίκυκλα όσο και από αυτοκίνητα, σε σημείο που να μην μπορούν οι πεζοί να τις διασχίσουν. Είναι πάγιο φαινόμενο σε όλους τους δρόμους της Αθήνας και χωρίς να λαμβάνεται ποτέ κανένα μέτρο για να προστατευτούν οι πεζοί.

Το κρισιμότερο είναι ότι γίνεται περιορισμένη εφαρμογή, χωρίς να εξασφαλίζει τα απαιτούμενα αποτελέσματα.

Αναφέρομαι στο σχολικό τροχονόμο, ο οποίος κατά την άποψή μας δεν μπορεί να είναι εθελοντής και να πληρώνεται από το σχολείο.

Στο άρθρο 45, παράγραφος 3, αναφέρεται ότι "μπορούν να χρησιμοποιούνται". Ούτε καν υποχρεωτικός είναι ο θεσμός του σχολικού τροχονόμου. Αφήνεται σε καθαρά εθελοντική βάση. Αν θα υπάρχει, θα είναι από τη διεύθυνση του σχολείου, χωρίς γνώσεις και εκπαίδευση και ο εξοπλισμός τους θα γίνεται από το ίδιο το σχολείο. Με τέτοιο τρόπο δεν μπορούμε να μιλάμε για σχολικό τροχονόμο.

Θέλω γενικά να σταθώ στη συμπεριφορά των οδηγών, αλλά και των πεζών, που συνολικά στη χώρα μας βρίσκεται πίσω από τις ανάγκες μιας σύγχρονης χώρας. Νομίζω ότι κατανοείτε τι λέω.

Υπάρχουν ένα σωρό θέματα, αλλά δεν προλαβαίνω να αναφερθώ. Θα σταθώ στον έλεγχο.

Όσον αφορά τον έλεγχο, αυτός είναι περιστασιακός, ελλιπής, επιλεκτικός και αναποτελεσματικός. Δεν στοχεύει στην οδική ασφάλεια, αλλά στην είσπραξη προστίμων. Ενώ υπάρχει ανοχή σε παραβάσεις που καθημερινά σημειώνονται και που έχουν σχέση με την ασφάλεια των οδηγών, όπως η ζώνη ασφαλείας, τα κράνη κλπ., συχνά οι έλεγχοι αποτελούν παγίδα για την επιβολή προστίμων στους οδηγούς. Έχουμε συνεχείς τέτοιες καταγγελίες.

Κατά την άποψή μας, ο έλεγχος πρέπει να είναι σχεδιασμένος, να είναι διαρκής, ουσιαστικός και προπάντων αποτελεσματικός. Ακόμα θεωρούμε ότι τα χρηματικά πρόστιμα που προβλέπονται είναι υπερβολικά και άδικο. Στον Κώδικα πουθενά δεν προβλέπονται μέτρα σε βάρος των οδηγών που εγκαταλείπουν τον τραυματία ή το νεκρό. Έπρεπε να υπάρξει ειδική διάταξη και αυτή να είναι πάρα πολύ αυστηρή.

Τέλος, πρέπει να πούμε, γιατί δεν εφαρμόζεται η απόφαση να μην κυκλοφορούν τα Σαββατοκύριακα τα φορτηγά και κυρίως να γίνεται έλεγχος των επαγγελματιών οδηγών φορτηγών αυτοκινήτων για το πόσες ώρες αυτοί εργάζονται. Πολλές φορές εργάζονται τόσες πολλές ώρες που η κόπωση, η νύστα, αποτελούν αιτία ατυχημάτων.

Για όλους αυτούς τους λόγους, εμείς δεν μπορούμε να ψηφίσουμε αυτόν τον Κώδικα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ", είκοσι τέσσερις μαθητές και δύο συνοδοί-καθηγητές από το 2ο Γυμνάσιο Αιγάλεω Αθηνών.

Η Βουλή τους καλωσορίζει

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο ειδικός αγορητής του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Μουσταφά Μουσταφά έχει το λόγο.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατά την διάρκεια της συζήτησης στην Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων του σχεδίου νόμου για την κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής απ' όλους τους συναδέλφους είχε τονιστεί η αναγκαιότητα της συζήτησης του πορίσματος της διακομματικής επιτροπής για τα τροχαία ατυχήματα που είχε συνταχθεί το 1996.

Επίσης είχε τονιστεί η άμεση σύσταση και ενεργοποίηση του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας, του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας και είχε υπάρξει η επισήμανση για ανάληψη πολλαπλών πρωτοβουλιών, αν όχι για να σταματήσει, τουλάχιστον για να αρχίσει να μειώνεται αυτή η διαρκής αιμορραγία από τα τροχαία ατυχήματα.

Πριν λίγες μέρες όντως σε δύο συνεδριάσεις στη Βουλή συζητήθηκε το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής για τα τροχαία ατυχήματα με συμμετοχή αρκετών συναδέλφων. Ήλθαν πάλι στο φως της δημοσιότητας σημαντικά στοιχεία, φωτίστηκαν αρκετές πλευρές αυτού του σοβαρού σύγχρονου προβλήματος της σύγχρονης μάστιγας της κοινωνίας μας, θα έλεγα.

Κλείνοντας τη συζήτηση ο Προεδρεύων κ. Κρητικός είπε τα εξής: "Κατατέθηκαν τρομακτικά στοιχεία που πρέπει να μας προβληματίσουν όλους. Να μη μείνουμε όμως στα λόγια. Είμαστε άριστοι στις διαπιστώσεις, στις διαγνώσεις, αλλά πρέπει να γίνουμε και άριστοι στη θεραπεία και αυτό είναι θέμα περισσότερο της εκπαιδευτικής εξουσίας και λιγότερο ή καθόλου θέμα της Βουλής".

Πραγματικά, αν θέλουμε να αξιολογήσουμε τις πολιτικές μας για οδική ασφάλεια, αν θέλουμε να αξιολογήσουμε τα μέτρα και τις πρωτοβουλίες που λαμβάνονται κατά καιρούς, αρκεί να ρίξουμε μια ματιά στις διάφορες έρευνες και στατιστικές που τονίστηκαν και κατά τη σύζητηση στην Ολομέλεια, αλλά και από τους προλαλήσαντες συναδέλφους. Είναι αρκετές και δεν θα επιμείνω πολύ σ' αυτές τις στατιστικές.

Όμως, είναι γεγονός ότι στην Ευρώπη έχουμε μείωση των ατυχημάτων, ενώ στη χώρα μας έχουμε αύξηση. Στη χώρα

μας έχουμε δύο χιλιάδες νεκρούς, τέσσερις χιλιάδες τραυματίες, είκοσι οκτώ χιλιάδες ελαφρά τραυματίες, το κοινωνικοοικονομικό κόστος είναι γύρω στα εκατόν είκοσι δισεκατομμύρια (120.000.000.000) το χρόνο, ενώ απέραντος είναι ο πόνος και η θλίψη με την απώλεια νέων ανθρώπων στην ασφάλτο.

Υπάρχουν και άλλα συντριπτικά στοιχεία τα οποία αναφέρθηκαν και κατά τη συζήτηση του πορίσματος στη Βουλή, όπου πιστοποιούν το μέγεθος του προβλήματος και το ανάγουν σε μια εθνική τραγωδία θα έλεγα.

Από την παράθεση αυτών των στοιχείων και άλλων πολλών που μπορεί να παραθέσει κανείς βγαίνει το συμπέρασμα ότι η πολιτεία, οι αρμόδιες ελεγκτικές αρχές, οι μηχανισμοί, η ίδια η κοινωνία γενικά επεμβαίνουν κατά καιρούς πυροσβεστικά, ευκαιριακά, με καμπάνιες και έτσι δεν επιτυγχάνεται ουσιαστική συμβολή στην αντιμετώπιση, στην έστω και σταδιακή μείωση των προβλημάτων στην οδική ασφάλεια.

Στη χώρα μας πέρα από τις περιοδικές αναθεωρήσεις-τροποποιήσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας δεν υπήρξε μια βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη πολιτική για την αντιμετώπιση της οδικής ασφάλειας και των τροχαίων ατυχημάτων.

Όταν μιλάμε για πολιτικές οδικής ασφάλειας πρέπει να έχουμε υπόψη μας τις εμπειρίες των άλλων κρατών, πώς αντιμετώπισαν αυτά τα κράτη αυτήν τη μάστιγα. Πρέπει να έχουμε υπόψη μας την ιδιοσυγκρασία μας ως κοινωνία, ως πούμε το μεσογειακό μας ταμπιεράμεντο. Την ιστορική εξέλιξη της χρήσης των οχημάτων στη χώρα μας, το δικό μας δίκτυο.

Συνυπολογίζοντας όλα αυτά πράγματι χρειάζεται να εφαρμόσουμε συντονισμένες, επίμονες και συνεκτικές πολιτικές για να μπορέσουμε να έχουμε αποτελέσματα. Αυτές πρέπει να αφορούν τη διαρκή και επίμονη ενημέρωση της κοινής γνώμης, την εφαρμογή του νόμου και τις βελτιώσεις που μπορούν να επιτευχθούν: Μηχανικής φύσεως, δηλαδή στο επίπεδο του αυτοκινήτου, οδικής φύσεως και ελεγκτικής φύσεως.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ**)

Το σοβαρό πρόβλημα της οδικής ασφάλειας των τροχαίων ατυχημάτων της οδικής συμπεριφοράς οδηγών και πεζών πρέπει άμεσα να εισαχθούν σαν μάθημα σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης, με τρόπο που να βοηθήσουν πραγματικά. Η ενημέρωση του κοινού πρέπει να είναι συνεχής και τακτική. Ευκαιριακές καμπανιακές πρωτοβουλίες δεν φέρνουν αποτελέσματα.

Στη Διαρκή Επιτροπή ένας από τους προσκεκλημένους μας ανέφερε ότι για το 35% των νεκρών των τροχαίων ατυχημάτων υπεύθυνη είναι η χρήση οχήματος υπό την επήρεια του αλκοόλ. Ενώ για μερικές μέρες απασχόλησαν την κοινή γνώμη, απασχόλησαν τις αρχές, τα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας, οι έλεγχοι που έκανε η τροχαία για τους μεθυσμένους οδηγούς μετά δεν είχαμε συνέχεια. Και από εμπειρίες άλλων κρατών φαίνεται ότι χρειάζεται επιμονή στην ενημέρωση για να γίνει συνείδηση στους οδηγούς ότι η οδήγηση υπό την επήρεια του αλκοόλ είναι ένα προσκλητήριο στο ατύχημα, ένα προσκλητήριο στο θάνατο.

Η ίδια τακτική και μόνιμη ενημέρωση πρέπει να γίνει για την αναγκαιότητα χρήσης της ζώνης. Η εξέταση των οδηγών πρέπει να γίνει με ένα αξιόπιστο αδιάβλητο αντικειμενικό τρόπο, ώστε πραγματικά οι οδηγοί να αποκτούν την ικανότητα οδήγησης, να μαθαίνουν πραγματικά τους κανόνες οδικής συμπεριφοράς. Γίνονται ορισμένες βελτιώσεις στο σύστημα εξέτασης των οδηγών, αλλά πρέπει να είναι συνέχεια στο κέντρο της προσοχής της πολιτείας η βελτίωση, η παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας των παρεμβάσεων. Επίσης πρέπει να παταχθούν τα φαινόμενα διαφθοράς και χρηματισμού, στις διαδικασίες χορήγησης των αδειών οδήγησης.

Πρέπει να γίνουν ουσιαστικές παρεμβάσεις στην πολιτική που ακολουθεί η πολιτεία σε ό,τι αφορά τη μελέτη, την κατασκευή και κυρίως τη συντήρηση των δρόμων του εθνικού επαρχιακού και

λοιπού οδικού δικτύου, ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί οποιοσδήποτε κώδικας οδικής κυκλοφορίας, που θα τον ψηφίσουμε και να αποδώσει. Είναι γνωστές οι κακοτεχνίες, η μη τήρηση των προδιαγραφών στην εκτέλεση των έργων οδοποιίας. Και αρκετά σημεία του οδικού μας δικτύου έχουν χαρακτηριστεί μαύρες τρύπες, καρμανιόλες, σκοτώστρες, λόγω και της κακής κατασκευής, λόγω των εγκληματικών αμελειών που υπάρχουν που τονίστηκαν και από προηγούμενους συναδέλφους.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να κάνω και μία ειδική αναφορά για τη Θράκη. Η Θράκη έχει τον υψηλότερο δείκτη νεκρών με είκοσι έξι ανά εκατό χιλιάδες κατοίκους. Αυτό νομίζω ότι είναι αποτέλεσμα του κακού οδικού δικτύου που υπάρχει στην περιοχή μας και της ελλιπούς εκπαίδευσης των οδηγών. Πρέπει να υπάρχει ένας πιο συστηματικός και τακτικός έλεγχος των οδηγών, γιατί πάλι κατά την ακρόαση στη Διαρκή Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων, αναφέρθηκαν αρκετά νοσήματα που εμφανίζονται σε κάποια φάση της ζωής των οδηγών και είναι υπεύθυνα για τροχαία ατυχήματα και μάλιστα βαριά θανατηφόρα ατυχήματα.

Ένα μεγάλο θέμα είναι ο συντονισμός των φορέων που ασχολούνται με τα τροχαία ατυχήματα. Τονίστηκαν από τους προηγούμενους συναδέλφους και δεν θέλω να επεκταθώ. Όμως αρκετά Υπουργεία, όπως Δημόσιας Τάξης, ΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Εσωτερικών, Υγείας και Πρόνοιας, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Γεωργίας είναι φορείς στη συμμετοχή για την αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων. Είναι ένα σοβαρό πρόβλημα και στο ζεπέρασμα αυτού του προβλήματος, πέρα από την αναγκαιότητα του μονίμου ενδιαφέροντος όλων των χωρών θα βοηθούσε και η δημιουργία επιπέδους του Ινστιτούτου Οδικής Ασφαλείας που θα βοηθούσε, που θα έβρισκε τρόπους για να ξεπεραστούν οι αγκυλώσεις που υπάρχουν στη διαχείριση αυτών των προβλημάτων.

Επίσης πρέπει να βρεθούν τρόποι ξεπεράσματος των πολλών κοινών υπουργικών αποφάσεων και προεδρικών διαταγμάτων και η απλοποίηση όλης της διαδικασίας του μηχανισμού ελέγχου και υλοποίησης πολιτικών οδικής ασφάλειας. Πρέπει θεσμικά οι αλληλοκαλύψεις ανάμεσα στους φορείς να επιλυθούν, να αρθούν οι υπάρχουσες αγκυλώσεις και τα γραφειοκρατικά εμπόδια.

Ο έλεγχος των κυκλοφορούντων οχημάτων πρέπει να είναι ουσιαστικό να εξασφαλίζει ενδελεχή εξέταση των μηχανικών βλαβών που γίνονται αιτία ατυχημάτων.

Υπάρχουν προτάσεις των φορέων, των εκπαιδευτικών φερ' ειπείν για την ίδρυση σχολής εκπαιδευτών σε επίπεδο ΤΕΙ ή ΑΕΙ, για την αναβάθμιση του ρόλου τους, τη διαδικασία εκπαίδευσης των οδηγών και στην απόκτηση ικανότητας οδήγησης.

Υπάρχουν προτάσεις για την εκπαίδευση τροχαίας, υπάρχουν προτάσεις για τους σχολικούς τροχονόμους, υπήρξαν προτάσεις για σταθμούς Πρώτων Βοηθειών στις οδικές αρτηρίες, υπάρχουν προτάσεις για όριο ηλικίας χορήγησης άδειας σε μοτοσυκλετιστές κλπ.

Από τη συζήτηση του σχεδίου νόμου και στη Διαρκή Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων και στο διάλογο που προηγήθηκε με τους φορείς έπρεπε να υπάρξουν χειροπιαστά αποτελέσματα. Προωθείται με τη μορφή κωδίκων ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και από τις τοποθετήσεις των Βουλευτών και των φορέων θα μπορούσε να εξασφαλιστεί η βελτίωσή του και να συνδυαστεί με πρωτοβουλίες στην κατεύθυνση του πορίσματος της διακομματικής επιτροπής για τα τροχαία ατυχήματα. Γιατί εμείς πιστεύουμε μόνος του ο Κ.Ο.Κ. δεν μπορεί να επιφέρει λύσεις στο σοβαρότατο αυτό πρόβλημα της οδικής ασφάλειας για τη χώρα μας, που εξελίσσεται σε μια εθνική αιμορραγία. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο ειδικός αγορητής του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Δημαράς έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω παραφράζοντας ελαφρώς μια σοφή ρήση του Λόρδου Βύρωνα και μέσω αυτής μπορεί να καταλήξει κανείς στο συμπέρασμα ότι ο καλύτερος προφήτης για το μέλλον είναι η γνώση, η μελέτη, αλλά και η αξιολόγηση των

στοιχείων του παρελθόντος.

Μέχρι σήμερα το θέμα που συζητά η Ολομέλεια, το γνωρίζουμε, το έχουμε μελετήσει, αλλά δεν κάνουμε τίποτα. Και εδώ κατά τη γνώμη μας είναι η πεμπουσία του προβλήματος που σήμερα συζητά η Βουλή με την επιθυμία της Κυβέρνησης αλλά και τη δική μας να ψηφιστεί ένας νέος Κ.Ο.Κ. που θα μπορέσει να βοηθήσει σ' αυτήν τη μεγάλη σύγχρονη εθνική πληγή, έτσι ώστε όσο είναι δυνατόν -και μπορεί και είναι δυνατόν- να μην υπάρχουν ούτε τροχαία ατυχήματα ούτε τροχαία δυστυχήματα στο μέλλον.

Το μέγα, λοιπόν, πρόβλημα είναι αν και κατά πόσο μέχρι σήμερα αυτά που γνωρίζουμε, αυτά που έχουμε διαπιστώσει και μελετήσει μας επιτάσσουν μια συμπεριφορά τέτοια, έτσι ώστε να λέμε πως οι νόμοι και οι κώδικες εφαρμόζονται ή όχι. Δυστυχώς, όμως, το μέγα θέμα και το μέγα πρόβλημα είναι στο αν και κατά πόσο εφαρμόζονται οι κώδικες οδικής κυκλοφορίας. Ο παλιός είναι διαπιστωμένο πως όχι, και ο νέος με την ευχή και ελπίδα ότι κάποτε θα εφαρμοστεί.

Ουδέποτε εφαρμόστηκε ο παλιός Κ.Ο.Κ. σε βασικότερα άρθρα. Για παράδειγμα οι ζώνες ασφαλείας, κράνος ασφαλείας, μεταφορά παιδιών, διαβάσεις πεζών κλπ. Και το ερώτημα που ανακύπτει και η αγωνία που το συνοδεύει είναι γιατί επομένως ο νέος Κ.Ο.Κ. θα ισχύει; Με ποιο τρόπο θα φροντίσει η πολιτεία, έτσι ώστε ο Κ.Ο.Κ. κάποτε να εφαρμοστεί;

Είμαι απολύτως βέβαιος ότι όλοι οι συνάδελφοι, επειδή είναι υποχρεωμένοι να μετακινούνται συνεχώς στα εθνικά και επαρχιακά δίκτυα της χώρας, έχουν διαπιστώσει ότι είναι ελλιπής η αστυνόμευση. Επομένως είναι ελλιπής και αποδεικνύει την αδυναμία της πολιτείας και αποκαλύπτει την αδυναμία και τη βούλησή της να εφαρμοστούν κάποτε οι κώδικες οδικής κυκλοφορίας.

Για να μπορέσει κανείς να προσεγγίσει το πρόβλημα, επιτρέψτε μου να πω ότι νομιμοποιείται να ξεκινήσει με μία γενικότερη παρατήρηση που λέει τα εξής:

Σημασία δεν έχει τόσο τι περιλαμβάνει ο Κ.Ο.Κ. όση σημασία έχει εάν εφαρμόζεται.

Ο νέος Κ.Ο.Κ. -και πρέπει να το πούμε- είναι μια καλή προσπάθεια. Και η κριτική που θα επιχειρήσουμε σε κάποια άρθρα που υπάρχουν στο νέο Κώδικα, δεν σημαίνει ότι δεν είναι καλά. Εκεί που θα επιμένουμε -και ειλικρινά σας λέμε, κύριε Υπουργέ, ότι θα σας βοηθήσουμε στις προσπάθειές σας- είναι να εφαρμοστεί. Η μεγάλη αδυναμία είναι στο εάν και κατά πόσον μπορεί η σύγχρονη ελληνική πολιτεία να εφαρμόσει επιτέλους τους νόμους.

Θα σας θυμίσω κάτι που ειπώθηκε στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας -και που είναι πολύ σημαντικό και ίσως είναι χρήσιμο να το πληροφορηθείτε- ότι αυτήν τη στιγμή υπάρχουν γύρω στους σαράντα χιλιάδες νόμους τους οποίους δεν γνωρίζει κανείς ούτε καν η πολιτεία. Δεν έχουν ποτέ κωδικοποιηθεί αυτοί οι νόμοι και δεν μπορεί κανένας από εμάς, από τους εκπροσώπους του ελληνικού λαού, πολύ περισσότερο κανείς από τους πολίτες να προστρέξει σ' αυτούς για να βρει ή να υπερασπισθεί το δικό του. Άρα λοιπόν, καλά κάνετε και φέρνετε το νέο Κ.Ο.Κ.

Πέρα από τις επιμέρους παρατηρήσεις που θα κάνουμε, εκείνο που επιβάλλεται είναι ότι θα πρέπει να δραστηριοποιηθούμε όλοι πάνω σ' αυτό το πρόβλημα. Το θέμα δεν είναι κομματικό. Είναι εθνικό. Θα πρέπει να δραστηριοποιηθούμε όλοι, έτσι ώστε επιτέλους όλοι να δούμε θετικά αποτελέσματα από την εφαρμογή του νέου Κ.Ο.Κ.

Μ' αυτό δεν θέλω να σας επιβαρύνω περισσότερο. Θέλω απλά να σας πω -και στο βαθμό που μου επιτρέπεται και είναι δυνατόν- ότι δεν πρέπει να εφησυχάσετε με την ψήφιση του Κ.Ο.Κ. Θα είμαστε στο πλευρό σας, έτσι ώστε να εφαρμοσθεί και να δούμε απτά και θετικά τα αποτελέσματα στο μέλλον.

Ξέρετε ότι το τριήμερο των Απόκριων είχαμε πάλι δεκαεπτά νεκρούς. Είναι απίστευτο. Κάθε Σαββατοκύριακο -μάλιστα τώρα που θα αρχίσει η άνοιξη και το καλοκαίρι- ξέρετε τι γίνεται. Μπαίνουμε σε ένα αυτοκίνητο για να πάμε να σκοτωθούμε ή να

σκοτώσουμε κάποιον άλλον. Κάποτε δεν πρέπει να σταματήσει αυτό, να περιορισθεί; Είναι δυνατόν η Ελλάδα να είναι πρώτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε τροχαία ατυχήματα και στην οποία θέλουμε να μπούμε;

Επιτρέψτε μου μετά από αυτές τις παρατηρήσεις ως μία εισαγωγική τοποθέτηση, να αναφερθώ και πάλι στο πρόβλημα αυτό όπως έχει καταγραφεί τα τελευταία χρόνια. Θέλω να πω ότι παρά την ψήφιση του πορίσματος από την ειδική επιτροπή, που ήταν ομόφωνο και το οποίο περιελάμβανε πάρα πολλά θετικά στοιχεία, εκτιμούμε ότι είναι σκόπιμο να αναφερθούμε και πάλι σε νούμερα σήμερα για να τρομάξουμε τους συμπατριώτες μας μήπως κάποτε και η πολιτεία, αλλά και εκείνοι -διότι έχουν μεγάλη ευθύνη και αυτοί- συνέλθουμε σε ένα από τα πιο δραματικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα τα τελευταία χρόνια.

Κάθε χρόνο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από το 1985-1995 -αναφέρομαι σε μια δεκαετία- συμβαίνουν γύρω στα είκοσι τέσσερις χιλιάδες τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα. Δηλαδή, θάνατοι και τραυματισμοί. Το ίδιο χρονικό διάστημα οι νεκροί κάθε χρόνο είναι γύρω στις δύο χιλιάδες ίσως και περισσότεροι. Ποτέ δεν έχει καταγραφεί ο αριθμός των ανθρώπων που είναι βαριά τραυματισμένοι και εν συνεχεία πεθαίνουν εξαιτίας του τροχαίου.

Έχουν διπλασιασθεί οι νεκροί. Οι τραυματίες ελαφρά και βαριά κάθε χρόνο για το χρονικό διάστημα 1985-1995 φθάνουν περίπου τις τριάντα τρεις χιλιάδες. Στην περίοδο 1980-1993, στα δεκαπέντε κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα τροχαία ατυχήματα παρουσιάζουν μείωση κατά 9%, ενώ στην Ελλάδα παρουσιάζουν αύξηση κατά 34%. Οι νεκροί στην Ευρωπαϊκή Ένωση μείωση κατά 22%, στην Ελλάδα αύξηση κατά 64%. Είναι συνταρακτικά και αποκαλυπτικά τα νούμερα από τη μελέτη μιας δεκαετίας.

Οι κυριότεροι παράγοντες στην Ελλάδα των ατυχημάτων, από πλευράς απόλυτου αριθμού, είναι η ταχύτητα. Είναι η μεγάλη ευθύνη των συμπατριωτών μας οδηγών αυτοκινήτων και δικύκλων. Αφήνω αυτούς οι οποίοι πολλές φορές σκοτώνονται χωρίς να φταίνε γιατί κάποιος άλλος είναι άφρων.

Δεν ξέρει τι σημαίνει "πατάω γκάζι" και δεν ξέρει να χειρισθεί το αυτοκίνητο. Αυτοκίνητα τέλειες τεχνολογίας σήμερα, με δυνατότητα ανάπτυξης μεγάλης ταχύτητας, αλλά με απόλυτη την άγνοια του ανθρώπου που βρίσκεται στο τιμόνι είτε αυτός είναι νέος είτε είναι μεγάλος είτε είναι γυναίκα είτε είναι άνδρας.

Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να ξεκινήσει εκστρατεία εδώ και τώρα μέσω των τηλεοπτικών σταθμών, κρατικών και ιδιωτικών και των ραδιοφώνων, μέσω της δυνατότητας που έχει η πολιτεία να παρέμβει στην παιδεία, στα σχολεία, δημοτικά, γυμνάσια, λύκεια και στο βαθμό που είναι υποχρεωμένη ιστορικά να το κάνει, για να ενημερώσει τους Έλληνες πολίτες τι σημαίνει πια σήμερα αυτοκίνητο, ποιες δυνατότητες έχει, ποια είναι τα αντανάκλαστα των απλών ανθρώπων, τι πρέπει να γνωρίζουν και πώς πρέπει να συμπεριφέρονται. Διότι εκτός των άλλων, κύριε Υφυπουργέ, έχω την εντύπωση -και αν κάνω λάθος ας με διορθώσετε- ότι δεν είναι και σπουδαία κοινωνική κατάκτηση σήμερα να έχει κανένας αυτοκίνητο. Σπουδαία, όμως, κοινωνική κατάκτηση είναι να ξέρει πώς να συμπεριφέρεται απέναντι και στους συνανθρώπους του.

Η αποτίμηση τώρα -μέγα θέμα που αφορά τους πάντες- του κόστους των ατυχημάτων ή δυστυχημάτων στην Ελλάδα. Νομίζω ότι έχετε προβληματισθεί και εσείς. Και θεωρητικά είναι μία δύσκολη προσέγγιση το πόσο, πώς και τι κοστίζει στην πολιτεία. Εν πάση περιπτώσει, η ομάδα εργασίας εμπειρογνομώνων έχει εκτιμήσει ότι ετησίως το κόστος των ατυχημάτων και δυστυχημάτων ξεπερνάει τα εκατόν δεκαπέντε περίπου δισεκατομμύρια (115.000.000.000) δραχμές. Προέχει -και είναι σπουδαιότερο αγαθό- η ζωή ενός και μόνο συνανθρώπου μας, παρά τα εκατόν δεκαπέντε δισεκατομμύρια (115.000.000.000) δραχμές. Και αυτό ίσως να έχει μεγάλη σημασία για τον τρόπο με τον οποίο θα κινητοποιηθεί από αύριο το πρωί η πολιτεία για να αντιμετωπίσει το μεγάλο θέμα.

Έρχεται το Πάσχα -το ξέρετε πάρα πολύ καλά- και όλοι

επιθυμούν να περάσουν αυτήν την αποκαλυπτική στιγμή του Ελληνισμού με τους συγγενείς, τους φίλους, τα παιδιά τους και να απολαύσουν την πρώτη μορφή της 'Ανοιξης. Και ενώ θα έπρεπε η προσοχή να είναι στραμμένη αλλού, όταν γυρίζουμε την άλλη μέρα το πρώτο θέμα των εφημερίδων εδώ και δεκαπέντε χρόνια είναι "θρηνήσαμε τόσους". Νεκρολογία είναι ουσιαστικά τα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων την επομένη των ημερών του Πάσχα. Κάτι πρέπει να κάνουμε. Ξεκινήστε από τώρα. Ειλικρινά σας το λέω ότι θέλουμε να είμαστε όλοι μαζί. Δεν διαφωνεί κανείς. Κάντε, όμως, κάτι. Εσείς έχετε τη δυνατότητα να αναπτύξετε τις πρωτοβουλίες.

Ποια είναι η οδική ασφάλεια σήμερα στην Ελλάδα. Έχει διατυπωθεί, αλλά επιτρέψτε μου να το αναφέρω ξανά ότι αποτελεί σύστημα τεσσάρων παραγόντων:

Πρώτον, της χρήσης του αυτοκινήτου. Η χρήση δεν αφορά μόνο τους οδηγούς. Θα πρέπει να δούμε και ποια είναι η συμπεριφορά των επιβατών των αυτοκινήτων και των πεζών.

Δεύτερον, σε ποια κατάσταση βρίσκεται το όχημα.

Τρίτον, η οδική υποδομή και το οδικό περιβάλλον, που πολλές φορές ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι δεν είναι αυτό που πρέπει και αρμόζει σήμερα στον Έλληνα πολίτη.

Και τέταρτον, ο έλεγχος του συστήματος που είναι ουσιαστικά το κορυφαίο πρόβλημα και η αγωνία όλων. Δηλαδή η επιτήρηση, η αστυνόμευση, η πρόληψη, η καταστολή, η περίθαλψη.

Το ελληνικό Κοινοβούλιο στο μέγα αυτό θέμα έχει ανταποκριθεί με μία ευαισθησία ζηλευτή. Το γεγονός ότι καθυστέρησε η Κυβέρνηση να φέρει προς επικύρωση το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής στη Βουλή των Ελλήνων, είναι κάτι για το οποίο δεν θα πρέπει να υπερηφανεύεστε. Και έχει ασκηθεί κριτική από όλες τις πλευρές της Βουλής στην Κυβέρνηση σήμερα. Εν πάση περιπτώσει, όμως, ήλθε, επικυρώθηκε με έναν τρόπο και το μέγα ζητούμενο είναι πώς θα εφαρμοστεί.

Αναφερόμενος, κύριε Υφυπουργέ, στο νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, επιτρέψτε μου μερικές γενικές παρατηρήσεις, έτσι τουλάχιστον όπως μπόρεσα να τις σταχυολογήσω και να τις προσεγγίσω με τη βοήθεια του καθηγητού κ. Γιάννη Παπαδόπουλου, που είναι αναπληρωτής καθηγητής στο Πανεπιστήμιο Αθηνών και έχει ιδιαίτερη γνώση των τροχαίων, μελέτες οι οποίες έχουν γίνει πολλές φορές αποδεκτές από πολλούς παράγοντες.

Παράπονο: Κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην Επιτροπή είχαμε ζητήσει να κληθεί και να διατυπώσε σκέψεις και απόψεις επί του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ένας κατ' εξοχήν ειδικός επιστήμονας στο θέμα, αλλά η πρότασή μας αυτή δεν έγινε δεκτή. Νομιμοποιούμαι, λοιπόν, να καταφύγω σε κάποιες από τις παρατηρήσεις του και να σας πω τα εξής:

Υπάρχει μια γενική παρατήρηση ότι είναι πολύ προτιμότερο, να υπάρχουν χαμηλά πρόστιμα, με εξαίρεση τη διαπίστωση της αλκοόλης στο αίμα και την παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη, σε συνδυασμό με συχνές κλήσεις, παρά να υπάρχουν μεγάλα πρόστιμα, όταν μάλιστα ο οδηγός γνωρίζει ότι υπάρχει μικρή πιθανότητα να του δοθεί κλήση. Εδώ, αναφύεται ο παράγων "ανεπαρκής αστυνόμευση". Καλύτερα να υπάρχει μία κλήση και να υποχρεώνεται κάποιος κάποια στιγμή, με μια διαδικασία που η πολιτεία θα πρέπει να βρει, να την πληρώσει, παρά να παίρνει κλήσεις, να τις πετάει στο καλάθι των αχρήστων, να μην τις πληρώνει ποτέ και την επόμενη ημέρα, να συμπεριφέρεται πάλι με τον ίδιο επιπόλαιο τρόπο κατά τη διάρκεια της μετακίνησής του όποια και είναι αυτή και για όποιον λόγο και αν γίνεται.

Θεωρούμε ότι είναι μικρό το ποσό των είκοσι τριών χιλιάδων (23.000) δραχμών για την έλλειψη ζωών ασφαλείας στο αυτοκίνητο. Και είναι πολύ μικρό το ποσό, σε σχέση με το ποσό για την έλλειψη άδειας κυκλοφορίας.

Και ξέρετε; Υπάρχει μία μελέτη, η οποία λέει ότι, εάν μπορούσαμε να εφαρμόσουμε αυτό που προβλέπει και ο παλιός Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, δηλαδή την υποχρεωτική ύπαρξη ζωών ασφαλείας στο αυτοκίνητο και τη χρήση τους βεβαίως, τότε θα είχαν μειωθεί τα

δυστυχήματα σε ένα ποσοστό που ξεπερνά το 60%.

Και υπάρχει και μία πρόταση την οποία, όσο και αν μας προσβάλλει, πρέπει να σας την πω. Η πρόταση αυτή λέει ότι το πρώτο παράδειγμα πρέπει να δοθεί από τους Βουλευτές του ελληνικού Κοινοβουλίου, από τον Πρωθυπουργό, από τις αστυνομικές αρχές. Να μην κυκλοφορεί κανένας μας χωρίς να φοράει τη ζώνη ασφαλείας. Είναι ένα πρώτο παράδειγμα που πρέπει να δώσουμε στον απλό Έλληνα πολίτη. Και το λέω ειλικρινά, κύριε Υφυπουργέ: Πρέπει να το κάνουμε. Είναι το ελάχιστο, στο οποίο μπορούμε να καταφύγουμε, για να πειστεί ο απλός Έλληνας πολίτης ότι δεν λέμε μόνον, αλλά και πράττουμε.

Κύριοι συνάδελφοι, από αύριο το πρωί θα σας δίνω κλήσεις. Θα δίνω κλήση σε όποιον έρχεται στη Βουλή χωρίς να φοράει τη ζώνη ασφαλείας. Για φανταστείτε, αν μπορούσα να το κάνω! Μέσα από την υπερβολή -και επιτρέψτε μου να σας ζητήσω συγγνώμη- υπάρχει κάτι που είναι πολύ αληθινό. Το μέγα ζητούμενο σήμερα, γενικότερα στην πολιτική ζωή της χώρας -και το οποίο άπτεται το θέματος- είναι, όταν εμείς λέμε, αλλά δεν κάνουμε. Και αν λέμε κάτι που μπορούμε να κάνουμε, να είναι ορατό. Να μη δίνουμε το δικαίωμα σε κανέναν να αμφισβητεί την αξιοπρέπεια και την αξιοπιστία του Έλληνα Βουλευτή. Και σας το λέω αυτό, γιατί το έχω ακούσει πολλές φορές. Υπάρχουν πολλοί συνάδελφοι οι οποίοι ανταποκρίνονται σε αυτό το κοινό περί δικαίου αίσθημα και φορούν τις ζώνες ασφαλείας. Όμως, κανένας από εμάς δεν μπορεί να αμυνθεί απέναντι σε ένα τέτοιο αίτημα. Και δεν είναι μόνον αυτό. Και οι αστυνομικοί.

Για το δεύτερο άρθρο, κύριε Υφυπουργέ, υπάρχει μία παρατήρηση που αναφέρεται στη λωρίδα κυκλοφορίας. Μία των κατά μήκος ζωνών στις οποίες χρειάζεται το οδόστρωμα με ή χωρίς διαγραμμίσεις ή άλλα κατάλληλα διαχωριστικά μέσα. Εδώ, δεν υποχρεώνεται το κράτος να διαχωρίζει με οριζόντια σήμανση ή άλλα μέσα τις λωρίδες, πράγμα που είναι βασικό για την πρόληψη ατυχημάτων ή το λιγότερο για την καθοδήγηση του οδηγού τη νύχτα. Το έχετε διαπιστώσει και εσείς ενδεχομένως πολλές φορές, κυκλοφορώντας για να μεταβείτε στην ιδιαίτερη πατρίδα σας. Περνάτε από σημεία δρόμου που δεν ξέρετε, αν θα πρέπει να πάτε ευθεία ή να στρίψετε αριστερά ή δεξιά. Είναι φοβερό το γεγονός της απουσίας σήμανσης στο εθνικό δίκτυο.

Μία άλλη παρατήρηση είναι για το άρθρο 12 και έχει σχέση με τη ζώνη ασφαλείας. Δεν ξέρω, ίσως θα έχετε και ειδικούς συμβούλους οι οποίοι γνωρίζουν πολύ καλά το θέμα. Όμως εγώ δεν μπορώ να καταλάβω, γιατί θα πρέπει να υπάρχει λόγος ή ερμηνεία ή τρόπος για να απαγορεύεται η χρήση της ζώνης ασφαλείας σε κάποιες περιπτώσεις.

Παράδειγμα: Γιατί δεν πρέπει οι έγκυες γυναίκες να έχουν ζώνη ασφαλείας; Διεθνώς επιβάλλεται να φορούν ζώνη ασφαλείας. Επίσης αναφέρει το άρθρο 12 ότι τα άτομα που το ανάστημά τους είναι κάτω από 1.50 μέτρο δεν επιβάλλεται να φορούν ζώνη ασφαλείας. Γιατί; Είναι πρόσωπα και συνάνθρωποί μας άλλης κατηγορίας; Αυτοί δηλαδή, επιτρέπεται να σκοτώνονται; Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα πρέπει να διαμορφωθεί με ένα τέτοιο τρόπο το κάθισμα, ώστε αυτά τα άτομα να κάθονται πιο πάνω. Αυτό να γίνει όμως.

Άλλη μια παρατήρησή μου έχει να κάνει με το άρθρο 42. Πριν από λίγο καιρό επί υπουργίας του κ. Ρωμαίου είχε ξεκινήσει μία προσπάθεια με τα αλκοτέστ. Με τους ρυθμούς ελέγχου αλκοτέστ εάν ένας πιαστεί για δεύτερη φορά σημαίνει ότι κατά πάσα πιθανότητα οδηγούσε πωμένος πολύ συχνά. Εάν ένας συλληφθεί για δεύτερη φορά με μη νόμιμα επίπεδα αλκοόλ στο αίμα θα πρέπει ανεξάρτητα ατυχήματος και ανεξάρτητα ύψους επιπέδων, να του αφαιρεθεί το δίπλωμα και να υπάρχει υποχρέωση επανεκπαίδευσης και πιστοποιητικό ψυχολόγου.

Πολλές παρατηρήσεις έχουμε κάνει όλοι οι συνάδελφοι. Η αγωνία όλων έχει καταγραφεί. Εμένα θα μου επιτρέψετε να επανέλθω στην πρόταση που είχαμε κάνει κατά τη διάρκεια της συζήτησης του πορίσματος, ότι από τώρα το Υπουργείο

και η Κυβέρνηση θα πρέπει να ανακοινώσουν και να αναδείξουν τον πρώτο χρόνο του νέου αιώνα, το 2000, ως έτος καταπολέμησης των τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων. Περιμένουμε να το δούμε και θα συμπράξουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Νικόλαος Σαλαγιάννης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η αποτύπωση και στο πόρισμα της διακομματικής επιτροπής αλλά και η με κάθε τρόπο προβολή της τραγικότητας των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας, κατά την προσωπική μου άποψη αναδεικνύει το σημείο στο οποίο συμποσούνται πολλές από τις κακοδαιμονίες μας. Αυτό αφορά και την πολιτεία διαχρονικά με τις αδυναμίες της, τις ολιγωρίες της, αφορά όμως και τη νοοτροπία μας, αφορά την αδιαφορία και την έλλειψη ευθύνης για τη ζωή μας αλλά και για τη ζωή των άλλων, αφορά και έναν ιδιότυπο "τσαμπουκά" που έχουμε όταν είμαστε στους δρόμους, αφορά όμως σίγουρα τη νοοτροπία μας.

Και η πολιτεία, λοιπόν, αναδεικνύεται σ' αυτό με τις ολιγωρίες και τις αδυναμίες της, αλλά και η ίδια η νοοτροπία που μας διακατέχει και είναι από τα μικρά μειονεκτήματά μας, από τα πολλά ή λίγα που έχουμε.

Για να μη νεκρολογούμε, λοιπόν -και εγώ λέω ότι θα νεκρολογούμε ακόμα και αν ένας τραυματίας και ένας νεκρός υπάρχει στους δρόμους- θα χρειαστούν όχι μόνο μέτρα θεσμικά, αλλά και μακρά πορεία, μακρύς δρόμος για να αλλάξει και η νοοτροπία μας, αλλά και η δυνατότητα της πολιτείας να εφαρμόζει τους νόμους που η ίδια κάνει. Αυτή είναι η αλήθεια.

Επομένως δεν απεικονίζεται η αλήθεια και η πραγματικότητα και απλά κυνηγάμε ανεμόμυλους, αν λέμε "αφού η Κυβέρνηση ανακάλυψε και συμφωνεί με το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής, γιατί έχουμε ακόμα τροχαία ατυχήματα;". Μακρύς ο δρόμος για να φθάσουμε στο σημείο να μην έχουμε τροχαία ατυχήματα. Αυτή είναι η αλήθεια.

Αγαπητοί συνάδελφοι, όλη η κουβέντα γίνεται σήμερα για το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής. Αυτή η κουβέντα επανέρχεται ασφαλώς γιατί το πόρισμα συμπυκνώνει με τρόπο πολύ σημαντικό και πολύ σοβαρό και τεκμηριωμένο το τι συμβαίνει και δίνει και κατευθύνσεις για τα μέτρα που πρέπει να παρθούν.

Αυτή η κουβέντα έγινε επανειλημμένα. Έγινε στη διακομματική επιτροπή, έγινε στην Ολομέλεια της Βουλής. Νομίζω ότι αξίζει καλύτερη τύχη στο νέο Κ.Ο.Κ. ώστε να μιλήσουμε γι' αυτόν. Γιατί μπορεί να μην είναι πανάκεια, μπορεί με το νέο Κ.Ο.Κ. να μη λύνεις το πρόβλημα, είναι όμως το βασικό εργαλείο, είναι απαραίτητη προϋπόθεση, είναι το κλειδί, είναι τουλάχιστον μία από τις σημαντικότερες παραμέτρους για να λυθεί το πρόβλημα. Ε, λοιπόν, δεν του αξίζει καλύτερη τύχη, ώστε να συζητήσουμε γι' αυτόν; Γιατί μέχρι τώρα ελάχιστη κουβέντα έγινε εδώ για το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Και λέμε ότι πρέπει να ενημερωθεί ο πολίτης, να μάθει ο πολίτης, να ξέρει τι λέει ο νέος Κ.Ο.Κ., αλλά εμείς στη Βουλή των Ελλήνων δεν κουβεντάζουμε ουσιαστικά γι' αυτόν σήμερα. Αυτή είναι η αλήθεια, αυτή είναι η πραγματικότητα.

Θαρρώ ότι πρέπει να τιμήσουμε την προσπάθεια που έκανε η Επιστημονική Επιτροπή επί 15 μήνες με πάρα πολλές συνεδριάσεις -δύο φορές το μήνα τουλάχιστον- να θυμήσουμε ότι ο νέος Κ.Ο.Κ. απαντά και συμπεριλαμβάνει, ότι προτάσεις έχει η διακομματική επιτροπή γι' αυτόν τον Κώδικα. Δεν υπάρχει πρόταση -και αν κάποιος έχει τέτοια πρόταση να την πει εδώ- που να προτείνει η διακομματική επιτροπή στον τομέα του Κ.Ο.Κ. και να μην συμπεριλαμβάνεται στο νέο Κ.Ο.Κ. Ο Κώδικας συμπεριλαμβάνει όλες τις προτάσεις της διακομματικής επιτροπής. Μιλάμε γι' αυτόν όμως, δεν μιλάμε για τις άλλες παραμέτρους της οδικής ασφάλειας και των τροχαίων ατυχημάτων. Για τον Κώδικα μιλάμε σήμερα.

Θα μου επιτρέψετε, αγαπητοί συνάδελφοι, να ισχυριστώ, να έχω την πεποίθηση, ότι ο νέος Κώδικας -πέρα από τα συγκεκριμένα μέτρα και τα εκσυγχρονιστικά ζητήματα που θέτει σε σχέση με την κοινοτική και διεθνή νομοθεσία- περιλαμβάνει μία νέα φιλοσοφία προστασίας της ζωής, σεβασμού της ζωής, σεβασμού στα άτομα

που έχουν ιδιαίτερη ανάγκη, καθώς και έναν σημαντικό ρόλο προστασίας του περιβάλλοντος.

Θέλω να καταγράψω ότι περιέχει μία καινούρια φιλοσοφία γύρω απ' όλα αυτά, αλλά ταυτόχρονα επιχειρεί να δημιουργήσει συνείδηση οδικής ασφάλειας στον Έλληνα πολίτη.

Θα απαντήσω σε μερικά βασικά ερωτήματα: Ο νέος Κώδικας έχει συγκεκριμένους στόχους; Αυτούς τους στόχους τους υλοποιεί; Ο νέος Κώδικας κάνει τομές σοβαρές; Ο νέος Κώδικας επιφέρει αλλαγές, μεταρρυθμίσεις στον παλιό Κώδικα; Θα προσπαθήσω να απαντήσω με λίγα λόγια σ' αυτά.

Ισχυρίζομαι ότι ο νέος Κώδικας έχει στόχους συγκεκριμένους. Πρώτος στόχος, ο προσανατολισμός των πεζών και των οδηγών σε μέτρα, ενέργειας και πρωτοβουλίας, που μειώνουν τις αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων.

Δεύτερος στόχος, η κωδικοποίηση των διατάξεων, ώστε να επιτυγχάνεται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και η απομνημόνευση και η συνειδητοποίηση από τους πολίτες γύρω από τις κυρώσεις που θα υποστούν, αν παραβιάσουν τον Κώδικα και μάλιστα αν η παραβίαση αυτή αφορά ατυχήματα που μπορεί να επιφέρουν θάνατο ή τραυματισμό.

Τρίτος στόχος, η εξασφάλιση της αναλογικότητας ανάμεσα στην επικινδυνότητα της παράβασης και στην κύρωση που θα επιφέρει αυτή.

Τέταρτος στόχος, η εξασφάλιση συνθηκών αποτελεσματικότητας των κυρώσεων και της ισότητας μεταξύ των πολιτών για να μην είναι μία κύρωση μόνο για τους μη έχοντες, αλλά και για τους έχοντες.

Πέμπτος στόχος, η μείωση των προστίμων για δευτερεύουσας σημασίας παραβάσεις, όπως η ελεγχόμενη ή η παράνομη στάθμευση κλπ. και η ταυτόχρονη αύξηση των προστίμων για πιο σοβαρές παραβάσεις, εκείνες που προκαλούν θανατηφόρα ατυχήματα και πολύ σοβαρούς τραυματισμούς σε επιβάτες και σε πεζούς.

Έκτος στόχος, η εισαγωγή νέων ρυθμίσεων που στοχεύουν στην οδική ασφάλεια και στην προστασία της ποιότητας της ζωής των κατοίκων και στην ασφαλή κυκλοφορία των ατόμων με ειδικές ανάγκες και των παιδιών.

Κάνει τομές ο νέος ΚΟΚ; Υποστηρίζω ότι ο νέος ΚΟΚ κάνει μεγάλες τομές. Επιχειρεί πλήρη αναμόρφωση του συστήματος κυρώσεων σε όσους παραβιάζουν τις διατάξεις του. Περιέχει διατάξεις διοικητικών κυρώσεων για τους υπαίτιους σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων. Εισάγει νέες ρυθμίσεις για τη χρήση αλκοόλ. Με τον υπό αναμόρφωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας επιχειρείται ο εξορθολογισμός των κυρωτικών κανόνων και η οργάνωσή τους σε ενιαίο σύστημα που να διαπνέεται από πέντε βασικές αρχές.

Πρώτη αρχή, είναι η αποτροπή των οδηγών από παραβάσεις που σύμφωνα με τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία θέτουν κατά κανόνα σε κίνδυνο την σωματική ακεραιότητα και τη ζωή των χρηστών του οδικού δικτύου.

Δεύτερη αρχή, είναι η εξασφάλιση αναλογικότητας ανάμεσα στην επικινδυνότητα από τη μια μεριά και στη βαρύτητα της κύρωσης από την άλλη.

Τρίτη αρχή, είναι η ένταση των προληπτικών μέτρων με την αύξηση των κυρώσεων για εκείνους που παραβαίνουν τις διατάξεις του ΚΟΚ και γίνονται υπαίτιοι ατυχήματος.

Τέταρτη αρχή, για λόγους ισότητας και αποτελεσματικότητας οι κυρώσεις δεν έχουν μόνο οικονομικό αντίκτυπο που οι έχοντες μπορούν να πληρώσουν, αλλά έχουν και διοικητικές ποινές, όπως αφαίρεση της άδειας οδήγησης και των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. Αυτές οι ποινές λειτουργούν αναλογικά προς όλους τους πολίτες και τους χρήστες των οδών.

Πέμπτη αρχή είναι η απλούστευση του συστήματος κυρώσεων, ώστε να είναι ευχερέστερη η γνώση του και η εφαρμογή του από τους πολίτες και τη διοίκηση.

Ο νέος Κώδικας εισάγει νέες ρυθμίσεις, επιφέρει αλλαγές και κάνει βελτιώσεις στον ισχύοντα Κώδικα. Θα ήθελα δε να

επισημάνω τη βασική καταγραφή που κάνει και η επιτροπή. Χωρίς αξιόπιστο και αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου και επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων οι ρυθμίσεις του Κώδικα θα είναι ανενεργές. Τότε δεν θα μπορούμε να μιλάμε για αποτελεσματικότητα στη λειτουργία του συστήματος πρόληψης ατυχημάτων.

Οι βασικότερες βελτιώσεις είναι οι εξής: Πρώτον, θεσπίζονται ειδικοί κανόνες κυκλοφορίας για τις περιοχές κατοικίας που χαρακτηρίζονται και επισημαίνονται ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας.

Δεύτερον, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στη λειτουργία του θεσμού του σχολικού τροχονόμου, εισάγεται στο άρθρο 4 η νέα σχετική πληροφοριακή πινακίδα Π93 ενώ στο άρθρο 45 ορίζεται ότι η μη συμμόρφωση σε σήμα σχολικού τροχονόμου για διακοπή της κυκλοφορίας αποτελεί πλημμέλημα που επιφέρει ποινή φυλάκισης μέχρι ενός έτους.

Τρίτον, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών οδικής κυκλοφορίας όχι μόνο των οχημάτων, αλλά και των πεζών, η υποχρέωση των πεζών για παραχώρηση προτεραιότητας στα οχήματα, που προβλέπεται στον παλιό Κώδικα, δεν ισχύει.

Τέταρτον, αναγνωρίζοντας το ιδιαίτερο καθήκον και την ευαισθησία που πρέπει να επιδεικνύει η πολιτεία για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των ατόμων με ειδικές ανάγκες παρέχεται με το νέο άρθρο 9 εξουσιοδότηση για τη λήψη αντίστοιχων μέτρων με την εγκατάσταση ειδικών μέσων σήμανσης και σηματοδότησης με συσκευές εκπομπής ηχητικών σημάτων, με ειδικές ανάγλυφες επιφάνειες στους χώρους δημόσιας κυκλοφορίας και με ειδική διαμόρφωση των χώρων δημόσιας κυκλοφορίας.

Πέμπτον, με νέα παράγραφο στο άρθρο 10 επιβάλλεται η νόμιμη υποχρέωση και η ευθύνη της διοίκησης υπό την οποιαδήποτε μορφή της για την καλή κατασκευή και συντήρηση του οδικού δικτύου και για την εύλογη ρύθμιση της χρήσης, αναλαμβάνοντας έναντι όσων συμμετέχουν στην κυκλοφορία συναλλακτικές υποχρεώσεις για την αποτροπή κινδύνων ή ζημιών.

Έκτον, με τη μερική αναπροσαρμογή του άρθρου 11 και με στόχο την επίλυση προβλημάτων που δημιουργήθηκαν από ρυθμίσεις του ισχύοντος Κώδικα, όσον αφορά τις διαφημίσεις, προτείνονται οι εξής τροποποιήσεις:

Πρώτον, στις οδούς που βρίσκονται εντός σχεδίου πόλεως απαγορεύονται διαφημίσεις στο χώρο της οδού, αν το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας είναι ανώτερο των εβδομήντα χιλιομέτρων ανά ώρα, ανεξαρτήτως αν αυτή η οδός είναι εθνική ή επαρχιακή ή αν ανήκει ή όχι στο βασικό οδικό δίκτυο.

Δεύτερον, διατηρείται η εξουσιοδότηση προς τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ να καθορίζει με απόφασή του και άλλες κατηγορίες οδών ή και μεμονωμένες οδούς ή τμήματα οδών, όπου η διαφήμιση απαγορεύεται στο χώρο της οδού, στη ζώνη που καθορίζεται από τις οικοδομικές ή τις ρυμοτομικές γραμμές.

Τρίτη τροποποίηση: Με τη νέα παράγραφο 2 του άρθρου 11 και με σκοπό τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας εισάγεται η γενική διάταξη απαγόρευσης των επιγραφών και διαφημίσεων, οι οποίες μπορούν να δημιουργήσουν προβλήματα στην κυκλοφορία. Παρόμοια απαγόρευση με γενικές διατάξεις ισχύει στη Γερμανία.

Τέταρτη τροποποίηση: Με νέα παράγραφο 5 στο άρθρο 11 ορίζεται ρητά ότι η τοποθέτηση διαφημιστικών πλαισίων και διαφημίσεων σε στέγαστρα στάσεων αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών επιτρέπεται για λόγους ασφαλείας του επιβατικού κοινού, είτε στην πίσω πλευρά του στεγάστρου είτε στην πλευρά που βρίσκεται στο αντίθετο προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας άκρο του στεγάστρου.

Πέμπτη τροποποίηση: Με τη νέα παράγραφο 6 απαγορεύεται για λόγους οδικής ασφάλειας η εκατέρωθεν των εθνικών και επαρχιακών οδών στάθμευση οχημάτων καθώς και η εγκατάσταση υπαίθριων μικροκαταστημάτων ή κινητών και ακίνητων καντίνων.

Έκτη τροποποίηση: Εισάγεται η συνυπευθυνότητα οδηγού και επιβάτη για τη χρήση ζωνών ασφαλείας και του προστατευτικού κράνους. Επίσης ορίζεται ότι οι οδηγοί έχουν αυξημένη ευθύνη για

την ασφάλεια των επιβατών τους, όσον αφορά τη χρήση της ζώνης ασφαλείας και του προστατευτικού κράνους. Επιπλέον επιβάλλεται η υποχρέωση προστασίας των παιδιών ηλικίας μικρότερης των δώδεκα ετών, όταν μεταφέρονται με αυτοκίνητο, με ειδικά μέσα συγκράτησης και προστασίας.

Επίσης, με μια σειρά ειδικών διατάξεων, ορίζεται η ευθύνη των οδηγών δημόσιας χρήσης οχημάτων για τη λήψη μέτρων παθητικής προστασίας των μεταφερομένων επιβατών.

Έβδομη βελτίωση: Με την παράγραφο 9 του άρθρου 12 δίνεται εξουσιοδότηση για την εισαγωγή μαθήματος οδικής ασφαλείας σε όλες τις βαθμίδες του σχολείου, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία και βαρύτητα στην απόκτηση γνώσεων κυκλοφοριακής αγωγής εκ μέρους των παιδιών.

Όγδοη βελτίωση: Εισάγεται η απαγόρευση μεταφοράς ανηλίκων έως πέντε ετών με μοτοσικλέτα, μοτοποδήλατο ή τρίτροχο, αν δεν συγκρατούνται με εγκεκριμένο σύστημα συγκράτησης κατάλληλο για την ηλικία, το ύψος και το βάρος τους.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Πώς θα εφαρμοστούν αυτά;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σημασία έχει, αγαπητέ συνάδελφε, ότι ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας τα περιλαμβάνει βελτιώνοντας τον παλιό Κώδικα. Το πώς θα εφαρμοστούν είναι μια άλλη υπόθεση, μιας άλλης συζήτησης και αυτό θα το δούμε. Όμως, σημασία έχει ότι ο νέος Κώδικας επιφέρει βελτιώσεις που έτσι και αλλιώς κάνουν το κλειδί που έχει η πολιτεία πολύ αποτελεσματικότερο.

Άλλη βελτίωση: Επεκτείνεται η απαγόρευση οδήγησης υπό την επίδραση αλκοόλ και άλλων τοξικών ουσιών και στην οδήγηση υπό την επίδραση φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάσουν την ικανότητα οδήγησης. Παράλληλα καθορίζεται το ανώτατο επιτρεπόμενο ποσοστό αλκοόλ στο αίμα στο 0,5 gr ανά λίτρο. Είναι γνωστά και από το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής τα αποτελέσματα της χρήσης αλκοόλ.

Πρέπει επίσης να σας πω ότι προβλέπονται ειδικά γι' αυτές τις παραβάσεις αυστηρές κυρώσεις, οι οποίες κλιμακώνονται ανάλογα με την υπέρβαση του ορίου των 0,5 gr ανά λίτρο. Πρόκειται για πολύ σοβαρές κυρώσεις.

Άλλη διάταξη βελτιωτική: Στο άρθρο 108 του Κ.Ο.Κ. προστίθεται ειδική εξουσιοδοτική διάταξη ότι με σχετική υπουργική απόφαση μπορεί να καθορισθεί πως άδεια οδήγησης που αφαιρέθηκε κατ'εφαρμογή του συστήματος ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών επαναχορηγείται μόνο μετά από ειδική εκπαίδευση του οδηγού και επανεξέτασή του.

Άλλη βελτίωση: Το νέο άρθρο 98 επιβάλλει ειδικές αυστηρές διοικητικές κυρώσεις αφαίρεσης της άδειας οδήγησης επιβαλλόμενης με δικαστική απόφαση στους υπαίτιους τροχαίων ατυχημάτων που έχουν επιφέρει σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο, καθώς επίσης και στους οδηγούς που οδηγούν οδικό όχημα χωρίς να έχουν αποκτήσει νόμιμη άδεια οδήγησης ή που τους έχει αφαιρεθεί η άδεια.

Άλλη βελτίωση: Το σύστημα κυρώσεων που προτείνει ο νέος νόμος αναμορφώνεται ριζικά σε ό,τι αφορά τις χρηματικές ποινές.

Εμείς, κύριοι συνάδελφοι, με το νέο Κώδικα μειώνουμε το οικονομικό κόστος των κυρώσεων για τις μικρές παραβάσεις και το αυξάνουμε ισχυρά για τις σοβαρές παραβάσεις και κυρίως αυτές που αφορούν τραυματισμούς και θανάτους.

Ανέφερα ενδεικτικά, αγαπητοί συνάδελφοι, τις σημαντικές βελτιώσεις και τις τομές που φέρνει ο νέος Κ.Ο.Κ. Νομίζω ότι αξίζει τον κόπο να σταθούμε σ'αυτές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έγινε μια κουβέντα εδώ από τους προλαλήσαντες για το θέμα της ενημέρωσης των πολιτών.

Θεωρώ ότι είναι κυρίαρχο θέμα το πώς οι πολίτες, όχι μόνο θα μάθουν το τι λέει ο νέος ΚΟΚ, αλλά θα μάθουν και πώς μπορούν να προστατευθούν είτε ως επιβάτες είτε ως πεζοί. Η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών έχοντας αυτό σαν βασική τους κατεύθυνση πρέπει να σας

ενημερώσω ότι αρχίζουν διαδικασίες εκτύπωσης εγχειριδίων που θα αναλύουν το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και θα περιλαμβάνουν οδηγίες ασφαλούς οδήγησης, που θα σταλούν σε κάθε ελληνικό στίπι.

Επίσης αναλαμβάνει ένα γιγαντιαίο πρόγραμμα ενημέρωσης του κοινού με όλα τα μέσα, πέρα από τις διδασκαλίες στα σχολεία. Θεωρώ ότι είναι το κρίσιμότερο σημείο και για να επισημανθούν οι νέοι κανόνες αλλά και για να επισημανθούν οι τρόποι με τους οποίους μπορεί κάποιος και τη δική του ζωή να προστατεύσει αλλά και τη ζωή των άλλων.

Θέλω να κλείσω την τοποθέτησή μου λέγοντας το εξής. Η Κυβέρνηση δεν ισχυρίζεται, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι έλυσε το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Η Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι με βάση το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής έχει λάβει μέχρι τώρα σημαντικά μέτρα -τα ανέφερε ο Υπουργός, ο κ. Μαντέλης, στην κουβέντα που έγινε για το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής- αλλά σήμερα σας φέρνει αυτό το σχέδιο για τον ΚΟΚ, που συμπεριλαμβάνει, όπως είπα στην αρχή, όλα τα μέτρα που αυτό το πόρισμα προτείνει για τον ΚΟΚ. Πιστεύω ότι αξίζει τον κόπο να τιμήσουμε και την επιτροπή των επιστημόνων που τον συνέταξε και να ψηφίσουμε αυτό το σχέδιο νόμου. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω τη χαρά να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα φυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ", τριάντα μαθητές και τρεις συνοδοί-καθηγητές από το 2ο Εσπερινό Τεχνικό-Επαγγελματικό Σχολείο της Νέας Φιλαδέλφειας.

Τους καλωσορίζουμε στο Κοινοβούλιο!

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Ευάγγελος Μειμαράκης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Οι Βουλευτές πότε θα μιλήσουν, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Μετά τους πατρικίους ακολουθούν οι πληβείοι!

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο κατελθών του Βήματος Υφυπουργός ξεκινώντας την ομιλία του ζήτησε από τη Βουλή να αντιμετωπίσουμε τον Κώδικα σαν ένα σοβαρό νομοσχέδιο και να αναφερθούμε ουσιαστικά στην ομιλία μας μόνο στα θέματα του Κώδικα, όπως και ο ίδιος κατά βάση μας είπε περίπου τι περιέχει, χωρίς όμως να μας εξηγήσει πώς αυτό θα εφαρμοστεί, πώς αυτό θα περάσει στην κοινή γνώμη. Μας απήντησε δε ουσιαστικά σε κάποια ζητήματα, τα οποία τέθηκαν για το θέμα της διακομματικής, χωρίς όμως να μας δώσει πειστικές απαντήσεις στα ερωτήματα που ετέθησαν και από τους εισηγητές των άλλων κομμάτων, αλλά και από τους ομιλητές, οι οποίοι έθεσαν τα ουσιαστικά προβλήματα και στην επιτροπή, αλλά και στη συζήτηση για το πόρισμα της διακομματικής.

Και θα ήθελα εδώ να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι δυστυχώς τα παραπονά σας πρέπει να τα κάνετε κυρίως στο Προεδρείο, διότι γνωρίζετε ότι σήμερα δεν ήταν να κουβεντιάσουμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ήταν να συζητήσουμε ένα άλλο νομοσχέδιο. Υπήρχε ημερήσια διάταξη, η οποία όριζε σήμερα για συζήτηση ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης.

Δυστυχώς, επειδή η Κυβέρνηση είναι εντελώς διαλυμένη και ο Υπουργός Ανάπτυξης δεν μπορούσε να έρθει, διότι άλλαξε με τον ανασχηματισμό, αποφασίστηκε χθες εντελώς ξαφνικά από την κυβερνητική Πλειοψηφία, από την Κυβέρνηση, ουσιαστικά το εξής: Ποιο είναι το νομοσχέδιο που δεν μας νοιάζει πολύ και που μπορεί να περάσει σε μια μέρα και δεν μας ενδιαφέρει; Και απάντησαν οι ειδήμονες: ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Ε, βάλτε αυτόν προς συζήτηση την Τετάρτη, να μαζευτούν εκεί πέρα να κουβεντιάσουν. Αυτή είναι η ουσιαστική αντιμετώπιση της Κυβέρνησης στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Και διαμαρτύρομαι εντονότατα όχι μόνο διότι μπήκε ο

Κώδικας, που αφορά πράγματι ένα ουσιαστικό ζήτημα, τα τροχαία ατυχήματα και δεκαπέντε χιλιάδες νεκρούς ετησίως και εκατόν πενήντα χιλιάδες τραυματίες, που ανέφεραν οι εισηγητές και ο δικός μας ο κ. Καμμένος, όσο το ότι μας αντιμετωπίζετε σαν Κοινοβούλιο εντελώς "της πλάκας", ως μου επιτραπεί η έκφραση. Έχω εδώ την ημερήσια διάταξη που βγήκε χθες και γνωρίζουμε ότι τη νομοθετική πρωτοβουλία την έχει η Κυβέρνηση.

Εγώ σας λέω: πρώτον, ότι κάνατε τρία χρόνια για να φέρετε για συζήτηση το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής. Δεύτερον, ενώ έρχεται ο Κώδικας να ψηφισθεί με τη διαδικασία των κωδίκων, που δεν μπορούμε δηλαδή να υποβάλουμε προτάσεις για τροπολογίες και τροποποιήσεις, αλλά ή τον αποδεχόμαστε αυτούσιο ή τον απορρίπτουμε αυτούσιο, σας είχαμε ζητήσει να δοθεί στα κόμματα ο κώδικας και να γίνει και μία σύσκεψη από ειδικούς αλλά και Βουλευτές και να σταλούν οι προτάσεις μας στο Υπουργείο και το Υπουργείο να τις συμπεριλάβει, όσες από αυτές τουλάχιστον εύρισκε ότι είχαν επιχειρήματα, μέσα στον Κώδικα. Αντ' αυτού η Κυβέρνηση με μια αλαζονεία περίεργη για τις σημερινές συγκυρίες, ακόμα και σ' αυτό, ακόμα και στον ΚΟΚ, δεν μας έλαβε καν υπόψη της. Και ενώ φέρνει τον Κώδικα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Νοέμβριο του 1998 για συζήτηση, κάτω από την πίεση όλων των κομμάτων της Αντιπολίτευσης, θα έλεγα και πολλών Βουλευτών της Συμπόλιτευσης, η Κυβέρνηση τελικά αποσύρει τον Κώδικα, φέρνει για συζήτηση το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής. Αποδεικνύουμε στη συζήτηση του πορίσματος ότι πολλά από το πόρισμα δεν έχει συμπεριλάβει ο Κώδικας. Κάποια άλλα τα έχει συμπεριλάβει απλά ως ευχή. Απόδειξη είναι ότι και εσείς μας είπατε "δεν ξέρω πώς θα εφαρμοσθούν, θα το δούμε, πάντως ο Κώδικας τα περιέχει".

Και, τρίτον, μας φέρνετε σε μια μέρα να συζητήσουμε τον κώδικα και μας κάνετε και παράπονα γιατί δεν τον αντιμετωπίζουμε με την απαιτούμενη προσοχή.

Σε ένα πολιτικό περιβάλλον μιας πολιτικής ημέρας, όπου η Κυβέρνηση αλληλοσπαράσσεται, αλληλοϋβρίζεται, μας ομιλεί για θέματα σοβαρότατα, εμείς το χαβά μας. Εμείς εδώ τώρα συζητάμε για διαγραμμίσεις, για το αν ο Κώδικας είναι καλός ή όχι και για άλλα ζητήματα τα οποία ουδόλως ενδιαφέρουν την κοινή γνώμη. Θα έλεγα ότι μας οδηγείτε, κυρίες και κύριοι της κυβερνητικής Πλειοψηφίας, σε μια αυτογελοιοποίηση, την οποία στο κάτω-κάτω δεν είχαμε και λόγο να κάνουμε, διότι δεν ήταν για να συζητηθεί σήμερα το συγκεκριμένο θέμα. Αλλά και όλοι εδώ στην Αίθουσα πιστεύουμε ότι δεν είναι της ώρας να συζητηθεί κάτι τέτοιο. Και βεβαίως έγιναν και κάποια παράπονα, την ώρα που μιλούσε ο κύριος Υπουργός, γιατί κάποιοι δεν άκουγαν. Μα, δεν καταλαβαίνετε ότι το ενδιαφέρον βρίσκεται ουσιαστικά σε άλλα ζητήματα; Βρίσκεται στο αν κατατεθεί ή όχι η πρόταση για της εξεταστικής επιτροπής, την οποία υπογράφουν οι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας. Βρίσκεται αλλού και όχι πάντως με ευθύνη των συναδέλφων της Αντιπολίτευσης. Άρα, μη μέμψεσθε εμάς, κύριε Υπουργέ. Ναι μεν εσείς δημιουργείτε την υποβάθμιση της συζήτησης και μας φέρνετε και υποβαθμισμένο τον Κώδικα και η ίδια η Κυβέρνηση ταυτόχρονα είναι αυτή που τον υποβαθμίζει. Δεν μπορεί και να μας μαλώνετε γιατί φταίμε για την υποβάθμιση και εσείς να το υποβαθμίζετε. Κοιτάξτε, λοιπόν, τα βέλη σας να μην είναι προς το Κοινοβούλιο, αλλά να είναι προς τους συναδέλφους σας και κυρίως προς τον Πρωθυπουργό. Άρα, λοιπόν, θεσμικά συζητάμε...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΑΤΗΣ: Προς τον Πρωθυπουργό;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Βεβαίως. Δεν είναι προς το Κοινοβούλιο. Το Κοινοβούλιο δεν είναι αν έχει ενδιαφέρον ιδιαίτερο για τον Κώδικα ή όχι, όταν συζητούνται τέτοια πράγματα έξω και όταν οι συνάδελφοι της κοινοβουλευτικής Πλειοψηφίας καλούνται να υπογράψουν την αίτηση για την εξεταστική επιτροπή.

Εν πάση περιπτώσει, εγώ θα σταθώ στο πόρισμα της Βουλής σε σχέση με τον ΚΟΚ. Μας είπατε, κύριε Υπουργέ, πολλά, που φαίνεται όμως ότι τελικά δεν ακούσατε τους εισηγητές και κυρίως τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας που έθεσε συγκεκριμένα ερωτήματα και ζητήματα και στα οποία εσείς

δεν απαντήσατε, ίσως γιατί πράγματι μας ήλθατε με μια συγκεκριμένη εισήγηση, την οποία είχατε γράψει πριν ακούσετε και τους ομιλητές. Εγώ με ενδιαφέρον άκουσα και τους εισηγητές του ΚΚΕ, του Συνασπισμού και του ΔΗ.Κ.ΚΙ., άκουσα και προτάσεις από τα συγκεκριμένα κόμματα, όπως και από το δικό μας, οι οποίες δεν συμπεριλαμβάνονται μέσα και δεν σκοπεύετε να τις συμπεριλάβετε και να μας πείτε και τι θα κάνετε.

Η Νέα Δημοκρατία επειδή ακριβώς δεν διακατέχεται από μια στεία αντιπολιτευτική διάθεση, γι' αυτό σας είπαμε ότι θα τον ψηφίσουμε. Παρακάτω νομίζετε ότι θα κάνει τίποτα; Νομίζετε ότι έχετε τη δυνατότητα εφαρμογής και ελέγχου όλων αυτών των διατάξεων που βάξετε; Σας βάλαμε μια λογική πολύ απλή, προσωπικά ο ίδιος, συζητώντας το θέμα στην επιτροπή. Τι είναι καλύτερο; Συχνότεροι έλεγχοι και μικρότερο ποσό κλήσης ή μεγάλο ποσό κλήσης και μεμονωμένοι και όχι συχνοί έλεγχοι;

Η λογική λοιπόν που επικρατεί σε όλην την Ευρώπη είναι να γίνονται συχνότεροι έλεγχοι και όχι να υπάρχει κλήση μεγάλου χρηματικού ποσού, που ουσιαστικά εκφοβίζει τον παραβάτη. Όχι. Δηλαδή, θα βάλουμε μεγάλη ποινή στο τεστ αλκοόλ ή θα κάνουμε συχνούς ελέγχους και τεστ;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Και τα δύο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αν θέλετε και τα δύο, και τα δύο, αλλά δεν το κάνουμε. Και δεν το κάνουμε κιάλας ούτε τις ώρες που πρέπει ούτε στους δρόμους που πρέπει.

Μα, χρειάζεται κανείς να ξέρει; Μπορεί να πάει στα κέντρα διασκεδάσεως το Παρασκευασαββατοκύριακο και να τους βάλει όλους σε τεστ; Χρειάζεται μεγάλη φιλοσοφία για να μπορέσει κανείς να καταλάβει ότι αντί να βρίσκεται η τροχαία να γράφει σταθμευμένα παρانونύμως αυτοκίνητα στις δώδεκα το βράδυ, σε σημεία που δεν δυσκολεύουν την κυκλοφορία, θα μπορούσε να βρισκόταν έξω από τα παραλιακά κέντρα της κάθε μεγαλούπολης και να κάνει εκεί και τεστ;

Εγώ σας προσέθεσα και κάτι ακόμα: Να δούμε πώς θα επιβάλλουμε τεστ και στους πεζούς. Διότι οι πεζοί, οι οποίοι βγαίνουν από τα νυκτερινά κέντρα, οι ίδιοι αδιαφορούν για τη ζωή τους, οι ίδιοι είναι μεθυσμένοι, οι ίδιοι περνάνε το δρόμο απέναντι και ο οδηγός ακόμη και αν πηγαίνει με τριάντα και με σαράντα χιλιόμετρα είναι σίγουρο ότι δεν μπορεί να τους αποφύγει. Μπορεί να μην είναι θανατηφόρο το ατύχημα, αν πηγαίνει σιγά, αλλά είναι δεδομένο ότι δεν μπορεί να τους αποφύγει, διότι πετάγονται.

Πηγαίνετε, λοιπόν, μόνος σας Παρασκευή, Σάββατο σε ένα παραλιακό δρόμο οποιασδήποτε μεγαλούπολης, Αθήνας, Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Ηρακλείου Κρήτης, για να καταλάβετε συγκεκριμένα εσείς ο ίδιος αυτό που σας λέω. Εάν κατεβείτε την Ποσειδώνος εδώ το βράδυ της Παρασκευής, θα το διαπιστώσετε με τα ίδια σας τα μάτια.

Να σας πω και κάτι άλλο όμως, κύριε Υπουργέ: Σημασία δεν έχει να διαπιστώσετε εσείς αυτά που σας λέω εγώ ή ο κ. Καμμένος ή οποιοσδήποτε συνάδελφος, αλλά σημάσια έχει αυτά που σας λένε καθημερινές εκπομπές.

Ο "ANTENNA" νομίζω έχει καθιερώσει το μονόλεπτο με τον Άρη Σταθάκη, ο οποίος σας τα δείχνει κιόλας. Πάει η κάμερα. Έχει δείξει χιλιάδες πλέον περιπτώσεων στροφών, σήμανσης, ελέγχων, τα πάντα, τα οποία θέλουν βελτίωση. Παραδείγματος χάρη, στροφή γιατί είναι ανάποδη και πετάει τον οδηγό εκτός δρόμου, σήμανση από σήματα τα οποία είναι εντελώς αναξιόπιστα, όπως ξεχασμένες πινακίδες που έχουν παραμείνει, ενώ ο δρόμος έχει αλλάξει, δηλαδή, ενώ η στροφή πλέον πάει δεξιά, μας δείχνει σήμα στροφής αριστερά. Έτσι χάνει την αξιοπιστία του πλέον το σύνολο της σήμανσης και όχι μόνο το συγκεκριμένο σήμα.

Αυτά, λοιπόν, σας τα δείχνουν καθημερινά και εμείς σας τα λέμε καθημερινά με ερωτήσεις, με επερωτήσεις. Τι διορθώνετε, κύριε Υπουργέ;

Δεύτερον. Δεν είσθε τελικά ο μόνος αρμόδιος. Είναι πολλά τα Υπουργεία τα οποία είναι συναρμόδια. Είναι το ΥΠΕΧΩΔΕ, που ευθύνεται για την κακοτεχνία των δρόμων, είναι ακόμα και το Υπουργείο Γεωργίας, που προσδιορίζει τι είναι αγροτικά

μηχανήματα, είναι το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, που δίνει διπλώματα στους οδηγούς που οδηγούν βαρέα οχήματα της Εθνικής Άμυνας, είναι η αυτοδιοίκηση, είναι όλα εκείνα τα Υπουργεία, αλλά εσείς, το Υπουργείο Μεταφορών, είσθε ο πρωταγωνιστής. Εσείς πρέπει να τους συντονίσετε. Δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά.

Σας ελέγχθη ότι για να υπάρξει μάθημα κυκλοφοριακής αγωγής, το οποίο εύχεται ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, πρέπει να συμφωνήσει ο Υπουργός Παιδείας. Αν δεν συμφωνήσει, θα μας μείνει μόνο η ευχή. Για να μπορέσουν να αντικατασταθούν τα πεπαλαιωμένα αυτοκίνητα με καινούργια, θα πρέπει να συμφωνήσει ο Υπουργός Οικονομικών. Εάν δεν συμφωνήσει, θα πηγαίνουμε με τα παλιά. Για να μην έχουν 18% ΦΠΑ, που είναι πολυτελείας, τα προστατευτικά είδη όπως το κράνος, η φόρμα του μοτοσικλετιστή και όλα τα σχετικά, θα πρέπει να συμφωνήσει το Υπουργείο Οικονομικών.

Άρα, λοιπόν, εσείς έχετε μία ευθύνη, εσείς απολογείσθε, σε σας τουλάχιστον τα λέμε, όποτε κάνουμε ερωτήσεις και επερωτήσεις και τελικά εσείς δεν πρωταγωνιστείτε; Δεν παίρνετε αυτόν το συγκεκριμένο ρόλο πάνω σας;

Ελέγχθη προηγουμένως -γιατί όλα ελέγχθησαν, δεν λέμε τίποτα καινούριο εδώ, κύριε Υπουργέ- ότι όσοι γυρίσαμε όχι μόνο τώρα το τριήμερο, αλλά εδώ και δύο χρόνια, από την εθνική Αθηνών-Λαμίας -ακόμα όμως και από την εθνική Αθηνών-Κορίνθου, με τα προβλήματα που έχει και η παραλιακή, αλλά και σε άλλες μεγαλούπολεις- τρομάζουμε από το μέγεθος των κακοτεχνιών αλλά και της κακής σήμανσης, η οποία υπάρχει.

Δεν σας λέω τίποτε καινούριο, κύριε Υπουργέ. Πάρτε το αυτοκίνητό σας και πηγαίνετε μέχρι τη Θεσσαλονίκη και οδηγείτε ο ίδιος, όχι με οδηγό. Αν φτάσετε εκεί πάνω, θα δούμε τι δηλώσεις θα κάνετε. Μην είστε, λοιπόν, υπερήφανος για την πολιτική που έχετε ακολουθήσει τα τελευταία πέντε-έξι χρόνια.

Και μη μου πείτε ότι "εγώ τώρα ανέλαβα και τι είναι αυτά που μας λέει η Νέα Δημοκρατία;" Υπάρχει μία συνέχεια στην Κυβέρνηση και γι' αυτήν τη συνέχεια οφείλτε εσείς να απολογηθείτε. Βεβαίως, εδώ δεν καταλογίζει κανείς προσωπικές ευθύνες, ούτε έχουμε και τίποτε προσωπικό να μοιράσουμε. Όμως έχουμε τόσους νεκρούς και τραυματίες κάθε χρόνο, που πρέπει να κατανεμηθούν -αν θέλετε- κάποιες ευθύνες και να συμφωνήσουμε όλοι μαζί στο πώς θα προχωρήσουμε, για να λυθούν αυτά τα ζητήματα.

Λοιπόν, μέσα από το σημερινό Κώδικα αυτά δεν λύνονται. Και δεν λύνονται, διότι από πουθενά δεν φαίνεται ποιος έχει το συντονισμό, από πουθενά δεν φαίνεται ποιος, επιτέλους, θα έχει την ευθύνη για όλα αυτά τα μέτρα. Το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως; Το ΥΠΕΧΩΔΕ;

Εγώ σας λέω εδώ ότι θα πρέπει να δούμε πώς οι κακοτεχνίες όλες αυτές θα διορθωθούν και θα μειωθούν τα ατυχήματα με το νέο Κώδικα, αφού η διαγράμμιση του δρόμου -το είδα τώρα που ερχόμουν από Λαμία, επανέρχομαι στο συγκεκριμένο παράδειγμα και έχετε υπόψη σας, κύριε Υπουργέ, ότι το κοίταξα, γιατί γύριζα τη Δευτέρα- με διπλή διαχωριστική γραμμή οδηγούσε σε σημείο εκτός δρόμου, μας έβγαζε στον γκρεμό.

Αν, δηλαδή, εγώ σαν χρήστης ή σαν οδηγός ακολουθούσα τη διαγράμμιση, θα έπρεπε να είχαμε βγει εκτός δρόμου. Και αυτό γιατί; Επειδή ακριβώς γίνεται τώρα ο δρόμος, έχει μείνει η παλιά διαγράμμιση, η οποία πήγαινε σε παράδρομο και οδηγεί ουσιαστικά τα αυτοκίνητα στον παράδρομο.

Μα σε ποια ευρωπαϊκή χώρα συμβαίνουν αυτά; Μα σε ποια ευρωπαϊκή χώρα μπορεί, πράγματι, να παραλαμβάνονται δρόμοι με τέτοιες κακοτεχνίες ή να φτιάχνονται οι δρόμοι και να μη λαμβάνονται μέτρα για τη ζωή των πεζών;

Εγώ ανακουφίστηκα ειλικρινά από την πρώτη απόφαση που τόλμησε να βγει από δικαστήριο, όπου καταδικάστηκε το ελληνικό δημόσιο, πράγματι, για τροχαίο ατύχημα, στο οποίο το ελληνικό δημόσιο είχε την ευθύνη. Και καταλόγισε μάλιστα και δεύτερη απόφαση των δικαστηρίων σε εργολάβο την αποζημίωση, γιατί δεν είχε λάβει τα αναγκαία μέτρα ώστε να

μη γίνει το τροχαίο. Αυτά είναι ενθαρρυντικά, είναι όμως από την τρίτη ανεξάρτητη εξουσία, τη δικαιοσύνη. Ούτε η εκτελεστική εξουσία έχει πάρει κανένα μέτρο, αλλά ούτε και ακούει τη νομοθετική, η οποία της προτείνει.

'Αρα, λοιπόν, θα πρέπει να μπορέσουμε να συμφωνήσουμε σε αρκετά, τα οποία είναι και χτυπητά ζητήματα, κύριε Υπουργέ, που θα μπορούσαν σήμερα να διορθωθούν. Με τη δική σας αλαζονεία, την κυβερνητική εννοώ, δεν μπορούμε να τα περάσουμε στον Κώδικα. Γιατί δεν γράφουμε, επί παραδείγματι, ότι ο εξεταστής για το δίπλωμα της μοτοσικλέτας θα πρέπει και ο ίδιος να γνωρίζει μοτοσικλέτα;

Εγώ οδηγώ μοτοσικλέτα, κύριε Υπουργέ. Εξετάστηκα από εξεταστή, ο οποίος δεν είχε δίπλωμα μοτοσικλέτας, ο οποίος καθόταν και έλεγε "κάνε τον κύκλο εκεί παιδί μου, για σταμάτα εκεί, ξεκίνα εδώ". Και ο ίδιος δίπλωμα μοτοσικλέτας δεν έχει και δεν ορίζεται και ρητώς, ενώ προβλέπετε διατάξεις, τις οποίες ουσιαστικά τις έχετε μεταφέρει από το γαλλικό κώδικα ή άλλους κώδικες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου εκεί όμως ισχύουν άλλα δεδομένα.

Προβλέπετε διατάξεις, ότι το πατίνι πρέπει να έχει από πίσω φωτάκι. Μα, ποιο πατίνι; Πού υπάρχει πατίνι; Προβλέπετε διατάξεις, ότι το τελευταίο πρόβατο της σειράς θα πρέπει να έχει φωτάκια κόκκινα, που να αναβοσβήνουν. Προβλέπετε διατάξεις, τις οποίες πραγματικά εν τέλει δεν μπορούμε να τις χαρακτηρίσουμε και να τις συζητήσουμε, που ίσως να είναι και χρήσιμες, αλλά αφού δεν έχουν διορθώσει τα άλλα, μας ενδιαφέρει αν θα έχει το πρόβατο φωτάκια;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Μας ενδιαφέρει και αυτό.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μας ενδιαφέρει και αυτό, αλλά πρώτα από όλα είναι τόσα τα άλλα ζητήματα, διότι ευτυχώς ή δυστυχώς πρόβατα υπάρχουν πολλά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Στο μυαλό κυρίως.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Έτσι λοιπόν, μας ενδιαφέρει και αυτό, αλλά ουσιαστικά μας ενδιαφέρουν σαφέστατα ζητήματα ουσίας, που έχουν να κάνουν με τη ζωή των πολιτών, με την ποιότητα ζωής μέσα στις πόλεις και από εκεί και πέρα με τη συνεργασία ανάμεσα στον πρώτο και δεύτερο βαθμό Αυτοδιοίκησης, που και αυτοί πρέπει να αναλάβουν τις ευθύνες τους.

Πρέπει να αναλάβουν τις ευθύνες τους και για τους πεζόδρομους και για το πάρκινγκ και για όλο εκείνο το χάος, το οποίο επικρατεί στις γιορτινές μέρες. Θα το ζήσατε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη και στις άλλες μεγαλουπόλεις τις ημέρες των εορτών των Χριστουγέννων. Θα είδατε τι χάος επικρατούσε, πού πάκκαρε ο καθένας, δεν υπήρχε καν έλεγχος, δεν υπήρχε τίποτα. Θα το ζήσατε και αυτό το τριήμερο, κατά το οποίο κινηθήκατε στους εθνικούς δρόμους.

Λοιπόν, κύριε Υπουργέ, μην καταφεύγετε σε μεθόδους τύπου "να φέρουμε τον Σουμάχερ εδώ, να μας κάνει σεμινάριο", που ουσιαστικά δεν μας έκανε και κανένα σεμινάριο.

Εγώ -επιτρέψτε μου- επιειδή παρακολουθώ και τους αγώνες της Φόρμουλα-1 πήγα για να δω τι σεμινάριο θα μας κάνει. Ήταν εξειδικευμένο το θέμα, δεν ήταν σεμινάριο κυκλοφοριακής αγωγής.

Εσείς ο ίδιος είπατε για έναν ιδιότυπο τσαμπουκά. Πράγματι υπάρχει ένας ιδιότυπος τσαμπουκάς. Όμως τι θα κάνουμε, ακριβώς για να χτυπήσουμε αυτόν τον ιδιότυπο τσαμπουκά, και χρησιμοποιώ τη δική σας έκφραση. Πώς, δηλαδή, θα τους αποδείξουμε ότι τελικά στους δρόμους, οι οποίοι δεν είναι ασφαλείς, θα πρέπει να προσέχουν οι ίδιοι οι οδηγοί και να μη θεωρούν τα λάστιχά τους αθάνατα; Να θεωρούν, δηλαδή, ότι πρέπει να φορέσουν προστατευτικό κράνος είτε οδηγούν ένα απλό μηχανάκι είτε μία μεγάλη μηχανή, διότι άμα χτυπήσουν το κεφάλι τους είτε πηγαίνουν με τριάντα είτε με εξήντα χιλιόμετρα, οδηγώντας είτε μεγάλη είτε μικρή μηχανή, το πρόβλημα είναι το ίδιο.

'Αρα, ερχόμαστε στο ουσιαστικό ζήτημα, που είναι το ζήτημα της πρόληψης, της κυκλοφοριακής αγωγής μέσα στα σχολεία. Εκείνα τα μαθήματα τα οποία πρέπει να γίνουν, για να διαμορφωθεί και να

δημιουργηθεί η συνείδηση που πρέπει να έχει ο κάθε άνθρωπος. Διότι ο ίδιος άνθρωπος, είτε οδηγεί αυτοκίνητο είτε οδηγεί μοτοσικλέτα ή που κινείται πεζός, έχει διαφορετική συμπεριφορά κάθε φορά ανάλογα σε ποια σκοπιά κινείται. Ο ίδιος άνθρωπος όταν οδηγεί και ενώ φταίει, τα βάζει με τους πεζούς. Ο ίδιος άνθρωπος όταν οδηγεί μοτοσικλέτα, τα βάζει με τους οδηγούς αυτοκινήτων ή με τους πεζούς και ο ίδιος όταν πάει να περάσει σαν πεζός την Πανεπιστημίου, τα βάζει με τα αυτοκίνητα.

'Αρα, διαμορφώνεται μία συμπεριφορά και συνείδηση ανάλογα με το πού ο κάθε άνθρωπος βρίσκεται και όχι μία συνείδηση την οποία θα θέλαμε βάσει κάποιων αρχών και κανόνων και ενός συστήματος, το οποίο έπρεπε να του δείξουμε και να του δώσουμε.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, σας είπα και πάλι, πιστεύουμε ότι ο Κώδικας κατ' αρχήν δεν είναι κάτι το στατικό. Πιστεύουμε ότι πρέπει να προσαρμόζεται πάντα σε κάθε νέα δεδομένα.

Υπήρχαν πινακίδες που έδειχναν είκοσι χιλιόμετρα για να ξεκινήσεις. Μα, σήμερα, τα αυτοκίνητα έχουν το χιλιόμετροδείκτη τους από τα είκοσι χιλιόμετρα. Αυτές όλες οι πινακίδες είναι παλιές και πρέπει να αντικατασταθούν.

Εμείς, λοιπόν, πιστεύουμε ότι ο Κώδικας δεν είναι στατικός, έχει μία δυναμική μέσα του. Θα πρέπει αυτήν τη δυναμική να την παρακολουθούμε συνεχώς όλοι, να τον προσαρμόζουμε στα νέα δεδομένα. Θα πρέπει να δημιουργηθεί πάση θυσία η Εθνική Επιτροπή Συστήματος Οδικής Ασφάλειας, που προβλέπεται από το πόρισμα και δεν την έχετε ιδρύσει, παρ'όλο που έχουν περάσει τρία χρόνια. Και πιστεύουμε τελικά ότι σας καταλογίζονται ουσιαστικές και συγκεκριμένες ευθύνες για το χάλι που επικρατεί σήμερα και στους οδικούς άξονες και γενικότερα στα τροχαία.

Πρέπει αυτές τις ευθύνες, παρ'όλο που εσείς δεν θέλετε να τις αναλάβετε, να προσπαθήσετε από κοινού και με τα άλλα κόμματα, τα οποία ουσιαστικά θέλουν να προσφέρουν και να βοηθήσουν, να βρούμε λύσεις, ώστε κάθε χρόνο να θρηνούμε όσο το δυνατόν και λιγότερους και αντί να αυξάνονται τα τροχαία ατυχήματα, να μειώνονται και να φτάσουμε σε ένα πολύ ικανοποιητικό επίπεδο.

Σε αυτά εμείς θα συμβάλουμε. Στα άλλα, όμως, θα σας κρούουμε τον κώδωνα του κινδύνου. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Σφυρίου, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος, έχει το λόγο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω για πέντε λεπτά το λόγο, δεν θέλω είκοσι λεπτά, διότι δεν νομίζω ότι το θέμα πρέπει να μας απασχολήσει -τουλάχιστον στο επίπεδο αυτών των παρεμβάσεων- πολύ, ώστε να δοθεί η ευκαιρία σε όλους τους συναδέλφους -στους δέκα συναδέλφους που έχουν γραφτεί- να αναπτύξουν αναλυτικότερα τις προτάσεις τους.

Εγώ θα ήθελα να επισημάνω ότι απύχησε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας με τον υπαινιγμό που άφησε, σχετικά με τη σειρά με την οποία έρχεται να συζητηθεί ο Κώδικας. Και άφησε τον υπαινιγμό σε σχέση με την περιρρέουσα ατμόσφαιρα κλπ.

Θέλω να τονίσω κάτι που το ξέρουν όλοι οι συνάδελφοι, σχετικά με το ζήτημα το οποίο υπαινιχθή ο κύριος συνάδελφος, ότι ήδη έχει προετοιμασθεί σχετική πρόταση των Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για σύσταση εξεταστικής επιτροπής. Θα έχει λοιπόν την ευκαιρία να το συζητήσει το Εθνικό Κοινοβούλιο, όταν θα συζητούμε τη λήψη απόφασης για τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής. Επομένως δεν νομίζω ότι πρέπει σήμερα να κάνουμε οποιαδήποτε συζήτηση με την ευκαιρία της συζήτησης του Κώδικα. Τότε πρέπει να τοποθετηθούν οι συνάδελφοι όλοι, επί του ζητήματος με υπευθυνότητα.

Τώρα όσον αφορά το θέμα, πώς μπήκε αυτό το νομοσχέδιο, νομίζω ότι είναι γνωστό. Με τον προγραμματισμό που είχε κάνει η Διάσκεψη των Προέδρων, είχε τονισθεί ότι μετά από τη συζήτηση του πορίσματος της διακομματικής επιτροπής, που έγινε πριν από λίγες εβδομάδες στην Εθνική Αντιπρο-

σωπεία, θα ερχόταν για συζήτηση ο Κώδικας. Ήταν μία δέσμευση, ομόφωνη μάλιστα, όλων των κομμάτων, στα πλαίσια της Διάσκεψης των Προέδρων. Επομένως μην ψάχνουμε να αναζητούμε σκοπιμότητες ή δεν ξέρω τι άλλο επιχείρησε να ανακαλύψει ο συνάδελφος, σχετικά με τον προγραμματισμό της συζήτησης αυτού του νομοσχεδίου.

Όσον αφορά τον Κώδικα, κανείς δεν πρέπει να ισχυρίζεται -και εμείς τουλάχιστον δεν το ισχυριζόμαστε- ότι πρόκειται για έναν Κώδικα ο οποίος είναι τέλειος. Και αυτός έχει αδυναμίες. Κατατίθενται ήδη ορισμένες προτάσεις από την πλευρά των συναδέλφων, πρέπει όμως να μη μηδενίζουμε και την προσπάθεια που γίνεται.

Έγινε χρήση από την πλευρά των επιστημόνων που συγκρότησαν την Επιτροπή, βάσει του σχετικού νόμου, του πορίσματος της διακομματικής επιτροπής. Ήταν ένα βασικό στοιχείο που είχε η αρμόδια επιστημονική επιτροπή στα χέρια της και έλαβε αρκετά στοιχεία του πορίσματος υπόψη, για την κατάρτιση του συγκεκριμένου Κώδικα. Δούλεψε επί μακρόν η επιστημονική επιτροπή πάνω σ'αυτό και βεβαίως έχουμε την ευκαιρία να κάνουμε προτάσεις και στην Ολομέλεια, με τις απόψεις που διατύπωσαν οι εισηγητές, με τις απόψεις που θα διατυπώσουν οι συνάδελφοι, αλλά πολύ περισσότερο στην επεξεργασία που έγινε στην επιτροπή.

Πράγματι, πρέπει να συμφωνήσουμε ότι γίνονται αρκετές βελτιώσεις στον ισχύοντα Κώδικα. Δεν έχω την πρόθεση να κάνω μια επανάληψη των βελτιώσεων αυτών. Νομίζω ότι παρουσιάστηκαν αναλυτικά από τον Υπουργό, που τοποθετήθηκε πριν από λίγο. Επομένως θα πρέπει να μην τις μηδενίζουμε αυτές και να δεχτούμε ότι, επειδή ασφαλώς δεν είναι τέλειος ο Κώδικας με τις βελτιώσεις αυτές υπάρχει η εν δυνάμει εξέλιξή του, πρέπει να δούμε τι βελτιώσεις μπορούν να επιφέρουμε στην πορεία του χρόνου, μέσα από την εφαρμογή του. Διότι πράγματι και μέσα από την εφαρμογή του θα υπάρχουν εμπειρίες και συμπεράσματα, για να γίνουν βελτιώσεις στο μέλλον, κάτω από τις συνθήκες που θα επικρατούν φερ'επιμένει στην προσεχή δεκαετία.

Ο κώδικας, θα ήθελα να σας πω (γιατί επιμένω στο γεγονός ότι δεν είναι ασφαλώς τέλειος) ότι δεν μπορεί να διασφαλίσει κανείς την τελειότητα και ότι πάντα θα γίνεται προσπάθεια βελτίωσης.

Επιμένω, γιατί κατά την άποψή μου εκείνο το οποίο προέχει δεν είναι τόσο το να είναι τέλειος ένας κώδικας, αλλά το να τηρείται ο κώδικας. Εκεί έχουμε τα δύο μεγάλα κεφάλαια, που το ένα είναι το κεφάλαιο των ελέγχων, που πρέπει να είναι ουσιαστικοί και αποτελεσματικοί σε ό,τι αφορά το θέμα της εφαρμογής του Κώδικα και το άλλο είναι το θέμα της αγωγής των πολιτών, για να μπορούμε να έχουμε χρήστες, οι οποίοι να σέβονται συνειδητά τον Κώδικα.

Αυτά είναι τα δύο μεγάλα κεφάλαια, πέρα από το να καθόμαστε και να ασχολούμαστε με λεπτομέρειες, για το αν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο το πρόστιμο ή μικρότερο. Δεν νομίζω ότι είναι εκεί το θέμα. Το θέμα βρίσκεται στο πώς η εκτελεστική εξουσία, σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης, περιφερειακής διοίκησης ή τοπικής αυτοδιοίκησης, θα μπορεί να έχει ένα αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου και πώς στις μικρές ηλικίες, από την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, θα καλλιεργείται μια συνείδηση στους πολίτες, στους χρήστες των οδών, για να διαμορφώνεται η συμπεριφορά τους με την κατάλληλη κυκλοφοριακή αγωγή.

Αυτά είναι, κατά τη γνώμη μου, τα μείζονα ζητήματα που θα έπρεπε να απασχολήσουν όλες τις βαθμίδες, γιατί δεν είναι μόνο υπόθεση της κεντρικής διοίκησης.

Στο θέμα των κακοτεχνιών, που πράγματι πολλές φορές δικαίως ασκείται κριτική και εκεί το μεγαλύτερο πρόβλημα βρίσκεται στον περιορισμένο έλεγχο που ασκείται.

Θα έπρεπε να ασκείται μεγαλύτερος έλεγχος, να επιβάλλονται ποινές στους κατασκευαστές, να αποκαθίστανται γρήγορα μέσα από τους ελέγχους, με ένα ευέλικτο σύστημα, οι κακοτεχνίες, για να μπορεί ο χρήστης να βρει μια υποδομή, η οποία να μην τον οδηγεί σε συνέπειες σαν αυτές που γνωρίζουμε όλοι. Εκεί το θέμα, σε μεγάλο βαθμό, είναι θέμα ελέγχων.

Δεν θέλω να απασχολήσω άλλο την Εθνική Αντιπροσωπεία, νομίζω όμως ότι ένα τέτοιο ζήτημα δεν πρέπει να το βλέπουμε με κομματική αφετηρία, αλλά να το βλέπουμε από την οπτική γωνία των πολιτών, γιατί είναι κοινωνικό ζήτημα, που αφορά όλους τους πολίτες ανεξάρτητα από κομματικές τοποθετήσεις. Δεν νομίζω ότι προσφέρεται για πολιτικές αντιπαραθέσεις, γι'αυτό και αποφεύγω να τις κάνω, τοποθετούμενος, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Προτίμησα να μείνω σ'αυτά τα ολίγα. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Κουρουμπλής έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Ήρθε και η ώρα των πληβείων, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Να το πανηγυρίσουμε!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, συζητάμε ενώπιον της Εθνικής Αντιπροσωπείας ένα πελώριο κοινωνικό -θα έλεγα- ζήτημα, που έχει να κάνει με μια υπόθεση που απασχολεί και πρέπει να απασχολεί όλους τους Έλληνες. Διότι, βιώνουμε ως κοινωνία έναν ακήρυκτο πόλεμο, ο οποίος διεξάγεται, όχι βέβαια στα σύνορα της χώρας αλλά στους δρόμους της.

Η κοινωνία μας αιμορραγεί από την αδυναμία του πολιτικού μας συστήματος να παρέμβει αποφασιστικά και ουσιαστικά στον περιορισμό αυτού του τραγικού φαινομένου, που προσθέτει περισσότερα προβλήματα στο μεγάλο πρόβλημα που απασχολεί τη χώρα, δηλαδή στο δημογραφικό πρόβλημα, αφού χιλιάδες άνθρωποι, ιδιαίτερα νέοι, μέσα απ'αυτήν την κατάσταση των τροχαίων ατυχημάτων, είτε σκοτώνονται είτε τραυματίζονται και καθίστανται ανάπηροι σε ένα σημαντικό ποσοστό.

Αν παρακολουθήσει κανείς τα στοιχεία που υπάρχουν, θα δει ότι κάθε χρόνο όλο και πιο πολύ έχουμε περισσότερα ατυχήματα, με αποκορύφωμα το 1998, όπου είχαμε είκοσι οκτώμισι με είκοσι εννέα χιλιάδες τροχαία ατυχήματα. Είχαμε είκοσι τέσσερις χιλιάδες τραυματισμένους, εκ των οποίων οι τεσσερις χιλιάδες απ'αυτούς βαριά τραυματισμένοι και δυόμισι χιλιάδες περίπου νεκρούς. Αυτό σημαίνει ότι οι περισσότεροι καλούνται πλέον να ζήσουν σε μια νέα κατάσταση, είτε πάνω σε ένα αναπηρικό αμαξίδιο είτε κουβαλώντας μια ιδιαιτερότητα που θα τους αφήσει αυτό το ατύχημα.

Είναι, λοιπόν, κυρίες και κύριοι ένα φαινόμενο, στο οποίο, ως κοινωνία και ως πολιτεία, είμαστε ανήμποροι να δώσουμε αποφασιστικό κτύπημα, αφού διαπιστώνεται ότι το πρόβλημα χρόνο με το χρόνο μεγαλώνει. Αποδεικνύεται ότι ή αδιαφορούμε ή ότι είμαστε κοινωνία με ναρκωμένα αντανάκλαστικά απέναντι σε ένα τεράστιο πρόβλημα, που υπονομεύει το μέλλον της κοινωνίας.

Και ερωτά κανείς: Ποιοι είναι οι συντελεστές που οδηγούν σ'αυτό το τραγικό αποτέλεσμα; Είναι η συμπεριφορά του ανθρώπου και ο τρόπος οδήγησης μια παράμετρος αυτού του προβλήματος; Ενδεχομένως, είναι ο τρόπος παροχής των διπλωμάτων, είναι ο τρόπος συμπεριφοράς των πεζών, είναι μια σειρά προβλήματα που έχουν να κάνουν γενικά με τον τρόπο δράσης και αντίδρασης του ανθρώπου;

Το δεύτερο ερώτημα είναι τι κάνουμε, ώστε μέσα από το σχολείο - γιατί προσωπικά πιστεύω ότι αυτή η αγωγή πρέπει να ξεκινάει από διδασκαλία μέσα στο σχολείο- ο τρόπος με τον οποίο θα κινείται μέσα στο περιβάλλον ο πολίτης, να γίνει κομμάτι της συμπεριφοράς του, ώστε να μη γίνεται ο αίτιος, είτε ως οδηγός είτε ως πολίτης, τέτοιων ατυχημάτων.

Μία δεύτερη παράμετρος είναι η κατάσταση των δρόμων. Πρέπει να ομολογήσουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως πολιτικό σύστημα ότι δεν μπορέσαμε να έχουμε μία τέτοια εποπτεία στα δημόσια έργα και κυρίως στους δρόμους, ώστε οι δρόμοι να υπηρετούν τον άνθρωπο και όχι τα συμφέροντα εκείνων που τους κατασκευάζουν. Γιατί αυτό αποδεικνύεται, αν θέλουμε να είμαστε ειλικρινείς απέναντι σε αυτό το πρόβλημα που βιώνουμε.

Ενα δεύτερο ζήτημα στο θέμα των δρόμων είναι τι κάνουμε,

όταν διαπιστώνουμε σε ορισμένα σημεία ότι είτε η σήμανση είτε η κατασκευή του δρόμου είναι οι αιτίες που δημιουργούνται ή συμβάλλουν στη δημιουργία των ατυχημάτων. Και εκεί πρέπει να ομολογήσουμε ότι δεν έχουμε ακόμα ένα αξιόπιστο σύστημα, που πραγματικά παρεμβαίνει αμέσως με τη διαπίστωση του προβλήματος και διορθώνει αυτήν τη βλάβη, ώστε να περιορίσουμε τις πιθανότητες ενός ατυχήματος.

Μία άλλη παράμετρος είναι το αυτοκίνητο. Και εδώ πρέπει να ομολογήσουμε ότι οι έλεγχοι που επιβάλλονται από τη νομοθεσία στα περίφημα ΚΤΕΟ δεν είναι οι καλύτεροι, αφού είναι φανερό πόση διαφθορά υπάρχει και σε αυτόν το χώρο.

Και μία άλλη παράμετρος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γενικά ο έλεγχος του συστήματος. Αν παρακολουθούμε όλες αυτές τις παραμέτρους, που συνθέτουν αυτό το πρόβλημα και μας οδηγούν σε αυτά τα τραγικά αποτελέσματα, σε αποτελέσματα που πονάνε την κοινωνία, που πλήττουν την κοινωνία μας, που την υπονομεύουν, πρέπει και εδώ να ομολογήσουμε ότι το σύστημα ελέγχου όλου αυτού του προβλήματος δεν είναι αξιόπιστο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βεβαίως πρέπει να ομολογήσουμε ότι ο Κώδικας, τον οποίο συζητούμε σήμερα, είναι ένας Κώδικας αποτέλεσμα μελέτης ουσιαστικής και σοβαρής από ειδικούς ανθρώπους και πρέπει να παραδεχθούμε ότι είναι ένας βελτιωμένος Κώδικας σε σχέση με τον προηγούμενο.

Το ζήτημα όμως είναι: θα υλοποιηθεί αυτός ο Κώδικας; Το ερώτημα που περιρρέει μέσα στην κοινωνία είναι ότι: έχουμε ως θεσμοθετημένοι φορείς, ως συντεταγμένη πολιτεία, εκείνους τους μηχανισμούς, που θα υλοποιήσουν αυτές τις διατάξεις που ψηφίζουμε σήμερα, ώστε μετά από ένα, δύο χρόνια να φθάσουμε σε μία φθίνουσα πορεία αυτού του προβλήματος με το οποίο αιμορραγεί η κοινωνία μας; Έχουμε, δηλαδή, επεξεργαστεί ένα συνολικό πρόγραμμα μέσα από τα συναρμόδια Υπουργεία, γιατί δεν είναι μόνο αρμόδιο το Υπουργείο Συγκοινωνιών, είναι το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, είναι μία σειρά άλλων Υπουργείων τα οποία εμπλέκονται στην υπόθεση αυτή. Έχουμε, δηλαδή, ένα συντονιστικό όργανο, που θα παρακολουθεί αν το Υπουργείο Δημοσίων Έργων βελτιώνει τους δρόμους, στα σημεία όπου διαπιστώνονται τέτοια προβλήματα. Αν το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης υλοποιεί τις διατάξεις αυτού του Κώδικα ή για κάποια περίοδο ευρισκόμαστε σε έξαρση και μετά ξεχνούμε την υλοποίηση αυτών των διατάξεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ένα πραγματικό πρόβλημα, το οποίο βιώνουμε όλοι, ένα πρόβλημα που απειλεί καθημερινά όλους μας. Και εμάς και τις οικογένειες μας και τα παιδιά μας και την κοινωνία ολόκληρη. Χιλιάδες νέα παιδιά καθημερινά γίνονται θύματα αυτής της αδιαφορίας των υπηρεσιών. Και οφείλουμε ως Κοινοβούλιο ανά πάσα στιγμή να ελέγχουμε συνεχώς και διαλαέπτως τις υπηρεσίες αλλά και τα Υπουργεία, ως αρμόδιοι φορείς υλοποίησης των προγραμμάτων αυτών, θα πρέπει να βρίσκονται σε μία συνεχή εγρήγορση, ώστε να μπορούμε να πούμε στα επόμενα δύο χρόνια ότι βάλαμε αυτό το τέρας σε έναν περιορισμό, ότι βάλαμε αυτήν την πραγματικά αιμορραγούσα κατάσταση σε μία φθίνουσα πορεία, με στόχο την ελαχιστοποίηση της από πλευράς κοινωνικού κόστους. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Δικαιοσύνης κατέθεσαν σχέδιο νόμου: "Κύρωση της από 12.1.99 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου".

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Ο κ. Σπυριούννης έχει το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, κουβενιάζουμε σήμερα ένα σημαντικότερο θέμα, ένα θέμα που έχει πολλαπλές κοινωνικές, ανθρώπινες, οικονομικές και εθνικές διαστάσεις, ένα θέμα που το ζούμε εντόνως καθημερινά, που προκαλεί και την ανθρώπινη και τη συλλογική μας ευθύνη, ένα θέμα που θέτει επί τάπητος ορισμένα βασικά ζητήματα εύρυθμης λειτουργίας της πολιτείας. Είναι το θέμα των τροχαίων ατυχημάτων.

Αν αναλογιστεί κανένας ότι συμβαίνουν είκοσι πέντε χιλιάδες κατά μέσο όρο ετησίως ατυχήματα, αν αναλογιστεί κανείς ότι για το 1998 είχαμε δύο χιλιάδες διακόσιους δεκαοκτώ νεκρούς από τροχαία ατυχήματα, θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, λόγω κεκτημένης ταχύτητας της παλαιάς μου ιδιότητας να πω ότι είναι τρία τάγματα πολεμικής σύνθεσης νεκροί ετησίως και τριάντα τρεις χιλιάδες, γενικά, οι τραυματίες.

Σε μια εμπόλεμη κατάσταση διαρκείας ενός μηνός, με όλα τα σύγχρονα μέσα, δεν θα υπήρχαν τέτοιες απώλειες μάχης.

Αν πάρετε τα στατιστικά των πολεμικών επιχειρήσεων, εξαρτώμενα από το έδαφος, από τη σκληρότητα των αντιπάλων, από τις καιρικές συνθήκες κλπ., θα δείτε ότι για να σκοτώσει μια σφαίρα, θα πρέπει να έχει γραμμένο το όνομα εκείνου τον οποίον τελειώνει.

Εμείς λοιπόν είμαστε σε μια μόνιμη εμπόλεμη κατάσταση. Δεν μπορούσε και δεν μπορεί να πάει σε περαιτέρω διαιώνιση το υφιστάμενο πλαίσιο, το θεσμικό πλαίσιο, το πλαίσιο της ενημέρωσης του πολίτη, το πλαίσιο της ανάλογης αγωγής που πρέπει να γίνεται σε όλα τα επίπεδα, της ενεργοποίησης του πολίτη απέναντι στα δεινά που προκαλεί το φαινόμενο.

Το κόστος που είναι ένας ουσιαστικός παράγοντας, όχι αμελητέος, κύριε Υπουργέ, είναι εκατόν είκοσι ετησίως. Το αντιλαμβάνεται αυτό κανείς, αν αναλογιστεί ότι σ' αυτήν την πορεία της συγκλιτικής σκληρότητας, της επιβαλλομένης από τα πράγματα, όταν ζητούν οι αγρότες μας μια αύξηση ενός πεντοχίλιου των αγροτικών συντάξεων και δεν μπορεί η πολιτεία να δώσει, αντιλαμβάνεσθε και την οικονομική επίπτωση αυτού του τραγικού φαινομένου για την πατρίδα μας. Και έρχεται η πολιτεία, με την ευαισθησία που οφείλει στον εαυτό της και στο λαό μας, προβληματιζόμενη, δεκαετίες να συγκροτήσει τον προβληματισμό της και γονιμοποιούσα την εμπειρία της να αποπειραθεί να προσεγγίσει το πρόβλημα.

Έρχονται ακόμη και άλλοι παράγοντες που προωθούν τη νομοθετική ρύθμιση του προβλήματος. Για την Κυβέρνηση υπάρχει ένας νόμος, ο 2366/95, ο οποίος καθιστά υποχρεωτική τη συγκρότηση μιας επιτροπής ανάλογης, η οποία θα μελετήσει το θέμα των θεσμικών βελτιώσεων του Κ.Ο.Κ. Υπάρχει η ανάγκη ενιαιοποίησης του θεσμικού πλαισίου μέσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υπάρχει η επιτακτική ανάγκη της λαϊκής συνειδησης, του λαϊκού αισθήματος της μέσης κοινής γνώμης. Όλα αυτά συμπιέζανε την κατάσταση στο να οδηγηθεί η Κυβέρνηση να συγκροτήσει το νέο πλαίσιο. Και έρχεται με την προσέγγιση που κάνει και αναλύοντας τους υπαίτιους παράγοντες να φωτίσει τις επιβαλλόμενες ρυθμίσεις, ώστε να περιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις των ενόχων παραγόντων και να εξασφαλιστεί η ελπίδα ότι -συν τη εξέλιξη του μηχανισμού προλήψεων, υποδομών, περιβάλλοντος, αγωγής κλπ., καθώς θα κινείται όλο αυτό το σύστημα προς διαμόρφωση και μιας αντίστοιχης νοοτροπίας- θα επιτευχθεί η στόχευση του θεσμικού πλαισίου. Οι παράγοντες είναι γνωστοί. Και έρχεται ο ΚΟΚ με τα τρία κεφάλαιά του και τα 110 άρθρα, να συμπυκνώσει ένα δίκτυο διατάξεων, που προσεγγίζουν τις αιτίες που συνιστούν τους τέσσερις παράγοντες, ένα δίκτυο διατάξεων που αναφέρονται στην ευθύνη, τη συμπεριφορά, την αγωγή, τη στάση του ανθρώπινου παράγοντα, του χρήστη του αυτοκινήτου, του δρόμου κλπ.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ**)

Ο δεύτερος παράγοντας είναι το αυτοκίνητο. Έρχεται ο Κώδικας να συμπληρώσει εκείνα τα κενά με βάση την εμπειρία και τα πορίσματα της διακομματικής επιτροπής και της αντίστοιχης επιτροπής που μελέτησε το θέμα, ώστε το αυτοκίνητο από τη δική του την πλευρά, με τους κανόνες της τεχνολογίας, με τις καλύτερες προϋποθέσεις, οδηγούμενο ή χρησιμοποιούμενο αναλόγως με ένα αίσθημα ευθύνης, με βαθιά γνώση των κινδύνων και με ένα σύστημα συνειδησης, να εξασφαλιστεί ότι και εκείνος που οδηγεί, αλλά και το αυτοκίνητο που οδηγείται, να έχουν τις καλύτερες προϋποθέσεις για την αποφυγή ατυχημάτων.

Ο τρίτος παράγοντας, στον οποίο αναφέρονται οι σχετικές

διατάξεις, είναι η οδική υποδομή και το οδικό περιβάλλον. Και έρχεται ο προτεινόμενος Κώδικας να συμπληρώσει όλες εκείνες τις λεπτομέρειες, που συνιστούν την αιτία του προβλήματος, στο κεφάλαιο οδική υποδομή, οδικό περιβάλλον.

Και, τέλος, είναι μια γενικότερη επιταγή της πατρίδας μας. Εδώ, θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να επικαλεσθώ και πάλι την παλιά μου ιδιότητα και να πω τι ισχύει σαν δόγμα διοικήσεως μέσα στις Ένοπλες Δυνάμεις. Και πιστεύω ότι αυτό πρέπει να εμπεδωθεί σ' όλα τα μήκη και τα πλάτη της κρατικής λειτουργίας. Για κάθε τι που πράττεται ή παραλείπεται ναπραχθεί, υπάρχει υπεύθυνος. Η ατιμωρησία υποθάλλει -λέμε στο στρατό- την απειθαρχία, η ατιμωρησία υποθάλλει τα ατυχήματα.

Έρχεται, λοιπόν, ο Κώδικας, ευφυώς εναρμονίζων την εμπειρία του με τα ευρέως ισχύοντα σε άλλες χώρες, να στεγάσει και τις διατάξεις που θα κάνουν το σύστημα του ελέγχου πιο αποδοτικό.

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

Κύριε Πρόεδρε, θέλω να είμαι σύμφωνος με το χρονικό περιορισμό και θα κλείσω λέγοντας το εξής: Αντί να μεμψιμοιρούμε για τη μη, κατά την εκτίμησή μας, αρτιότητα -που αναμφισβητήτως θα συμβαίνει- ως προσπάθησουμε να βγάλουμε -σαν μήνυμα, αν θέλετε- με τη μεγαλύτερη δυνατή συναινέση τον ούτως ή άλλως Κώδικα -στις ούτως ή άλλως διατάξεις δεν υπάρχει δυνατότητα μεταβολής- και να του δώσουμε ένα κύρος μιας καθολικής ψήφισης, για να έχει ανάλογη κοινωνική αντανάκλαση, που θεωρείται βασικό στοιχείο για τη διαμόρφωση και ανάλογης νοοτροπίας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάει απόψε η Ολομέλεια του Σώματος το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ακούστηκαν θετικά σχόλια, ακούστηκαν κρίσεις αρνητικές, ακούστηκαν επικρίσεις, ακούστηκαν λιβανωτοί. Προσωπικά πιστεύω ότι ο νέος Κώδικας δεν είναι ούτε καλός ούτε κακός. Αποτελεί μια βελτίωση του υφισταμένου Κώδικος Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά κακώς συζητάμε αν η άλφα ή βήτα διάταξη είναι θετική ή αρνητική. Διότι ο κανονισμός της Βουλής δεν επιτρέπει στο Σώμα να τροποποιήσει καμία απ' αυτές τις διατάξεις. Με άλλα λόγια ή αποδεχόμαστε τον Κώδικα στο σύνολό του ή τον απορρίπτουμε. Και ορθώς ο Κανονισμός της Βουλής προβλέπει αυτήν τη διαδικασία. Και την προβλέπει διότι, όταν συντάσσεται ένας κώδικας, πρέπει να έχει ένα ενιαίο σύνολο, ενδεχόμενη δε τροποποίηση μιας διατάξεως μπορεί να οδηγήσει στην ανατροπή όλης αυτής της φιλοσοφίας.

Το πρόβλημα, όμως, είναι, αν θα είναι καλός ή κακός, καλύτερος ή χειρότερος ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας; Εκεί είναι το πρόβλημα; Αν θα προβλέπει μεγαλύτερες ή χαμηλότερες ποινές; Το πρόβλημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατά τη γνώμη μου είναι ότι δεν εφαρμόζονται οι νόμοι στον τόπο μας.

Φοβάμαι ότι αυτή η ασυδοσία που επικρατεί στην κυκλοφορία είναι ένα διάχυτο συναίσθημα, το οποίο έχει κατακυριεύσει ολόκληρο τον ελληνικό πληθυσμό. Αυτή η μη εφαρμογή των νόμων -και τη βλέπετε όλοι σας, τη βλέπουμε όλοι μας, τη βλέπει και ο Υπουργός αναμφισβήτητα, αν δεν είναι τυφλός και νομίζω ότι δεν είναι τυφλός- έχει οδηγήσει σε αυτήν την κατάλυση των πάντων.

Ασφαλώς κυκλοφορείτε, κύριε Υφυπουργέ, στην Αθήνα και βλέπετε ότι κανένα μα κανένα μοτοποδήλατο δεν κινείται βάσει των διατάξεων του Κώδικα. Και δεν είναι μόνον αυτό. Το τραγικότερο είναι ότι παρίσταται στην παράβαση το αστυνομικό όργανο και δεν αντιδρά. Ξέρετε γιατί, κύριε Υφυπουργέ; Διότι απλούστατα με την πολιτική σας από το 1981 μέχρι σήμερα εunuοχίσατε την Αστυνομία. Ξεκινήσατε από τη συνένωση των δύο Σωμάτων, Χωροφυλακής και Αστυνομίας, καταργήσατε τα Αρχηγεία, δημιουργήσατε μέσα στην ενιαία αστυνομία κομματικές κάστες,

παραγνωρίσατε ικανούς και αξίους, ανεβάσατε ανικάνους, αλλά κομματικά εντεταγμένους και έτσι επήλθε η διάλυση.

Να σας πω και κάτι άλλο, κύριε Υφυπουργέ; Δεν προστατεύσατε, όπως θα έπρεπε τα αστυνομικά όργανα, όταν επιτελούν το καθήκον τους και εκεί είναι η μεγάλη σας ευθύνη.

Θα έλεγα μια άλλη σκέψη: Συνεστήθη μια διακομματική επιτροπή για τα τροχαία ατυχήματα. Έκανε μια καλή δουλειά η οποία, ύστερα από πιέσεις της παρατάξεώς μας, της Νέας Δημοκρατίας, συνεζητήθη στη Βουλή. Και, λοιπόν, τι έγινε; Έγινε αυτή η ολοκληρωμένη και εμπειρισταωμένη έκθεση. Έλαβαν μέρος συνάδελφοι. Έλαβαν μέρος φορείς. Συζητήθηκε στην Ολομέλεια. Και τι έγινε; Γράψατε τα πορίσματα της διακομματικής επιτροπής στα παλαιότερα των υποδημάτων σας! Προς τι λοιπόν να συνιστούμε εφέξής διακομματικές επιτροπές; Για να μην τις λαμβάνει καθόλου υπόψη η κυβερνητική Πλειοψηφία;

Σας δηλώνω υπεύθυνα, ότι εάν ξαναέρθει πρόταση, από όποιο κόμμα -και από το δικό μου ακόμη- για σύσταση διακομματικής επιτροπής, θα την καταψηφίσω. Γιατί πιστεύω ότι εξευτελίζεται το ίδιο το Κοινοβούλιο. Αφού τα πορίσματα και μάλιστα τα ομόφωνα πορίσματα δεν λαμβάνονται καν υπόψη.

Θα έλεγα, κύριε Υφυπουργέ, ότι αυτή η έλλειψη αστυνόμευσης είναι αισθητή. Και άκουσα με πολύ ενδιαφέρον τοποθετήσεις συναδέλφων, που μιλούσαν για πρόληψη. Μέτρα για την πρόληψη πρέπει οπωσδήποτε να ληφθούν. Η πρόληψη όμως, εάν δεν συνοδεύεται και από καταστολή, είναι δώρον άδωρον. Και εδώ δεν έχουμε καταστολή.

Είχε κάνει, προ δύο-τριών ετών, όταν ήταν Υπουργός Δημόσιας Τάξης ο συνάδελφος ο κ. Παπαθεμελής, μια ουσιαστική πρόταση, η οποία τελικά, λόγω του θορύβου που δημιουργήθηκε, δεν κατέστη δυνατόν να γίνει διάταξη νομική. Είχε πει τότε ο κ. Παπαθεμελής - και είχε καταθέσει νομίζω και σχετική τροπολογία, την οποία απέσυρε- ότι το πρόστιμο πρέπει να εισπράττεται επί τόπου. Μα, είναι τόσο ηλίθιοι όλοι οι λαοί της Ευρώπης, κύριε Υφυπουργέ, που εφαρμόζουν αυτό το μέτρο; Μόνον αυτό μπορεί να οδηγήσει κάπως στη βελτίωση των μέτρων καταστολής.

Ακούστηκαν φωνές παράλογες, ότι μπορεί να χρηματίζονται οι αστυφύλακες. Λέτε και ότι όλοι οι αστυφύλακες είναι κλέφτες! Μπορεί να υπάρχει ένα ελάχιστο ποσοστό αναξίων οργάνων της τάξεως. Εγώ, όμως, πιστεύω ότι στο σύνολό του το αστυνομικό σώμα είναι έντιμο.

Ακούστηκε η άλλη φωνή, η οποία υποστηρίχθηκε μάλιστα και από το σημερινό Υπουργό Ανάπτυξης κ. Βενιζέλο, ότι είναι αντισυνταγματική η διάταξη. Για το όνομα του Θεού! Το Σύνταγμα προβλέπει ότι και το αστυνομικό όργανο μπορεί να επιβάλλει διοικητικές ποινές. Πώς αφαιρεί πινακίδες; Αυτή δεν είναι διοικητική ποινή; Γιατί δεν μπορεί να επιβάλλει και το πρόστιμο;

Εάν δεν προχωρήσετε, κύριε Υφυπουργέ, στην άμεση είσπραξη της παραβάσεως από το αστυνομικό όργανο, τότε δεν θα έχετε κανένα αποτέλεσμα. Περί αυτού είμαι απόλυτα πεπεισμένος.

Γιατί, τι συμβαίνει στην Ελλάδα; Τις πρώτες ημέρες εφαρμογής ενός μέτρου όλα τα αστυνομικά όργανα ξαμολιούνται για την εφαρμογή του. Το μέτρο όμως μετά τρεις ημέρες έχει ξεχασθεί. Αυτό έγινε και με τους λεωφοριόδρομους, αυτό έγινε και με το αλκοτέστ, αυτό γίνεται κάθε μέρα. Ενδεχομένως δεν φθάνει η αστυνομική δύναμη. Να το δεχθώ. Δεν είναι καλά εκπαιδευμένοι. Να το δεχθώ. Αλλά δεν δέχομαι ότι μπορεί από τη μία ημέρα στην άλλη να υπάρχει πλήρης αδράνεια στα μέτρα τα οποία η πολιτεία θεσπίζει.

Και πιστεύω ότι όλα αυτά τα οποία σήμερα κάνουμε δεν πρόκειται να εφαρμοσθούν. Σας το λέω ειλικρινά.

Δεν πάει να είναι ο καλύτερος κώδικας; Εάν δεν έχετε τη δυνατότητα να τον εφαρμόσετε, δεν υπάρχει περίπτωση να έχετε αποτέλεσμα.

Έχω εδώ ένα δημοσίευμα, το οποίο είναι χαρακτηριστικό. Είναι ένα ρεπορτάζ το οποίο δημοσιεύθηκε στις 20 Νοεμβρίου

1994 στην εφημερίδα "ΤΟ ΒΗΜΑ" με τίτλο "Λίγοι οδηγοί πληρώνουν τις κλήσεις της Τροχαίας". Δεν ζούμε στην Ελλάδα;

Δεν γνωρίζουμε ότι το 50% των βεβαιωμένων παραβάσεων σβήνονται από παρεμβάσεις τρίτων προσώπων, μηδέ των Βουλευτών, των συναδέλφων, εξαιρουμένων;

Φαντάζεστε ότι μπορείτε να εφαρμόσετε οποιοδήποτε σωστό μέτρο, όταν ξέρει ο πολίτης ότι δεν πρόκειται να έχει καμία κύρωση;

Κύριε Υπουργέ, ματαιοπονείτε. Ειλικρινά ματαιοπονείτε. Εγώ δεν έχω αντίρρηση να δεχθώ ότι είναι καλός ο Κώδικας. Ποιο θα είναι το αποτέλεσμα; Θα αισθάνεσθε υπερήφανος ότι κάνατε έναν Κώδικα προσαρμοσμένο στις ανάγκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύγχρονο, όταν ο Κώδικας αυτός δεν θα εφαρμόζεται;

Εδώ ένα άλλο θλιβερό προνόμιο της ελληνικής Βουλής είναι η πολυνομία. Ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι από το 1974 μέχρι σήμερα έχουμε ψηφίσει δυόμισι χιλιάδες νόμους; Έχουμε το μεγαλύτερο ρεκόρ παραγωγής νομοθετικού έργου από όλες τις ευρωπαϊκές χώρες. Πόσοι απ' αυτούς τους νόμους έχουν καταστεί ενεργείς; Πόσοι απ' αυτούς τους νόμους έχουν εφαρμοστεί; Αν κάνει κανείς κάποια έρευνα, αν έχει το κουράγιο και την ώρα και το χρόνο και την υπομονή να κάνει την έρευνα, θα διαπιστώσει ότι οι περισσότεροι νόμοι που ψηφίσαμε δεν εφαρμόζονται είτε διότι οι Υπουργοί δεν εξέδωσαν τα διατάγματα είτε διότι βρέθηκαν άλλοι νόμοι που τροποποίησαν τους προηγούμενους.

Ήκουσα ότι θα κάνετε μία επιτροπή μετά την εφαρμογή του Κώδικα για τροποποιήσεις. Κάντε την. Πιστεύω ότι θα είναι καλές. Όμως δεν θα έχετε κανένα αποτέλεσμα, αν δεν υπάρξει μέτρο εφαρμογής των διατάξεων. Ό,τι και να γίνει, δεν θα έχει το αποτέλεσμα, που περιμένετε. Και το μέτρο εγώ πιστεύω ότι θα είναι αποτελεσματικό, όταν δοθεί η δυνατότητα στο όργανο της τάξεως της αμέσου εισπράξεως του προστίμου. Και βεβαίως θα πρέπει αυτό να παρακολουθηθεί, για να δούμε αν έχει αδυναμίες, ποιες είναι αυτές και αυτές να θεραπεύσουμε.

Η Νέα Δημοκρατία είπε ότι θα ψηφίσει τον Κώδικα. Δεν νομίζω ότι θα υπάρχει κανείς που να έχει αντίρρηση να τον ψηφίσει. Αλλά φοβάμαι ότι όλα αυτά είναι μέτρα, δεν θα έχουν την αποτελεσματικότητα που όλοι επιδιώκουμε. Τα ατυχήματα δυστυχώς δεν πρόκειται να μειωθούν. Και κάθε χρόνο -πρέπει να το έχετε υπόψη σας- υπάρχουν δύο χιλιάδες νεκροί από τροχαία ατυχήματα. Κάθε χρόνο ξεκληρίζεται ένα μεγάλο χωριό και δεν το έχουμε αντιληφθεί! Λέμε ότι πρέπει να ψηφίσουμε νέο Κώδικα. Να τον ψηφίσουμε. Αλλά προχθές είχα ένα ατύχημα, εγώ προσωπικά, που οδηγούσα. Ήταν δικό μου λάθος, δεν είδα ένα STOP. Ξέρετε γιατί δεν το είδα; Γιατί ήταν καλυμμένο από κλαδιά δένδρων. Αναγνωρίζω το λάθος μου. Μου λέτε, λοιπόν, ότι θα εφαρμόσετε Κώδικα, όταν δεν κόβει κάποιος τα κλαδιά των δένδρων, για να προστατεύσει τον οδηγό ή τον πολίτη από το ατύχημα;

Αφήστε δε τη γελιοσύνη των διαφόρων πινακίδων, που άλλα λένε, αλλού οδηγούν, άλλα υπονοούν και άλλη τελικά είναι η πραγματικότητα. Κύριε Υφυπουργέ, ματαιοπονείτε -και σας το λέω με ιδιαίτερη αγωνία για το πρόβλημα αυτό. Ματαιοπονείτε, αν δεν λάβετε ριζικά μέτρα. Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ κ. Κόρακας έχει το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Ο ειδικός αγορητής μας έθεσε τα βασικά ζητήματα και στη δευτερολογία του θα συμπληρώσει σίγουρα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Γ' αυτό πιστεύω ότι θα είστε σύντομος.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Ναι, θα προσπαθήσω.

Θα ήθελα να επισημάνω ορισμένα ζητήματα και πριν από όλα θα ξεκινήσω από τη συνήθεια να συζητιέται και ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας με τη διαδικασία των κωδίκων, δηλαδή να μην είμαστε σε θέση να επιφέρουμε την παραμικρή αλλαγή. Αυτό είναι ένα σοβαρό ζήτημα. Βεβαίως, υπάρχει το πόρισμα της αρμόδιας επιτροπής, που δούλεψε πραγματικά πολύ φιλότιμα και πολύ

παραγωγικά και το οποίο είναι ιδιαίτερα χρήσιμο. Όμως κατά τη γνώμη μας δεν λαμβάνεται στο βαθμό που θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη από την Κυβέρνηση.

Επίσης θα ήθελα να πω ότι είναι πράγματι τα στοιχεία τραγικά. Η Ελλάδα είναι πρωτοπόρα σ' αυτήν την υπόθεση. Αυτό οφείλεται στους λόγους που επεσήμαναν και οι προλαλήσαντες Βουλευτές αλλά και στους λόγους που επισημαίνονται στο πόρισμα.

Τώρα έχουμε αυτόν το συγκεκριμένο Κώδικα. Εμείς είπαμε ότι δεν μπορούμε να τον ψηφίσουμε. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν παίρνουμε υπόψη μας και τα θετικά στοιχεία που περιέχει αυτός ο Κώδικας. Όμως έχει και ορισμένα προβλήματα, που δεν μας δίνουν τη δυνατότητα να τον ψηφίσουμε. Είπε μερικά ο συνάδελφος κ. Παναγιώτου και θα πω και εγώ μερικά.

Θα επαναλάβω τη βασική παρατήρησή μας: Δεν παίρνονται υπόψη οι τέσσερις παράγοντες οδικής κυκλοφορίας. Δεν λαμβάνονται ουσιαστικά μέτρα για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα.

Θα θέσω ως πρώτο ζήτημα το θέμα της υποδομής, την κατάσταση του οδικού δικτύου, στο οποίο αναφέρθηκαν και άλλοι συνάδελφοι. Αναφέρθηκαν όλοι στην κακή κατάσταση του οδικού δικτύου στην Ελλάδα. Θα σας πω, κύριε Πρόεδρε, ότι στο Συμβούλιο της Ευρώπης ερωτήθηκε ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, ο κ. Στεφανόπουλος, από Φινλανδό Βουλευτή ακριβώς για το θέμα αυτό, για την απαράδεκτη κατάσταση του οδικού δικτύου και για τον τρόπο με τον οποίο οδηγούν οι Έλληνες, πράγμα που στοιχίζει τη ζωή και σε πάρα πολλούς παραθεριστές ξένους στη χώρα μας και που αποτελεί μία δυσφήμιση για τον τουρισμό στη χώρα μας.

Η άσχημη κατάσταση των δρόμων δεν είναι εκ Θεού, δεν φταίει ο Θεός γι' αυτήν. Φταίνει συγκεκριμένες πολιτικές. Να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους, κύριε Υφυπουργέ. Είναι οι μίζες και τα λαδώματα.

Κύριε Υφυπουργέ, διατελέσατε Γενικός Γραμματέας στη Λέσβο και ξέρετε πολύ καλά ότι δεν υπάρχει ούτε μία στροφή που να είναι κανονική, που να μην είναι ανάποδη η κλήση της. Αυτά δεν τα βλέπουν οι τεχνικές υπηρεσίες; Φυσικά τα βλέπουν. Υπάρχει όμως ο νόμος που λέει ότι αν ένα έργο δεν το παραλάβουν οι υπηρεσίες σε ένα χρόνο, θεωρείται ότι το έχουν παραλάβει. Γιατί λοιπόν να μην κάνει ο εργολάβος ό,τι πρέπει, για να οικονομήσει τα περισσότερα;

Δεν θέλω τώρα να επεκταθώ σε άλλες παρενέργειες κλπ. Τα ξέρουμε όλοι πάρα πολύ καλά. Είναι συνήθως οι "ημέτεροι" οι εργολάβοι, ειδικά στα μεγάλα έργα. Δεν μπορείτε να παίζετε το ρόλο του Ποντίου Πιλάτου ή, εν πάση περιπτώσει, να κρύβεσθε πίσω από το δάκτυλό σας και εσείς, η σημερινή Κυβέρνηση, αλλά και οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας. Οργιάζει η μίζα, οργιάζει η ευνοιοκρατία κλπ. Βγαίνει στη δημοπρασία, λέει, το έργο και βγάζει έκπτωση 70% και από κει και πέρα αρχίζει ο γνωστός χαβάς, αναθεώρηση, αναπροσαρμογή κλπ.

Μου έτυχε σε καινούριο δρόμο στη Μυτιλήνη, χειμώνα με πολύ μεγάλη βροχή, για μια στιγμή να πιστέψω ότι βρισκόμουν μέσα στη θάλασσα. Τι ήταν; Ήταν μια λίμνη που είχε σχηματιστεί μέσα στον καινούριο δρόμο. Παραλίγο να πνιγούμε όλοι! Ήταν δρόμος, που μόλις είχε παραδοθεί. Ε, αυτή η λίμνη συνεχίζει να υπάρχει έπειτα από τέσσερα χρόνια.

Το λέω αυτό, κύριε Πρόεδρε, για να μην κοροϊδεύμαστε εδώ μέσα.

Είναι λοιπόν το θέμα της κακοκατασκευής, των διαστάσεων των δρόμων μας, της χωρητικότητάς τους, της απαράδεκτης έως ανύπαρκτης σήμανσης. Είναι τόσο πολύτιμη αυτή η σήμανση. Μια γραμμή στη μέση ενός δρόμου μπορεί να σώσει ζωές. Και όμως και αυτήν δεν την κάνουνε.

Υπάρχουν στροφές -καρμανιόλες, υπάρχουν περάσματα -καρμανιόλες. Για τους δρόμους της Μυτιλήνης έχω κάνει δεκαπέντε-είκοσι ερωτήσεις. Υπάρχει ένας δρόμος στην Καλλονή, κύριε Υφυπουργέ, όπου υπάρχουν δύο γεφύρια, που μετά βίας περνάει ένα αυτοκίνητο και τα γεφύρια είναι

απροσπάτετα, είναι ανοιχτά. Σ' αυτά έχουν γίνει ατυχήματα επί ατυχημάτων και έχει σκοτωθεί κόσμος. Και όμως τα γεφύρια μένουν έτσι ακόμα. Ορισμένοι ειρωνικά καλύπτονται πίσω από τη δικαιολογία ότι είναι παραδοσιακά και δεν πρέπει να τα καταστρέψουμε. Αυτά δεν έχουν καμία παράδοση, δεν είναι καθόλου παραδοσιακά.

Υπάρχει επίσης ο παράγοντας όχημα, που δεν παίρνεται υπόψη. Εμείς πιστεύουμε ότι το μέτρο της απόσυρσης, με όλα τα από πίσω που μπορεί να είχε, ήταν ένα θετικό μέτρο.

'Εβγαλε από την κυκλοφορία ένα σημαντικό αριθμό σαράβαλων πολύ επικίνδυνων. Όμως υπάρχει ακόμα ένας μεγάλος αριθμός τέτοιων επικίνδυνων αυτοκινήτων. Κατά τη γνώμη μας θα έπρεπε να προχωρήσει η νέα απόσυρση. Εσείς, αντί να κάνετε νέα απόσυρση, μειώσατε την τιμή. Εμείς δεν είμαστε κατά της μείωσης της τιμής. Είναι απαράδεκτο οι τιμές σε μας να είναι διπλάσιες από στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Εδώ παίζονται άλλα συμφέροντα. Θα μπορούσε όμως να γίνει η νέα απόσυρση, για να ανανεωθεί ο στόλος. Αυτό θα ήταν ευεργετικό για το περιβάλλον.

Υπάρχει ακόμη και το θέμα του ελέγχου για την κατάσταση των οχημάτων. Λέγονται πολλά για παρατράγουδα στα ΚΤΕΟ. Δηλαδή, λένε ότι πολλές φορές δεν γίνεται ουσιαστικός έλεγχος. Άλλες φορές δεν έχουν και τα μέσα να κάνουν αυτόν τον έλεγχο.

Υπάρχει ακόμη ο παράγων που λέγεται χρήση. Υπάρχει και το θέμα της εκπαίδευσης, δηλαδή πώς παίρνει κάποιος την άδεια οδήγησης. Φαίνεται ότι στη χώρα μας είμαστε πολύ ελαστικοί σε αυτό το θέμα. Επειδή ακριβώς έχουμε το πρόβλημα με τα ατυχήματα θα έπρεπε να είμαστε πολύ πιο αυστηροί. Εδώ ο Κώδικας προβλέπει ορισμένα πράγματα, αλλά δεν νομίζουμε ότι είναι αρκετά. Έχουμε και το θέμα των εκπαιδευτών. Δεν νομίζουμε ότι αρκούν δύο εξάμηνα σε ένα ΙΕΚ, για να μπορέσει να εκπληρώσει κάποιος μια τόσο υπεύθυνη αποστολή. Απαιτείται μεγαλύτερη και πιο εγγυημένη εκπαίδευση. Ο εκπαιδευτής πρέπει να έχει και άλλα χαρακτηριστικά, ακεραιότητας, εντιμότητας κλπ. Βέβαια αυτά δύσκολα μπορεί να τα ελέγξει κανείς, αλλά και γι' αυτά μπορεί να ληφθούν κάποια μέτρα.

Ο τέταρτος παράγοντας είναι ο έλεγχος και κυρίως η αστυνόμευση. Ο έλεγχος αυτός είναι βασικά κατασταλτικός και σχεδόν ποτέ προληπτικός. Πολλές φορές διαπιστώνουμε ότι οι αστυνομικοί στήνουν παγίδες. Υπάρχει το επιχείρημα ότι έτσι προσέχεις, διότι περιμένεις ανά πάσα στιγμή να έρθει η Αστυνομία. Νομίζω όμως ότι εάν οι αστυνομικοί είναι σε εμφανή σημεία, μπορούν να προλάβουν καταστάσεις. Αν γίνει το ατύχημα, ή η παραβίαση που συχνά μπορεί να σημάνει σοβαρό ατύχημα, τι να το κάνω εγώ που θα τιμωρηθεί ο νεκρός για την παράβαση που έκανε;

Ο Κώδικας είναι εισπρακτικός, γιατί είναι κυρίως κατασταλτικός και προσανατολισμένος στην επιβολή συνεχώς αυξανόμενων προστίμων. Ετέθη το θέμα να εισπράττεται επί τόπου το πρόστιμο. Εμείς δεν θα είχαμε αντίρρηση, αλλά πρέπει να σημειώσουμε ότι στις χώρες που εισπράττεται επί τόπου το πρόστιμο, είναι πολύ πιο χαμηλό. Πριν από καιρό ήμουν στη Γερμανία και μου είπαν ότι αν παρκάρω παράνομα και με πιάσουν, θα πληρώσω δεκαπέντε (15) μάρκα, τα οποία είναι περίπου τρεις χιλιάδες (3.000) δραχμές.

Επίσης ο Κώδικας παραπέμπει τα μεγάλα θέματα σε προεδρικά διατάγματα και σε υπουργικές αποφάσεις. Αυτό είναι απαράδεκτο. Θέματα που αφορούν την εκπαίδευση των οδηγών και των εκπαιδευτών παραπέμπονται σε προεδρικά διατάγματα. Φοβόμαστε ότι αυτά ή δεν θα εκδοθούν ή αν εκδοθούν δεν θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες. Αυτά τα βασικά ζητήματα θα έπρεπε να περιλαμβάνονται μέσα στον Κώδικα.

Επίσης και η εισαγωγή της κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία και η εκστρατεία ενημέρωσης ανατίθενται και αυτά τα σοβαρά ζητήματα σε προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις. Είναι απαράδεκτο.

Και κατά τη γνώμη μου και τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης -ακόμη και τα κρατικά- αλλά και τα εκπαιδευτικά προγράμματα δεν περιλαμβάνουν τέτοια αγωγή, γιατί πάλι εδώ ορισμένοι έχουν συμφέρον.

Καταλαβαίνετε ότι αν πείθονταν οι ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων να μην κατεβαίνουν στην Αθήνα με το Ι.Χ. τους καθημερινά και ανά πάσα στιγμή -και βλέπουμε ότι όλα τα Ι.Χ. που κυκλοφορούν στην Αθήνα μέσα είναι ή με ένα άτομο ή το πολύ δύο, τα εννιά στα δέκα είναι με ένα άτομο- αλλά να πάρει ο κάθε ιδιοκτήτης Ι.Χ. ένα μέσο μαζικής μεταφοράς ή έστω ταξί, τα πράγματα θα ήταν πολύ πιο απλά. Όμως, αν το κάνει αυτό, το αυτοκίνητο θα φθείρεται πολύ λιγότερο, θα καταναλώνουμε πολύ λιγότερα καύσιμα.

Και είναι συγκεκριμένοι αυτοί που έχουν όφελος από το να φθαρεί όσο γίνεται πιο γρήγορα το αυτοκίνητο, για να το αλλάξουμε και από το να καταναλώσουμε όσο γίνεται περισσότερη βενζίνη. Βεβαίως, δεν ωφελείται ο καταναλωτής, ο χρήστης, δεν ωφελείται ο πολίτης, ωφελείται όμως ο εισαγωγέας των αυτοκινήτων, ωφελείται η εταιρεία πετρελαίου και ωφελείται και το κράτος, η κυβέρνηση, γιατί βρίσκει πόρους να εισπράξει από τους φόρους κλπ. Να μην κοροϊδεύομαστε λοιπόν.

Γι'αυτό και τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης δεν κάνουν τέτοιες εκστρατείες. Εγώ δεν είδα ποτέ σε καμία εκπομπή είτε σε ιδιωτικό κανάλι είτε σε κρατικό μία τέτοια εκπομπή, γιατί πρέπει να φοράμε τη ζώνη, γιατί δεν πρέπει να κατεβαίνουμε με το αυτοκίνητό μας στο κέντρο, γιατί πρέπει να τηρούμε ορισμένους κανόνες όταν οδηγούμε κλπ. Ποτέ δεν το κάνουν αυτό. Αντίθετα, εκθειάζουν την ταχύτητα. Ένα από τα βασικά θετικά χαρακτηριστικά που εμφανίζουν στο αυτοκίνητο είναι το πόσο γρήγορα αναπτύσσει ταχύτητα και πόσο μεγάλη ταχύτητα αναπτύσσει. Τέτοιες καταστάσεις τις βιώνουμε καθημερινά.

Και εδώ επίσης υπάρχουν οι συγκεκριμένοι υπεύθυνοι. Είναι η Κυβέρνηση που διαφεντεύει τα κρατικά κανάλια, τα κρατικά Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και είναι και οι μεγιστάνες του πλούτου, που διαφεντεύουν τα μεγάλα ιδιωτικά κανάλια.

Επίσης, δίνει τη δυνατότητα ο Κώδικας στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης όχι μόνο να εισπράττουν τεράστια ποσά, που αρνείται να τους δώσει η Κυβέρνηση για να καλύψουν τις ανάγκες τους, αλλά να τα εισπράττουν και μέσω των τελών στάθμευσης. Επιπλέον, εξωθούν, ενθαρρύνουν τους Ο.Τ.Α. να παραδίδουν αυτές τις υπηρεσίες σε ιδιώτες. Και βρισκόμαστε στον τραγέλαφο, δημόσιους δρόμους που ανήκουν στο κοινωνικό σύνολο να τους λυμαίνονται ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες επιπλέον επιβάλλουν και βαριά πρόστιμα και να έχει η Κυβέρνηση την απαίτηση να πληρώσει ο λαός τα πρόστιμα. Όχι, να μην τα πληρώσει ποτέ!

Εμείς κάναμε συγκεκριμένη πρόταση και καταθέσαμε και τροπολογία, που ζητάμε να έχει τη δυνατότητα ο κάθε πολίτης για ορισμένες ώρες να σταθμεύει σε χώρους που θα καθορισθούν δωρεάν και αν υπερβεί αυτόν το χρόνο, τότε να πληρώνει κάτι, να υπάρχει ένα πρόστιμο.

Επίσης, υπάρχει το θέμα του σχολικού τροχονόμου. Και εδώ προβλέπεται ότι θα τον πληρώνουν οι γονείς στα σχολεία. Είναι ένας θεσμός που στην ουσία δεν θα λύσει τα ζητήματα, αντίθετα θα δημιουργήσει νέα, διότι είναι αρμοδιότητα του κάθε σχολείου να πει αν τον χρειάζεται. Και αυτό θα το πει βεβαίως ανάλογα και με τις δυνατότητες που έχει το σχολείο να τον πληρώσει. Είναι ένας εθελοντικός θεσμός και θα πληρώνεται- όπως είπαμε- τελικά από τους γονείς.

Εμείς πιστεύουμε ότι θα ήταν ένα ειδικό μέτρο, αν υποχρεωτικά υπήρχε ειδικά σε σχολεία, που είναι σε επικίνδυνα σημεία, τροχονόμος κανονικός, σχολικός τροχονόμος, ο οποίος θα βοηθούσε και θα ρύθμιζε την κυκλοφορία.

Αυτά, κύριε Πρόεδρε, θέλαμε να τονίσουμε και να επαναλάβουμε ότι ο πεζός, ειδικά στις μεγάλες πόλεις, νιώθει υπό συνεχή διωγμό. Ζω στα Εξάρχεια και πολλές φορές δεν έχω τη δυνατότητα να περπατήσω στο πεζοδρόμιο, κατεβαίνω και περπατώ μέσα στο δρόμο, οπότε έχω το βρίσιμο και την κόρνα του κάθε οδηγού δικαιολογημένα. Είναι η έλλειψη των χώρων στάθμευσης και εδώ είναι ένα θέμα πολιτικής. Τι μέτρα πήρε η Κυβέρνηση, οι διάφορες κυβερνήσεις, για να εξασφαλιστούν

χώροι στάθμευσης στην πόλη; Είναι επίσης η ανυπαρξία ποδηλατοδρόμων. Δεν υπάρχει κανένα, μα κανένα απολύτως μέτρο για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, ούτε στο μέσα μαζικής μεταφοράς ούτε στους δρόμους κλπ.

Βεβαίως, γενικά, πρέπει να πούμε ότι δεν υπάρχει κυκλοφοριακή πολιτική στη χώρα μας. Γίνονται ορισμένα πράγματα με σπασμωδικές κινήσεις, που τελικά και αυτά που αποφασίζονται, δεν εφαρμόζονται, καταστρατηγούνται, παραβιάζονται και γι'αυτό - τελειώνω, όπως άρχισα- έχουμε αυτά τα τραγικά αποτελέσματα στην οδική κυκλοφορία, τα ατυχήματα, τους θανάτους, τους βαρείς τραυματισμούς, τις τεράστιες υλικές ζημιές, που υφίσταμεθα καθημερινά.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Αλφίερη έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα πολύ σημαντικό θέμα, ένα θέμα που έχει σχέση με τη ζωή του ανθρώπου αλλά και με την κυκλοφορία του αυτοκινήτου, με τη βιώσιμη πόλη και με το καθημερινό άγχος που έχουμε φεύγοντας από τους χώρους που μένουμε, για να έρθουμε στους χώρους εργασίας.

Κύριοι συνάδελφοι, πριν μπω στον Κώδικα, θα ήθελα να ξεκινήσω από κάποιες επισημάνσεις που τις έχω κάνει πολλά χρόνια και που πραγματικά έχουν σημασία να κατατεθούν σε αυτόν τον Κώδικα.

Ο Κ.Ο.Κ. έχει κάποια ενδιαφέροντα άρθρα. Θα μείνω στο άρθρο 11, που απαγορεύεται κάθε διαφήμιση με οποιονδήποτε τρόπο και μέσα σε εθνικούς και επαρχικούς δρόμους. Αυτό το είχε και ένας προηγούμενος νόμος.

Σήμερα, κύριοι συνάδελφοι, αν προχωρήσουμε τον επαρχιακό ή τον εθνικό δρόμο, θα δούμε σε κάθε βήμα να υπάρχουν διαφημίσεις, με αποτέλεσμα να αλλοιώνεται το οπτικό μας πεδίο και να γίνονται πολλά δυστυχήματα, γιατί πολλές φορές υπάρχουν σε φανάρια διαφημιστικές πινακίδες. Και το ερώτημα που μπαίνει -και που άλλοι συνάδελφοι είπαν -είναι: ποιος μηχανισμός ελέγχου θα υποχρεώσει να εφαρμόσει αυτό το άρθρο στην προκειμένη περίπτωση; Ποιος μηχανισμός ελέγχου, πέρα από το πρόστιμο που μπαίνει, υποχρέωσε στον προηγούμενο νόμο την εφαρμογή αυτών των άρθρων, την υποχρέωση, δηλαδή, στους διαφημιστές και στο διαφημιστή να μην καταστρατηγεί το νόμο και να μη δημιουργεί σοβαρή ρύπανση;

'Ενα άλλο θέμα, κύριοι συνάδελφοι, είναι στο άρθρο 38, το οποίο λέει πολύ έξυπνα "κανόνες κυκλοφορίας πεζών".

Θέλω να σας πω -και όλοι είμαστε μάρτυρες της ζωής, που έχουμε καθημερινά στην πόλη- ότι πεζοδρόμια, ελεύθεροι χώροι, πεζόδρομοι, όλοι είναι κατεληγμένοι από κάποιο εμπόδιο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Γι'αυτό η ζωή μας έχει καταστεί "πεζή"!

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Ξέρετε, κύριε Βλασσόπουλε, ότι ζούμε σε μία πόλη που μας ταλανίζει πολύ αυτή η κατάσταση. Και εσάς σας έχουμε επισκεφθεί σαν Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου. Δέκα χρόνια αγωνιζόμαστε να κάνουμε ένα βιώσιμο Πειραιά. Πρέπει να ομολογήσουμε ότι δεν έχουμε βρει πια να είναι αυτή η αρχή που θα φροντίσει τον πεζό. Υπάρχουν κιγκλιδώματα, υπάρχουν τραπεζάκια, υπάρχουν υπαίθρια μαγαζιά, υπάρχουν γκαράζ. Εμείς δεκατρία χρόνια παλεύουμε να βρούμε ποια είναι η δημόσια αρχή, που θα λύσει το πρόβλημα.

'Αρα λοιπόν, κύριε Υπουργέ και στο σημερινό Κώδικα, στο άρθρο 38, δεν βλέπω ένα μηχανισμό ελέγχου που θα μπορεί ο πεζός πολίτης χωρίς γραφειοκρατία να απευθυνθεί και να λύσει το πρόβλημα.

'Ενα άλλο θέμα που είναι πάρα πολύ σημαντικό για μας, που ακούσαμε και που οι πολίτες το δέχθηκαν με ευχαρίστηση, είναι το λεγόμενο αλκοτέστ. Εδώ λοιπόν, στο άρθρο 42, έρχεται το αλκοτέστ και σωστά έρχεται. Στην παράγραφο 5, όμως, βλέπουμε ότι οι Υπουργοί Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης κλπ. θα αποφασίσουν με προεδρικό διάταγμα τη χρήση του οινόπνευματος,

του αλκοτέστ κλπ.

'Αρα, λοιπόν, εδώ αντί να έχουμε μία μονιμοποίηση και έναν εντατικό έλεγχο, όσον αφορά το αλκοτέστ, φθάνουμε πάλι να το παραπέμπουμε στις καλές ενδές, όπως θα παραπέμπουμε στις καλές ενδές αρκετά πράγματα με προεδρικά διατάγματα.

Θα μου πείτε ότι οι Υπουργοί θα έχουν το χρόνο να κάνουν αυτά τα προεδρικά διατάγματα. Η εμπειρία, λοιπόν, μου λέει -ελέγχοντας και τους νόμους, που έχουν τόσα πολλά προεδρικά διατάγματα- ότι συνήθως το πράγμα παραπέμπεται στις καλές ενδές και ποτέ δεν προχωρεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε στα χέρια μας το ομόφωνο πόρισμα της διακομματικής επιτροπής του 1996. Όλοι θα περιμέναμε εδώ ότι τα συμπεράσματά τους θα λαμβάνονταν σοβαρά υπόψη στην κατάρτιση του σχεδίου νόμου από το Υπουργείο. Για μια ακόμα φορά, όμως, η Κυβέρνηση αποφάσισε κομματικά και δεν έλαβε καθόλου υπόψη της το πόρισμα ή, αν θέλετε, το έλαβε σε πράγματα επιτόλεια, θα έλεγα.

Είναι ένα σχέδιο νόμου, ένας Κώδικας που φέρνει ξανά στην επιφάνεια το πρόστιμο και δεν υιοθετεί πολιτικές εκπαίδευσης των οδηγών και πρόληψης των ατυχημάτων. Για μία ακόμα φορά η τροποποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι βραχυπρόθεσμη και πουθενά δεν υπάρχει πολιτικός σχεδιασμός.

Είναι ένας Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας που δεν έχει δει το παρελθόν, δεν έχει αξιοποιήσει το παρόν και δεν έχει προβλέψει το μέλλον.

Κύριε Υφυπουργέ, πριν μπούμε στην τσέπη των πωλητών με νέου εισπρακτικού χαρακτήρα μέτρα, ας προωθήσουμε πολιτικές, που στόχο θα έχουν την ασφάλεια και την προστασία της ζωής τους. Το όφελος, πολιτικό, κοινωνικό και οικονομικό, θα είναι πολύ μεγαλύτερο.

Θεωρούμε σημαντικές τις επισημάνσεις της επιτροπής του πορίσματος για την οδική ασφάλεια, που βάσει τα θεμέλια στην οικοδόμηση μίας στρατηγικής αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων και που, δυστυχώς, δεν υπάρχει στο παρόν σχέδιο νόμου.

Ο παρών Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν αντιμετωπίζει τη συνεχή αύξηση των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων, την ακαταλληλότητα και ανεπάρκεια του οδικού δικτύου των πόλεων, την αποσπασματική και ανορθολογική ρύθμιση των μονοδρομήσεων, που επεκτείνουν τις διαδρομές και επιτείνουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Οι αφορρές εκπομπές ήχων και καυσαερίων, οι κακοτεχνίες των οδοστρωμάτων, επιφέρουν συνεχή υποβάθμιση στην καθημερινή μας ζωή και ιδιαίτερα στα μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα της χώρας, που το παρόν σχέδιο νόμου δεν αντιμετωπίζει.

Εδώ, το παρόν νομοσχέδιο, κατά τη γνώμη μας, εκχωρεί αρμοδιότητες, που θεωρώ ότι θα δημιουργήσουν σοβαρά προβλήματα. Αναφέρομαι συγκεκριμένα στο άρθρο 52, παράγραφος 1, σύμφωνα με το οποίο μεταφέρονται αρμοδιότητες από το κράτος στους δήμους και τις νομαρχίες. Εδώ προκύπτει ένα βασικό θέμα: Ο ενιαίος σχεδιασμός κυκλοφορίας και στάθμευσης για τα μεγάλα αστικά κέντρα Αθηνών και Θεσσαλονίκης, που θεωρώ ότι έχει ξεχαστεί από το παρόν σχέδιο νόμου.

Υπάρχει ένας κατακερματισμός αρμοδιοτήτων. Δίνονται αρμοδιότητες στο δήμο, στη νομαρχία και στην κοινότητα, που σύμφωνα με τις δικές τους ανάγκες μπορούν να επιβάλλουν τις δικές τους πολιτικές και το δικό τους χαράτσι στους πολίτες, κατακερματίζοντας τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Ψυχικό. Αν πείσεις μέσα στο Ψυχικό, αποκλείεται να βγει. Παντού υπάρχουν αδιέξοδα και ο Δήμος Ψυχικού δεν έχει λάβει υπόψη του τους γείτονες δήμους. Σε αυτόν το δήμο υπάρχει μία δική του αντίληψη για την κυκλοφοριακή αγωγή ή κυκλοφορία της πόλης, χωρίς να λαμβάνει υπόψη του τις γύρω καταστάσεις.

Θυμίζω την απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας, που έλεγε συγκεκριμένα σε μία προσφυγή που έκαναν οι πολίτες

ότι το οδικό δίκτυο, έστω και αν πρόκειται για δημοτικούς και κοινοτικούς δρόμους, δεν αποτελεί τοπική υπόθεση των ΟΤΑ, εφόσον συνάπτεται τόσο με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο της χώρας όσο και με την προστασία των γεωυστημάτων του φυσικού χώρου, που αποτελούν στοιχείο της εθνικής και φυσικής κληρονομιάς.

Τελικά το Συμβούλιο της Επικρατείας τονίζει ότι το οδικό δίκτυο υπόκειται σε συνολικό σχεδιασμό και διαχείριση, τόσο σε επίπεδο εθνικών ή επαρχιακών οδών όσο και σε επίπεδο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, προκειμένου για τοπικές και επαρχιακές οδούς.

Στο άρθρο 52 δεν λαμβάνετε υπόψη σας αυτήν την απόφαση και θεωρώ, κύριε Υφυπουργέ, ότι δημιουργείτε σοβαρά προβλήματα στο σχεδιασμό του κυκλοφοριακού των μεγάλων πόλεων της Αττικής και Θεσσαλονίκης και της Πάτρας, γιατί όχι. Και με αυτή σας την απόφαση οξύνετε το κυκλοφοριακό χάος.

Ένα άλλο πρόβλημα, που υπάρχει και το θεωρούμε πονηρό στο άρθρο 48 παράγραφος 1, είναι ότι δίνεται το δικαίωμα στους ΟΤΑ να παραχωρούν χώρους στο οδόστρωμα, κατ' εξαίρεση σε γυναστούς και φίλους της κάθε δημοτικής αρχής. Θεωρούμε ότι είναι απαράδεκτο έτσι πονηρά να μπαίνουν μέσα στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας τα λεγόμενα παρκόμετρα.

Κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να δούμε και να σεβαστούμε την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας και να δούμε πόσο ταλαιπωρήθηκαν οι συμπολίτες μας. Είχε γίνει και ολόκληρη συζήτηση και προχθές διάβαζα στην εφημερίδα ότι ο Δήμος Αθηναίων ετοιμάζεται να επιστρέψει τα χρήματα από τα παρκόμετρα. Σήμερα άκουσα ότι ο κ. Αβραμόπουλος δήλωσε στα Σπάτα ότι θα ξαναέρθουν τα παρκόμετρα στην Αθήνα, παρ' όλο που έχει βγει τελεσίδικη απόφαση από το Συμβούλιο Επικρατείας.

Θα ήθελα να μου απαντήσετε, κύριε Υφυπουργέ, γιατί υπάρχει αυτό το παραθυράκι; Για να εξυπηρετήσετε υμέτερους; Για να δώσετε τη δυνατότητα στους δημάρχους να έχουν ένα ρουσφετολογικό μέσο, για να πλησιάσουν τους πολίτες και να αχρηστέψουν κοινόχρηστους χώρους;

Θεωρώ λοιπόν ότι ο κοινόχρηστος χώρος -και πρέπει να σας το υπενθυμίσω εδώ- είναι συνταγματικά κατοχυρωμένος. Το άρθρο 24 λέει ότι είναι δεδομένος και προς όφελος του συνόλου των πολιτών και όχι μιας εκλεκτής ομάδας, ρυθμίζοντας θέματα κατάληψης οδών και πεζοδρομίων.

Η ελεγχόμενη στάθμευση, λοιπόν, όπως έχουμε πει και πρέπει να σας υπενθυμίσω, έχει απορριφθεί από το Συμβούλιο Επικρατείας, γιατί είχε μόνο εισπρακτικό χαρακτήρα και δεν εξυπηρετούσε τις κοινωνικές ανάγκες των πολιτών.

Εμείς, κύριοι συνάδελφοι, δεν έχουμε αντίρρηση, όμως αν οργανωθεί με δίκαιο τρόπο, με τη συμμετοχή των πολιτών και χωρίς εισπρακτικό χαρακτήρα, μπορεί να παίξει ουσιαστικό ρόλο στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι οι δρόμοι είναι κοινόχρηστοι και έχουν γίνει από τα χρήματα του φορολογούμενου πολίτη. Η ιδιωτικοποίησή τους φέρνει κέρδη σε κάποιους ιδιώτες, σε βάρος όμως της δημόσιας περιουσίας.

Το 1993, που το μέτρο της ελεγχόμενης στάθμευσης εφαρμόστηκε στον Πειραιά, δεν ωφέλησε την κυκλοφορία, ούτε συνέβαλε στην προστασία του περιβάλλοντος. Το κέντρο της πόλης γέμισε ασφυκτικά από αυτοκίνητα και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να μη διευκολύνονται οι συνάλλαγες και να δημιουργείται κυκλοφοριακό χάος στο κέντρο.

Η πρότασή μας είναι συγκεκριμένη: Στα εμπορικά κέντρα να υπάρχουν χώροι που θα επιτρέπει η στάθμευση, με την προϋπόθεση ότι αυτός ο χρόνος θα είναι δωρεάν και το πρόστιμο θα επιβάλλεται για την παραβίαση του χρόνου και μόνο.

Τελειώνοντας θα ήθελα να σας υπενθυμίσω, κύριοι συνάδελφοι, ότι η χώρα μας, η Ελλάδα, είναι μια από τις τελευταίες χώρες της Ευρώπης που επιμένει να μην εντάσσει στην καθημερινή της ζωή τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Πουθενά και σ' αυτόν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, εκτός όπου επιγραμματικά αναφέρεται, δεν βλέπουμε υποδομές που να εξυπηρετούν τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Δεν βλέπουμε, δηλαδή,

τη φιλοσοφία και την αντίληψη, που θα πρέπει να είχε ένας σύγχρονος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Και θεωρώ, κύριε Υφυπουργέ, ότι δεν έχετε την αντίληψη αυτή, γιατί είναι ένας Κώδικας μονομερής και μονοκομματικός. Φιλοσοφία αυτής της Κυβέρνησης είναι να μην παίρνει υπόψη της καμία πρόταση και καμία διαφορετική -αν θέλετε- αντίληψη. Δεν λέμε να γίνουν δεκτές όλες οι προτάσεις, αλλά καλό θα είναι κάποιες ομάδες πολιτών, που αγωνιούν και δεν βρίσκουν πρόσβαση, κάποια στιγμή να ακούγονται, όπως είναι τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Έχει ενδιαφέρον το ότι σε ερωτήσεις που έχω κάνει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και στο Υπουργείο Μεταφορών, δηλώνουν οι Υπουργοί ότι υπάρχει μια ολόκληρη λογική για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Αν κρίνουμε τους δρόμους, τα πεζοδρόμια και τα οχήματα, δεν θα συναντήσουμε πουθενά τη στοιχειώδη υποδομή. Θεωρώ, λοιπόν, ότι πρέπει να είμαστε πιο ειλικρινείς γι' αυτά που γράφουμε και γι' αυτά που λέμε. Δεν υπάρχει πολιτική για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Ας προσπαθήσουμε να την υιοθετήσουμε από δω και στο εξής.

Εμείς, κύριοι συνάδελφοι, δεν θα ψηφίσουμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, γιατί θεωρούμε ότι είναι ένας αποσπασματικός Κώδικας, που δεν έχει τα πιο στοιχειώδη πράγματα.

Θα σας πω και κάτι άλλο: Αυτό το πόρισμα που έχουμε μπροστά μας είσατε υποχρεωμένοι να το λάβετε υπόψη σας για δύο λόγους.

Πρώτα -πρώτα, υπήρξε μια συλλογική δουλειά συναδέλφων για ενάμιση χρόνο και, δεύτερον, ήταν μια κοινοβουλευτική δουλειά. Νομίζω ότι απ' αυτό το Κοινοβούλιο θα πρέπει να ξεκινήσει κάποιος σεβασμός στην κοινοβουλευτική δουλειά, σεβασμός στη συλλογική δουλειά, κάτι που είναι ξένο προς την πολιτική κουλτούρα τη δική μας.

Και γι' αυτόν το λόγο ο Συνασπισμός δεν μπορεί να ψηφίσει αυτόν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Ο Συνασπισμός, όμως, στα πλαίσια χάραξης μιας μακροπρόθεσμης πολιτικής με στόχο τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, έχει καταθέσει στο παρελθόν συγκεκριμένες προτάσεις. Συγκεκριμένα έχουμε προτείνει τη δημιουργία ενός θεσμοθετημένου επιτελικού οργάνου, που θα έχει σαφείς και ουσιαστικές αρμοδιότητες και το οποίο θα επεξεργάζεται την εθνική πολιτική οδικής ασφάλειας που πρέπει κάποτε να υπάρξει και στη χώρα μας.

Όλοι οι συνάδελφοι μίλησαν για τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων, όλοι οι συνάδελφοι μίλησαν για την ανάγκη μιας εθνικής πολιτικής οδικής ασφάλειας. Δεν μπορώ να καταλάβω γιατί η Κυβέρνηση αρνείται το αυτονόητο.

Ο Συνασπισμός, λοιπόν, προτείνει και υπερασπίζεται ο φορέας αυτός να είναι το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με τους παρακάτω σκοπούς και αρμοδιότητες:

Τον καθορισμό εθνικής πολιτικής οδικής ασφάλειας σε μακροπρόθεσμο επίπεδο.

Την ανάθεση μελετών και ερευνών για θέματα οδικής ασφάλειας.

Την ευθύνη για την εφαρμογή εθνικής πολιτικής οδικής ασφάλειας.

Το συντονισμό των συναρμόδιων φορέων σε θέματα οδικής ασφάλειας.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ασφαλιστικής νομοθεσίας που διέπει το αυτοκίνητο.

Την κατάργηση των πολυδαίδαλων υπουργικών αποφάσεων και προεδρικών διαταγμάτων που διέπουν το πλέγμα εκπαίδευσης-εκμάθησης-εξέτασης.

Την άμεση κατάθεση νομοσχεδίου, εφόσον δεν υπάρχει εδώ, για τη δημιουργία εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

Τη θεσμοθέτηση μέτρων πρόληψης και την άμεση εισαγωγή του μαθήματος της οδικής κυκλοφορίας σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης.

Θεωρώ, κύριε Υφυπουργέ, ότι αν δεν υπάρχει εκπαιδευμένος

πολίτης στα θέματα της κυκλοφορίας, δεν θα μπορεί να λυθεί το πρόβλημα.

Την εκπαίδευση των οδηγών, υποψηφίων και παλιών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των νέων οχημάτων αλλά και τα σύγχρονα δεδομένα.

Την εξέταση των οδηγών με βάση ένα αξιόπιστο και αδιάβλητο σύστημα.

Την πάταξη της διαφθοράς και του χρηματισμού στις διαδικασίες χορήγησης αδειών οδήγησης.

Την επιμόρφωση του προσωπικού της Τροχαίας πάνω στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά και των άλλων εμπλεκόμενων παραγωγικών τάξεων που ασχολούνται με τα τροχαία, (πραγματογνώμονες, προανακριτικοί υπάλληλοι, δικηγόροι κλπ.).

'Άλλοι συνάδελφοι μίλησαν -και ο Συνασπισμός θα συμφωνήσει- για την αλλαγή του τρόπου πληρωμής των προστίμων. Πιστεύουμε ότι όταν τα πρόστιμα πληρώνονται επί τόπου, ο οδηγός θα αναγκάζεται να γίνει πιο προσεκτικός, αφού δεν θα μπορεί να σβήσει την κλήση. Είναι μια διακομματική παρέμβαση θετική, που πιστεύουμε ότι η Κυβέρνηση θα έπρεπε να την είχε υιοθετήσει.

Πιστεύουμε ότι η προσαρμογή των ορίων ταχύτητας στις σύγχρονες κυκλοφοριακές συνθήκες, με ανάλογες παρεμβάσεις, πρέπει άμεσα να περάσει. Είναι κάτι που δεν υπάρχει στο σημερινό Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Τελειώνοντας, κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει να αναφερθούμε στη δημιουργία χάρτας πεζών. Πέρα από τα αυτοκίνητα, για τα οποία κατά κόρον μιλήσαμε και για τα οποία ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν λαμβάνει σύγχρονα μέτρα, υπάρχει και το πρόβλημα του πεζού.

Εάν, κύριε Υφυπουργέ, δεν υπάρξει δημιουργία χάρτας πεζών, δηλαδή το δικαίωμα του πεζού να περνά μέσα στη σύγχρονη πόλη, θεωρώ ότι η πόλη θα είναι εχθρική, θεωρώ ότι κανένας Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν θα βοηθήσει, στα μεγάλα συγκροτήματα της Αθήνας και του Πειραιά, να καταλάβουν οι πολίτες ότι μπορούν να κυκλοφορήσουν ελεύθερα, ότι υπάρχει σεβασμός του ενός από τον άλλον και ότι το αυτοκίνητο δεν είναι ένα καταπιεστικό μέσον, αλλά ένα μέσον εξυπηρέτησης, χωρίς να βάζεται η καθημερινή ζωή των πολιτών.

Εμείς σαν Συνασπισμός δεν θα ψηφίσουμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω ότι ο Βουλευτής Έβρου κ. Χρήστος Κηπουρός απέστειλε στον Πρόεδρο της Βουλής δήλωση, η οποία ανακοινώνεται προς το Σώμα, σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 5 του Κανονισμού και θα καταχωρισθεί στα Πρακτικά.

Η δήλωση του κ. Κηπουρού έχει ως εξής:

"Χρ. Κηπουρός

24-2-1999

Κε Πρόεδρε

Θέλω με τη σημερινή μου επιστολή να δηλώσω την ανεξαρτητοποίησή μου κάνοντας αυτό που μου επέβαλε η συνείδησή μου.

ΧΡ. ΚΗΠΟΥΡΟΣ"

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Φούσας έχει το λόγο.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Σπεύδω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και εγώ να δηλώσω ότι ασφαλώς θα ψηφίσω, όπως και το κόμμα μου, το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Και θα το κάνουμε αυτό, διότι όλοι μας γνωρίζουμε, το βλέπουμε καθημερινά, το ζούμε και το βιώνουμε, ότι υπάρχει τεράστιο πρόβλημα στο θέμα της οδικής μας κυκλοφορίας και στο θέμα των τροχαίων ατυχημάτων.

Διερωνύμαι όμως και θα πρέπει να διερωτηθεί κάθε Έλληνας το εξής: Το 1992 ψηφίστηκε ο ν.2094 και έγινε νόμος του κράτους και έγινε Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Τι είναι αυτό που σήμερα υποχρέωσε την Κυβέρνηση να φέρει έναν καινούριο κώδικα; Προφανώς το κάνει γιατί και η ίδια αντιλαμβάνεται πως το πρόβλημα είναι πολύ μεγάλο προς ως τα τροχαία ατυχήματα.

Το ερώτημα όμως το οποίο ανακύπτει, κυρίες και κύριοι

συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ και κύριε Πρόεδρε, είναι το εξής: Φταίει το γεγονός ότι αυτός ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν είναι πλήρης, δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες που απαιτούνται σήμερα, ή πράγματι η ευθύνη οφείλεται στο γεγονός ότι δεν εφαρμόστηκαν οι ισχύουσες διατάξεις;

Η προσωπική μου άποψη είναι ότι το πρόβλημα είναι εκεί. Όμως θα πρέπει και για τον Κώδικα αυτό να κάνω την εξής πρώτη παρατήρηση.

Είναι γνωστό ότι έρχεται ως Κώδικας. Αυτό έχει ως συνέπεια ότι όσες προτάσεις και αν σας κάνουμε, ό,τι και αν εισηγηθούμε, δεν έχει καμία αξία. Και δεν έχει καμία αξία, γιατί είναι γνωστό ότι είτε ο Κώδικας θα ψηφιστεί ως έχει είτε θα αποσυρθεί. Ασφαλώς δεν μπορεί να αποσυρθεί, άρα οι οποιοσδήποτε παρατηρήσεις μας έχουν μόνο γενικό χαρακτήρα και δεν μπορούν να είναι ουσιαστικές και δεν μπορεί η συζήτηση να συμβάλει εις τρόπον ώστε να έχουμε βελτίωση των ειδικότερων διατάξεων συνολικά ή συνολικά του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Έπειτα είναι γνωστό ότι ο καινούριος Κώδικας έρχεται σύμφωνα με τις νέες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάτι το οποίο και εσείς αναφέρετε στην εισηγητική σας έκθεση.

Θα ήθελα, όμως, να κάνω την εξής γενική παρατήρηση και αυτός είναι ο λόγος βασικά που ανέβηκα στο Βήμα, να αναπτύξω μερικές από τις σκέψεις μου.

Τα ποσοστά των ατυχημάτων σήμερα στην Ελλάδα δυστυχώς αυξάνονται, όπως είναι γνωστό, εν αντιθέσει με τις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου τα τροχαία ατυχήματα μειώνονται αντί να αυξάνονται.

Στην Ελλάδα, όπως είναι γνωστό -αυτό ειπώθηκε, αλλά πρέπει να το υπογραμμίσω και εγώ- κάθε χρόνο έχουμε άνω των δύο χιλιάδων νεκρών και ιδίως νέων ανθρώπων. Επίσης, είναι γνωστό ότι έχουμε τραυματίες περί τους τριάντα δύο χιλιάδες, εκ των οποίων οι τέσσερις χιλιάδες είναι πολύ σοβαρά και οι δυόμισι χιλιάδες μένουν μόνιμα ανάπηροι. Από αυτό γίνεται αμέσως κατανοητή η σημασία που έχει, για τα ίδια τα θύματα αλλά και για την εθνική μας γενικότερα οικονομία. Άρα πρόκειται για ιδιαίτερα συνταρακτικά στοιχεία.

Είναι ανάγκη, όμως, να αναφερθώ και σε μερικά άλλα στοιχεία πολύ πιο συγκεκριμένα, για να γίνει κατανοητό πόσο μεγάλο είναι το πρόβλημα αυτό.

Τα τελευταία χρόνια ο ετήσιος αριθμός των νεκρών από ατυχήματα μειώθηκε σημαντικά στα περισσότερα κράτη-μέλη εκτός από την Ελλάδα και την Ισπανία, όπου αυξήθηκε σημαντικά, όπως και ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων. Ενώ το 1985 ο αριθμός των νεκρών σε ορισμένες χώρες σταθεροποιήθηκε, σε άλλες ξανάρχισε να αυξάνεται με γρήγορους ρυθμούς.

Δείτε μερικά στοιχεία: Μειώθηκε σημαντικά μεταξύ 35% και 50% ο αριθμός των νεκρών στη Γερμανία, στην Ολλανδία και στο Λουξεμβούργο. Μειώθηκε κάπως και κατά μέσο όρο 15% ο αριθμός των νεκρών στην Αγγλία, στη Δανία, στη Γαλλία, στην Ιρλανδία, στην Ιταλία, στο Βέλγιο και στην Πορτογαλία. Οι χώρες όπου ο αριθμός των νεκρών αυξήθηκε είναι: Στην Ισπανία κατά 51% και στην Ελλάδα κατά 110%.

Αντιλαμβάνεσθε, λοιπόν, ότι να νούμερα είναι τραγικά. Το πρόνιο είναι δυσμενέστατο. Εδώ υπάρχει αύξηση κατά 110% και κατά 51% στην Ισπανία, όταν σε όλες τις άλλες χώρες της Ευρώπης οι νεκροί από τροχαία ατυχήματα μειώνονται.

Ποιος ευθύνεται γι' αυτό; Ευθύνονται μόνον οι οδηγοί; Έχω εδώ έναν κατάλογο επιχειρημάτων για το τι φταίει. Δικαιούμαι, όμως, να πω ότι γι' αυτήν την αύξηση έχει ευθύνη και η κυβέρνηση -η δική σας κυρίως Κυβέρνηση- η οποία κυβερνά τον τόπο επί τόσα χρόνια.

Ας τα δούμε, όμως, ειδικότερα. Πρώτα-πρώτα, ποιοί είναι οι συντελεστές αυτών των ατυχημάτων. Οι οδηγοί, τα αυτοκίνητα, το οδικό δίκτυο, ο αστυνομικός έλεγχος.

Ας δούμε πρώτα τους οδηγούς: Είμαστε ικανοποιημένοι με τον τρόπο που οδηγούν σήμερα οι Έλληνες οδηγοί; Είμαστε ικανοποιημένοι, όπως χορηγούνται σήμερα τα διπλώματα

οδήγησης; Είμαστε ικανοποιημένοι με τον τρόπο ελέγχου που γίνεται σε κάθε οδηγό; Η απάντηση είναι, ασφαλώς, αρνητική. Δεν χορηγούνται με σωστό τρόπο τα διπλώματα, δεν γίνεται σωστός έλεγχος και ό,τι άλλο προανέφερα και ιδού τα αποτελέσματα.

'Αρα, η πρώτη παρατήρηση είναι να υπάρξει καλύτερος τρόπος χορηγήσεως διπλωμάτων οδήγησης και συνεχής έλεγχος.

Δεύτερον, όσον αφορά τα αυτοκίνητα. Ασφαλώς τα αυτοκίνητα, παρά τη βελτίωση με τα γνωστά μέτρα τα οποία πήρε το κόμμα μας, η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, αλλά συνεχίσατε και εσείς αργότερα, έχουμε μία βελτίωση από πλευράς ποιότητας των αυτοκινήτων στην πατρίδα μας.

Θέλω, όμως, να παρατηρήσω ότι εδώ υπάρχει ακόμα πρόβλημα και ιδίως ως προς τη συντήρηση των αυτοκινήτων.

Εκεί όμως που γίνεται τεράστιο το πρόβλημα και είναι αζεπέραστο είναι στο οδικό δίκτυο της χώρας μας. Ο σοβαρότερος λόγος των τροχαίων ατυχημάτων είναι οι κακοί ελληνικοί δρόμοι. Πάρτε παραδείγματος χάρη το αυτοκίνητό σας και πηγαίνετε από το Αντίρριο στα Ιωάννινα. Δεν υπάρχει πουθενά διαχωριστική γραμμή. Μάλιστα στους περισσότερους δρόμους όχι μόνο δεν υπάρχει διαχωριστική γραμμή, με την έννοια της μόνιμης, αλλά ούτε καν διαγράμμιση πολλές φορές. Αν θέλετε -για να πάρω την περιοχή μου- πάρτε το δρόμο Ιωάννινα-Θεσσαλονίκη από την Κόνιτσα, για να δείτε το μεγάλο πρόβλημα, ή πάρτε το δρόμο Ιωάννινα-Θεσσαλονίκη, από το Μέτσοβο, για να δείτε πόσο μεγάλο είναι το πρόβλημα. Πώς να μην έχουμε τόσα πολλά ατυχήματα; Επομένως το θέμα των δρόμων είναι ένα τεράστιο πρόβλημα. Δεν φθάνει να έχουμε καινούριους δρόμους και καλούς δρόμους, πρέπει να έχουμε, ιδίως στους κεντρικούς δρόμους, μόνιμη διαχωριστική γραμμή, έτσι ώστε να αποφεύγονται τουλάχιστον οι μετωπικές συγκρούσεις.

Ακόμη αναφέρθηκε -και είδα και μια λογική αντίδραση του Προέδρου κ. Μητσotάκης σ' αυτό- ότι δεν έχουμε ούτε καν σωστές σημάνσεις στους δρόμους, κάτι που είναι μεγάλη ανάγκη να γίνει. Δεν υπάρχει, όμως, υποδομή στους δρόμους.

Τέταρτον, ο έλεγχος από την Αστυνομία, από την Τροχαία μας. Αναφέρθηκαν εδώ πολλά επιχειρήματα, δεν θα τα επαναλάβω, για το θέμα των κλήσεων κλπ. Δεν είναι εκεί το πρόβλημα. Το πρόβλημα είναι ότι θα πρέπει η Τροχαία να λειτουργεί αποτελεσματικά. Και για να μην είμαι άδικος, θα πω ότι ασφαλώς οι αστυνομικοί της Τροχαίας μας εργάζονται κάτω από δύσκολες συνθήκες, όμως θα πρέπει ειδικά σ' αυτό το θέμα να υπάρξει καλύτερος τρόπος αντιμετώπισης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο νέος Κώδικας ασφαλώς είναι καλός ή καλύτερος από τον προηγούμενο. Εξάλλου, όπως προανέφερα, είναι ένας Κώδικας που βασικά προσαρμόζεται στις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ορθά παρατηρήθηκε από το Συνασπισμό, αλλά και από όλους μας, ότι πραγματικά υπάρχουν βασικές και πολλές παραλήψεις και ιδιαίτερα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Το πρόβλημα όμως είναι αν αυτός ο Κώδικας είναι καλύτερος από τον προηγούμενο.

Επιτρέψτε μου να πω ότι δεν είναι εκεί το πρόβλημα. Το πρόβλημα είναι αν εφαρμόζεται μέχρι τώρα ο υφιστάμενος Κώδικας και αν θα εφαρμόζεται ο νέος νόμος. Και για να συμφωνήσω με πολλούς συναδέλφους μου, με λύπη μου θα πω ότι πράγματι δεν εφαρμόζεται πρώτα από τους συνανθρώπους μας, από εμάς τους ίδιους, γιατί δεν έχουμε την κατάλληλη οδική παιδεία, αλλά και γιατί δεν γίνεται ο απαραίτητος έλεγχος από πλευράς της Τροχαίας και των αστυνομικών οργάνων.

Θέλω και κάτι άλλο να πω: Έχω μια μεγάλη απορία. Συγκροτήθηκε μια επιτροπή διακομματική. Συνέταξε ένα πόρισμα, πράγματι, πολύ καλό. Διερωτώμαι, τι σας έκανε να κάνετε αυτόν τον Κώδικα, προτού καν να έλθει προς συζήτηση το πόρισμα στη Βουλή. Και βλέπω ότι έχει ημερομηνία, η εισηγητική σας έκθεση, Ιούλιο 1998. Και μετά από παρέμβαση του κόμματός μας υποχρεωθήκατε να συζητηθεί εδώ το πόρισμα, μετά ταύτα φέρνετε και το νομοσχέδιό σας, τον Κώδικά σας, χωρίς καν να τον βελτιώσετε με τη συζήτηση

του πορίσματος εδώ στην Ολομέλεια της Βουλής. Αυτό σημαίνει ότι και εδώ υπάρχει προχειρότητα. Και ακόμη σημαίνει ότι μας δεσμεύετε να ομιλούμε θεωρητικά, χωρίς να μπορούμε να συμβάλλουμε στη βελτίωσή του, αφού έρχεται ως Κώδικας.

Σε κάθε περίπτωση όμως εμείς θα τον ψηφίσουμε και εύχομαι τα τροχαία ατυχήματα να είναι ολιγότερα στο μέλλον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Ζαφειρόπουλος έχει το λόγο.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, η δομή και ο πολιτισμός μιας πολιτείας πρέπει να κρίνεται από τη μέριμνα του κράτους, όταν προσπαθεί να περιορίσει τα τροχαία ατυχήματα ή αν προσπάθησε τόσα χρόνια να βελτιώσει τις συνθήκες, για να μην υπάρχουν τροχαία ατυχήματα. Εκείνο όμως το οποίο βλέπουμε σε όλες τις χώρες, αν διαβάσουμε τις στατιστικές των ατυχημάτων είναι ότι η Ελλάς έχει ένα αυξανόμενο ποσοτικά προϊόν, το ατύχημα. Ούτε αυξανόμενη εξωτερική πολιτική έχουμε, ούτε οικονομική, ούτε πολιτιστική, ούτε τίποτε. Έχουμε όμως ένα "προνόμιο", ότι αυξάνονται τα τροχαία ατυχήματα. Απόδειξη δε είναι ότι υπάρχει και έλλειψη κυβερνητικής πολιτικής. Ποια είναι η πολιτική σας, κύριοι Υπουργοί; Περίμενα απόψε να είναι και οι άλλοι δύο ή τρεις συναρμόδιοι Υπουργοί. Δεν μας καταδέχονται όμως. 'Ισως έχουν άλλα να σκεφθούν, τα οποία σας λίγες ώρες ή αύριο το πρωί θα έχουν καταθέσει στη Βουλή. Σας τα είπε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος. Μεταβάλατε το πρόγραμμα της ημερήσιας διάταξης και φέρατε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Και το κάνατε αυτό γιατί είχαμε πει ότι θα τον ψηφίσουμε. Και θα τον ψηφίσουμε, όχι γιατί είδαμε ότι είναι κάτι το καινούριο και το εξαιρετικά καλό και το οποίο μπορεί να μειώσει τα τροχαία ατυχήματα, αλλά απλώς και μόνο γιατί είναι κώδικας. Η Βουλή έχει το δικαίωμα να τον αναπέμψει, και να επαναπροσδιορίσει πάλι και να πάει στη Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή. Εκείνο όμως που έχει ο Κώδικας είναι ότι δεν έχει φωνές και δεν έχει αντιρρήσεις. Περνάει σε μία συζήτηση. Εσείς έχετε βαρεθεί να κάθεσθε εδώ και εμείς να καθόμαστε εδώ, απλώς ανεβαίνουμε στο Βήμα για να πούμε τις απόψεις μας μήπως σε έναν άλλον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αντιμετωπίσουμε κατάματα τη λειτουργία αυτού του Κώδικα.

Θα σας μιλήσω και από την τεράστια δικηγορική μου εμπειρία των τριάντα τριών ετών. Και εγώ και ο κ. Φούσας που ασχολούμεθα με αυτό το ποινικό αντικείμενο...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ο κ. Φούσας είναι νεότερος.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι νεότερος, αλλά δεν έχει σημασία. Ευδοκίμως έχει διακονήσει αυτήν την έδρα.

Θα σας πω το εξής, κύριε Υπουργέ: Ότι όσους Κώδικες Οδικής Κυκλοφορίας και αν καταθέσετε, εφόσον δεν έχετε θεσμική πολιτική, δεν μπορείτε να τους εφαρμόσετε. Διότι δεν θα εφαρμόσετε ποτέ το τι απαγορεύεται και το τι δεν επιτρέπεται. Απλώς και μόνο θα εξαντλεί το Υπουργείο Οικονομικών τη φοροεισπρακτική του manía.

Το Σύνταγμα μας λέει ότι πρέπει εδώ μέσα να μιλάμε ελεύθερα και να έχουμε και διάλογο και αυτήν τη στιγμή να κάνουμε διάλογο μαζί σας.

Θα σας πω για τις παράνομες σταθμεύσεις που γίνονται στην Αθήνα. Παραδείγματος χάρη, αν κάνετε μία βόλτα στην Αθήνα ή στις μεγάλες πόλεις, θα δείτε στις γωνίες των δρόμων παρκαρισμένα μεγάλα αυτοκίνητα φορτηγά ή οτιδήποτε άλλο και όταν θα πρέπει να βγείτε σε μία διασταύρωση, δεν θα έχετε ορατότητα.

Την προτεραιότητα στις διασταυρώσεις, αν δεν έχει φωτεινό σηματοδότη, την έχει ο δεξιός. Αν έχει σηματοδότη, είναι υποχρεωμένος αυτός π.χ. που κατεβαίνει την οδό Πανεπιστημίου και φθάνει στο ύψος της Αρσάκη και της Χαριλάου Τρικούπη, όταν γίνεται κόκκινο στην Πανεπιστημίου να σταματήσει. Σας πληροφορώ όμως ότι δεν σταματάει κανένας. Κλείνει ο δρόμος σ' εκείνο το σημείο και σε άλλα παρόμοια σημεία της Αθήνας και αυτοί που έρχονται από την Αρσάκη για να μπουν στη Χαριλάου Τρικούπη δεν μπορούν να

προχωρήσουν και μπορεί να περιμένουν και δέκα λεπτά.

Υπάρχει τροχονόμος να ρυθμίσει την κυκλοφορία; Όχι.

Υπάρχει Υπουργός Δημόσιας Τάξης να μας δώσει τις δικές του εξηγήσεις; Όχι. Ποια, λοιπόν, λειτουργία αυτού του άρθρου, που περιλαμβάνεται μέσα στον Κώδικα, θα έχετε; Πώς θα το εφαρμόσετε, κύριε Υπουργέ;

Είναι δηλαδή αυτό που έλεγαν οι Λατίνοι "ουαί τοις ηττημένοις". Είμαστε ηττημένοι σ' αυτό το θέμα και πρέπει να το παραδεχθούμε.

Παρακολούθησα τον κ. Σφυρίου, ο οποίος με μεγάλη επιμέλεια ήθελε να αντικρούσει τον κ. Μειμαράκη. Αλλά, κύριε Σφυρίου, δυστυχώς αυτή είναι σήμερα η κατάσταση.

Σήμερα δε το γεγονός είναι ένα. Κατατίθεται από το ΠΑΣΟΚ η αίτηση για την Εξεταστική των Πραγμάτων Επιτροπή; Υπογράφουν όλοι οι Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ; Υπογράφουν οι Βουλευτές οι λεγόμενοι εσωκομματική αντιπολίτευση του ΠΑΣΟΚ; Εκλήθησαν να υπογράψουν; Ποιο είναι το περιεχόμενο αυτής της αίτησης;

Αυτό είναι το θέμα σήμερα. Αύριο το πρωί, κύριε Υπουργέ, δεν θα γράφουν οι εφημερίδες ούτε αυτά που είπατε εσείς ούτε αυτά που είπαμε εμείς, που είναι το κορυφαίο θέμα της οδικής κυκλοφορίας, για να προστατεύσουμε τη ζωή των συμπολιτών μας και όλων των ημών. Όλοι θα ασχολούνται με αυτό που σας είπα προηγουμένως.

Όσο λοιπόν και αν διαμαρτυρόμαστε, κύριε Σφυρίου, αυτή είναι η τραγική κατάσταση.

Επίσης, θα ήθελα να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι βλέπω ορισμένες διατάξεις μέσα στον Κ.Ο.Κ. όπως αν θα εισπράττεται το πρόστιμο εκείνη τη στιγμή ή όπως λέτε μέσα, αν έχει αμφιβολία ο οδηγός ή ο πεζός, αν υπέπεσε σε κάποια παράβαση του Κ.Ο.Κ., για να αποφευχθούν οι διαπληκτισμοί με τον αστυνομικό, ο αστυνομικός να υπογράφει ένα χαρτί και να σε στέλνει στο μονομελές ή στον πταισματοδίκη ανάλογα με το αδίκημα.

Και πάλι όμως δεν είναι το θέμα εκεί, κύριε Υπουργέ. Θα ήθελα λοιπόν να σας παρακαλέσω, όποτε θέλετε, να βγούμε από την Αθήνα και να πάρουμε την κεντρική αρτηρία για να πάμε είτε προς την Κόρινθο είτε προς τη Λαμία και να επανέλθουμε. Θα δείτε ότι τα χειρότερα κομμάτια του δρόμου είναι από την Αθήνα μέχρι τουλάχιστον και τα πρώτα διόδια.

Κατ' αρχήν ο δρόμος είναι ανώμαλος και έχει ανάποδες στροφές. Δεύτερον, στα διαζώματα τα σιδερένια, που χωρίζουν τους δρόμους, δεν έχει εκείνα τα άσπρα σημάκια, που να δείχνουν ότι εκεί υπάρχει το διαζώμα και ευκολότατα μπορείς να πέσεις πάνω σ' αυτό. Θα δείτε δε πόσα τέτοια διαζώματα είναι πεταγμένα από τα βαριά φορτηγά ή από τα άλλα αυτοκίνητα που πέφτουν επάνω τους.

Όσους δρόμους και αν κάνετε μέσα σε μία μεγάλη πόλη, όσες ομορφιές και αν φτιάξατε, όλα καταστρέφονται από τη στιγμή που πάτε να μπειτε ή να βγείτε από αυτήν την πόλη.

Δεύτερον, ομιλείτε περί του αλκοτέστ. Ποιες ώρες γίνεται το αλκοτέστ; Τις νυχτερινές ώρες, έξω από τα κέντρα. Δεν είναι όμως μόνο εκεί. Ας πάμε στην εθνική οδό, θα δούμε πόσοι είναι οι μεθυσμένοι που κυκλοφορούν, πώς συμπεριφέρονται οι νταλίκες και τα μεγάλα φορτηγά ή πούλμαν στα μικρά αυτοκίνητα. Τρομάζει κανείς, όταν του τύχει να κυκλοφορήσει νύχτα σε εθνική οδό. Ο κίνδυνος δεν είναι αν είσαι καλός οδηγός και αν πηγαίνεις με σαράντα χιλιόμετρα. Ο κίνδυνος είναι αυτός που θέλει να προσπεράσει νύχτα σε εθνική οδό, είτε γιατί βιάζεται και θέλει να πάει στην αγορά τα προϊόντα του είτε για οποιονδήποτε άλλο λόγο.

Εάν σας τύχει να σας προσπεράσει ένα πούλμαν μεγάλο με επιβάτες εκδρομείς και κάνει την οποιαδήποτε παράβαση, αναγκάζεστε να πάρετε την Τροχαία. Μου συνέβη εμένα τέτοιο περιστατικό κατ' επανάληψη στην εθνική οδό. Συγκεκριμένα μου έτυχε στη γέφυρα του Πηνηιού στα Τέμπη. Παίρνω την Τροχαία. Μου λένε: πάρτε το τάδε τηλέφωνο. Παίρνω στο τηλέφωνο που μου είπατε και η Τροχαία μου λέγει -και δικαιολογημένα- ότι "δεν έχω σταθμό". Ξέρετε τι εννοεί σταθμό. Είναι τα αυτοκίνητα που αναλαμβάνουν αυτήν την υποχρέωση, όταν πρόκειται για τέτοια

περίπτωση. Το πούλμαν όμως έφυγε. Δεν πρόλαβα να πάρω το νούμερό του. Όμως, εάν υπήρχε σταθμός εκείνη τη στιγμή, σύμφωνα με τα δεδομένα που τους έδωσαν και λόγω του ότι η εθνική εφάπτεται της πόλεως της Λαρίσης, θα τον προλάβαινε η Τροχαία πιο κάτω και θα τον έπιανε. Σας λέγω δε, ότι μετά από λίγη ώρα είδα τον οδηγό του πούλμαν να πίνει τα ούζα του αρειμανίως πιο κάτω.

Καλά είναι αυτά που περιλαμβάνονται στον Κώδικα και καλό είναι να τον ψηφίσουμε. Όμως εκείνο που προέχει είναι να έχετε πολιτική. Θα πρέπει να βρεθούν τροχονόμοι και αστυνομικοί, οι οποίοι να είναι στα επίκαιρα οδικά σημεία των πόλεων αλλά και των εθνικών δρόμων. Να υπάρχει μια πολιτική σε σχέση με το ποια ώρα θα τροφοδοτείται η αγορά και ιδίως των πόλεων, όπως παραδείγματος χάρη στη Χαριλάου Τρικούπη, που είναι και τα γραφεία του κόμματός σας, δεν μπορείτε να περάσετε και σεις οι ίδιοι ή να παρκάρετε, διότι σταματάνε εκεί τα μεγάλα φορτηγά να φορτώσουν και να ξεφορτώσουν τις ώρες αιχμής, προκειμένου να τροφοδοτήσουν τα σούπερ μάρκετ.

Επαναλαμβάνω ότι πρέπει να υπάρχει πολιτική. Δεν εφαρμόζεται ΚΟΚ με ένα κενό γράμμα του νόμου. Λέτε ότι απαγορεύεται να οδηγώ και να μιλώ ταυτόχρονα στο κινητό τηλέφωνο. Βάλτε τα όργανα να αστυνομεύσουν πάνω σε αυτό το πράγμα. Σας λέγω, κύριε Υπουργέ, με πλήρη συναίσθηση του τι σας λέγω, ότι εάν υπήρχε πραγματική λειτουργία του κράτους και είχατε τροχονόμους, αφαιρόντας μάλιστα ανά πάσα στιγμή και άδειες επί τόπου, θα βλέπατε ότι θα επικρατούσε αυτό που λέμε στο χωριό μου "ο φόβος φυλάει τα έρρημα". Να δείτε πώς θα εφαρμοζόταν ο ΚΟΚ, αλλά και πόσο θα περιορίζαμε τα ατυχήματα, αντί να τα αυξάνουμε κάθε μέρα και ιδίως κάθε Σαββατοκύριακο. Να ξημερώνει ο Θεός τη Δευτέρα να ακούμε ότι υπήρξαν τόσο νεκροί, τόσο τραυματίες και τόσα ατυχήματα.

Αυτά ήθελα να πω. Δεν ξέρω αν είμαι δυσάρεστος. Δεν τα βάζω με καμία επαγγελματική τάξη. Απλώς και μόνο τα βάζω με την έλλειψη πολιτικής πάνω σε αυτό το σοβαρό πρόβλημα που έχει η χώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Παπαφιλίππου έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Μου κάνει ιδιαίτερη εντύπωση ότι φτάσαμε σε ένα σημείο, κύριοι συνάδελφοι, να διαπιστώνουμε τρομερά πράγματα που επηρεάζουν γενικότερα την πορεία του τόπου, να διαπιστώνουμε τις ευθύνες μας και μέτρα να μην λαμβάνονται.

Πράγματι είναι τραγικό, κύριε Υπουργέ. Το ζούμε τα τελευταία χρόνια. Διαπιστώνουμε πράγματα τα οποία ακούσαμε προχθές από την τηλεόραση και ποιος τα διαπιστώνει; Τα διαπιστώνει ο έχων την ευθύνη. Και μάλιστα το διαλαλεί. Μα, είναι καταστάσεις, που ανατριχιάζει κανείς ακούγοντας όλα αυτά.

Εάν διαβάσετε το πόρισμα θα δείτε και εκεί τι διαπιστώνεται: Ότι τα τελευταία δεκαέξι χρόνια στον τόπο μας έχουμε τρομερή αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων, των θυμάτων, των τραυματιών. Επαναλαμβάνω, αυτό σε διάστημα δεκαέξι ετών.

Γίνεται, λοιπόν, αυτή η διακομματική επιτροπή, διαπιστώνει πάρα πολλά πράγματα και τα εισηγείται. Τρία χρόνια περνάνε, κύριοι συνάδελφοι, για να έρθει έστω και ένας Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας πιο αυστηρός, ο οποίος έστω και με αυτήν την αυστηρότητα, με τις αυξημένες ποινές, ας ελπίσουμε ότι κάτι θα κάνει. Γιατί, όμως, αυτή η καθυστέρηση; Γιατί αυτή η αδράνεια; Πώς είναι δυνατόν να αρκούμαστε μόνο στις διαπιστώσεις και να μη λαμβάνουμε μέτρα; Πού είναι, επιτέλους, οι ευθύνες σε αυτόν τον τόπο; Αισθάνεται κανείς ο οποίος ασκεί διοίκηση κάποια ευθύνη επιτέλους; Εκείνο το οποίο μας εντυπωσιάζει είναι το εξής: Είμαστε μάρτυρες όλων αυτών καθημερινά, τα ακούμε, τα βλέπουμε και δεν κουνιέται τίποτα.

Για να δούμε, κύριοι συνάδελφοι, τι φταίει γι' αυτήν την κατάσταση που κυριαρχεί στον τόπο μας: Ο Πρωθυπουργός τις προάλλες μας είπε "μα είναι εμπεδωμένες νοοτροπίες, κατεστημένες καταστάσεις, εμποδίζουν τη χώρα να προχω-

ρήσει προς τα μπρος". Και αν τα αναλύσει κανείς, είναι ο ίδιος που συνετέλεσε στο να εμπεδωθούν αυτές οι νοοτροπίες, αυτές οι καταστάσεις. Από την άλλη μεριά λέμε ότι ψηφίζουμε νόμους. Δεν τους εφαρμόζουμε όμως. Ποιος ευθύνεται επιτέλους; Κανένας; Κανένας δεν ευθύνεται;

Πηγαίνετε, κύριε Υπουργέ, να χτίσετε ένα διαμέρισμα. Για να πάρετε την άδεια θα σας πουν ότι εδώ πρέπει να έχετε δύο θέσεις πάρκινγκ. Δεν τις έχετε στην οικοδομή. Θα πάτε στο δημόσιο ταμείο και θα πληρώσετε ένα εκατομμύριο (1.000.000), δύο εκατομμύρια (2.000.000) δραχμές, ενδεχομένως, ανά θέση πάρκινγκ. Βεβαίως εσείς τα πληρώνετε από τον ιδρώτα σας, από τον κόπο σας -που τα βρίσκετε αυτά- από τη δουλειά σας και μετά από χρόνια πηγαίνετε να παρκάρετε κάπου το αυτοκίνητο, διότι δεν έχετε θέση να το παρκάρετε. Και έρχεστε, λοιπόν, εσείς, κύριε Υπουργέ, ο ίδιος και λέτε "έτσι και σας συλλάβω...". Εάν μέχρι τώρα είχατε μία άλφα ποινή, τώρα έχετε δεκαπλάσια ποινή. Το ερώτημα είναι ποιος ευθύνεται. Τα χρήματα τα δικά σας, τα οποία τα εισέπραξε το δημόσιο, γιατί δεν πήγε να τα επενδύσει για να κάνει ένα πάρκινγκ κάτω από την πλατεία, κάτω από το δρόμο, με το σύστημα της αυτοχρηματοδότησης, το οποίο τόσο πολύ κυνηγήσατε; Επιτέλους, υπάρχει ο τρόπος σε αυτόν τον τόπο να γίνει κάτι; Δεν το κάνατε. 'Αρα, ευθύνεται εδώ η πολιτεία ή δεν ευθύνεται;

Γίνονται ατυχήματα σε μία συγκεκριμένη στροφή σε δρόμο έξω από την Κοζάνη προς την Πτολεμαΐδα. Μεγάλη ένταση κυκλοφορίας. Επισημαίνουμε ότι εδώ σκοτώθηκε ένας άνθρωπος. Σάλος, δημοσιεύματα στις εφημερίδες κλπ. Σκοτώνεται δεύτερος, σκοτώνεται τρίτος. Κανείς δεν συγκινείται επιτέλους, κύριε Υπουργέ; Εδώ υπάρχει έλλειμμα στη διοίκηση. Ειλικρινά σας το λέω. Επιτέλους! Δεν μπορούμε να συνεχίσουμε! Αισθανόμαστε και εμείς κάποια ευθύνη από πλευράς Αντιπολίτευσης, που έχουμε χρέος να σας παρακολουθήσουμε, να σας κάνουμε μία κριτική γι'αυτά τα οποία κάνετε. Γι'αυτό, λοιπόν, ερχόμαστε αγανακτισμένοι σ'αυτό το Βήμα, να πούμε μερικές αλήθειες. Λέμε όμως: Επιτέλους, πάρτε κάποιο μέτρο! Δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση!

Αναφέρομαι και στα χθεσινά γεγονότα. Δεν νοείται Υπουργός να κάνει διαπιστώσεις για τις ευθύνες του και να μην παραιτείται. Περί αυτού πρόκειται. Αν συνεχίσει, όμως, κανείς, θα δει ότι δεν είναι μόνο ένα.

Πάμε, λοιπόν, να φέρουμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας των άλλων κρατών-μελών της Δυτικής Ευρώπης που έχουν τεράστια υποδομή. Μα, εδώ, θα είναι πολύ αυταρχικό, εάν πείτε στον Έλληνα που έχει αυτές τις νοοτροπίες, που εσείς λέτε ότι τις έχει και που εσείς του τις εμπεδώσατε, "άκουσε, έχει δεν έχει υποδομές, φταις δεν φταις, θα σε κυνηγάω να πληρώνεις".

-Δεν είναι αυταρχικό αυτό; Σας ερωτώ, Υπουργέ μου.

Τι χρειάζεται; Χρειάζεται, προπαντός, να αυξήσει την προσπάθεια και τον αγώνα η ίδια η πολιτεία, το ίδιο το κράτος. Να είναι πάντα μπροστά και να διευκολύνει. Εάν βάλατε έναν τροχονόμο εκεί που γίνονται ατυχήματα, από το πρωί μέχρι το βράδυ, αυτός θα τα αποτρέψει. Κάντε επιτέλους αυτό!

Δεν είναι ανάγκη να κυνηγάτε τον κόσμο και μάλιστα να τον αιφνιδιάζετε. Κάντε εκείνο το οποίο χρειάζεται προκειμένου να μειώσουμε τα ατυχήματα. Εδώ σκοτώνεται πολύς κόσμος!

Επανέρχομαι, για να σας ξαναπώ -και να το ακούσετε, κύριοι συνάδελφοι- ότι πρέπει να αλλάξουμε τακτική. Δεν μπορεί να προχωρήσει αυτή η διαδικασία και να συνεχίσουμε κατά τον ίδιο τρόπο.

Δεν είναι ένα και δύο. Είναι πολλά αυτά που μπορεί να επισημάνει κανείς: Και για τη μη εφαρμογή των νόμων που ελέγχθη, και για τη μη πολιτική επιχείρηση και για την αγωγή του πολίτη στους κανόνες της οδικής κυκλοφορίας. Τι κάνατε για όλα αυτά; Δεν κάνατε τίποτε!

Σας δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση πολλά χρήματα, για να κάνετε και διαφημίσεις και χίλια δυο. Και όμως, αυτά τα κονδύλια δεν τα απορροφάτε. Δεν γίνεται καμία απολύτως προσπάθεια ούτε στον τομέα της αγωγής από μικρή ηλικία για τα παιδιά.

Στο εξωτερικό τα ζήσαμε. Και στη Γερμανία και στη Γαλλία από μικρά τα παιδιά λαμβάνουν μία αγωγή ειδική για το πώς θα περπατούν στους δρόμους, τι πρέπει να προσέχουν όταν είναι μόνοι τους, με διαγράμματα, με ειδικές ταινίες κινηματογραφικές, με ειδικές πινακίδες που προκαλούν το ενδιαφέρον στα παιδιά κλπ.

Ε, εδώ δεν κάνουμε τίποτε! Γι'αυτό φθάσαμε στο σημείο να είναι κατακόρυφη η αύξηση των θανατηφόρων ατυχημάτων, ενώ οι άλλοι καταβάλλουν τεράστιες προσπάθειες για να τα μειώσουν. Βλέπτετε τα στοιχεία. Ενώ οι άλλοι από το 20% κατεβάζουν στο 9% τα θανατηφόρα ατυχήματα, εμείς πηγαίνουμε αντίστροφα και έχουμε φθάσει στο 60% τον τελευταίο καιρό.

Κύριε Υφυπουργέ, δεν ξέρω πόσο προβληματισμένοι είσθε και τι σκοπεύετε να κάνετε. Πάντως υπάρχει τεράστιο περιθώριο δράσης για την Κυβέρνηση και για τα αρμόδια Υπουργεία. Επιτέλους, ενεργοποιηθείτε! 'Η πείτε μας, πώς μπορούμε να βοηθήσουμε εμείς. Εδώ σκοτώνεται κόσμος! Να επιστρατευθούμε όλοι; Να το κάνουμε! Όμως, να αναλάβετε την πρωτοβουλία εσείς. Εάν δεν αναλάβετε την πρωτοβουλία εσείς που έχετε την ευθύνη, δεν μπορεί να γίνει τίποτε απολύτως. Θα συνεχίσουμε να κάνουμε, κύριοι συνάδελφοι, μόνο την κριτική και να αγανακτούμε και να φωνάζουμε από εδώ, που δεν έχουμε και καμία διάθεση να φωνάξουμε. Δεν μπορούμε όμως και εμείς να αισθανθούμε άνετα σε αυτόν τον χώρο, κάνοντας μια κριτική για πράγματα που είναι τόσο κραυγαλέα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Βεζδρεβάνης έχει το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, αφού η συντριπτική πλειοψηφία της Βουλής και κατ'επέκταση η συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού λαού έχει αποδεχθεί τον ευρωπαϊκό προσανατολισμό της χώρας, κάθε προσαρμογή της νομοθεσίας μας προς την ευρωπαϊκή πραγματικότητα είναι επιτακτική ανάγκη και εγώ θα έλεγα και πολλαπλώς χρήσιμη.

Ο υπό ψήφιση Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί προσαρμογή προς τα ευρωπαϊκά πρότυπα και, επομένως, η σταση όλων πρέπει να είναι ανάλογη. Άλλωστε ο ισχύων Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας του 1992 απεδείχθη ότι χρειάζεται σημαντικές μεταβολές, παρά τις αρκετές τροποποιήσεις που έχουν γίνει κατά καιρούς με διάσπαρτες διατάξεις στην ισχύουσα νομοθεσία της πατρίδος μας.

Η συζήτηση που έγινε προ ολίγων εβδομάδων για το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής κατέδειξε την ανάγκη της τροποποίησης της σχετικής νομοθεσίας και ιδιαίτερα της ανάγκης λήψης πρόσθετων μέτρων για την οδική κυκλοφορία και τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας, που δυστυχώς παρουσιάζουν τάση αυξήσεως, ενώ σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρουσιάζουν τάση μειώσεως και μάλιστα σημαντική.

Δεν θα ήθελα, κύριοι συνάδελφοι, αυτήν την προχωρημένη ώρα να σας κουράσω με αριθμούς, αλλά αξίζει να τονισθεί ότι κάθε χρόνο στην Ελλάδα πεθαίνουν στην ασφαλτο τούλαχιστον δύο χιλιάδες άνθρωποι, μένουν βαριά ανάπηροι πάνω από τέσσερις χιλιάδες άνθρωποι και ο αριθμός των ελαφρώς τραυματισμένων ανθρώπων ξεπερνά τους τριάντα χιλιάδες. Σε αυτούς τους αριθμούς θα μείνω, γιατί είναι χαρακτηριστικό το φαινόμενο, είναι χαρακτηριστικό το πρόβλημα που αντιμετωπίζει η χώρα μας. Αυτοί οι αριθμοί στην Ευρώπη αναλογικώς είναι οι μισοί. Πρόδηλη είναι, λοιπόν, η ανάγκη λήψης μέτρων.

Μιλώντας κατά τη συζήτηση του πορίσματος της διακομματικής επιτροπής από αυτό το Βήμα τόνισα την ανάγκη συνολικής αντιμετώπισης του προβλήματος, σύμφωνα με τις ομόφωνες αποφάσεις της επιτροπής. Αυτό πιστεύω ότι είναι αξίωση, κύριε Υπουργέ, όλων των συναδέλφων, άλλωστε κατεφάνη και από τη συζήτηση και από τις ομιλίες όλων των συναδέλφων κατά τη συζήτηση του πορίσματος. Γιατί πράγματι η οδική ασφάλεια στην πατρίδα μας κατέστη μείζον πρόβλημα.

Όλοι παρακολουθούμε τηλεόραση τις Κυριακές το βράδυ. Ερωτώμαι: Πόσοι συνάνθρωποί μας σήμερα δεν υπάρχουν, γιατί το Σαββατοκύριακο βγήκαν από το κλεινόν άστυ;

Κύριοι συνάδελφοι, ο υπό ψήφιση ΚΟΚ αντιμετωπίζει μέρος του προβλήματος -και αυτό, κύριε Υπουργέ, με συναίσθηση ευθύνης και με διάθεση συμβολής και συμπαρατάξης προς τις δικές σας προσπάθειες- αφού δεν υπάρχει η συναπόφαση όλων των εμπλεκόμενων στο θέμα. Δεν είναι μόνο θέμα δικό σας, κύριε Υπουργέ. Είναι θέμα του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, είναι θέμα του Υπουργείου Δημοσίας Τάξεως, είναι θέμα του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας, είναι θέμα πολλών συναρμοδίων Υπουργών που πρέπει να πάρουν αυτές τις αποφάσεις. Γι' αυτό μιλάω για συνολική αντιμετώπιση του προβλήματος με συναπόφαση όλων των εμπλεκόμενων.

Ήλπιζα, κύριε Υπουργέ, ότι δεν θα περιοριζόταν αυτός ο Κώδικας στην απλή προσαρμογή προς την ευρωπαϊκή νομοθεσία, που έχει λυμένα προβλήματα, που εμείς επισημόναμε ότι είναι υπαρκτά ακόμη στη δική μας πατρίδα. Παραδείγματος χάρη, την καθιέρωση της Κυκλοφοριακής Αγωγής ως μάθημα στα ελληνικά σχολεία από το νηπιαγωγείο ακόμη, τόσο στην πρωτοβάθμια όσο και στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, τη γενναία παρέμβαση στη βελτίωση του οδικού δικτύου της πατρίδας μας κλπ.

Ο ψηφιζόμενος ΚΟΚ θα πάσχει σοβαρά, ή μάλλον δεν θα μπορέσει να μειώσει στον επιθυμητό βαθμό τα τροχαία ατυχήματα στην πατρίδα μας.

Πολλοί δε ομιλητές αναφέρθηκαν σε παραδείγματα. Ποιος από εμάς δεν έχει να αναφέρει δεκάδες τέτοια παραδείγματα; Αυτό σημαίνει ότι όσα κατήγγειλε πριν από λίγο ο κ. Παπαφιλίππου, θα μπορούσαμε όλοι να τα πούμε.

Είμαστε από τους Βουλευτές που επισκεπτόμεθα και τις τελευταίες άκρες της πατρίδας μας. Πόσες φορές δεν έχουμε δει το χάρο με τα μάτια μας από τις επικίνδυνες στροφές, από το βομβαρδισμένο οδόστρωμα, από την έλλειψη πινακίδων και από άλλα; Είπε ο κ. Βαρθιτσιώτης ότι αυτές τις ημέρες δεν είδε ένα STOP τεραστίων διαστάσεων, διότι μπροστά του ήταν ένα δέντρο που κανείς δεν σκέφθηκε να κλαδέψει.

Γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, έχω μεγάλες αμφιβολίες, αν θα μπορέσει να έχει κάποιο αποτέλεσμα αυτός ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Δεν έχει σημασία το τι ψηφίζουμε, αλλά το τι εφαρμόζεται έξω από αυτήν την Αίθουσα. Έχουμε παραδείγματα πολύ καλών νόμων, που έμειναν ανενεργοί διότι δεν υπήρξαν οι πρόσθετες απαιτούμενες προϋποθέσεις για να εφαρμοστούν.

Είχα λοιπόν την ελπίδα ότι αυτά, που το ομόφωνο πόρισμα της Βουλής πρότεινε και όλοι αποδεχθήκαμε, θα γινόντουσαν πράξη. Αντ' αυτού βλέπω μια απλή προσαρμογή σε κοινοτικές οδηγίες. Είπα από την αρχή ότι συμφωνώ με την κάθε προσαρμογή προς τα ευρωπαϊκά δρώμενα. Όσο γρηγορότερα γίνονται αυτές οι προσαρμογές, τόσο καλύτερα θα πάει η πατρίδα μας. Δεν φθάνει όμως αυτό, διότι στη χώρα μας υπάρχουν ειδικά προβλήματα, που πρέπει να αντιμετωπιστούν πριν εφαρμόσουμε μια συγκεκριμένη οδηγία.

Η τελειομανία μπορεί να είναι επιδίωξη όλων μας, αλλά στο βωμό της δεν θα πρέπει να θυσιάζουμε το όποιο καλύτερο. Επειδή αναμφισβήτητα ο υπό ψήφιση Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι κάτι καλύτερο από τον ισχύοντα, δεν θα επιμένουμε περισσότερο. Άλλωστε δηλώσαμε από την αρχή ότι θα τον ψηφίσουμε. Το ίδιο θα πράξω και εγώ.

Δεδομένου ότι οι διαδικασίες ψηφίσεως του Κώδικα περιγράφονται από την παράγραφο 6 του άρθρου 76 του Συντάγματος, χωρίς να παρέχουν δυνατότητα καμιάς μεταβολής, όσα λέμε, τα λέμε περισσότερο για προβληματισμό. Τα λέμε για να τα έχουμε υπόψη μας, για το τι μπορούμε να κάνουμε αργότερα.

Ο Κώδικας θα ψηφιστεί και πιστεύω από το μεγαλύτερο μέρος της Βουλής, αλλά ποιο θα είναι το αποτέλεσμά του; Αυτό, κύριε Υπουργέ μας ανησυχεί, γιατί είναι μεγάλο το πρόβλημα που αναμένουμε να ληφθεί απ' αυτόν τον Κώδικα.

Κλείνοντας θέλω να τονίσω ότι ο Κώδικας είναι η αρχή για να αντιμετωπίσουμε το μεγάλο πρόβλημα της οδικής ασφάλειας της

πατρίδος μας. Αλλά για να έχουμε το επιθυμητό αποτέλεσμα, θα πρέπει όλες οι αποφάσεις του ομοφώνου πορίσματος της διακομματικής επιτροπής να γίνουν διάταξη νόμου. Βρείτε τον τρόπο, βρείτε το χρόνο να το κάνετε και έτσι θα δώσετε τη λύση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Η κ. Αράπη έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΔΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Υπουργέ, το υπό συζήτηση νομοσχέδιο που έχουμε σήμερα και οι τροποποιήσεις, που έρχονται, στοχεύουν στην ακεραιότητα της ζωής, της υγείας, της σωματικής ακεραιότητας των χρηστών του οδικού δικτύου και φυσικά την ιδιαίτερη μέριμνα στα παιδιά και στα άτομα με ειδικές ανάγκες. Ακόμα στη βελτίωση της οδικής κυκλοφορίας, όπου υπάρχουν τα ανάλογα περιθώρια.

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας έχει και τα θετικά του. Θα σταθώ σε δύο άρθρα.

Το άρθρο 52 ρυθμίζει τα μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας. Αυτό το άρθρο έχει σχέση με τον καθορισμό των μονόδρομων, με τη στάθμευση των οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά τον καθορισμό των χώρων στάθμευσης και την επιβολή περιορισμών, όπου λαμβάνονται με αποφάσεις του νομαρχιακού ή δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από τις αρμόδιες τεχνικές υπηρεσίες των ΟΤΑ.

Κύριε Υπουργέ, με αυτό το άρθρο εκχωρείται αρμοδιότητες της ρύθμισης της κυκλοφορίας στα δημοτικά και νομαρχιακά συμβούλια και αναθέτετε στις υπηρεσίες της Νομαρχιακής και Τοπικής Αυτοδιοίκησης τις διάφορες παρεμβάσεις. Γι' αυτό ειδικά το θέμα το Συμβούλιο Επικρατείας έχει αποφασίσει ότι δεν είναι τοπική υπόθεση του δήμου ή της νομαρχίας, αλλά υπόθεση καθαρά της πολιτείας.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΛΟΥΚΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ**.)

Η προστασία του περιβάλλοντος, βάσει του άρθρου 24 του Συντάγματος, ανήκει στην υπηρεσία του κράτους.

Πρέπει να πω εδώ ότι η πινακίδα Ρ-69 ήταν μέχρι σήμερα μια κάρτα στάθμευσης, που την είχε εκδόσει τότε ο Τρίτης ο μακαρίτης για τους μόνιμους κατοίκους της Πλάκας. Όμως, με το νέο σχέδιο η πινακίδα αυτή μετατρέπεται σε ρυθμιστική πινακίδα ελεγχόμενης στάθμευσης. Δηλαδή, δίνεται το δικαίωμα στους δήμους και στις νομαρχίες να ρυθμίζουν μ' αυτήν την πινακίδα τα πάντα.

Έχουμε δεκάδες αποφάσεις των διοικητικών δικαστηρίων αμετάκλητες, που λένε ότι οι δήμοι και οι κοινότητες δεν μπορούν να πωλούν το δικαίωμα του πολίτη να σταθμεύει εκεί που επιτρέπεται η στάθμευση. Όπως ξέρετε, πρόσφατα δημιουργήθηκε μεγάλος σάλος για το συγκεκριμένο θέμα, τα παρκόμετρα με τις ιδιωτικές εταιρείες και ο κ. Αβραμόπουλος είπε ότι θα επαναφέρει το μέτρο.

Θα αναφερθώ τώρα στο άρθρο 48, που αφορά την κατάληψη των οδών και πεζοδρομίων.

Τώρα, στην παράγραφο 2, που δίνει το δικαίωμα πάλι στα δημοτικά και νομαρχιακά συμβούλια να δίνουν εν λευκώ άδεια στάθμευσης, όπου αυτά αποφασίσουν. Θα σας αναφέρω ένα παράδειγμα: Στον "ΑΔΕΣΜΕΥΤΟ ΤΥΠΟ" έχει δώσει ο δήμος πέντε άδειες στάθμευσης αυτοκινήτων και φυσικά μπορώ να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι από το παραθυράκι θα τακτοποιούνται οι υμέτεροι και τα διαπλεκόμενα που θα έχουν την ασυλία τους ειδικά στην Αθήνα σε χώρους στάθμευσης.

Στην Αθήνα, κύριε Υπουργέ, αυτήν τη στιγμή υπάρχουν δύο χιλιάδες τριακόσιες τριάντα πέντε θέσεις, που έχουν δοθεί από το δήμο σε διάφορους πολίτες για να σταθμεύουν και απ' αυτές σας τονίζω ότι χίλιες τετρακόσιες θέσεις έχουν δοθεί στο Κολωνάκι. Και εδώ θέλετε να σας πω κάτι που ακούγεται, κύριε Υπουργέ; Δεν νομίζω βέβαια ότι δεν την έχετε ακούσει, αλλά δεν πειράζει θα σας τη μεταφέρω εδώ στην Αίθουσα. Εφόσον σέβεστε σαν Υπουργείο τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, έχετε ακούσει τι λένε στην Ξενοφώντος που υπάρχει το Υπουργείο και έχουν κλειστεί δεκαπέντε θέσεις για να παρκάρουν τα υπουργικά αυτοκίνητα και τα

αυτοκίνητα των συμβούλων του Υπουργού; Και όταν δεν παρκάρουν αυτά τα αυτοκίνητα, έχει καλώς. Όταν όμως φεύγουν τα αυτοκίνητα αυτά, ο αστυνομικός που φυλάει το Υπουργείο βάζει μια μπάρα, βάζει και μια αλυσίδα και φθάνει την αλυσίδα μέχρι το φανάρι και κλείνει τις θέσεις αυτές, κύριε Υπουργέ. Φυσικά η αγανάκτηση των περιόικων είναι φανερή. Και μάλιστα -όπως είπα πριν- φθάνει την αλυσίδα ο αστυνομικός μέχρι το φανάρι και πάνω σε διάβαση αναπήρων. Κύριε Υπουργέ, αυτά να τα έχετε υπόψη σας, μια και δεν καταβαίνετε στο πεζοδρόμιο για να ακούσετε τι λένε οι κάτοικοι. Σας μεταφέρω εδώ, λοιπόν, την αγανάκτηση του κόσμου της περιοχής, εκεί που λέει ότι αν ο κύριος Υπουργός σέβεται τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ας σεβαστεί και εμάς εδώ.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, θέλω να σας πω ότι με αυτόν τον τρόπο εκχωρείτε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση και στους δήμους και ειδικά στο Δήμο Αθηναίων ένα πολύ μεγάλο προνόμιο, να δίνει όπου θέλει θέσεις στάθμευσης. Εγώ θα σας πω μια απλή πικρία μου, την οποία ειλικρινά δεν τη λέω σαν παράπονο. Ζητάω εδώ και ένα χρόνο μια άδεια στάθμευσης του αυτοκινήτου μου στην Κάνιγγος από το δήμο και δεν μου την έδωσε. Δεν τη θέλω πια. Έκανα μια αίτηση μια φορά, μου την απέρριψαν και δεν ξαναπήγα. Θέλω όμως να σας πω ότι έτσι θα γίνει ένα αλισβερίσι των ανθρώπων του δήμου, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και της Νομαρχιακής -αν θέλετε- με κάποιους πολίτες, που θα είναι φυσικά οι "ημέτεροι", οι οποίοι και θα εξυπηρετούνται.

Υπάρχει και το θέμα των πεζοδρομίων που κλείνουν και γνωρίζετε ότι υπάρχουν πάρα πολλές ενστάσεις. Μερικοί κλείνουν το πεζοδρόμιο μπροστά στα μαγαζιά τους, βάζουν βιτρίνες, βάζουν λουλουδία, βάζουν διάφορα. Υπάρχουν πάρα πολλά θέματα, κύριε Υπουργέ, και νομίζω ότι αν θέλετε να πάμε στην Ενωμένη Ευρώπη με έναν Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που θα βοηθάει τα άτομα τα οποία πληρώνουν καθημερινώς -και ειδικά το αυτοκίνητο πληρώνει πάρα πολύ ακριβά, κύριε Υπουργέ- καλό θα είναι να ληφθούν οπωσδήποτε μέτρα και για τους δρόμους και για τα πεζοδρόμια. Όσον αφορά τα πεζοδρόμια, είπαμε για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, αλλά μήπως εμείς, που δεν είμαστε με ειδικές ανάγκες, μπορούμε να περπατήσουμε, κύριε Υπουργέ; Ή αν περπατήσουμε, μπορούμε να είμαστε σίγουροι ότι θα βγούμε σώοι με τις λακούβες και με όλα αυτά που υπάρχουν;

Λοιπόν, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να υπάρχει μια συνολική δουλειά από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, για να πάει κάτι καλά όσον αφορά την κυκλοφορία των ανθρώπων στις πόλεις και ειδικά σε μια πόλη όπως είναι η Αθήνα. Φυσικά θα πρέπει να υπάρχει το σπουδαιότερο -έτσι πιστεύω εγώ- μια αγωγή στα σχολεία, από το νήπιο, όπως είπαν και άλλοι συναδελφοί, μέχρι και το γυμνάσιο. Δεν υπάρχει όμως, κύριε Υπουργέ.

Εδώ θα σταματήσω -ευχαριστώ πάρα πολύ- λέγοντας ότι πιστεύω ότι ένας Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας για να λειτουργεί, θα πρέπει και να μπορούν τα άτομα που θέλουν να εφαρμόσουν τον Κώδικα αυτό να βρίσκουν και ανταπόκριση από την πολιτεία. Δεν βρίσκουν ανταπόκριση, κύριε Υπουργέ. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Καμμένος έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Νομίζω ότι ακούστηκαν στο Κοινοβούλιο οι απόψεις όλων των συναδέλφων Βουλευτών.

Κύριε Υπουργέ, το μόνο που έχω να σας πω είναι ότι εμείς ψηφίζουμε τον Κ.Ο.Κ., αλλά είναι βασικό να κατανοήσουμε όλοι μας ότι από θεωρητικής απόψεως, πράγματι, το Υπουργείο Μεταφορών δείχνει ότι παίρνει κάποιες πρωτοβουλίες. Τι θα γίνει, όμως, στην πράξη; Κατά πόσο, δηλαδή, οι συναρμόδιοι Υπουργοί -τραγική έκφραση, αν θέλετε, για τον ελληνικό λαό οι συναρμόδιοι Υπουργοί παραπέμπουν σε μη εκτέλεση των αποφάσεων- θα αντιληφθούν το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων, κατά πόσον θα μπορεί να υπάρξει συνεννόηση, κατά πόσο θα μπορέσει και το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως και το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης και το Υπουργείο Υγείας και το ΥΠΕΧΩΔΕ να κάνει πράξη το πόρισμα αυτής της διακομματικής επιτροπής, που δεν αποτελεί πανάκεια και

κατά πόσο όλοι οι Έλληνες μαζί θα αντιμετωπίσουμε το πρώτο σε αιτία θανάτων ζήτημα, το οποίο απασχολεί την ελληνική κοινωνία.

Πιστεύω ότι πρέπει να αρχίσει η προσπάθεια, η οποία θα στηριχθεί από όλα τα άλλα κόμματα της Βουλής, αλλά και παράλληλα η ευθύνη ανήκει στη σημερινή Κυβέρνηση, αν συνεχίσουμε να χάνουμε δύο χιλιάδες ανθρώπους κάθε χρόνο, αν συνεχίσουμε να έχουμε τριάντα δύο χιλιάδες τραυματίες, αν συνεχίσουμε να παράγουμε αναπήρους. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Συμφωνώ απολύτως με τον κ. Καμμένο. Θέλω όμως να κάνω δύο τρία σχόλια.

Το πρώτο σε σχέση με το πολιτικό κλίμα που έβαλε ο κ. Μείμαρakis. Καλά, εμείς, το ΠΑΣΟΚ, μπορεί να έχουμε τα προβλήματά μας, κατά την άποψη του κ. Μείμαρakis. Ο κ. Μείμαρakis και οι δικοί του, που δεν έχουν τέτοιο πρόβλημα κατά την άποψή τους; Θέλω να πω στον κ. Μείμαρakis ότι εμείς μπορεί να φάμε τα σωθικά μας, αλλά πρέπει να ξέρετε ότι θα είμαστε εδώ, θα είμαστε παρόντες, θα κυβερνάμε, γιατί έχουμε και άποψη, είμαστε και ζωντανοί, έχουμε και στελέχη, ό,τι και να γίνει. Αν όμως εσείς περιμένετε να φάμε εμείς τα σωθικά μας για να κυβερνήσετε, χάσατε! Και αυτό να το ξέρετε. Ένδειξη αυτού του πράγματος είναι ότι περπατάμε να δείτε ποιοι θα υπογράψουν από εμάς, ποιοι δεν θα υπογράψουν. Τραγωδία για εσάς είναι αυτό, να το ξέρετε.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Άρα, κυκλοφορεί.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Άρα, λοιπόν, το πραγματικό ζήτημα είναι πως ό,τι και να μας συμβεί, θα είμαστε παρόντες, γιατί έχουμε άποψη, ιστορία και μέλλον. Ένα το κρατούμενο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Είναι εκτός θέματος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Πράκτορες της Μοσάντ δεν είμαστε πάντως.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Με τέτοιους λαϊκισμούς πάντως δεν πείθετε κανέναν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Έπεα πτερόεντα, κύριε Καμμένε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεύτερον, πρέπει να πω ειλικρινά ότι μπορεί η συζήτηση να μην έγινε με παρουσία πάρα πολλών Βουλευτών, θεωρώ όμως ότι έστω και εμμέσως, αλλά τις πιο πολλές φορές άμεσα, αναγνωρίστηκε ότι το κομμάτι όλου αυτού του θέματος που αφορά τον Κ.Ο.Κ. είναι ένα κομμάτι στο οποίο έγινε σοβαρή προσπάθεια, έγινε πάρα πολύ σοβαρή δουλειά. Δεν είναι μόνο ότι είναι ένα βήμα εναρμόνισης με τα κοινοτικά δεδομένα, έγινε πολύ σοβαρή δουλειά βελτίωσης των πραγμάτων και να μην την υποτιμούμε και να μην την ισοπεδώνουμε.

Τρίτο θέμα. Δεν χωράει, επίσης, αμφιβολία ότι θα κριθεί το όλο θέμα στο πώς θα υλοποιηθεί στην πράξη. Την αγανάκτηση του κ. Παπαφιλίππου δεν την κατανοώ. Αν το πρόβλημα ήταν ότι αυτή η Κυβέρνηση, που κυβερνά τώρα, δεν εφαρμόζει τους νόμους, δηλαδή δεν έχει τον τσαμπουκά να επιβάλει αυτά που λέει, το πρόβλημα θα ήταν πάρα πολύ απλό. Θα ερχόσασταν εσείς κάποια φορά, θα τα φτιάχνατε όλα καλά. Εγώ όμως βλέπω εδώ από τα στοιχεία ότι το 1993 και 1994 είχαμε τους πιο πολλούς νεκρούς. Εσείς δεν μπορούσατε να τα επιβάλετε που τώρα αγανακτείτε; Να μην αγανακτείτε. Η σοβαρότητα λέει ότι έχουμε πρόβλημα πραγματικό, ως χώρα, διαχρονικά με την υλοποίηση των νόμων. Και αν λοιπόν αγανακτούμε, ας αγανακτούμε. Στην πράξη όμως να μη μου λέτε, ναι, μεν να επιβάλετε τα μέτρα, αλλά πώς να επιβάλετε τα μέτρα, όταν δεν έχετε υποδομή.

Εμμέσως, λοιπόν, απαλλάσσετε τον οποιοδήποτε πολίτη που παρανομεί και παραβιάζει, με το επιχείρημα ότι αφού δεν

έχω υποδομή, δεν έχω τα μέσα, ας μην τον τιμωρήσω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Αυτό είναι το λάθος, ότι προσπαθείτε να κάνετε αναγωγή στους άλλους. Να μην κοιτάτε τους άλλους, να κοιτάτε το τι μπορείτε να κάνετε εσείς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): 'Όχι, δεν προσπαθώ να κάνω τίποτε απ' αυτά που λέτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Να σταματήσουν οι παραινήσεις ένθεν καικείθεν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Παγία κατάσταση. Πρέπει να δέχεσθε την κριτική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Και ως Υπουργός και ως Βουλευτής, αλλά και ως απλός Έλληνας πολίτης, δεν ρίχνω καμία ευθύνη σε κανέναν. Λέω ότι είμαστε σε μία δύσκολη πορεία και ότι θέλει ενεργοποίηση του πολίτη, συμπαράσταση όλων, βήμα-βήμα, για να θρηνησουμε σιγά-σιγά λιγότερους νεκρούς. Αυτό λέω και αυτή είναι μία πραγματικότητα.

Θέλω τώρα να δώσω απαντήσεις σε μερικά σημεία που έχουν θιχτεί.

'Όσον αφορά το αλκοτέστ, που έθεσε η εκπρόσωπος του Συνασπισμού, θέλω να πω ότι η εξουσιοδότηση δεν αφορά την άνοδο των ορίων, αλλά τη μείωσή τους, να κάνουμε πιο αυστηρά τα τεχνικά θέματα και να διαπιστωθεί η μέθη.

Το δεύτερο θέμα αφορά το άρθρο 48. Η κατάληψη τμήματος του δρόμου, που λέει, αναφέρεται σε έργα και όχι σε παρκόμετρα. 'Όσον αφορά τα παρκόμετρα, το πρόστιμο της παράβασης μειώνεται από τις δέκα χιλιάδες στις πέντε χιλιάδες.

'Όσον αφορά τα άτομα με ειδικές ανάγκες, υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις και υλοποιήσαμε στον Κώδικα όλα τα θέματα που έβαλαν οι ίδιοι.

Επίσης να πω ότι δεν πρόκειται εδώ περί ενός εισπρακτικού μηχανισμού. Θα καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής έναν πίνακα, που καταδεικνύει το εξής: Αν όλες τις παραβάσεις που έγιναν το 1998 τις αποτιμήσουμε με τα νέα πρόστιμα, θα δείτε ότι δεν αυξάνουμε το συνολικό πρόστιμο που εισπράττεται.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Νικόλαος Σαλαγιάννης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Υπάρχει ακόμα ένα κρίσιμο θέμα. Λέτε για την εξέταση των υποψηφίων οδηγών. Καθιερώνεται η υποχρέωση παρακολούθησης ελάχιστων μαθημάτων θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης. Εκδίδονται από το Υπουργείο Μεταφορών τέσσερα εγχειρίδια θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών, όπου οι νέοι οδηγοί θα εκπαιδεύονται και θα εξετάζονται σ' αυτά. Αναμορφώνεται με νέα απόφαση όλο το σύστημα των εξετάσεων. Θα υπάρξει επιμόρφωση των εξεταστών, νέοι εξεταστές, πτυχίο γεωπονικών σχολών κλπ.

Υπάρχει ένα πακέτο μέτρων που επιχειρούμε έξω από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και με βάση τα πορίσματα της διακομματικής επιτροπής υπάρχει ένα πακέτο μέτρων, με το οποίο επιχειρούμε να τα υλοποιήσουμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε, κύριε Μείμαρακη, έχετε το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κατ' αρχήν θα ήθελα να σας πω ότι ατύχησε ο κύριος Υπουργός στην αναφορά του, διότι εγώ απάντησα στην πρωτολογία του, που μας είπε να αντιμετωπίσουμε με σοβαρότητα τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Του είπα ότι η Βουλή τον αντιμετωπίζει, αλλά δυστυχώς η Κυβέρνηση δεν τον αντιμετωπίζει. Και δεν τον αντιμετωπίζει διότι σήμερα έβαλε το θέμα για συζήτηση, μη υπάρχοντος άλλου νομοσχεδίου. Αυτό είναι ένα

γεγονός, κύριε Υπουργέ.

Η προηγούμενη ημερήσια διάταξη προέβλεπε σήμερα συζήτηση για άλλο νομοσχέδιο. Η ημερήσια διάταξη, που λέει ότι σήμερα θα συζητηθεί ο Κ.Ο.Κ., φέρει την υπογραφή του Προέδρου της Βουλής και έχει χθεσινή ημερομηνία. Είναι εκεί και μπορείτε να τη δείτε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Καμιά φορά γίνονται αυτά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: 'Αρα λοιπόν με πρωτοβουλία της Κυβέρνησης υποβαθμίζεται το θέμα και όχι με πρωτοβουλία της Βουλής. Προς Θεού!

Κατά δεύτερον, εγώ σας είπα ότι γίνεται σε ένα τέτοιο πολιτικό περιβάλλον της ημέρας, που λόγω ακριβώς της κυβερνητικής δραστηριότητας υποβαθμίζεται το θέμα.

Εσείς πιστεύετε ότι μπορεί με αυτά τα γεγονότα, τα οποία τρέχουν και για τα οποία δεν μπαίνω σε ευθύνες ή μη της Κυβέρνησης, αύριο ο πολίτης να διαβάσει έστω και μία λέξη για ό,τι εμείς συζητάμε εδώ για τον Κ.Ο.Κ. και ό,τι είπαμε; Μα ο στόχος της ενημέρωσης ήδη χάθηκε.

'Αρα, λοιπόν, εάν πράγματι η Κυβέρνηση είχε αναδείξει σε θέμα πρώτης προτεραιότητας τον Κώδικα, θα έκανε δύο μέρες συζήτηση, θα είχε η ίδια η Κυβέρνηση έναν άλλον τρόπο αντιμετώπισης του όλου θέματος και να είσθε σίγουρος ότι και πολλοί περισσότεροι συνάδελφοι θα ήταν εδώ, για να μιλήσουν και να ακούσουν και να μπορέσει και η κοινή γνώμη να ενημερωθεί καλύτερα.

Κατά συνέπεια δεν μπορείτε να ρίχνετε ευθύνη στην Αντιπολίτευση και σε όλα τα κόμματα, αλλά και στη Συμπολίτευση θα έλεγα, γιατί η Κυβέρνηση με δική της πρωτοβουλία υποβάθμισε το θέμα.

Δεύτερον, εμείς, κύριε Υπουργέ, ήρθαμε με προτάσεις. Γιατί είπατε "τι κάνει η Νέα Δημοκρατία;" Σας κάναμε προτάσεις, καμιά δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Τις κάναμε και στην επιτροπή, τις κάνουμε και εδώ, είναι συγκεκριμένες προτάσεις. Και όχι μόνο εμείς αλλά και τα άλλα κόμματα έκαναν προτάσεις. Ο κ. Δημαράς ανέφερε συγκεκριμένο καθηγητή, ο οποίος ακριβώς επειδή δεν ακούστηκε η άποψή του τότε, έκανε τις προτάσεις και δεν μπορούν να μπουν στο νόμο.

Εγώ σας είπα για αλκοτέστ στους πεζούς. Μπορούμε να το δούμε; Μπορούμε να το κουβεντιάσουμε; Θα μου πείτε "ναι", στο αόριστο μέλλον. 'Όμως, οι πεζοί είναι η κύρια αιτία που γίνονται τα δυστυχήματα έξω από τα κέντρα διασκέδασως στους παραλιακούς δρόμους και στις μεγαλουπόλεις.

Ο κύριος εισηγητής της Πλειοψηφίας σας είπε για τους ΩΡΛ. Να μπουν οι ΩΡΛ και να εξετάζουν τους οδηγούς. Εγώ ειλικρινά δεν το ήξερα και δεν καυχώμαι ότι είμαι και ειδικός, όπως -υποβέτω- ότι ούτε εσείς είστε. 'Όμως εδώ υπάρχει μία ουσιαστική πρόταση για την εξέταση των οδηγών, για την επανεξέταση των κατεχόντων άδεια οδήγησης, αν περνάνε από οφθαλμίατρο, αν περνάνε από ΩΡΛ, πόσες φορές θα περνούν, κάθε πότε θα περνούν, πώς θα προσδιορίζονται όλα αυτά τα ζητήματα. Και δεν μπορούν να περιληφθούν.

Και εγώ είμαι σίγουρος ότι εσείς καλόπιστα θέλετε να συμπεριλάβετε κάποιες τέτοιες προτάσεις. Λοιπόν, με τη διαδικασία των κωδικών και με την αλαζονεία, επιτρέψτε μου, που έδειξε η Κυβέρνηση όλο αυτό τον καιρό, δεν καταφέραμε να περάσουμε καμιά τέτοια πρόταση.

Για να κλείσουμε με ένα αισιόδοξο μήνυμα από εδώ, εγώ στέκομαι στην κυβερνητική πρόθεση να εφαρμόσει τον Κώδικα και να προσπαθήσει τα ομόφωνα τουλάχιστον συμπεράσματα από το πόρισμα να τα υλοποιήσει, είτε με διατάγματα είτε με νόμους, ώστε τελικά να συμβάλουμε όλοι σε ένα καλύτερο αποτέλεσμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Βλασσόπουλος έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα είμαι πάρα πολύ σύντομος. Νομίζω πως η συζήτηση εξελίχθηκε σε κλίμα ανάλογο με το πρόβλημα και προσεγγίστηκε το θέμα με πάρα πολύ σοβαρότητα, που δείχνει και την ευαισθησία και την ευθύνη και την αγωνία όλων μας για το μεγάλο θέμα που

λέγεται οδική ασφάλεια-τροχαία ατυχήματα.

Θα ήθελα να κάνω μόνο δύο επισημάνσεις.

Η πρώτη επισημάνση έχει σχέση με τις ουσίες (φάρμακα και ναρκωτικά), τις οποίες ίσως χρησιμοποιούν οι οδηγοί των αυτοκινήτων-οχημάτων και που δυστυχώς ελέγχονται εκ των υστέρων, αφού δηλαδή συμβεί το ατύχημα. Θα ήθελα να δει, να εξετάσει το Υπουργείο, ο αρμόδιος Υφυπουργός, τι γίνεται στην Ευρώπη, να χρησιμοποιήσουμε δηλαδή κι εμείς τα ναρκωτέστ, τα οποία χρησιμοποιούν και στην Ευρώπη, έτσι που να γίνεται ο έλεγχος προληπτικός.

'Ενα δεύτερο θέμα είναι αυτό που έχει σχέση με την άδεια κήσεως ικανότητας οδηγού σε σχέση με τα ιατρικά δεδομένα. Έχω τη γνώμη ότι πρέπει στο προεδρικό διάταγμα, το οποίο θα εκδοθεί για την εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών, να ληφθεί υπόψη πως για την απόκτηση άδειας ικανότητας οδήγησης θα απαιτείται και η σχολαστική ιατρική εξέταση των υποψηφίων για θέματα σωματικής και ψυχικής υγείας.

Και ανέφερα και κατέθεσα ένα υπόμνημα της Ενώσεως Ωτορινολαρυγγολόγων, οι οποίοι απέδειξαν με μελέτες ότι προβλήματα ωτορινολαρυγγολογικά έχουν σχέση με πολλά και σοβαρά τροχαία ατυχήματα. Παρακαλώ, λοιπόν, αυτό να ληφθεί υπόψη στο προς έκδοση προεδρικό διάταγμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Παναγιώτου έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Εκείνο που θέλω να σημειώσω σαν συμπέρασμα είναι ότι υπάρχει αναπλοή μεταξύ του πορίσματος και του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που έφερε η Κυβέρνηση σήμερα για συζήτηση και για ψήφιση.

Για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα, κατά την άποψή μας, πρέπει να υπάρξει ένας μακροπρόθεσμος προγραμματισμός για τη συνολική αναδιπλοαγωγή ολόκληρου του ελληνικού λαού, αρχίζοντας από τα μικρά παιδιά, από τους πολίτες και καταλήγοντας στους οδηγούς. Αυτό δεν θα γίνει από τη μία μέρα στην άλλη, αλλά πρέπει οπωσδήποτε να υπάρξει αυτός ο προγραμματισμός και βαθμιαία να αρχίσει να υλοποιείται.

Αν δεν αναδιπλοαγωγηθούν οδηγοί και πεζοί, για να μπορούν να αντιμετωπισθούν σε καινούρια βάση τα προβλήματα που υπάρχουν και που αποτελούν τις κύριες αιτίες του μεγάλου αριθμού των ατυχημάτων που έχουμε στη χώρα μας, δεν θα μπορέσει να φέρει κανένα αποτέλεσμα ο Κώδικας.

Επιμένω ότι χρειάζεται καλύτερη εκπαίδευση των οδηγών και αυτό φαίνεται από τη συμπεριφορά τους απέναντι στα σήματα και στους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, τους οποίους είτε δεν γνωρίζουν είτε όταν γνωρίζουν, κατά κανόνα τους παραβιάζουν.

Θα μπορούσε να αναφέρει κανείς σωρεία παραδειγμάτων αλλά, μιας και δεν μας επιτρέπει ο χρόνος, περιορίζομαι μόνο σε αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Η κ. Αλφιέρη έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κύριε Υπουργέ, εγώ θέλω να σας ρωτήσω ευθέως το εξής. Ως προς το θέμα των παρκόμετρων το Συμβούλιο της Επικρατείας απεφάσισε ότι αυτά είναι παράνομα. Γιατί ανοίγετε εσείς το "παραθυράκι" και γιατί επιβάλλετε πρόστιμα σε θέσεις επιτρεπόμενης στάθμευσης ονομάζοντάς τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης;

Το ερώτημά μου είναι αυτό. Ποια είναι η συμπεριφορά της Κυβέρνησης, η πολιτική συμπεριφορά σε μία απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας; Σήμερα θα ξανάρθουν τα παρκόμετρα και με ποια λογική;

Εσείς μου είπατε ότι μειώθηκε το πρόστιμο. Γιατί μειώθηκε; Το ένα είναι αυτό, στο οποίο θέλω απάντηση.

Δεύτερον, ο σημερινός Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας σίγουρα δεν βρίσκεται στο πνεύμα να αντιμετωπίσει τα σημερινά προβλήματα που αντιμετωπίζει και ο πολίτης και ο οδηγός.

Εμείς δεν τον ψηφίσαμε γιατί, πρώτον, θεωρούμε ότι δεν λύνει προβλήματα και, δεύτερον, ακύρωσε μία συλλογική δουλειά, που πρέπει να ομολογήσουμε ότι ήταν σοβαρή. Ένας Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας βάζει ζητήματα ζωής και νομίζω ότι η Κυβέρνηση καλό θα ήταν να δει μία συλλογική δουλειά. Να δει κάποιες

προτάσεις συναδέλφων Βουλευτών και να φέρει στο Κοινοβούλιο, επιτέλους, μία φορά, για να ψηφιστεί μία συλλογική πρόταση των Βουλευτών.

Περιμένω την απάντησή σας, κύριε Υφυπουργέ, γιατί είναι πολύ σημαντικό το θέμα. Έχει γίνει τόση φασαρία για τα παρκόμετρα και έρχεστε πάλι και τα βάζετε από το "παραθυράκι". Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Παπαφιλιππου έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, στην πρωτομιλία μου επεσήμανα την κακοδαιμονία που διέπει τον τόπο, όσον αφορά τις διαπιστώσεις των ευθυνών.

Βέβαια με έκπληξη άκουσα τον Υπουργό, ο οποίος άρχισε να πετάει το μπαλάκι, να λέει τι έγινε εδώ και μία δεκαετία και να καταλήγει ότι φταίτε εσείς, δεν φταίμε εμείς κλπ.

Κύριε Υπουργέ, εσείς είστε νέος άνθρωπος, νέος στο Υπουργείο. Θα περιμέναμε αν μη τι άλλο μπροστά σε αυτό το τραγικό φαινόμενο, που δέος πρέπει να σας καταλαμβάνει, να μην επιτίθεστε κατά αυτόν τον τρόπο και να λέτε τι έκαναν οι άλλοι. Αφήστε τους κομματικούς φανατισμούς, αφήστε τα αυτά και δείτε την ουσία του πράγματος, διότι επί της ουσίας συζητάμε.

Γιατί δεν μας λέτε για τις διαπιστώσεις των ευθυνών, που βγαίνουν από την τηλεόραση και διαπιστώνετε τις ευθύνες σας; Και όμως έρχεστε και τα λέτε εδώ. Τρομερά πράγματα. Γι' αυτό δεν μας είπατε τίποτα.

Μας είπατε πόσα ήταν τα τροχαία ατυχήματα το 1992 και το 1993. Δεν το περίμενα με τίποτα από εσάς και σας παρακαλώ να συναισθανθείτε, επιτέλους, τις ευθύνες της διοίκησης. Εσείς ασκείτε διοίκηση, όχι εμείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Δημαράς έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κι εγώ θα μιλήσω για δύο λεπτά μόνο.

Είναι παλιά η ρήση και η εκτίμηση, τη γνωρίζετε εσείς που έχετε ασκήσει εξουσία, ότι δηλαδή νόμοι υπάρχουν σε πολλές των περιπτώσεων, αλλά οι νόμοι αυτοί δεν εφαρμόζονται.

Βρίσκεται, επομένως, η πολιτεία απέναντι σε ένα νέο Κώδικα, που θα περάσει έτσι κι αλλιώς από την Πλειοψηφία της Βουλής, και το μέγα ζητούμενο είναι αν αυτός ο Κώδικας θα εφαρμοσθεί ή όχι. Άρα, το μέγα ζητούμενο και ποθούμενο είναι επιτέλους να εφαρμοσθεί κάτι, ανεξαρτήτως του αν έχουμε ενστάσεις επί μέρους ή όχι.

Θα σας περιγράψω, κύριε Πρόεδρε, μία εικόνα η οποία με έχει εντυπωσιάσει από καιρό.

Είδα έναν τυφλό να περπατάει πάνω στο πεζοδρόμιο στους κεντρικούς δρόμους της Αθήνας. Πήγαινε με το μπαστούνι του, που το κινούσε πέρα-δωθε και χτύπαγε πάνω σε μοτοποδήλατα, μοτοσικλές, αυτοκίνητα και οργισμένος αρπάζει το μπαστούνι του και αρχίζει να βαράει τριγύρω του, χωρίς να ξέρει τι και πώς.

Το θέμα, λοιπόν, είναι σοβαρό. Αν πάμε σε πεζοδρόμους θα δούμε ότι αυτοί έχουν κατακλυστεί από αυτοκίνητα. Μα, τους πεζοδρόμους τους κάναμε για κάποιους συγκεκριμένους λόγους, για να μπορούν αυτά τα παιδιά που μεγαλώνουν στη φοβερή αυτή πόλη, έτσι όπως έχει διαμορφωθεί πια, την πρωτεύουσα, την Αθήνα, να παίξουν κάπου, να μπορούν να εκτονωθούν στο δρόμο, στη γειτονιά τους. Και όμως δεν μπορούν.

Άρα, λοιπόν, κατά τη γνώμη μου το μέγα θέμα είναι, ποια είναι η βούληση και πώς θα μπορέσει η πολιτεία αυτόν το νόμο, που έχει ψηφίσει, για τον οποίον ενδεχομένως να έχουμε επιφυλάξεις, να τον εφαρμόσει.

Τελειώνω με μία ακόμα παρατήρηση, κύριε Υπουργέ, που είναι συγκλονιστική και είχα καταθέσει σχετική επίκαιρη ερώτηση στη Βουλή. Τι γίνεται στα νοσοκομεία; Ο τρόπος με τον οποίο κατακλύζονται από διάφορα Ι.Χ. δεν επιτρέπει στα νοσοκομειακά αυτοκίνητα να μεταφέρουν κάποιον ασθενή, του οποίου ενδεχομένως η καθυστέρηση να στοιχίσει πολύ σοβαρά στην υγεία του.

Είναι δύσκολο να πάρουμε μια απόφαση και να πούμε ότι

σε ακτίνα δύο χιλιομέτρων δεν θα παρκάρει κανείς γύρω από τα νοσοκομεία; Είναι δύσκολο να πούμε ότι ο νόμος για τα πεζοδρόμια θα εφαρμοστεί; Είναι δύσκολο να πούμε ότι πάνω στα πεζοδρόμια δεν μπορούμε να αφήνουμε αυτοκίνητα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες, για να κυκλοφορούν όχι μόνο οι συνάνθρωποί μας, που έχουν πρόβλημα, αλλά και οι γυναίκες με τα παιδιά;

Βγαίνουν έξω από το σπίτι σε ένα πεζοδρόμιο που είναι μισό μέτρο και βλέπετε μέσα στη μέση ένα δέντρο. Έρχεται με το καροτσάκι να περάσει η έρμη και είναι όλο διπλοπαρκαρισμένα αυτοκίνητα. Τι γίνεται; Πού πάμε; Αυτό είναι το μέγα ερώτημα.

Καλύτερος είναι ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας από τον παλιότερο. Θα εφαρμοστεί όμως; Αυτό είναι το μεγάλο στοιχείο, που πρέπει να κερδίσουμε όλοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κατ'αρχήν, ήθελα να πω στον κ. Παπαφιλίππου ότι εγώ δεν είμαι με το ανέκδοτο που λέει "και εσείς ταλαιπωρείτε τους μαύρους". Αυτό είναι αλήθεια. 'Ηθελα όμως να δείξω στον αγαπητό συνάδελφο ότι, όσο και να θες, καμιά φορά, δεν μπορείς! Εννοώ, δηλαδή, ότι και εσείς θέλατε να μην υπάρχει κανένας νεκρός. Καμία κυβέρνηση δεν θέλει να βλέπει κάθε Κυριακή νεκρούς. Και σείς είχατε έναν Κώδικα, το 1992 τον φτιάξατε, δεν μπορέσατε όμως να απαλλάξετε από το άγος των θυμάτων κάθε Κυριακή, παρ'όλο που το θέλατε.

'Ηθελα να πω, λοιπόν, ότι το ότι υπάρχουν ακόμα νεκροί, δεν σημαίνει ότι δεν προσπαθούμε. Σημασία έχει να δείχνουμε ότι κάθε μέρα με κάθε μας βήμα κάνουμε κάτι καλύτερο, κάτι βελτιώνουμε. Θεωρώ ότι αυτό κάνουμε. Αυτό ήθελα να πω και δεν θέλω να αποδώσω σε κανέναν άλλον τις ευθύνες.

Κυρία Αλφιέρη, δεν θεωρώ ότι ανοίγουμε κάποιο παραθυράκι κόντρα στην απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας. Κανένα τέτοιο παραθυράκι δεν ανοίγουμε. Το Συμβούλιο της Επικρατείας μιλάει, αν δεν κάνω λάθος, για τις ιδιωτικές εταιρείες. Κανένα τέτοιο παράθυρο δεν ανοίγουμε στο νέο Κώδικα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ούτε παράθυρο, ούτε κλειδαρότρυπα.

Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας", έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία επί της αρχής.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση των άρθρων.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο πρώτο, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υφυπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς το άρθρο πρώτο έγινε δεκτό, κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υφυπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο δεύτερο, ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς το άρθρο δεύτερο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, ως έχει.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας", έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία και στο σύνολο.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας", έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται ο Νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, όπως αναθεωρήθηκε από την Επιτροπή Αναθεωρήσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που συστάθηκε με την 75351/804/14.8.1996 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΦΕΚ 715 Β'), όπως τροποποιήθηκε με τις 83719/1035/4.11.96 (ΦΕΚ 1025 Β') και 88221/1216/20.12.96 (ΦΕΚ 1190 Β') όμοιες αποφάσεις, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 9 του ν. 2366/1995 (ΦΕΚ 256 Α') και ο οποίος έχει ως ακολούθως:

ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΟΔΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΓΕΝΙΚΑ - ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής του Κώδικα

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας εφαρμόζεται σε οδούς και σε χώρους που χρησιμοποιούνται για δημόσια κυκλοφορία οχημάτων, πεζών και ζώων.

Άρθρο 2

Ορισμοί

1. Για την εφαρμογή του παρόντος Κώδικα νοούνται ως:

Αντανakλαστικό στοιχείο: Αντικείμενο που χρησιμοποιείται για να δείχνει την παρουσία οχήματος με αντανάκλαση φωτός που δεν προέρχεται από αυτό το όχημα.

Απόβαρο κενού οχήματος: Το βάρος του οχήματος χωρίς πλήρωμα, επιβάτες ή φορτίο, αλλά με τη δεξαμενή καυσίμου γεμάτη καύσιμα, μέχρι το 90% της χωρητικότητας, με ψυκτικό μέσο, λιπαντικά, τα συνήθως φερόμενα εργαλεία και τον εφεδρικό τροχό.

Απόβαρο οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας: Το απόβαρο του κενού οχήματος μαζί με το βάρος του πληρώματος.

Αυτοκίνητο ή αυτοκίνητο όχημα: Το μηχανοκίνητο όχημα, το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή για τη ρυμούλκηση στις οδούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων. Ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τα οχήματα, όπως οι γεωργικοί ελκυστήρες, τα χρησιμοποιούμενα παρεπιπτόντως μόνο για την οδική μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή για ρυμούλκηση, στις οδούς, οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων.

Αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης: Το αυτοκίνητο όχημα με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων ή πραγμάτων ή μικτές με ολική ή μερική μίσθωση ή με κόμιστρο ανά επιβάτη.

Αυτοκίνητο επιβατηγό: Το προοριζόμενο για τη μεταφορά κυρίως προσώπων αυτοκίνητο όχημα, 9 κατ' ανώτατο όριο θέσεων μαζί με τη θέση του οδηγού.

Αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης: Το αυτοκίνητο όχημα με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων χωρίς κόμιστρο και

πραγμάτων που ανήκουν στον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού.

Αυτοκίνητο Λεωφορείο: Το αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για τη μεταφορά προσώπων 10 και άνω θέσεων, συμπεριλαμβανομένης και της θέσης του οδηγού.

Αυτοκίνητο φορτηγό: Το αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για τη μεταφορά πραγμάτων.

Αυτοκινητοδρόμιο: Ειδικό γήπεδο ή χώρος κατάλληλα διαμορφωμένος που προορίζεται για αγώνες ταχύτητας, δεξιτεχνίας, επίδειξης ή αντοχής αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών, ασκήσεις οδήγησης και ψυχαγωγίας, καθώς επίσης και ως χώρος δοκιμών μηχανοκίνητων οχημάτων με σκοπό τον έλεγχο της καλής λειτουργίας τους.

Αυτοκινητόδρομος: Οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσικλετών, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες και η οποία:

α) διαθέτει, εκτός ειδικών σημείων ή προσωρινά, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές νησίδες είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα,

β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και

γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως αυτοκινητόδρομος.

Δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας: Η επί της οδού διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας κίνηση, κατά τρόπον ώστε στην αριστερή πλευρά του οδηγού να κινούνται οι αντίθετα ερχόμενοι.

Δημόσια κυκλοφορία: Η αόριστη και απροσδιόριστη εκ των προτέρων κυκλοφορία σε δημόσιες ή ιδιωτικές οδούς ή χώρους πεζών, οχημάτων ή ζώων.

Διάβαση πεζών: Το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική σήμανση ή διαγράμμιση ή σηματοδότηση για τη διέλευση των πεζών.

Διακοπή πορείας: Η σύντομη ακινησία του οχήματος για την αποφυγή εμπλοκής με άλλο όχημα, πεζό ή ζώο που χρησιμοποιεί την οδό ή σύγκρουσης με εμπόδιο ή για συμμόρφωση με τους κανονισμούς της κυκλοφορίας.

Διαχωριστική νησίδα: Το υπερυψωμένο ή με άλλους τρόπους οριζόμενο τμήμα οδού, το οποίο χωρίζει λωρίδες κυκλοφορίας οχημάτων ή οδοστρώματα της αυτής ή αντίθετης κατεύθυνσης και επί του οποίου απαγορεύεται η κυκλοφορία, με εξαίρεση τη διέλευση πεζών, όπου αυτή επιτρέπεται.

Ελαφρό ρυμουλκούμενο: Το ρυμουλκούμενο επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι και 750 χιλιογράμμων.

Έρεισμα: Η πέραν του οδοστρώματος ακραία λωρίδα της οδού.

Ζώα: Τα κατοικίδια και σταυλοδίατα ζώα.

Ηλεκτροκίνητο λεωφορείο (τρόλλεϋ): Το με ηλεκτροκίνητο, αλλά όχι επί σιδηροτροχιών, κινούμενο αυτοκίνητο λεωφορείο που τροφοδοτείται από ηλεκτροφόρο γραμμή.

Ημιρυμουλκούμενο (επικαθήμενο): Το ρυμουλκούμενο το κατασκευασμένο για σύνδεση με ρυμουλκό όχημα κατά τρόπον ώστε τμήμα αυτού να στηρίζεται επί του ρυμουλκού, επί του οποίου επιπίπτει μεγάλο μέρος του βάρους και του φορτίου του.

Ισόπεδος οδικός κόμβος: Κάθε ισόπεδη συμβολή, διακλάδωση ή διασταύρωση οδών, συμπεριλαμβανομένων και των ελεύθερων χώρων που σχηματίζονται από αυτές.

Ισόπεδη σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική διάβαση: Κάθε ισόπεδη διασταύρωση μεταξύ οδού και σιδηροδρομικής ή τροχιοδρομικής γραμμής, η οποία έχει ίδια διαμόρφωση.

Κατοικημένη περιοχή: Η περιοχή που έχει σημανθεί με πινακίδες ως κατοικημένη στις εισόδους και εξόδους της.

Λεωφορειόδρομος: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων.

Λωρίδα κυκλοφορίας: Μία των κατά μήκος ζωνών στις οποίες χωρίζεται το οδόστρωμα με ή χωρίς διαγραμμίσεις ή άλλα κατάλληλα διαχωριστικά μέσα, πλάτους επαρκούς για την

κυκλοφορία μια σειράς (στοίχου) οδικών οχημάτων.

Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος: Το μέγιστο βάρος φορτωμένου οχήματος, το οποίο αναγράφεται ως επιτρεπόμενο στην άδεια κυκλοφορίας του.

Μηχάνημα αγροτικό: Το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για την εκτέλεση γεωργικών εργασιών ή για τη ρυμούλκηση μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται για τον αυτό σκοπό ή άλλων ρυμουλκούμενων που προορίζονται για γεωργικές μεταφορές.

Ο όρος αυτός περιλαμβάνει:

α) τους γεωργικούς ελκυστήρες κάθε μορφής,

β) τις αυτοπρωθούμενες μηχανές εκτέλεσης γεωργικών εργασιών.

Μηχάνημα έργων: Το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται για την κατασκευή και συντήρηση οδικών ή άλλων τεχνικών έργων. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει και τα οχήματα που προορίζονται για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας, τον καθαρισμό και τη σήμανση των οδών. Δεν υπάγονται στην κατηγορία των μηχανημάτων έργων, θεωρούμενα ως αυτοκίνητα, τα μηχανοκίνητα οχήματα, εφόσον αυτά εκτελούν και μεταφορικό έργο επί των οδών της Χώρας.

Μικτό βάρος: Το εκάστοτε πραγματικό βάρος του οχήματος μετά του φορτίου, του πληρώματος και των επιβατών.

Μοτοποδήλατο: Το δίτροχο ή τρίτροχο όχημα, του οποίου η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χιλιόμετρα την ώρα και, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του δεν υπερβαίνει τα 50 κυβικά εκατοστά. Επίσης ως μοτοποδήλατο λογίζεται και το ελαφρό τετράτροχο όχημα του οποίου το απόβαρο κενού οχήματος, μη συμπεριλαμβανομένου του βάρους του καυσίμου ή του μίγματος καυσίμου-ελαίου ή των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, είναι μικρότερο των 350 χιλιογράμμων, η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χιλιόμετρα την ώρα και ο κυλινδρισμός του κινητήρα του δεν υπερβαίνει τα 50 κυβικά εκατοστά, προκειμένου για κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη ή η μέγιστη καθαρή ισχύς τα 4KW, προκειμένου για κινητήρες άλλου τύπου.

Μοτοσικλέτα: Κάθε δίτροχο μηχανοκίνητο όχημα με ή χωρίς καλάθι, του οποίου είτε η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 45 χιλιομέτρων την ώρα είτε, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα είναι μεγαλύτερος των 50 κυβικών εκατοστών.

Νησίδα ασφαλείας: Το υπερυψωμένο τμήμα οδοστρώματος που προορίζεται είτε για καταφύγιο των πεζών είτε για την αποβίβαση - επιβίβαση επιβατών σε συγκοινωνιακά μέσα.

Νύκτα: Η χρονική περίοδος η οποία αρχίζει μισή ώρα μετά τη δύση του ηλίου και λήγει μισή ώρα πριν από την ανατολή αυτού.

Οι διατάξεις του Κώδικα οι οποίες επιβάλλουν ειδικές υποχρεώσεις κατά τη νύκτα εφαρμόζονται ανάλογα και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η ορατότητα είναι ανεπαρκής, λόγω ειδικών συνθηκών (ομίχλης, χιονόπτωσης, ραγδαίας βροχής κ.λπ. ή μέσα σε σήραγγες).

Οδηγός: Πρόσωπο το οποίο οδηγεί κάθε είδους όχημα ή ζώα μεμονωμένα ή σε αγέλες και ποίμνια ή ζώα όταν χρησιμοποιούνται για έλξη, για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή ίππευση.

Οδός: Ολόκληρη η επιφάνεια που προορίζεται για τη δημόσια κυκλοφορία.

Οδός εξυπηρέτησης παροδίων: Οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των παροδίων ιδιοκτησιών.

Οδός προτεραιότητας: Οδός ειδικά χαρακτηρισμένη και σημασμένη όπου η κυκλοφορία των οδικών οχημάτων σε αυτήν, έχει προτεραιότητα έναντι των εισερχόμενων σε αυτήν από άλλες οδούς.

Οδός ταχείας κυκλοφορίας: Οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσικλετών, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με

αυτήν ιδιοκτησίες παρά μόνο με παράπλευρες βοηθητικές οδούς και κόμβους και η οποία:

α) συνδέεται μόνο με ειδικής διάταξης ισόπεδους ή ανισόπεδους κόμβους με το υπόλοιπο κύριο οδικό δίκτυο,

β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και

γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως οδός ταχείας κυκλοφορίας.

Οδόστρωμα: Το τμήμα της οδού που προορίζεται για την κυκλοφορία των οχημάτων.

Οριογραμμή οδοστρώματος: Η γραμμή η οποία ορίζει το τέλος του οδοστρώματος. Επί οδοστρώματων στα οποία υπάρχουν μία ή περισσότερες ακραίες λωρίδες κυκλοφορίας ή ζώνες για τη χρήση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, πεζών ή ζώων, οριογραμμή οδοστρώματος είναι, για τους λοιπούς που χρησιμοποιούν την οδό, το τέλος του οδοστρώματος που απομένει.

Όχημα αρθρωτό: Ο συνδυασμός οχημάτων που περιλαμβάνει ένα ρυμουλκό όχημα και ένα ημιρυμουλκούμενο (επικαθήμενο) συνδεδεμένο με αυτό.

Όχημα ζωήλατο: Το όχημα με τροχούς που σύρεται από ζώα.

Όχημα Κάρτ: Το μικρό τετράτροχο όχημα, με ή χωρίς αμάξωμα, με τέσσερις μη ευθυγραμμισμένους τροχούς που ακουμπούν συνέχεια στο έδαφος, οι δύο από τους οποίους εξασφαλίζουν την οδήγηση και οι άλλοι δύο την πρόωση (κίνηση). Τα κύρια μέρη του είναι: το πλαίσιο ή σασί, το αμάξωμα, τα ελαστικά και ο κινητήρας.

Όχημα οδικό: Το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο που κινείται στις οδούς και στους χώρους του άρθρου 1 και οδηγείται από πρόσωπο, με εξαίρεση των μέσων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βρεφών και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

Δεν θεωρούνται ως οδικά οχήματα αυτά που κινούνται επί σιδηροτροχιών, για τα οποία όμως εφαρμόζονται κανόνες κυκλοφορίας του Κώδικα.

Όχημα μηχανοκίνητο: Το αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα, πλην των μοτοποδηλάτων.

Όχημα χειροκίνητο: Το όχημα που ωθείται ή σύρεται με τα χέρια.

Παραχώρηση προτεραιότητας: Η υποχρέωση οδηγού οχήματος, να μη συνεχίσει ή επαναλάβει την κίνηση ή τους ελιγμούς του, εάν, ενεργώντας κατ' αυτόν τον τρόπο, μπορεί να υποχρεώσει τους οδηγούς άλλων οχημάτων να μεταβάλλουν απότομα την κατεύθυνση ή την ταχύτητα των οχημάτων τους.

Πεζοδρόμιο: Το υπερυψωμένο ή άλλως διαχωριζόμενο τμήμα της οδού που προορίζεται για πεζούς.

Πεζόδρομος: Οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τους πεζούς και για είσοδο - έξοδο οχημάτων προς και από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, παροδίων ιδιοκτησιών ως και για οχήματα εφοδιασμού ή έκτακτης ανάγκης.

Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας: Περιοχή κατοικίας, που έχει χαρακτηριστεί και σημειωθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας.

Ποδήλατο: Το όχημα δύο τουλάχιστον τροχών που οδηγείται μόνο με τη μυϊκή δύναμη αυτών που επιβαίνουν.

Ποδηλατόδρομος: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων.

Ρυμουλκό: Το μηχανοκίνητο όχημα που χρησιμοποιείται μόνο για την έλξη άλλων οχημάτων.

Ρυμουλκούμενο: Το όχημα που στερείται ίδιας κινητήριας δύναμης και είναι κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε να έλκεται από άλλο μηχανοκίνητο όχημα. Στην κατηγορία των οχημάτων αυτών περιλαμβάνονται και τα ημιρυμουλκούμενα.

Στάθμευση: Η ακινησία του οχήματος για οποιονδήποτε λόγο, πλην της ανάγκης αποφυγής εμπλοκής του με άλλο όχημα που χρησιμοποιεί την οδό ή σύγκρουσης με εμπόδιο ή για τη συμμόρφωσή του με τους κανονισμούς κυκλοφορίας, εφόσον η χρονική περίοδος ακινητοποίησης του οχήματος δεν περιορίζεται στον απαιτούμενο χρόνο για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών

ή φόρτωση ή εκφόρτωση πραγμάτων.

Στάση: Η ακινησία του οχήματος επί χρόνο απαιτούμενο για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών ή φόρτωση ή εκφόρτωση πραγμάτων.

Συνδυασμός οχημάτων (συρμός): Τα οχήματα που είναι συνδεδεμένα και κινούνται ως μία μονάδα.

Τρίτροχο όχημα: Το μηχανοκίνητο όχημα με τρεις συμμετρικούς τροχούς, του οποίου είτε η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 45 χιλιομέτρων την ώρα είτε ο κυλινδρισμός του κινητήρα του είναι μεγαλύτερος των 50 κυβικών εκατοστών, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης. Επίσης ως τρίτροχο όχημα λογίζεται και το τετράτροχο όχημα, εκτός των ελαφρών τετράτροχων οχημάτων της κατηγορίας των μοτοποδηλάτων, του οποίου το απόβαρο κενού οχήματος, μη συμπεριλαμβανομένου του βάρους του καυσίμου ή του μίγματος καυσίμου-ελαίου ή των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, δεν υπερβαίνει τα 400 χιλιόγραμμα, όταν το όχημα προορίζεται για επιβατικές μεταφορές ή τα 550 χιλιόγραμμα, όταν προορίζεται για μεταφορές εμπορευμάτων και του οποίου η μέγιστη καθαρή ισχύς δεν υπερβαίνει τα 15 KW.

Τροχιοδρόμος: Όχημα που κινείται επί σιδηροτροχιών κατά μήκος των οδών με ηλεκτροκίνητο που τροφοδοτείται από ηλεκτροφόρο γραμμή και προορίζεται για τη μεταφορά προσώπων ή και πραγμάτων.

Φώτα δέκτη κατεύθυνσης (φλας): Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να προειδοποιούν τους λοιπούς χρήστες της οδού ότι ο οδηγός πρόκειται να αλλάξει κατεύθυνση προς τα δεξιά ή προς τα αριστερά.

Φώτα διασταύρωσης (μεσαία): Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για το φωτισμό της οδού μπροστά από το όχημα και τα οποία δεν προκαλούν θάμβωση ή δυσχέρεια στους οδηγούς που έρχονται αντίθετα και στους λοιπούς χρήστες της οδού.

Φώτα έκτακτης ανάγκης (σύστημα φωτεινού συναγερμού): Τα φώτα του οχήματος που αναβοσβήνουν και χρησιμοποιούνται όταν το όχημα έχει ακινητοποιηθεί και δημιουργείται κίνδυνος για τους τρίτους από την ακινησία του οχήματος.

Φώτα θέσης μπροστά (μικρά): Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να διακρίνεται αυτό και το πλάτος του από μπροστά.

Φώτα θέσης πίσω (μικρά): Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να διακρίνεται αυτό και το πλάτος του από πίσω.

Φώτα στάθμευσης: Τα φώτα που χρησιμοποιούνται για να δεικνύουν την παρουσία σταθμευμένου οχήματος. Αυτά μπορούν να αντικαθιστούν τα εμπρόσθια και τα οπίσθια φώτα θέσης.

Φώτα ομίχλης: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση του φωτισμού της οδού σε περιπτώσεις ομίχλης, χιονόπτωσης, ραγδαίων βροχών, νεφών, καπνού ή κονιορτού.

Φώτα οπισθοπορείας: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για το φωτισμό της οδού πίσω από το όχημα και τα οποία προειδοποιούν ότι το όχημα θα κινηθεί ή κινείται προς τα πίσω.

Φώτα τροχόπεδησης (φρένων): Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να ειδοποιούν αυτούς που κινούνται πίσω από το όχημα ότι ο οδηγός τροχοπεδεί (φρενάρει).

Φώτα πορείας (μεγάλα): Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για φωτισμό της οδού σε μεγάλη απόσταση μπροστά του.

Φώτα όγκου: Τα φώτα που τοποθετούνται σε ορισμένα οχήματα με κινητήρα και ορισμένα ρυμουλκούμενα κοντά στο ακρότατο σημείο του πλάτους και όσο πιο κοντά στο υψηλότερο σημείο του οχήματος και που χρησιμοποιούνται για να διακρίνεται με ευκρίνεια ο όγκος αυτού.

Φώτα πλευρικά: Τα φώτα που τοποθετούνται επί των πλευρών του οχήματος για να δεικνύουν την παρουσία του από το πλάι.

Φώτα ειδικά: Τα φώτα που χρησιμοποιούνται για επισήμανση

είτε οχήματος που έχει προτεραιότητα είτε οχήματος ή ομάδας οχημάτων, η παρουσία των οποίων επί της οδού επιβάλλει στους λοιπούς χρήστες των οδών να λαμβάνουν ιδιαίτερες προφυλάξεις και ειδικότερα για επισήμανση φαλαγγών οχημάτων, υπερμεγεθών οχημάτων, καθώς και οχημάτων εξοπλισμού κατασκευών ή συντήρησης οδών.

Φωτιστική διάταξη οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας: Η διάταξη που επιτρέπει να εξασφαλίζεται ο φωτισμός του χώρου που προορίζεται για την οπίσθια πινακίδα κυκλοφορίας και που μπορεί να αποτελείται από διάφορα οπτικά στοιχεία.

Φώτα ημέρας: Τα φώτα που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια της ημέρας για να καθιστούν ένα όχημα περισσότερο ορατό από μπροστά, όταν το όχημα είναι εν κινήσει.

Φωτιστική επιφάνεια: Προκειμένου για φώτα, η ορατή επιφάνεια από την οποία προέρχεται το φως, προκειμένου δε για αντανάκλαστικά στοιχεία, η ορατή επιφάνεια εκ της οποίας αντανάκλατά το φως.

2. Θεωρούνται ως πεζοί τα πρόσωπα που στρώχουν ή σύρουν:

α) βρεφικά οχήματα, β) καθίσματα ασθενών ή ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, γ) οποιοδήποτε μικρό όχημα χωρίς κινητήρα, δ) ποδήλατο.

Επίσης τα πρόσωπα που κινούνται σε τροχήλατα καθίσματα με ταχύτητα πεζού ή με τροχοπέδιλα (πατίνια).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΣΗΜΑΝΣΗ - ΔΙΑΓΡΑΜΜΙΣΗ - ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Άρθρο 3

Υποδείξεις και σήματα που δίνουν οι τροχονόμοι

1. Αυτοί που χρησιμοποιούν τις οδούς υποχρεούνται να συμμορφώνονται αμέσως με τις πιο κάτω υποδείξεις και σήματα που δίνουν οι τροχονόμοι όταν ρυθμίζουν την κυκλοφορία.

α) Βραχίονας υψωμένος κατακόρυφα σημαίνει: "Προσοχή, διακοπή πορείας" για όλους που χρησιμοποιούν την οδό, από όλες τις κατευθύνσεις πλην των οδηγών οι οποίοι δεν μπορούν να διακόψουν την πορεία του οχήματός τους αμέσως και ασφαλώς.

Αν το σήμα αυτό δίνεται σε οδικό κόμβο, δεν απαιτείται τα οχήματα που βρίσκονται στον κόμβο να διακόψουν την πορεία τους.

β) Βραχίονας ή βραχίονες τεντωμένοι οριζόντια σημαίνει: διακοπή πορείας για όλους που χρησιμοποιούν την οδό και πλησιάζουν από οποιαδήποτε κατεύθυνση, η οποία διέρχεται κάθετα προς την οριζόμενη με τον τεντωμένο βραχίονα ή βραχίονες κατεύθυνση.

Ο τροχονόμος που ρυθμίζει την κυκλοφορία μπορεί, αφού δώσει το σήμα αυτό να κατεβάσει το βραχίονα ή τους βραχίονές του. Η στάση αυτή σημαίνει ομοίως "διακοπή πορείας" γι' αυτούς που κινούνται κατά μέτωπο και από πίσω από τον τροχονόμο.

γ) Κίνηση του χεριού προς κάποια κατεύθυνση σημαίνει: κίνηση των οχημάτων προς την υποδεικνυόμενη κατεύθυνση.

δ) Κινούμενο ερυθρό φως σημαίνει: "διακοπή πορείας" γι' αυτούς που χρησιμοποιούν την οδό προς τους οποίους κατευθύνεται το φως.

2. Οι τροχονόμοι, όταν οι ανάγκες της κυκλοφορίας απαιτούν αυτό, μπορούν να επιβάλουν επιτάχυνση ή επιβράδυνση της κυκλοφορίας ως και διακοπή ή αλλαγή πορείας οχημάτων ή πεζών.

3. Οι υποδείξεις και τα σήματα που δίνονται από τους τροχονόμους που ρυθμίζουν την κυκλοφορία υπερισχύουν των φωτεινών σηματοδοτών ρύθμισης της κυκλοφορίας ή των πινακίδων σήμανσης στις οδούς ή των διαγραμμίσεων ή συμβόλων στις οδούς ως και των κανόνων κυκλοφορίας γενικά. Οι τροχονόμοι, όταν ρυθμίζουν την κυκλοφορία, πρέπει να διακρίνονται ευκρινώς από απόσταση τόσο κατά τη νύκτα όσο και κατά την ημέρα. Η ρύθμιση της κυκλοφορίας από τροχονόμο, κατά τρόπο αντίθετο από τις ενδείξεις των φωτεινών σηματοδοτών, γίνεται σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις λήψης ειδικών και έκτακτων μέτρων. Αν δεν είναι δυνατόν, μετά προηγούμενη ειδοποίηση του τροχονόμου, να σβήσουν οι φωτεινοί σηματοδότες, η ως άνω ρύθμιση γίνεται με σήματα προς τους χρησιμοποιούντες την οδό και αφού βεβαιωθεί ο τροχονόμος ότι από την ενέργειά του αυτή δεν δημιουργείται κίνδυνος ατυχημάτων.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 4

Σήμανση οδών με πινακίδες

1. Οι για τη σήμανση των οδών τοποθετούμενες πινακίδες είναι κατά κατηγορίες οι εξής:

α) Αναγγελίας κινδύνου (Κ), δηλωτικές.

αα) Επικίνδυνων θέσεων.

ββ) Προσβάσεων οδικών κόμβων.

γγ) Προσβάσεων ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων.

β) Ρυθμιστικές της κυκλοφορίας (Ρ), δηλωτικές.

αα) Προτεραιότητας.

ββ) Απαγορεύσεων ή περιορισμών.

γγ) Υποχρεώσεων.

γ) Πληροφοριακές (Π), δηλωτικές.

αα) Προειδοποιήσεως κατευθύνσεων.

ββ) Κατευθύνσεων.

γγ) Αριθμήσεις οδών και χιλιομετρήσεων.

δδ) Τοπωνυμιών.

εε) Επιβεβαιώσεων.

στ) Χρήσιμων πληροφοριών για τους οδηγούς οχημάτων και

ζζ) Εγκαταστάσεων.

δ) Πρόσθετες (Πρ).

2. Οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ-1 μέχρι Κ-40) τοποθετούνται για να επιστούν την προσοχή αυτών που χρησιμοποιούν τις οδούς για τους κινδύνους που υπάρχουν στην οδό προς την κατεύθυνση της κίνησής τους, ώστε να λαμβάνουν έγκαιρα τα κατάλληλα μέτρα και, σε περίπτωση ανάγκης, να μειώνουν την ταχύτητα πορείας τους για να τους αποφεύγουν. Η σημασία των πινακίδων αυτών είναι :

Κ-1α Επικίνδυνη αριστερή στροφή.

Κ-1δ Επικίνδυνη δεξιά στροφή.

Κ-2α Επικίνδυνες δύο αντίρροπες ή διαδοχικές (συνεχείς) στροφές, η πρώτη αριστερά.

Κ-2δ Επικίνδυνες δύο αντίρροπες ή διαδοχικές (συνεχείς) στροφές, η πρώτη δεξιά.

Κ-3 Επικίνδυνη κατωφέρεια (με κλίση ως η αναγραφόμενη στην πινακίδα).

Κ-4 Απότομη ανωφέρεια (με κλίση ως η αναγραφόμενη στην πινακίδα).

Κ-5 Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος και στις δύο πλευρές.

Κ-6α Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος στην αριστερή πλευρά.

Κ-6δ Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος στη δεξιά πλευρά.

Κ-7 Κινητή γέφυρα.

Κ-8 Η οδός οδηγεί σε αποβάθρα ή όχθη ποταμού.

Κ-9 Επικίνδυνο ανώμαλο οδόστρωμα, σε κακή κατάσταση, με λάκκους κ.λπ..

Κ-10 Επικίνδυνο υπερυψωμένο οδόστρωμα ή απότομη κυρτή αλλαγή της κατά μήκος κλίσης της οδού.

Κ-11 Επικίνδυνο κάθετο ρείθρο (αυλάκι) ή απότομη κοίλη αλλαγή της κατά μήκος κλίσης της οδού.

Κ-12 Ολισθηρό οδόστρωμα.

Κ-13 Επικίνδυνη εκτίναξη χαλίκων (ασύνδετο αμμοχάλικο).

Κ-14 Κίνδυνος από πτώση βράχων και από την παρουσία τους στο οδόστρωμα.

Κ-15 Κίνδυνος λόγω διάβασης πεζών.

Κ-16 Κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολεία, γήπεδα κ.λπ.).

Κ-17 Κίνδυνος λόγω συχνής εισόδου ή διάβασης ποδηλατιστών.

Κ-18 Κίνδυνος από τη διέλευση οικόσιτων ζώων.

K-19 Κίνδυνος από τη διέλευση άγριων ζώων.

K-20 Κίνδυνος λόγω εκτελούμενων εργασιών στην οδό.

K-21 Προσοχή, κόμβος ή θέση όπου η κυκλοφορία ρυθμίζεται με τριχρώμη φωτεινή σηματοδότηση.

K-22 Κίνδυνος λόγω χαμηλής πτήσης προσγειούμενων ή απογειούμενων αεροσκαφών.

K-23 Κίνδυνος λόγω συχνού ισχυρού ανέμου (όπως δείχνει ως η κατεύθυνση του ανεμουρίου).

K-24 Προαναγγελία διπλής κυκλοφορίας.

Η πινακίδα αυτή σημαίνει επικείμενη είσοδο από μονόδρομο ή από τμήμα οδού που περιλαμβάνει δύο καταστρώματα χωρισμένα ανά κατεύθυνση με μεσαία διαχωριστική νησίδα, σε τμήμα οδού με κυκλοφορία επί του αυτού οδοστρώματος προς τις δύο κατευθύνσεις, προσωρινά ή μόνιμα.

K-25 Προσοχή, άλλοι κίνδυνοι (μη δηλούμενοι στις πινακίδες K-1 έως K-24).

K-26 Προσοχή, διασταύρωση όπου ισχύει η προτεραιότητα από δεξιά.

K-27 Διασταύρωση, με οδό, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.

K-28α Διακλάδωση με κάθετη οδό αριστερά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.

K-28δ Διακλάδωση με κάθετη οδό δεξιά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.

K-29α Διακλάδωση με λοξή οδό αριστερά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.

K-29δ Διακλάδωση με λοξή οδό δεξιά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.

K-30 Προσέγγιση σε κυκλική υποχρεωτική διαδρομή.

K-31 Κίνδυνος λόγω ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης με κινητά φράγματα.

K-32 Κίνδυνος λόγω ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης χωρίς κινητά φράγματα.

K-33, K-34, K-35 Πρόσθετες επαναληπτικές πινακίδες στις προσβάσεις ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων ή κινητών γεφυρών, οι οποίες δηλώνουν την προσέγγιση σε αυτές.

K-36 Κίνδυνος λόγω άμεσης γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, χωρίς κινητά φράγματα, μόνης σιδηροδρομικής γραμμής.

K-37 Κίνδυνος λόγω άμεσης γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, χωρίς κινητά φράγματα, διπλής ή πολλαπλής σιδηροδρομικής γραμμής.

K-38α Επικίνδυνο έρεισμα αριστερά.

K-38δ Επικίνδυνο έρεισμα δεξιά.

K-39 Συχνή κυκλοφοριακή συμφόρηση.

K-40 Σήραγγα.

3. Οι ρυθμιστικές της κυκλοφορίας πινακίδες (P-1 μέχρι P-75) τοποθετούνται για να πληροφορούν αυτούς που χρησιμοποιούν τις οδούς για τις ειδικές υποχρεώσεις, περιορισμούς ή απαγορεύσεις, προς τις οποίες πρέπει αυτοί να συμμορφώνονται.

Η σημασία των πινακίδων αυτών είναι:

P-1 Υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας. Η πινακίδα αυτή σημαίνει ότι στον κόμβο προ του οποίου τοποθετείται, οι οδηγοί πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στα οχήματα, τα οποία κινούνται στην άλλη οδό.

P-2 Υποχρεωτική διακοπή πορείας.

(1) Η πινακίδα αυτή, που τοποθετείται πριν από κόμβο, σημαίνει υποχρεωτική διακοπή πορείας του οχήματος πριν από την είσοδο στον κόμβο και παραχώρηση προτεραιότητας στα οχήματα τα οποία κινούνται στην οδό, προς την οποία πλησιάζει.

(2) Η αυτή πινακίδα που τοποθετείται σε άλλα σημεία, πλην κόμβου, σημαίνει υποχρεωτική διακοπή πορείας του οχήματος στη θέση της πινακίδας και μη εκ νέου εκκίνηση μέχρις ότου βεβαιωθεί ο οδηγός του ότι μπορεί να το πράξει χωρίς κίνδυνο.

P-3 Οδός προτεραιότητας.

P-4 Τέλος οδού προτεραιότητας.

P-5 Προτεραιότητα της αντιθέτως ερχόμενης κυκλοφορίας λόγω στενότητας του οδοστρώματος.

P-6 Προτεραιότητα, έναντι της επερχόμενης κυκλοφορίας, (λόγω στενότητας οδοστρώματος).

P-7 Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα.

P-8 Κλειστή οδός για όλα τα οχήματα και προς

τις δύο κατευθύνσεις.

P-9 Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητα οχήματα εκτός των διτρώχων μοτοσικλετών.

P-10 Απαγορεύεται η είσοδος στις μοτοσυκλέτες.

P-11 Απαγορεύεται η είσοδος στα ποδήλατα.

P-12 Απαγορεύεται η είσοδος στα μοτοποδήλατα.

P-13 Απαγορεύεται η είσοδος στα φορτηγά αυτοκίνητα.

Η αναγραφή αριθμού τόννων, είτε με λευκό χρώμα στο περίγραμμα του οχήματος είτε σε πρόσθετη πινακίδα, που τοποθετείται κάτω από την πινακίδα P-13, σημαίνει ότι η απαγόρευση ισχύει μόνο αν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων υπερβαίνει τον αριθμό αυτόν.

P-14 Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητο όχημα το οποίο σύρει ρυμουλκούμενο, πλην ημιρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου ενός άξονα.

Η αναγραφή αριθμού τόννων είτε με λευκό χρώμα στο περίγραμμα του ρυμουλκούμενου είτε σε πρόσθετη πινακίδα, που τοποθετείται κάτω από την πινακίδα P-14, σημαίνει ότι η απαγόρευση ισχύει μόνο αν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του ρυμουλκούμενου υπερβαίνει τον αριθμό αυτόν.

P-15 Απαγορεύεται η είσοδος σε πεζούς.

P-16 Απαγορεύεται η είσοδος σε ζωήλατα οχήματα.

P-17 Απαγορεύεται η είσοδος σε χειράμαξες.

P-18 Απαγορεύεται η είσοδος σε αγροτικά μηχανήματα.

P-19 Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητα οχήματα.

P-20 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα ορισμένων κατηγοριών (π.χ. σε μηχανοκίνητα και ζωήλατα οχήματα).

P-21 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού πλάτους που υπερβαίνει τα (π.χ. 2) μέτρα.

P-22 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού ύψους που υπερβαίνει τα ... (π.χ. 3,5) μέτρα.

P-23 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού βάρους που υπερβαίνει τους ... (π.χ. 5) τόννους.

P-24 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα βάρους ανά άξονα που υπερβαίνει τους ... (π.χ. 2) τόννους.

P-25 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων μήκους που υπερβαίνει ... (π.χ. 10) μέτρα.

P-26 Απαγορεύεται η οδήγηση οχήματος σε απόσταση μικρότερη των ... (π.χ. 70) μέτρων από του προηγούμενου.

P-27 Απαγορεύεται η αριστερή στροφή.

P-28 Απαγορεύεται η δεξιά στροφή.

P-29 Απαγορεύεται η αναστροφή (στροφή κατά 180 μοίρες).

P-30 Απαγορεύεται το προσπέρασμα μηχανοκίνητων οχημάτων, πλην των διτρώχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι.

P-31 Απαγορεύεται στους οδηγούς φορτηγών αυτοκινήτων, μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους που υπερβαίνει τους 3,5 τόννους, να προσπερνούν άλλα οχήματα. Αναγραφή στην πινακίδα P-31 ή πρόσθετη πινακίδα, που τοποθετείται κάτω από την πινακίδα P-31, μπορεί να μεταβάλει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, πάνω από το οποίο ισχύει η απαγόρευση αυτή.

P-32 Η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό (π.χ. 50 χλμ.) την ώρα.

Αναγραφή αριθμού τόννων σε πρόσθετη πινακίδα, που τοποθετείται κάτω από την πινακίδα P-32, σημαίνει ότι ο περιορισμός της ταχύτητας αφορά μόνο οχήματα συνολικού βάρους που υπερβαίνει τον αριθμό αυτόν.

P-33 Απαγορεύεται η χρήση ηχητικών οργάνων προειδοποίησης (εκτός για αποφυγή δυστυχήματος).

P-34 Απαγορεύεται η διέλευση χωρίς στάση προ του Τελωνείου. Η αντικατάσταση της ένδειξης Τελωνείο με άλλη σημαίνει την απαγόρευση της διέλευσης χωρίς στάση προ της δηλούμενης θέσης.

P-35 Απαγορεύεται η διέλευση χωρίς στάση προ του σταθμού διοδίων.

P-36 Τέλος όλων των τοπικών απαγορεύσεων οι οποίες έχουν επιβληθεί με απαγορευτικές πινακίδες στα κινούμενα οχήματα.

P-37 Τέλος ορίου ταχύτητας το οποίο έχει επιβληθεί με

απαγορευτική πινακίδα (π.χ. 40 χλμ.) την ώρα.

P-38 Τέλος απαγόρευσης προσπεράσματος το οποίο έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα.

P-39 Απαγορεύεται η στάθμευση.

P-40 Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά με πρόσθετη πινακίδα κ.λπ.. Οι απαγορεύσεις των πινακίδων P-39 και P-40 ισχύουν από τη θέση των πινακίδων μέχρι του επόμενου σημείου συνάντησης με οδό και στην πλευρά του οδοστρώματος στην οποία είναι τοποθετημένες αυτές.

P-41 Απαγορεύεται η στάθμευση στην πλευρά της πινακίδας τους μονούς μήνες.

P-42 Απαγορεύεται η στάθμευση στην πλευρά της πινακίδας τους ζυγούς μήνες.

Οι απαγορεύσεις και οι περιορισμοί των σταθμεύσεων εφαρμόζονται μόνο στην πλευρά του οδοστρώματος στην οποία είναι τοποθετημένες οι πινακίδες P-41 και P-42.

P-43 Περιοχή απαγόρευσης στάθμευσης (στάθμευση περιορισμένης χρονικής διάρκειας).

P-44 Έξοδος από περιοχή απαγορευμένης στάθμευσης.

P-45 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν πάνω από ορισμένη ποσότητα εκρηκτικές ή εύφλεκτες ύλες.

P-46 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν πάνω από ορισμένη ποσότητα ύλης οι οποίες μπορεί να προκαλέσουν μόλυνση υδάτων.

P-47 Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα αριστερά.

P-48 Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα δεξιά.

P-49 Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα εμπρός.

P-50 Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά ή δεξιά.

P-50a Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά.

P-50b Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά.

P-51a Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας εμπρός ή αριστερά.

P-51b Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας εμπρός ή δεξιά.

P-52 Υποχρεωτική διέλευση είτε από τη δεξιά είτε από την αριστερή πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου.

P-52a Υποχρεωτική διέλευση μόνο από την αριστερή πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου.

P-52b Υποχρεωτική διέλευση μόνο από τη δεξιά πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου.

P-53 Κυκλική υποχρεωτική διαδρομή.

P-54 Οδός υποχρεωτικής διέλευσης ποδηλάτων (απαγορευμένης της διέλευσης άλλων οχημάτων).

P-55 Οδός υποχρεωτικής διέλευσης πεζών (πεζόδρομος, απαγορευμένης της διέλευσης άλλων εκτός πεζών, οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων για την είσοδο-έξοδο σε παρόδιες ιδιοκτησίες).

P-56 Οδός υποχρεωτικής διέλευσης εφίππων (απαγορευμένης της διέλευσης άλλων, εκτός εφίππων που χρησιμοποιούν την οδό).

P-57 Υποχρεωτική ελάχιστη ταχύτητα που αναγράφεται με λευκούς αριθμούς σε ... (π.χ. 30 χιλ.) την ώρα. Η πινακίδα αυτή σημαίνει ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούν την οδό, στην είσοδο της οποίας είναι τοποθετημένη, πρέπει να κινούνται με ελάχιστη ταχύτητα (π.χ. των 30 χλμ.) την ώρα.

P-58 Τέλος υποχρεωτικής ελάχιστης ταχύτητας, που έχει επιβληθεί με την πινακίδα P-57.

P-59 Υποχρεωτικές αντιολισθητικές αλυσίδες χιόνων σε δύο τουλάχιστον από τους κινητήριους τροχούς του αυτοκινήτου.

P-60 Ανώτατη ταχύτητα περιοχής.

P-61 Έξοδος από περιοχή με ανώτατο όριο ταχύτητας.

P-62 Τέλος απαγόρευσης προσπεράσματος από φορτηγά αυτοκίνητα, που έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα.

P-63 Απαγορεύεται το ρυμουλκούμενο όχημα να έχει βάρος μεγαλύτερο από ... (π.χ. 3) τόνους.

P-64 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά.

P-65 Η κάθε κατηγορία χρηστών που απεικονίζει το αντίστοιχο

σύμβολο πρέπει να χρησιμοποιεί την πλευρά του αντίστοιχου διαδρόμου που είναι ειδικά επιλεγμένη για αυτήν την κατηγορία.

P-66 Οι διάφορες κατηγορίες χρηστών που απεικονίζουν τα αντίστοιχα σύμβολα επιτρέπεται να χρησιμοποιούν ταυτόχρονα τον ειδικό διάδρομο.

P-67 Αποκλειστική διέλευση λεωφορείων ή τρόλλεϋ.

P-68 Τέλος αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων ή τρόλλεϋ.

P-69 Χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης.

P-70 Χώρος στάθμευσης ορισμένης κατηγορίας οχημάτων π.χ. TAXI.

P-71 Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ύστερα από ειδική άδεια.

P-72 Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ύστερα από ειδική άδεια και με αριθμό κυκλοφορίας....

P-73a Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων προς τα αριστερά.

P-73b Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων προς τα δεξιά.

P-74a Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων προς τα αριστερά.

P-74b Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων προς τα δεξιά.

P-75 Επιβάλλει ιδιαίτερη προσοχή σε οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνες ύλες που μπορούν να προκαλέσουν μόλυνση των υδάτων.

Επιτρέπεται:

α) Συνδυασμός ρυθμιστικής και πρόσθετης πινακίδας, με τον οποίο η ρύθμιση περιορίζεται στη συγκεκριμένη κατηγορία χρηστών της οδού που δείχνει η πρόσθετη πινακίδα.

β) Συνδυασμός ρυθμιστικής και πρόσθετης πινακίδας, με τον οποίο εξαιρείται από τη ρύθμιση η συγκεκριμένη κατηγορία χρηστών της οδού που δείχνει η πρόσθετη πινακίδα.

4. Οι πληροφοριακές πινακίδες (Π-1 μέχρι Π-94) τοποθετούνται για την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις οδούς, για τη διευκόλυνση των χρηστών των οδών (κατευθύνσεις, αρίθμηση, χιλιόμετρηση, τοπωνυμίες, εγκαταστάσεις κ.λπ.). Η σημασία των πινακίδων αυτών είναι:

Π-1 Προειδοποιητική κατευθύνσεων, η οποία τοποθετείται στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας προ διασταυρώσεων με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.

Π-2 Προειδοποιητική κατευθύνσεων, η οποία τοποθετείται στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας προ διακλαδώσεων με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.

Π-3 Προειδοποιητική κατευθύνσεων για συνήθεις οδούς με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.

Π-3a Προειδοποιητική κατευθύνσεων με αναγραφή κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων σε οδούς τοπικού οδικού δικτύου.

Π-3β Προειδοποιητική κατευθύνσεων, με αναγραφή κατευθύνσεων για περιοχές μεγάλου τουριστικού ή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.

Π-4 Προειδοποιητική για αδιέξοδο.

Π-5 Προειδοποιητική για αδιέξοδο.

Π-6 Προειδοποιητική υποχρεωτικής διαδρομής για στροφή αριστερά στην επόμενη διασταύρωση όπου απαγορεύεται αυτή.

Π-7 Προειδοποιητική πινακίδα για προεπιλογή λωρίδας σε διασταύρωση σε οδούς με πολλές λωρίδες κυκλοφορίας.

Π-8a Κατεύθυνση μίας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.

Π-8β Κατεύθυνση μίας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.

Π-8γ Κατεύθυνση για περισσότερες της μίας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.

Π-8δ Κατεύθυνση μίας τοπωνυμίας μεγάλου τουριστικού ή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, με μορφή βέλους.

Π-9 Κατεύθυνση μίας τοπωνυμίας, μορφής ορθογωνίου.

Π-10 Κατεύθυνση προς αεροδρόμιο.

Π-11 Κατεύθυνση προς κατασκήνωση.

Π-12 Κατεύθυνση προς Ξενώνα Νεότητας.

- Π-13 Αρίθμηση εθνικών οδών.
- Π-14 Αρίθμηση διεθνών αρτηριών.
- Π-15 Χιλιόμετρηση οδών.
- Π-16 Χιλιόμετρηση οδών.
- Π-17 Αρχή κατοικημένης περιοχής.
- Π-18 Τέλος κατοικημένης περιοχής.

Οι πινακίδες Π-17 ή Π-58 και Π-18 ή Π-59, εκτός της πληροφοριακής τους σημασίας, ειδοποιούν τους χρήστες των οδών ότι οι εφαρμοζόμενοι στις κατοικημένες περιοχές κανονισμοί κυκλοφορίας, όπως ο περιορισμός της ταχύτητας, η απαγόρευση χρήσης ηχητικών οργάνων, προειδοποιήσεων κ.λπ. ισχύουν από την πινακίδα Π-17 ή Π-58 μέχρι την πινακίδα Π-18 ή Π-59, εκτός των τμημάτων εκείνων της οδού, εντός κατοικημένης περιοχής, στα οποία, με άλλες πινακίδες, παρέχεται ειδοποίηση για διαφορετικούς τυχόν κανονισμούς.

Ρυθμιστικές πινακίδες, οι οποίες τοποθετούνται στην αυτή θέση με την πινακίδα Π-17 ή Π-58 ισχύουν σε όλο το μήκος της οδού, εντός της κατοικημένης περιοχής, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά με άλλες πινακίδες, σε ορισμένα τμήματα της οδού αυτής.

- Π-19 Τοπωνύμια
- Π-20 Επιβεβαιωτική πινακίδα (παράδειγμα).
- Π-21 Διάβαση πεζών.
- Π-22 Νοσοκομείο (για την αποφυγή ή μείωση οποιουδήποτε μη αναγκαίου θορύβου).
- Π-23 Μονόδρομος.
- Π-24 Μονόδρομος.
- Π-25 Οδός αδιέξοδος.
- Π-26 Οδός ταχείας κυκλοφορίας.
- Π-26α Τέλος οδού ταχείας κυκλοφορίας.
- Π-27 Αυτοκινητόδρομος.
- Π-27α Τέλος αυτοκινητόδρομου.
- Π-28 Στάση λεωφορείου ή "τρόλλεϋ".
- Π-29 Ορεινή οδός ανοικτή ή κλειστή ανάλογα με τις ενδείξεις μέσα στα πλαίσια 1,2,3 της πινακίδας.
- Π-30 Συνιστώνται αλυσίδες ή ελαστικά χιόνων (για το πλαίσιο 2 της Π-29).
- Π-31 Χώρος επιτρεπόμενης στάθμευσης.
- Π-31α Περιοχή επιτρεπόμενης στάθμευσης.
- Π-31β Έξοδος από περιοχή επιτρεπόμενης στάθμευσης.
- Π-31γ Κατεύθυνση προς χώρο επιτρεπόμενης στάθμευσης.
- Π-32 Σταθμός πρώτων βοηθειών.
- Π-33 Συνεργείο επισκευής βλαβών.
- Π-34 Τηλέφωνο.
- Π-35 Πρατήριο καυσίμων.
- Π-36 Ξενοδοχείο ή MOTEL.
- Π-37 Εστιατόριο.
- Π-38 Αναψυκτήριο ή καφενείο.
- Π-39 Θέση για παραμονή εκδρομικών.
- Π-40 Σημείο έναρξης περιπάτου.
- Π-41 Θέσεις για κατασκηνώσεις.
- Π-42 Θέση για τροχόσπιτα.
- Π-43 Θέση για κατασκηνώσεις και τροχόσπιτα.
- Π-44 Ξενώνας νεότητας.
- Π-45 Τουριστικές πληροφορίες.
- Π-46 Περιοχή κολύμβησης.
- Π-47 Εγκαταστάσεις υγιεινής.
- Π-48 Ραδιοφωνική συχνότητα πληροφοριών οδικής κυκλοφορίας.
- Π-49 Σήραγγα.
- Π-50 Αεροδρόμιο.
- Π-51 Ελικοδρόμιο.
- Π-52 Εναέρια μεταφορά.
- Π-53 Λιμάνι.
- Π-54 Τουριστικό λιμάνι.
- Π-55 Λιμενικός σταθμός ιπτάμενων σκαφών.
- Π-56 Λιμενικός σταθμός εμπορικών οχηματαγωγών πλοίων.
- Π-57 Αστυνομία.

- Π-58 Αρχή περιοχής κατοικίας.
- Π-59 Τέλος περιοχής κατοικίας.
- Π-60 Άτομα με μειωμένη κινητικότητα.
- Π-61 Άνω (υπέργεια) διάβαση πεζών.
- Π-62 Κάτω (υπόγεια) διάβαση πεζών.
- Π-63 Ανισόπεδη διάβαση πεζών χωρίς σκαλοπάτια.
- Π-64 Συνιστώμενη ταχύτητα.
- Π-65 Γενικά όρια ταχύτητας.
- Π-66 Λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων ή τρόλλεϋ.
- Π-67 Ανώτατα όρια ταχυτήτων ανά λωρίδα κυκλοφορίας.
- Π-68 Όρια ελάχιστων ταχυτήτων ανά λωρίδα κυκλοφορίας.
- Π-69 Αριθμός και κατευθύνσεις κυκλοφοριακών λωρίδων.
- Π-69α Αριθμός και κατευθύνσεις κυκλοφοριακών λωρίδων.
- Π-70 Περιορισμός αριθμού κυκλοφοριακών λωρίδων.
- Π-70α Περιορισμός αριθμού κυκλοφοριακών λωρίδων.
- Π-71 Εγκαταστάσεις υγιεινής για άτομα με μειωμένη κινητικότητα.
- Π-72 Κατεύθυνση οχημάτων για στάθμευση σε συγκεκριμένο χώρο (π.χ. ΜΕΤΡΟ για χρησιμοποίηση του μεταφορικού αυτού μέσου).
- Π-73 Προειδοποίηση κατεύθυνσης οχημάτων για στάθμευση σε συγκεκριμένο στεγασμένο χώρο.
- Π-74 Κατεύθυνση-επισήμανση επικίνδυνων καμπυλών.
- Π-75 Διαδοχικά βέλη κατεύθυνσης, που τοποθετούνται σε επικίνδυνες καμπύλες κυρίων αρτηριών.
- Π-76 Εμπόδιο κινητό, λόγω έργων επί της οδού.
- Π-77 Για υποχρεωτικό πέρασμα από τα δεξιά νησίδας ή εμποδίου (Συνδυάζεται η τοποθέτησή της π.χ. με τη Π-52δ).
- Π-78 Για υποχρεωτικό πέρασμα από τα αριστερά νησίδας ή εμποδίου (Συνδυάζεται η τοποθέτησή της π.χ. με τη Π-52α).
- Π-79 Για υποχρεωτικό πέρασμα από τα δεξιά ή αριστερά νησίδας ή εμποδίου (Συνδυάζεται η τοποθέτησή της π.χ. με τη Π-52).
- Π-80 Αναγγελία προσέγγισης σε ανισόπεδο κόμβο (αποκλειστικά για αυτοκινητόδρομο).
- Π-81 Προειδοποιητική κατεύθυνσεων προ ανισόπεδου κόμβου (αποκλειστικά για αυτοκινητόδρομο).
- Π-82 Προειδοποιητική κατεύθυνσεων εισόδου σε αυτοκινητόδρομο από δευτερεύουσα οδό μέσω ανισόπεδου κόμβου.
- Π-83 Γέφυρα σήμανσης με αναγραφή κατεύθυνσεων προ ανισόπεδου κόμβου (αποκλειστικά για αυτοκινητόδρομο).
- Π-84 Γέφυρα σήμανσης με αναγραφή κατεύθυνσεων προ ανισόπεδου κόμβου με αφαίρεση λωρίδας του αυτοκινητόδρομου.
- Π-85 Γέφυρα σήμανσης με αναγραφή κατεύθυνσεων στην αρχή εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο (αρχή λωρίδας επιβράδυνσης κόμβου).
- Π-86 Κατεύθυνσης εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο.
- Π-87 Επιβεβαιωτική της εισόδου στο συγκεκριμένο αυτοκινητόδρομο μετά τον ανισόπεδο κόμβο.
- Π-88 Προειδοποιητική κατεύθυνσης εισόδου στον αυτοκινητόδρομο.
- Π-89 Κατεύθυνσης εισόδου στον αυτοκινητόδρομο.
- Π-90α Προειδοποιητικές εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο σε α,β,γ αποστάσεις 300, 200, 100 μέτρα αντίστοιχα προ της αρχής της λωρίδας επιβράδυνσης του κόμβου (όπου η πινακίδα Π-85). Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων η εφαρμογή των ανωτέρω πληροφοριακών πινακίδων (Π-80 έως Π-90γ) μπορεί να επεκταθεί και σε άλλες κατηγορίες οδών με αντίστοιχη χρωματική κωδικοποίηση για κάθε κατηγορία.
- Π-91 Προειδοποιητική υποχρεωτικής παρακαμπτήριας διαδρομής των οδικών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων.
- Π-92 Αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας κυκλοφορίας.
- Π-92α Τέλος περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας κυκλοφορίας.
- Π-93 Ρύθμιση κυκλοφορίας από σχολικό τροχονόμο.
- Π-94 Απαγορεύεται η στάση και στάθμευση. Οι παραβάτες (σταθμευμένα αυτοκίνητα) μεταφέρονται.

5. Οι πρόσθετες πινακίδες (Πρ-1 μέχρι Πρ-18β) τοποθετούνται σε συνδυασμό πάντοτε με άλλες (κύριες) πινακίδες

σήμανσης για να δηλώνουν απόσταση, μήκος και λοιπά διευκρινιστικά στοιχεία ισχύος των κυρίων πινακίδων.

Η σημασία των πινακίδων αυτών είναι:

Pr-1 Απόσταση από τη θέση της πινακίδας μέχρι την αρχή της επικίνδυνης θέσης ή της περιοχής στην οποία εφαρμόζεται ο καθοριζόμενος με αυτήν κανόνας ή περιορισμός (π.χ. 200 μ.).

Pr-2 Μήκος του επικίνδυνου τμήματος ή της περιοχής στην οποία εφαρμόζεται ο καθοριζόμενος με την πινακίδα κανόνας ή περιορισμός (π.χ. 1 χιλιόμετρο).

Pr-3α Αρχή ισχύος πινακίδας Π-39 ή Π-40, που τοποθετείται παράλληλα προς τον άξονα της οδού. Η ισχύς της πινακίδας εκτείνεται επί.... (π.χ. 10 μ.) από τη θέση της πινακίδας και προς την κατεύθυνση του βέλους.

Pr-3β Υπόμνηση ισχύος πινακίδας Π-39 ή Π-40 που τοποθετείται παράλληλα προς τον άξονα της οδού. Η ισχύς της πινακίδας εκτείνεται επί ... (π.χ. 5 μ.) και από τις δύο πλευρές της θέσης της πινακίδας.

Pr-3γ Τέλος ισχύος πινακίδας P-39 ή P-40 που τοποθετείται παράλληλα προς τον άξονα της οδού. Η ισχύς της πινακίδας εκτείνεται επί ... (π.χ. 10 μ.) από τη θέση της πινακίδας και προς την κατεύθυνση του βέλους.

Pr-4α Αρχή ισχύος πινακίδας P-39 ή P-40 που τοποθετείται κάθετα προς τον άξονα της οδού.

Pr-4β Επανάληψη ισχύος πινακίδας P-39 ή P-40 που τοποθετείται κάθετα προς τον άξονα της οδού.

Pr-4γ Τέλος ισχύος πινακίδας P-39 ή P-40 που τοποθετείται κάθετα προς τον άξονα της οδού.

Pr-4δ Επιτρέπεται μόνο για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ύστερα από ειδική άδεια.

Pr-4ε Εξαιρούνται μόνο οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ύστερα από ειδική άδεια. Ως αναπηρικά οχήματα νοούνται αυτά των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, τα οποία φέρουν στο άνω δεξιό μέρος του πίσω κρυστάλλου το ειδικό σήμα, το οποίο χορηγείται από το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας.

Pr-5 Πάγος.

Pr-6 Βροχή.

Pr-7 Προτεραιότητα κατεύθυνσης σε διασταύρωση (π.χ. α-β).

Pr-8 Προτεραιότητα κατεύθυνσης σε διασταύρωση μορφής (π.χ. α-β).

Pr-9 Προτεραιότητα κατεύθυνσης σε διακλάδωση μορφής (π.χ. α-γ).

Pr-10 Προτεραιότητα κατεύθυνσης σε διακλάδωση μορφής (π.χ. α-β).

Pr-11 Προτεραιότητα κατεύθυνσης σε διακλάδωση μορφής (π.χ. α-β).

Pr-12 Προτεραιότητα κατεύθυνσης σε διακλάδωση μορφής (π.χ. α-γ).

Pr-13 Προτεραιότητα κατεύθυνσης σε διακλάδωση μορφής (π.χ. α-β).

Pr-14α Επικίνδυνη κλειστή στροφή αριστερά.

Pr-14β Επικίνδυνη κλειστή στροφή δεξιά.

Pr-15α Ανακάμπτων ελιγμός αριστερά.

Pr-15β Ανακάμπτων ελιγμός δεξιά.

Pr-16 Επιτρέπεται μόνο για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων που απεικονίζει το σύμβολο.

ΣΥΜΒΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Pr-16α Ζωήλατο όχημα.

Pr-16β Χειράμαξα.

Pr-16γ Ποδήλατο.

Pr-16δ Μοτοποδήλατο.

Pr-16ε Μοτοσικλέτα ή τρίτροχο όχημα.

Pr-16στ Επιβατηγό όχημα.

Pr-16ζ Επιβατηγό με ρυμουλκούμενο ενός άξονα (τρέιλερ).

Pr-16η Αγροτικό μηχανήμα.

Pr-16θ Λεωφορείο ή Τρόλλεϋ.

Pr-16ι Φορτηγό αυτοκίνητο.

Pr-16ια Φορτηγό αρθρωτό.

Pr-16ιβ Φορτηγό με ρυμουλκούμενο όχημα, πλην ρυμουλκούμενου ενός άξονα.

Pr-16ιγ Φορτηγό με ρυμουλκούμενο όχημα ενός άξονα.

Pr-16ιδ Όχημα που φέρει πάνω από ορισμένη ποσότητα εκρηκτικές ή εύφλεκτες ύλες.

Pr-17 Εξαιρείται (από την ισχύουσα ρύθμιση) μόνο η συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων που απεικονίζει το σύμβολο (αριθμηση αντίστοιχη με την Pr-16).

Pr-18α Επιτρέπεται μόνο για τα "TAXI".

Pr-18β Εξαιρούνται μόνο τα "TAXI".

6. Το σχήμα, η μορφή, τα χρώματα και οι επ' αυτών αναγραφές εκάστης των κατά το άρθρο αυτό πινακίδων σήμανσης οδών εμφανίζονται στο συνοδευόντα τον παρόντα Κώδικα πίνακα σχεδίων πινακίδων σήμανσης οδών. Υστερα από έγκριση της αρμόδιας Υπηρεσίας Κυκλοφορίας της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων μπορεί να σχεδιασθούν, κατασκευαστούν και τοποθετηθούν πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης οδών που προκύπτουν από συνδυασμό δύο ή περισσότερων πινακίδων σήμανσης του σχετικού πίνακα σχεδίων που συνοδεύει τον παρόντα Κώδικα.

7. Οι τοποθετούμενες πινακίδες σήμανσης οδών πρέπει να είναι κατασκευασμένες και τοποθετημένες σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

8. Για την όσο το δυνατόν πιο εύκολη ερμηνεία των πινακίδων σήμανσης ή τον περιορισμό της εφαρμογής των ρυθμιστικών πινακίδων σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων ή κατά ορισμένες χρονικές περιόδους, είναι δυνατή η προσθήκη επεξηγηματικών εγγραφών ή συμβόλων μέσα σε ορθογώνιο παραλληλόγραμμο κάτω από την πινακίδα. Οι εγγραφές αυτές ή τα σύμβολα μπορεί επίσης να περιλαμβάνονται στην πινακίδα εφόσον δεν καθιστούν αυτή δυσνόητη.

9. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και βάσει των σχετικών ειδικών προδιαγραφών είναι δυνατόν:

α) Οι πινακίδες σήμανσης οδών να τοποθετούνται επί καταλλήλου υποβάθρου μεγαλύτερου μεγέθους από την πινακίδα, του ίδιου ή και άλλου σχήματος από αυτήν, προκειμένου η πινακίδα να διακρίνεται ευκρινέστερα. Για τον σκοπό αυτόν το υπόβαθρο επιτρέπεται να έχει χρώμα διαφορετικό από την πινακίδα, αλλά πάντως διαφορετικό και από τα χρώματα που χρησιμοποιούνται για τις κατηγορίες πινακίδων του άρθρου αυτού, καθώς και να φέρει ειδικά, ιδίως φωσφορίζοντα, υλικά και αντανάκλαστικά στοιχεία.

β) Να τοποθετούνται πινακίδες με μορφή φωτεινών πινάκων με μεταβλητά μηνύματα. Η απόφαση του Υπουργού καθορίζει τον τρόπο λειτουργίας των πινακίδων της μορφής αυτής, τις κατηγορίες τους, τη θέση τους, τα μηνύματα που μπορούν να προβάλλονται στην πινακίδα, τη σημασία κάθε μηνύματος και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

γ) Να τροποποιούνται τα χρώματα, η μορφή και οι αναγραφές των πινακίδων σήμανσης.

10. Οι πινακίδες σήμανσης αφορούν τους οδηγούς οι οποίοι κυκλοφορούν σε ολόκληρο το πλάτος του ανοικτού στην κυκλοφορία οδοστρώματος, εκτός αν, με κατάλληλη τοποθέτησή τους, απευθύνονται αποκλειστικά σε αυτούς που οδηγούν σε μία ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας που χωρίζονται με κατά μήκος διαγραμμίσεις ή κατάλληλα διαχωριστικά μέσα.

11. Ο οδηγός που δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται με τις ρυθμιστικές πινακίδες P-39, P-41, P-42 και P-43 ή το συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών, των δε πινακίδων P-40, P-70, P-71 και P-72 ή το συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών, της δε πινακίδας P-69 ή το συνδυασμό αυτής με πρόσθετες πινακίδες τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο πέντε χιλιάδων (5.000) δραχμών.

Η παράβαση βεβαιώνεται από το αστυνομικό όργανο, που επιλαμβάνεται αυτής, το οποίο και συντάσσει σχετική έκθεση.

Ο παραβάτης καλείται, μέσα σε τρεις (3) ημέρες, εφόσον το επιθυμεί, να εμφανιστεί στην Αρχή στην οποία υπάγεται το αστυνομικό όργανο που βεβαίωσε την παράβαση και να υποβάλει τις αντιρρήσεις του. Σε περίπτωση που δεν εμφανιστεί ή εφόσον οι αντιρρήσεις κριθούν αβάσιμες, ο Διοικητής της πιο πάνω Αστυνομικής Αρχής επιβάλλει το διοικητικό πρόστιμο το οποίο και εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δημόσιας Τάξης ορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παραγράφου αυτής.

12. Ο οδηγός που δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται με τις ρυθμιστικές πινακίδες P-1 και P-2 ή το συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, των πινακίδων P-7, P-8, P-27, P-28, P-29, P-45, P-46 και P-64 ή το συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, ενώ ο οδηγός που δεν συμμορφώνεται με τις λοιπές, πλην των P-1, P-2, P-7, P-8, P-27, P-28, P-29, P-39, P-41, P-42, P-43, P-45, P-46, P-64, P-69, P-70, P-71 και P-72 ρυθμιστικές πινακίδες ή το συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 5

Οριζόντια σήμανση οδών

1. Οι σημάνσεις των οδοστρωμάτων με διαγραμμίσεις ή σύμβολα χρησιμοποιούνται για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας ή για την προειδοποίηση ή καθοδήγηση αυτών που χρησιμοποιούν οδούς, είτε μόνες είτε σε συνδυασμό με πινακίδες σήμανσης ή σηματοδότες, για να τονιστεί ή διευκρινιστεί η σημασία αυτών. Όταν χρησιμοποιούνται για ρύθμιση της στάθμευσης, σε συνδυασμό με ανάλογες πινακίδες, υπερισχύουν των πινακίδων στάθμευσης.

2. Τα κύρια είδη των σημάνσεων επί των οδοστρωμάτων με διαγραμμίσεις είναι:

α) Οι κατά μήκος διαγραμμίσεις.

β) Οι κατά πλάτος (εγκάρσιες) διαγραμμίσεις και

γ) Οι ειδικές διαγραμμίσεις.

3. Οι κατά μήκος διαγραμμίσεις είναι:

α) Η αποτελούμενη από μία ή δύο συνεχείς γραμμές η οποία σημαίνει διαχωρισμό των λωρίδων αντίθετων κατευθύνσεων.

β) Η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του οδοστρώματος, η οποία καθορίζει τα όρια των λωρίδων για την καθοδήγηση της κυκλοφορίας.

Η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή, διπλάσιου πλάτους της προηγούμενης, καθορίζει τα όρια μεταξύ της λωρίδας επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης και της παραπλευρώς λωρίδας κυκλοφορίας.

γ) Η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του οδοστρώματος με μήκη τμημάτων, και των μεταξύ τους κενών, πολύ μικρότερα της προηγούμενης υπό στοιχείο 3β διακεκομμένης γραμμής, η οποία σημαίνει προειδοποίηση για την προσέγγιση σε διπλή ή συνεχή γραμμή ή για την προσέγγιση σε άλλο τμήμα οδού, το οποίο παρουσιάζει ιδιαίτερο κίνδυνο.

Η προειδοποιητική αυτή γραμμή μπορεί να συμπληρωθεί ή να αντικατασταθεί με βέλη εκτροπής.

δ) Η αποτελούμενη από μία συνεχή γραμμή και άλλη παραπλευρώς διακεκομμένη, η οποία σημαίνει διαχωρισμό των λωρίδων αντίθετων κατευθύνσεων.

ε) Η αποτελούμενη από διπλές διακεκομμένες γραμμές, η οποία καθορίζει λωρίδα ή λωρίδες κυκλοφορίας στις οποίες η κατεύθυνση της κυκλοφορίας μπορεί να αντιστραφεί.

4. Οι κατά πλάτος (εγκάρσιες) διαγραμμίσεις είναι:

α) Η αποτελούμενη από μία συνεχή γραμμή επί του πλάτους μιας ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει τη θέση προ της οποίας οι οδηγοί είναι υποχρεωμένοι να διακόψουν την πορεία τους λόγω της πινακίδας "ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΠΟΡΕΙΑΣ (STOP)" (P-2), λόγω ένδειξης φωτεινού σηματοδότη, σήματος τροχονόμου ή προ σιδηροδρομικής διάβασης (γραμμή διακοπής πορείας).

Η λέξη "STOP" μπορεί να αναγράφεται επί του οδοστρώματος προ των πιο πάνω διαγραμμίσεων.

β) Η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του πλάτους μιας ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει τη θέση προ της οποίας οι οδηγοί οχημάτων οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα, συμμορφούμενοι προς την πινακίδα P-1 "ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ".

Μπροστά από μία τέτοια διαγράμμιση μπορεί να σημειωθεί επί του οδοστρώματος, για να συμβολίζει την πινακίδα P-1, μεγάλο τρίγωνο με τη μία πλευρά παράλληλη προς τη διαγράμμιση και την απέναντι αυτής κορυφή προς τον υποχρεούμενο να παραχωρήσει προτεραιότητα.

Η διακεκομμένη αυτή γραμμή μπορεί να αντικατασταθεί με τρίγωνο σημειούμενα το ένα κοντά στο άλλο επί του οδοστρώματος, με τις κορυφές τους προς τον οδηγό ο οποίος υποχρεούται να παραχωρήσει προτεραιότητα.

γ) Η αποτελούμενη από ραβδώσεις μεγάλου πλάτους παράλληλα προς τον άξονα του οδοστρώματος, η οποία καθορίζει διάβαση πεζών (ZEBRA).

δ) Η αποτελούμενη από τετράγωνα ή παραλληλόγραμμα σχήματα, η οποία καθορίζει τις διαβάσεις των ποδηλατιστών.

5. Οι ειδικές διαγραμμίσεις είναι:

α) Η αποτελούμενη από παράλληλες λοξές λωρίδες, οι οποίες πλαισιώνονται από μία συνεχή ή διακεκομμένη γραμμή επί τμήματος ή επί ελαφρώς ανυψωμένης περιοχής του οδοστρώματος και η οποία σημαίνει απαγόρευση ή περιορισμό εισόδου οχημάτων στις περιοχές αυτές.

β) Η τεθλασμένη κίτρινη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ) στην πλευρά του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής επί της πλευράς αυτής απαγορεύεται η στάθμευση, ανεξαρτήτως της παράλληλης οδικής σήμανσης με κατακόρυφες πινακίδες απαγορευτικές της στάσης και της στάθμευσης και των απαγορεύσεων του άρθρου 34.

γ) Συνεχής κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στην άκρη του οδοστρώματος που σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της και προς την πλευρά αυτήν του οδοστρώματος απαγορεύεται η στάση και στάθμευση των οχημάτων, ανεξαρτήτως της παράλληλης οδικής σήμανσης με κατακόρυφες πινακίδες απαγορευτικές της στάσης και της στάθμευσης και των απαγορεύσεων στάθμευσης του άρθρου 34.

δ) Διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στο άκρο του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής και επί της πλευράς αυτής του οδοστρώματος απαγορεύεται ή υπόκειται σε περιορισμούς η στάθμευση, η οποία υποδεικνύεται με άλλα μέσα.

ε) Πλέγμα κίτρινων γραμμών, οι οποίες σχηματίζουν παραλληλόγραμμα, σε ισόπεδους οδικούς κόμβους, το οποίο σημαίνει περιοχή μέσα στην οποία δεν μπορεί να εισέλθει όχημα και αν ακόμη οι φωτεινοί σηματοδότες επιτρέπουν αυτό, όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε, αν εισέλθει, να υποχρεωθεί πιθανώς να παραμείνει στη διασταύρωση. Οι διατάξεις του άρθρου 26 παρ. 2 εξακολουθούν να ισχύουν και αν ακόμη δεν υπάρχει η πιο πάνω διαγράμμιση.

στ) Συνεχής ή διακεκομμένη γραμμή που προσδιορίζει λωρίδα κυκλοφορίας συνοδευόμενη από πινακίδες σήμανσης ή αναγραφής λέξεων στο οδόστρωμα ως π.χ. λεωφορεία, ταξί κ.λπ., η οποία σημαίνει ότι η χρήση της λωρίδας κυκλοφορίας επιτρέπεται μόνο στα αναγραφόμενα οχήματα.

ζ) Βέλη εκτροπής, βέλη επιλογής, παράλληλες ή λοξές λωρίδες ή αναγραφές μπορούν να χρησιμοποιούνται για την επανάληψη των διδόμενων από πινακίδες οδηγιών ή για να δίνουν σε αυτούς που χρησιμοποιούν τις οδούς πληροφορίες, οι οποίες δεν μπορούν να δοθούν ικανοποιητικά με πινακίδες.

Τέτοιες διαγραμμίσεις χρησιμοποιούνται ιδίως για να δείχνουν τις οριογραμμές ζωνών ή λωρίδων στάθμευσης, για να σημειώνουν στάσεις λεωφορείων, ως και για την προεπιλογή λωρίδας κυκλοφορίας, μπροστά από διασταυρώσεις. Εάν υπάρχει βέλος επιλογής στο οδόστρωμα, όπου αυτό είναι

χωρισμένο σε λωρίδες κυκλοφορίας με κατά μήκος διαγραμμίσεις, οι οδηγοί υποχρεούνται να επιλέγουν έγκαιρα τη λωρίδα, η οποία φέρει το βέλος της κατεύθυνσης την οποία θέλουν να ακολουθήσουν και δεν μπορούν πλέον να πάρουν άλλη κατεύθυνση.

η) Περιγράμματα ρόμβων κατά αποστάσεις στο μέσο λωρίδας κυκλοφορίας, τα οποία σημαίνουν ότι η λωρίδα αυτή έχει καθοριστεί ως αμέσου ανάγκης, με την έννοια του άρθρου 44 παράγραφος 3.

6. Δεν θεωρούνται ως κατά μήκος διαγραμμίσεις, με την έννοια του άρθρου αυτού, κατά μήκος γραμμές που χρησιμοποιούνται ως οριογραμμές των άκρων του οδοστρώματος (για να καταστούν αυτά ευκολότερα ορατά), κατά μήκος γραμμές που συνδέονται με τέτοιες καθόδους οι οποίες χρησιμοποιούνται για την οριοθέτηση χώρων στάθμευσης στο οδόστρωμα, ως και κατά μήκος γραμμές που δείχνουν απαγορεύσεις ή περιορισμούς στις στάσεις ή στις σταθμεύσεις.

7. Οι διαγραμμίσεις των οδών είναι λευκές, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Διαγραμμίσεων χώρων στους οποίους επιτρέπεται ή περιορίζεται η στάθμευση, οι οποίες μπορούν να είναι κυανές.

β) Τεθλασμένων γραμμών (ζγκ-ζγκ) σε χώρους όπου απαγορεύεται η στάθμευση, οι οποίες είναι κίτρινες.

γ) Της συνεχούς ή διακεκομμένης γραμμής στο κράσπεδο ή το άκρο του οδοστρώματος, της απαγορευτικής ή περιοριστικής στάσης ή στάθμευσης, η οποία είναι κίτρινη.

δ) Των γραμμών πλέγματος των διασταυρώσεων της παραγράφου 5ε του άρθρου αυτού, οι οποίες είναι κίτρινες.

Ως λευκό χρώμα νοούνται και οι αποχρώσεις του αργυρόχρου ή του ανοικτού γκριζού χρώματος.

Σε περίπτωση ανάγκης προσωρινής ακύρωσης των μόνιμων διαγραμμίσεων με αντικατάσταση με άλλες, οι προσωρινές αυτές διαγραμμίσεις πρέπει να είναι χρώματος άλλου από το συνήθως χρησιμοποιούμενο και από υλικό που να εξαλείφεται εύκολα.

Για τις προσωρινές αυτές διαγραμμίσεις οδών, μπορεί να χρησιμοποιούνται ανακλαστήρες, φωτεινοί δείκτες, κώνοι και οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο υλικό ή αντικείμενο, οι προδιαγραφές των οποίων καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 10 του παρόντος Κώδικα.

8. Στους οδηγούς των οδικών οχημάτων απαγορεύεται:

α) Να διαβαίνουν την εκ μιας ή δύο συνεχών γραμμών, κατά μήκος, διαγράμμιση, ως και να κινούνται στην αριστερή πλευρά αυτής.

β) Να διαβαίνουν την εκ διπλών διακεκομμένων γραμμών, κατά μήκος, διαγράμμιση, ως και να κινούνται στην αριστερή πλευρά αυτής, όταν η διαγράμμιση αυτή διαχωρίζει τις δύο κατευθύνσεις.

γ) Σε μια συνεχή γραμμή και άλλη παραπλεύρως διακεκομμένη, να διαβαίνουν τη συνεχή γραμμή, όταν κινούνται επί της πλευράς αυτής, επιτρεπόμενης της κίνησης και του προσπεράσματος από την πλευρά της διακεκομμένης. Στην περίπτωση αυτή η συνεχής γραμμή δεν εμποδίζει τον οδηγό, ο οποίος προσπέρασε κατά τον επιτρεπόμενο τρόπο να επανέλθει στην κανονική του θέση επί του οδοστρώματος.

δ) Να κινούνται πάνω σε κατά μήκος διαγραμμίσεις (ιππαστί).

ε) Να υπερβαίνουν τη διαγράμμιση μιας συνεχούς γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής διακοπής πορείας.

στ) Να υπερβαίνουν τη διαγράμμιση μιας διακεκομμένης γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής παραχώρησης προτεραιότητας.

ζ) Να εισέρχονται σε περιοχή του οδοστρώματος η οποία προσδιορίζεται με παράλληλες λοξές λωρίδες και πλαισιώνεται με συνεχή γραμμή. Αν η περιοχή αυτή πλαισιώνεται με διακεκομμένη γραμμή, οι οδηγοί επιτρέπεται να εισέρχονται σε αυτή μόνο όταν βεβαιωθούν ότι είναι δυνατό να κάμουν αυτό ασφαλώς ή για να στρίψουν σε οδό η οποία συμβάλλει στη πλευρά της αντίθετης κατεύθυνσης της κυκλοφορίας.

η) Να σταθμεύουν στη πλευρά της οδού που έχει διαγραμμιστεί με κίτρινη τεθλασμένη γραμμή (ζγκ-ζγκ).

θ) Να σταματούν ή να σταθμεύουν ή να μη συμμορφώνονται με τους περιορισμούς, οι οποίοι υποδεικνύονται με άλλα μέσα, κατά

περίπτωση επί της πλευράς του οδοστρώματος, η οποία έχει τη συνεχή ή διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή το άκρο του οδοστρώματος σε όλο το μήκος της γραμμής αυτής.

ι) Να κινούνται μέσα σε λωρίδα κυκλοφορίας, η οποία έχει πινακίδες σήμανσης ή λέξεις επί του οδοστρώματος, ως π.χ. ταξί κ.λπ., εάν δεν οδηγούν οχήματα της κατηγορίας αυτής.

ια) Να ακολουθούν στις διασταυρώσεις άλλη κατεύθυνση από αυτήν που δείχνουν τα βέλη επιλογής, αν κινούνται σε λωρίδα κυκλοφορίας προδιαλογής, η οποία έχει τα βέλη αυτά.

ιβ) Να εισέρχονται σε περιοχή οδοστρώματος, η οποία έχει σήμανθεί με πλέγμα κίτρινων γραμμών, οι οποίες σχηματίζουν παραλληλόγραμμα, όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε, αν εισέλθουν, να υποχρεωθούν, πιθανώς, να παραμείνουν στη διασταύρωση.

ιγ) Να διαβαίνουν σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, τις διακεκομμένες κατά μήκος γραμμές, εκτός από την περίπτωση αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας.

9. Η χάραξη και η σχεδίαση των διαγραμμίσεων των οδών εκτελείται με βάση τις προδιαγραφές διαγραμμίσεων οδών του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 8 κατευθύνσεις α', β', γ' και δ' του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, τις διατάξεις της παρ. 9 του άρθρου αυτού με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, τις δε λοιπές διατάξεις του αυτού άρθρου με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 6

Φωτεινή σηματοδότηση για την κυκλοφορία οχημάτων

1. Οι οδηγοί των οδικών οχημάτων υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις πιο κάτω ενδείξεις των φωτεινών σηματοδοτών ρύθμισης της κυκλοφορίας, εκτός αν η ρύθμιση αυτής γίνεται από τροχονόμο κατά διάφορο τρόπο.

α) Πράσινο σταθερό φως κυκλικής μορφής:

Ο οδηγός προχωρεί κατευθείαν μπροστά ή στρίβει προς τα δεξιά ή αριστερά, εκτός αν άλλο σήμα ή πινακίδα απαγορεύει την κατευθείαν κίνηση ή στροφή. Ο οδηγός υποχρεούται, και αν ακόμη ο φωτεινός σηματοδότης δείχνει πράσινο φως, κινούμενος κατευθείαν μπροστά, να παραχωρεί προτεραιότητα σε άλλο όχημα ή πεζό που κινείται ακόμη από προηγούμενη σηματοδότηση, στρίβοντας δε να παραχωρεί προτεραιότητα στους πεζούς, οι οποίοι κινούνται στην οδό στην οποία πρόκειται να εισέλθει.

β) Ερυθρό σταθερό φως κυκλικής μορφής:

Ο οδηγός υποχρεούται να σταματήσει προ της ειδικής γραμμής διακοπής αυτής, ή αν δεν υπάρχει τέτοια, σε αρκετή απόσταση από το σηματοδότη, ώστε η σηματοδότηση να είναι σε αυτόν ευχερώς ορατή, να παραμένει δε σε στάση μέχρις ότου ανάψει το πράσινο φως. Επίσης υποχρεούται να μην εισέρχεται στον οδικό κόμβο ούτε να κινείται πάνω στις διαβάσεις πεζών, εάν ο σηματοδότης είναι τοποθετημένος στο μέσο ή στην απέναντι πλευρά του κόμβου.

γ) Κίτρινο σταθερό φως κυκλικής μορφής:

Ο οδηγός υποχρεούται να σταματήσει, όπως και προ ερυθρού φωτός, εκτός αν βρίσκεται τόσο κοντά στο σηματοδότη, ώστε να μην μπορεί να κάμει αυτό ασφαλώς.

δ) Απλό ή διπλό κίτρινο φως κυκλικής μορφής, το οποίο αναβοσβήνει (αναλάμπον):

Ο οδηγός υποχρεούται να ανακόπτει ταχύτητα, να προχωρεί με ιδιαίτερη προσοχή και να παραχωρεί προτεραιότητα στους πεζούς και στα οχήματα.

ε) Απλό ερυθρό φως, το οποίο αναβοσβήνει (αναλάμπον), κυκλικής μορφής ή διπλό εναλλασσόμενο στον ίδιο ιστό, στο αυτό ύψος και προς την αυτή κατεύθυνση:

Σημαίνει μεγάλο κίνδυνο και υποχρεώνει τον οδηγό σε ακινητοποίηση του οχήματος, όπως και προ ερυθρού σταθερού φωτός. Η σηματοδότηση αυτή χρησιμοποιείται μόνο σε ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις, σε προσβάσεις σε κινητές γέφυρες ή αποβάθρες οχηματαγωγών, όταν πυροσβεστικά οχήματα εισέρχονται στην οδό ή πλησιάζουν αερο-

σκάφη, τα οποία θα διέλθουν σε χαμηλό ύψος πάνω από την οδό.

στ) Πράσινο φως με μορφή ενός ή περισσότερων βέλων:

Ο οδηγός μπορεί να προχωρήσει μόνο προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος ή τα βέλη. Βέλος προς τα πάνω σημαίνει υποχρεωτική κίνηση κατευθείαν μπροστά.

ζ) Σηματοδότης τριχρώμου συστήματος, ο οποίος περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα πρόσθετα πράσινα βέλη:

Ο οδηγός μπορεί να προχωρεί προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος ή τα βέλη, ανεξάρτητα από τη φάση που έχει ο σηματοδότης κατά τη στιγμή εκείνη, αφού προηγουμένως εισέλθει στη λωρίδα κυκλοφορίας, η οποία προορίζεται για τα οχήματα τα κινούμενα προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος ή τα βέλη.

Οδηγός, ο οποίος βρίσκεται μέσα στη λωρίδα κυκλοφορίας η οποία προορίζεται για τα οχήματα που κινούνται προς την κατεύθυνση του βέλους, υποχρεούται να κινηθεί προς την κατεύθυνση αυτήν, εκτός αν η διακοπή της πορείας του δεν εμποδίζει την κίνηση των οχημάτων που κινούνται πίσω του στην ίδια λωρίδα.

Στις πιο πάνω περιπτώσεις ο οδηγός επιτρέπεται να προχωρήσει προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος μόνο αν το επιτρέπουν οι συνθήκες κυκλοφορίας στην οδό στην οποία πρόκειται να εισέλθει και δεν εκτίθενται σε κίνδυνο οι πεζοί.

η) Ερυθρό φως με μορφή βέλους:

Ο οδηγός απαγορεύεται να κινηθεί προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος και υποχρεούται να σταματήσει το όχημά του, όπως και προ ερυθρού φωτός κυκλικής μορφής.

θ) Κίτρινο φως με μορφή βέλους, το οποίο είναι σταθερό ή αναβοσβήνει:

Ο οδηγός έχει τις αυτές υποχρεώσεις όπως και προ κίτρινου φωτός κυκλικής μορφής.

ι) Ερυθρό φως με μορφή δύο ράβδων που τέμνονται σε σχήμα Χ, το οποίο είναι τοποθετημένο πάνω από λωρίδα κυκλοφορίας, σε οδόστρωμα με περισσότερες από δύο λωρίδες, οι οποίες χωρίζονται με κατά μήκος διαγραμμίσεις, απαγορεύει τη χρησιμοποίηση της λωρίδας αυτής, πράσινο δε φως, με μορφή βέλους προς τα κάτω, παρέχει δικαίωμα κίνησης σε αυτήν.

2. Φωτεινοί σηματοδότες, οι οποίοι έχουν ένδειξη ποδήλατο, λεωφορείο ή άλλο όχημα στα φώτα ή σηματοδότες μικρότερου μεγέθους του κανονικού, με ορθογώνια παραλληλόγραμμη πινακίδα που φέρει ένδειξη συγκεκριμένου οχήματος στον ιστό τους, ισχύουν μόνο για τους οδηγούς των αντίστοιχων οχημάτων.

3. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 1 περιπτώσεις β', ε', η' και ι' του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών. Ο παραβάτης των λοιπών διατάξεων του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 7

Φωτεινή σηματοδότηση για τους πεζούς

1. Οι πεζοί υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις ενδείξεις των ειδικών γι' αυτούς φωτεινών σηματοδοτών ως ακολούθως, εκτός αν η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται από τροχονόμους κατά διάφορο τρόπο.

α) Πράσινο σταθερό φως με σύμβολο άτομο που βαδίζει: Οι πεζοί μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

β) Ερυθρό σταθερό φως με σύμβολο άτομο σε στάση: Οι πεζοί δεν μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

γ) Πράσινο φως το οποίο αναβοσβήνει με σύμβολο άτομο που βαδίζει: Οι πεζοί μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα με ιδιαίτερη προσοχή.

2. Αν ο πεζός καταληφθεί στη διάβαση από το ερυθρό φως με το σύμβολο ατόμου σε στάση, δικαιούται να συνεχίσει την πορεία του προς την απέναντι πλευρά της οδού.

3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 7α

Ειδική σήμανση, σηματοδότηση και διαμόρφωση των

χώρων κυκλοφορίας για άτομα με ειδικές ανάγκες

Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ορίζεται κάθε θέμα σχετικά με την εγκατάσταση ειδικών μέσων σήμανσης και σηματοδότησης και τη δημιουργία ειδικής διαμόρφωσης των χώρων κυκλοφορίας για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας ατόμων με ειδικές ανάγκες. Τα ειδικά αυτά μέτρα περιλαμβάνουν ιδίως συσκευές εκπομπής ηχητικών σημάτων, δημιουργία ανάγλυφων σημείων επί των χώρων δημόσιας κυκλοφορίας και κάθε άλλο κατάλληλο μέσο, σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

Άρθρο 8

Σήμανση ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων

1. Στις σιδηροδρομικές διαβάσεις τοποθετούνται, κατά περίπτωση, οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου Κ-31 ή Κ-32, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παρ. 2 του παρόντος Κώδικα.

2. Στις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις, χωρίς κινητά φράγματα, η φωτεινή σηματοδότηση τοποθετείται πλησίον και προ της διάβασης και επί του αυτού ιστού η πινακίδα υποχρεωτικής διακοπής πορείας (Ρ-2) σε συνδυασμό με τις πινακίδες Κ-36 ή Κ-37.

Άρθρο 9

Σήμανση των εργασιών που εκτελούνται στις οδούς

1. Όταν εκτελούνται στις οδούς εργασίες, τοποθετούνται σε κατάλληλες θέσεις όλες οι πινακίδες σήμανσης που απαιτούνται κατά περίπτωση (κινδύνου, ρυθμιστικές, πληροφοριακές), κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 10 του παρόντος Κώδικα.

2. Επιπλέον της κατά την προηγούμενη παράγραφο σήμανσης, τα όρια των επί του οδοστρώματος εκτελούμενων εργασιών ή οι χώροι εναπόθεσης υλικών πρέπει να επισημαίνονται με την τοποθέτηση συνεχών ή διακεκομμένων εμποδίων, τα οποία να έχουν εναλλασσόμενες λωρίδες ερυθρού και λευκού χρώματος.

Κατά τη νύκτα δε, αν τα εμπόδια δεν είναι αντανάκλαστικά, με φώτα και αντανάκλαστικά στοιχεία, τα για το σκοπό αυτόν χρησιμοποιούμενα αντανάκλαστικά στοιχεία και σταθερά φώτα πρέπει να είναι χρώματος ερυθρού, αν δε χρησιμοποιηθούν φώτα τα οποία αναβοσβήνουν, πρέπει να έχουν χρώμα βαθύ κίτρινο.

Κατ' εξαίρεση των πιο πάνω οριζόμενων:

α) Φώτα και αντανάκλαστικά στοιχεία ορατά μόνο από τη μία κατεύθυνση της κυκλοφορίας, τα οποία επισημαίνουν τα όρια οδικών εργασιών επί της απέναντι πλευράς της οδού, πρέπει να είναι λευκά.

β) Φώτα και αντανάκλαστικά στοιχεία, τα οποία επισημαίνουν τα όρια οδικών εργασιών, οι οποίες διαχωρίζουν τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, πρέπει να είναι λευκά ή κίτρινα ανοικτού χρώματος.

3. Τα μέσα σήμανσης των προηγούμενων παραγράφων τοποθετούνται με μέριμνα και ευθύνη των εργοληπτών ή των εκτελούντων τις εργασίες, σε περίπτωση δε που οι εργασίες εκτελούνται απολογιστικά, από τον επιβλέποντα το έργο. Οι φορείς που κατασκευάζουν τα διάφορα έργα στις οδούς ή αναθέτουν την κατασκευή τους σε τρίτους υποχρεούνται να ελέγχουν την τοποθέτηση των μέσων σήμανσης.

4. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι λεπτομέρειες και οι προδιαγραφές, τις οποίες πρέπει να πληρούν οι διάφορες σημάσεις των εργασιών που εκτελούνται στις οδούς.

5. Αυτός που παραλείπει την τοποθέτηση και συντήρηση των πιο πάνω μέσων σήμανσης, ως και αυτός που τα τοποθετεί πλημμελώς, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρις έξι (6) μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 10

Εγκατάσταση μέσων σήμανσης και σηματοδότησης

1. Όποιος έχει τις κατά τον παρόντα Κώδικα αρμοδιότητες ή την εξουσία επί του πράγματος, επί του οποίου διεξάγεται δημόσια κυκλοφορία, υποχρεούται να λαμβάνει κάθε μέτρο, ώστε από τη δημόσια κυκλοφορία να μη δημιουργείται κίνδυνος ή ζημία τρίτων προσώπων ή άλλων έννομων αγαθών.

2. Η κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση των οδών εκτελείται μόνο κατόπιν σχετικής μελέτης. Αρμόδιοι φορείς για την εκπόνηση ή έγκριση μελετών εφαρμογής, που αφορούν την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση των οδών (πινακίδες και διαγραμμίσεις), και για την εγκατάσταση και συντήρηση της σήμανσης αυτής είναι είτε η Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων είτε οι υπηρεσίες της Περιφέρειας είτε οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης που τις συντηρούν, κατά περίπτωση.

Οι αρμόδιες υπηρεσίες των φορέων αυτών έχουν την υποχρέωση της υλοποίησης, σε εύλογο χρονικό διάστημα και των σχετικών αστυνομικών αποφάσεων.

Η Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ασκεί σε όλη τη Χώρα την εποπτεία και παρέχει τις οδηγίες για θέματα κυκλοφοριακής σήμανσης.

Σε περίπτωση που τα αρμόδια όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων διαπιστώσουν την ελλιπή ή εσφαλμένη σήμανση ή πλημμελή συντήρηση μέσων σήμανσης από τις προς τούτο αρμόδιες υπηρεσίες, δύναται να τις καλούν προς εκτέλεση των αναγκαίων ενεργειών εγκατάστασης νέας, απομάκρυνσης ή αντικατάστασης εσφαλμένης σήμανσης, καθώς και συντήρησης μέσων σήμανσης, τάσσοντάς τους σχετική προθεσμία ενέργειας. Αν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, τα αρμόδια όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων δύναται να προβούν σε όλες τις αναγκαίες ενέργειες καθ' υποκατάστασή των. Η υποκατάσταση αυτή περιλαμβάνει κάθε πρόσφορη ενέργεια για την εγκατάσταση, απομάκρυνση, αντικατάσταση και συντήρηση των μέσων σήμανσης. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τις ανωτέρω υπηρεσίες και εγγράφεται στον προϋπολογισμό τους ως υποχρεωτική δαπάνη, βάσει των σχετικών διατάξεων. Ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων μπορεί να ακυρώνει αποφάσεις των αρμόδιων υπηρεσιών, που αναφέρονται σε θέματα οδικής σήμανσης και οι οποίες δεν είναι σύμφωνες με τις τεχνικές προδιαγραφές και οδηγίες της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

3. Για την εγκατάσταση και λειτουργία των φωτεινών σηματοδοτών, οι οποίοι ρυθμίζουν την κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, απαιτείται προηγούμενη εκπόνηση ή έγκριση της σχετικής μελέτης από την αρμόδια υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή από την αρμόδια Διεύθυνση Ελέγχου και Συντήρησης Έργων της Περιφέρειας ή άλλη αρμόδια, κατά νόμο, υπηρεσία.

4. Επιτρέπεται ο διαχωρισμός των λωρίδων κυκλοφορίας με κατάλληλη διαμόρφωση και εγκατάσταση εξοπλισμού, ύστερα από έγκριση της αρμόδιας υπηρεσίας της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή από την αρμόδια Διεύθυνση Ελέγχου και Συντήρησης Έργων της Περιφέρειας ή άλλη αρμόδια, κατά νόμο, υπηρεσία.

5. Για τη μελέτη, εγκατάσταση και συντήρηση των κάθε είδους σηματοδοτών, ηχητικών συσκευών ή κινητών φραγμάτων στις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις, αρμόδιες είναι οι υπηρεσίες του φορέα εκμετάλλευσής.

6. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές, οι όροι και ο τρόπος της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης των οδών, της σηματοδότησής τους, της σήμανσης και σηματοδότησης των

εκτελούμενων έργων, της δημιουργίας ειδικών διαμορφώσεων του οδοστρώματος, της τοποθέτησης κινητών εμποδίων και κάθε άλλη συναφής λεπτομέρεια.

7. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, μπορεί να τροποποιείται ή να συμπληρώνεται το σύστημα κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης και το σύστημα σηματοδότησης που προβλέπονται από τον Κώδικα αυτόν.

8. Απαγορεύεται η τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης ή η χάραξη διαγραμμίσεων, καθώς και η εγκατάσταση σηματοδοτών από άλλους, εκτός από τις παραπάνω καθοριζόμενες αρμόδιες υπηρεσίες. Επίσης απαγορεύεται η καταστροφή, παραποίηση, μετάθεση, αλλοίωση και γενικά η με οποιονδήποτε τρόπο απενέργεια στις πινακίδες σήμανσης, στους σηματοδότες και το σύστημα στήριξής τους, στις διαγραμμίσεις πάνω στο οδόστρωμα, καθώς και στις συσκευές ρύθμισης ή μέτρησης της κυκλοφορίας. Οι διατάξεις του άρθρου 47 του Κώδικα αυτού, για τον καταλογισμό της σχετικής δαπάνης σε βάρος των παραβατών, εφαρμόζονται ανάλογα στις παραπάνω περιπτώσεις.

9. Απαγορεύεται η εγκατάσταση οποιασδήποτε πινακίδας, αφίσας, διαγράμμισης ή συσκευής, η οποία μπορεί να δημιουργήσει σύγχυση με πινακίδες σήμανσης ή με κυκλοφοριακή διαγράμμιση ή με άλλη συσκευή ρύθμισης της κυκλοφορίας ή να τις καταστήσει λιγότερο ορατές ή αποτελεσματικές ή να προκαλέσει θάμβωση στους χρήστες της οδού και γενικά να αποσπάσει την προσοχή τους κατά τρόπο που μπορεί να έχει δυσμενή επίδραση στην ασφάλεια της κυκλοφορίας. Οι πινακίδες, αφίσες, διαγραμμίσεις ή συσκευές, οι οποίες τοποθετούνται, κατά παράβαση της παρούσας παραγράφου, αφαιρούνται ή εξαλείφονται κατά τη διαδικασία που προβλέπεται από τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 18 του ν. 2130/1993.

Σε περίπτωση που τα αρμόδια όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων διαπιστώσουν την παράλειψη άσκησης των αρμοδιοτήτων της παρούσας παραγράφου, από τους προς τούτο υπόχρεους δήμους ή κοινότητες, δύναται να τους καλούν προς εκτέλεση των αναγκαίων ενεργειών αφαίρεσης ή εξάλειψης των αντικειμένων που έχουν τοποθετηθεί παράνομα, τάσσοντάς τους σχετική προθεσμία ενέργειας. Αν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, τα αρμόδια όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων δύναται να προβούν σε όλες τις αναγκαίες ενέργειες καθ' υποκατάσταση του δήμου ή της κοινότητας. Η υποκατάσταση αυτή περιλαμβάνει κάθε πρόσφορη ενέργεια για την αφαίρεση ή εξάλειψη των πινακίδων, αφισών, διαγραμμίσεων ή συσκευών που έχουν τοποθετηθεί παράνομα. Η σχετική δαπάνη βαρύνει το δήμο ή την κοινότητα και εγγράφεται στον προϋπολογισμό τους ως υποχρεωτική δαπάνη, βάσει των διατάξεων του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα. Σε κάθε περίπτωση η υπηρεσία που προβαίνει στην αφαίρεση ή εξάλειψη των πινακίδων, αφισών, διαγραμμίσεων ή συσκευών που έχουν τοποθετηθεί παράνομα, καθώς και ο δήμος ή η κοινότητα, στον προϋπολογισμό των οποίων εγγράφεται υποχρεωτική δαπάνη για σχετικές ενέργειες που έγιναν καθ' υποκατάστασή τους, δύναται να καταλογίζει τη σχετική δαπάνη σε βάρος των παραβατών, η είσπραξη της οποίας γίνεται κατά τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 8 και 9 του άρθρου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους, με την επιφύλαξη της εφαρμογής κάθε άλλης διάταξης που προβλέπει επιβολή βαρύτερης ποινής για τυχόν άλλα αδικήματα που συρρέουν.

Άρθρο 11

Επιγραφές - Διαφημίσεις

1. Απαγορεύεται κάθε διαφήμιση που πραγματοποιείται με οποιονδήποτε τρόπο και μέσο, στα εκτός κατοικημένης περιοχής τμήματα των χαρακτηρισμένων εθνικών και επαρχιακών οδών και σε ζώνη μέχρις εκατόν πενήντα (150) μέτρων και από τις δύο πλευρές του άξονα των οδών αυτών και είναι

ορατή από τους χρήστες των οδών.

Η παραπάνω ζώνη απαγόρευσης περιορίζεται στα σαράντα (40) μέτρα και από τις δύο πλευρές του άξονα των ανωτέρω τμημάτων εθνικών και επαρχιακών οδών, που διέρχονται μέσα από κατοικημένη περιοχή, αν το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας στα τμήματα αυτά είναι ανώτερο των 70 Km/h.

Προκειμένου περί οδών που βρίσκονται εντός κατοικημένων περιοχών και το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας είναι 70 Km ή κατώτερο, επιτρέπεται η διαφήμιση, με την επιφύλαξη των κατωτέρω απαγορεύσεων, στο χώρο της οδού και μέχρι τη ρυμοτομική γραμμή.

Στις οδούς των ανωτέρω κατηγοριών που θα χαρακτηρισθούν με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων σαν πρωτεύον αστικό οδικό δίκτυο και ανήκει σε αυτό η αποκλειστική αρμοδιότητα για τη συντήρησή τους, δύναται να καθορίζονται οδοί, τμήματα οδών ή χώροι στους οποίους οι διαφημίσεις απαγορεύονται, είτε στο χώρο της οδού (οδόστρωμα, διαχωριστική νησίδα, νησίδα ασφαλείας, οδός παρόδιου εξυπηρέτησης, πεζοδρόμιο) είτε εντός των ρυμοτομικών γραμμών ή δύναται να επιτρέπονται σε ειδικά πλαίσια, κατασκευασμένα και τοποθετημένα σύμφωνα με εγκεκριμένες προδιαγραφές του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

2. Απαγορεύεται γενικά η τοποθέτηση επιγραφών ή διαφημίσεων ή η εγκατάσταση οποιασδήποτε πινακίδας, αφίσας, διαγράμμισης ή συσκευής, σε θέση ή κατά τρόπο που μπορεί να έχει οποιοσδήποτε αρνητικές επιπτώσεις στους χρήστες της οδού ή να επηρεάσει με οποιονδήποτε τρόπο την κυκλοφορία. Ιδίως απαγορεύεται η τοποθέτηση ή εγκατάσταση των ανωτέρω σε τέτοιες θέσεις, ώστε να παρεμποδίζεται ή να προκαλέσει θάμβωση στους χρήστες ή φωτεινών σηματοδοτών ή να δημιουργείται σύγχυση με πινακίδες σήμανσης ή με κυκλοφοριακή διαγράμμιση ή με άλλη συσκευή ρύθμισης της κυκλοφορίας ή να τις καταστήσει λιγότερο ορατές ή αποτελεσματικές ή να προκαλέσει θάμβωση στους χρήστες της οδού και γενικά να αποσπάσουν την προσοχή τους κατά τρόπο που μπορεί να έχει δυσμενή επίδραση στην οδική ασφάλεια γενικά.

3. Σε οδούς, στις οποίες είναι εγκατεστημένοι φωτεινοί σηματοδότες ρύθμισης της κυκλοφορίας, απαγορεύεται η τοποθέτηση έγχρωμων φωτεινών διαφημίσεων ή πινακίδων ή αναγραφών με χρώματα που χρησιμοποιούνται στη φωτεινή σηματοδότηση, σε απόσταση εκατέρωθεν και ύψος μικρότερο των είκοσι (20) μέτρων από κάθε φανό σηματοδότησης.

4. Με παράλληλη τήρηση των διατάξεων των προηγούμενων παραγράφων, επιτρέπεται να τοποθετούνται ή να λειτουργούν επιγραφές, που αναφέρονται στην επωνυμία ή σε άλλο διακριτικό σημείο ή τίτλο επιχείρησης που λειτουργεί παρά την οδό.

Οι διαφημιστικές ως άνω πινακίδες και επιγραφές, όπου επιτρέπεται, πρέπει να τοποθετούνται παράλληλα προς τον άξονα της οδού, εκτός από τις διαφημίσεις και τις επιγραφές των εγκεκριμένων πλαισίων και των πρατηρίων καυσίμων που λειτουργούν παρά την οδό, οι οποίες μπορούν να τοποθετούνται και κάθετα προς τον άξονα αυτής.

5. Η τοποθέτηση διαφημιστικών πλαισίων και διαφημίσεων στα στεγαστρα στάσεων αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών επιτρέπεται μόνο στην πλευρά που βρίσκεται στο αντίθετο προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας άκρο του στεγάστρου.

6. Απαγορεύονται επί οχημάτων οι φωτεινές ή φωτιζόμενες διαφημίσεις, οι διαφημίσεις για τις οποίες χρησιμοποιούνται αντανάκλαστικά στοιχεία, καθώς και οι διαφημίσεις με εναλλασσόμενα μηνύματα.

7. Απαγορεύεται κάθε διαφήμιση εκτός των καθορισμένων πλαισίων ή οποιαδήποτε αναγραφή λέξεων, εικόνων ή συμβόλων σε στύλους ηλεκτροφωτισμού ή φωτεινών σηματοδοτών, σε διαχωριστικές νησίδες ή νησίδες ασφαλείας σε πεζοδρόμια, σε επιφάνειες τεχνικών έργων, οδοποιίας, είτε αυτή γίνεται απευθείας στις επιφάνειες αυτές είτε σε επιφάνειες μέσω εξαρτωμένων από τα τεχνικά έργα.

8. Διαφημίσεις, επιγραφές, πινακίδες, αφίσες, διαγράμμισεις ή συσκευές που τοποθετούνται κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού, αφαιρούνται ή εξαιρούνται ή, εφόσον είναι φωτεινές, τίθενται εκτός λειτουργίας, κατά τη διαδικασία που προβλέπεται από τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 18 του ν. 2130/1993. Σε περίπτωση που τα αρμόδια όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων ή της Περιφέρειας διαπιστώσουν την παράλειψη τήρησης των υποχρεώσεων του προηγούμενου εδαφίου από τους προς τούτο υπόχρεους, δύναται να τους καλούν προς εκτέλεση των αναγκαίων ενεργειών, τάσσοντάς τους σχετική προθεσμία ενέργειας. Αν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, τα αρμόδια όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων ή της Περιφέρειας δύναται να προβούν σε όλες τις αναγκαίες ενέργειες καθ' υποκατάσταση των οργανισμών αυτοδιοίκησης. Η υποκατάσταση αυτή περιλαμβάνει κάθε πρόσφορη ενέργεια για την αφαίρεση, εξάλειψη ή θέση εκτός λειτουργίας των διαφημίσεων και επιγραφών από οποιονδήποτε χώρο της οδού, ανεξάρτητα από το φορέα που τη συντηρεί.

Η σχετική δαπάνη βαρύνει τους οργανισμούς αυτοδιοίκησης και εγγράφεται στον προϋπολογισμό τους ως υποχρεωτική δαπάνη, βάσει των σχετικών διατάξεων του Κώδικα. Σε κάθε περίπτωση η υπηρεσία που προβαίνει στην αφαίρεση, εξάλειψη ή θέση εκτός λειτουργίας παράνομων επιγραφών ή διαφημίσεων, καθώς και οι οργανισμοί αυτοδιοίκησης στον προϋπολογισμό των οποίων εγγράφεται υποχρεωτική δαπάνη για σχετικές ενέργειες που έγιναν καθ' υποκατάστασή τους, δύναται να καταλογίζει τη σχετική δαπάνη σε βάρος των διαφημιστών ή των διαφημιζομένων, η είσπραξη της οποίας γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων. Οι ανωτέρω υπηρεσίες δεν φέρουν καμία ευθύνη για τυχόν ζημιές κατά την αποξήλωση, καθώς και για τη φύλαξη και την απόδοση των σχετικών υλικών στους διαφημιστές ή τους διαφημιζόμενους.

9. Αυτός που επικολλά ή αναρτά έντυπα ή διενεργεί γενικά διαφημιστικές πράξεις και παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, καθώς και ο διαφημιζόμενος ή ο διαφημιστής τιμωρείται με φυλάκιση έως ένα (1) έτος και με χρηματική ποινή έως εξακόσιες χιλιάδες (600.000) δραχμές. Η χρηματική ποινή μπορεί να αυξηθεί έως δύο εκατομμύρια (2.000.000) δραχμές, αν χρησιμοποιούν ανεξίτηλες ουσίες. Οι πρόεδροι διοικητικών συμβουλίων, οι εντεταλμένοι ή διευθύνοντες σύμβουλοι Α.Ε., οι διαχειριστές Ε.Π.Ε., καθώς και τα πρόσωπα που ασκούν τη διοίκηση ή τη διαχείριση άλλων νομικών προσώπων του Δημοσίου ή των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) ή του ιδιωτικού τομέα που αναθέτουν διαφημιστικές πράξεις κατά παράβαση του άρθρου αυτού, τιμωρούνται σαν αυτοурγοί, ανεξάρτητα από την τυχόν ποινική ευθύνη άλλου φυσικού προσώπου.

10. Οι ποινές της προηγούμενης παραγράφου επιβάλλονται εφόσον δεν προβλέπονται ποινές αυστηρότερες από άλλες διατάξεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

Άρθρο 12

Γενικές διατάξεις

1. Αυτοί που χρησιμοποιούν τις οδούς πρέπει να αποφεύγουν οποιαδήποτε συμπεριφορά που είναι ενδεχόμενο να εκθέσει σε κίνδυνο ή να παρεμβάλλει εμπόδια στην κυκλοφορία, να εκθέσει σε κίνδυνο πρόσωπα ή ζώα ή να προκαλέσει ζημιές σε δημόσιες ή ιδιωτικές περιουσίες. Οι οδηγοί υποχρεούνται να οδηγούν με σύνεση και με διαρκώς τεταμένη την προσοχή, να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή στα παιδιά, στους υπερήλικες, στα άτομα με ειδικές ανάγκες και γενικώς στα πρόσωπα που χρειάζονται βοήθεια και να μην προκαλούν γενικά με τη συμπεριφορά τους, τρόμο, ανησυχία ή παρενόχληση στους λοιπούς χρήστες των οδών, στους παρόδους ή στους κατοικούντες πλησίον αυτών.

2. Δεν επιτρέπεται η απόθεση ή εγκατάλειψη ή η απόρριψη οποιουδήποτε αντικειμένου ή ύλης στις οδούς, εφόσον παρακωλύει έστω και κατ' ελάχιστο την κυκλοφορία των πεζών

και των οχημάτων, ως και τη στάθμευση των οχημάτων.

Δεν επιτρέπεται επίσης να χύνονται στις οδούς ουσίες ή υλικά, τα οποία μπορούν να καταστήσουν την οδό ολισθηρή (π.χ. νερά, λάδια, ασβέστης κ.λπ.).

3. Δεν επιτρέπεται η απόρριψη από το όχημα οποιουδήποτε αντικειμένου, έστω και αν από αυτό δεν καθίσταται επικίνδυνος ούτε παρακωλύεται η κυκλοφορία.

Δεν επιτρέπεται η απόρριψη από το όχημα κάθε αντικειμένου ή ουσίας που μπορεί να προκαλέσει πυρκαγιά ή να ρυπάνει το περιβάλλον.

4. Αν οι χρήστες των οδών δεν μπορούν να αποφύγουν τη δημιουργία εμποδίου ή κινδύνου υποχρεούνται να λαμβάνουν αμέσως τα αναγκαία μέτρα για την απομάκρυνση ή αποτροπή αυτού, και αν δεν μπορούν, οφείλουν να ειδοποιούν τους λοιπούς χρήστες της οδού για την ύπαρξη του εμποδίου ή του κινδύνου. Αυτοί που επιθυμούν για εύλογη αιτία να καταλάβουν για λίγο μέρος του πεζοδρομίου ή του οδοστρώματος (μεταφορές, επιβίβαση, αποβίβαση κ.λπ.), οφείλουν να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την απρόσκοπτη και ασφαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων.

5. Η χρήση των ζωνών ασφαλείας είναι υποχρεωτική τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους επιβάτες των οχημάτων. Της υποχρέωσης αυτής εξαιρούνται οι οδηγοί επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, όταν οδηγούν αυτά εντός της περιμετρικής τους ζώνης, τα άτομα με παθήσεις για τα οποία δεν ενδείκνυται η χρήση της ζώνης, όταν τούτο αποδεικνύεται από πιστοποιητικό κρατικού νοσοκομείου, οι έγκυες γυναίκες, όταν είναι εφοδιασμένες με σχετικό ιατρικό πιστοποιητικό που αναγράφει και την ημερομηνία λήξης, τα άτομα που το ανάστημά τους είναι κάτω από 1.50 μ., ως και οι οδηγοί οχημάτων που κάνουν συνεχείς στάσεις, όπως ταχυδρομικοί διανομείς κ.λπ..

Για τη μεταφορά παιδιών ηλικίας μικρότερης των 12 ετών με αυτοκίνητο, είναι υποχρεωτική η χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας, όπως καθισμάτων, ζωνών ασφαλείας κ.λπ..

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι προδιαγραφές για τα ειδικά μέσα συγκράτησης. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι εξαιρέσεις από την υποχρέωση αυτή.

6. Οι οδηγοί και οι επιβάτες μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων χωρίς κουβούκλιο, υποχρεούνται να φορούν προστατευτικό κράνος, του οποίου τα χαρακτηριστικά, οι προδιαγραφές, ως και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης αυτής καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι εξαιρέσεις από την υποχρέωση αυτή.

7. Οι οδηγοί οχημάτων οφείλουν να συμπεριφέρονται με ευγένεια στους πεζούς και στους άλλους οδηγούς. Οι οδηγοί των επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης μετά ή άνευ μετρητού, ως και οι οδηγοί των μέσων μαζικής μεταφοράς, περιλαμβανομένων και των τουριστικών οχημάτων, οφείλουν να συμπεριφέρονται με ευγένεια στους επιβάτες.

8. Απαγορεύεται η οδήγηση οδικών οχημάτων για επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμό, ανταγωνισμό ή τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων.

9. Απαγορεύεται η, εκατέρωθεν του οδοστρώματος των αυτοκινητοδρόμων, στάθμευση οχημάτων και η εγκατάσταση υπαίθριων μικροκαταστημάτων ή κινήτων και ακίνητων καντινών για την πώληση διαφόρων ειδών. Στο λοιπό οδικό δίκτυο είναι δυνατή η εγκατάσταση των ανωτέρω, μετά από άδεια των αρμόδιων για τη συντήρηση του οδικού δικτύου αρχών, που χορηγείται μόνο μετά από σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμόδιων υπηρεσιών της Τροχαίας.

10. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα ώστε το μάθημα της Οδικής Κυκλοφορίας να διδάσκεται στα σχολεία, σε όλες τις βαθμίδες.

11. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 7 τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 8 και 9 τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών και με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος και της άδειας ικανότητας οδηγού, από τον βεβαιούνται την παράβαση, για 30 τριάντα (30) ημέρες.

Άρθρο 13

Οδηγός

1. Κάθε κινούμενο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων επιβάλλεται να έχει οδηγό.

2. Ο οδηγός επιβάλλεται να έχει την, κατά τις σχετικές διατάξεις, προβλεπόμενη άδεια οδήγησης και την αναγκαία σωματική και διανοητική ικανότητα και να βρίσκεται σε κατάλληλη κατάσταση για να οδηγή, οφείλει δε κατά το χρόνο της οδήγησης να είναι σε θέση να ελέγχει το όχημά του ή τα ζώα του. Ο οδηγός κάθε οχήματος υποχρεούται να έχει πλήρη ελευθερία των κινήσεών του, για να ενεργεί ελεύθερα τους αναγκαίους χειρισμούς. Ιδιαίτερα, απαγορεύεται να χρησιμοποιεί εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές, καθώς και κινητό τηλέφωνο το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση.

3. Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος και μοτοποδηλάτου επιβάλλεται να έχει, κατά τις σχετικές διατάξεις, αναγκαίες γνώσεις και επιδεξιότητα για να οδηγή. Τις αυτές αναγκαίες γνώσεις πρέπει να έχει και ο εκπαιδευόμενος οδηγός, όταν οδηγή.

4. Ο οδηγός αυτοκινήτου οχήματος που μεταφέρει επικίνδυνες ύλες πάνω από ορισμένες ποσότητες επιβάλλεται να έχει υποστεί την, κατά τις σχετικές διατάξεις, αναγκαία επαγγελματική κατάρτιση, για να ενεργεί και να οδηγή το όχημα, ώστε να μην κινδυνεύουν οι άνθρωποι, το περιβάλλον, τα ζώα και η προσωπική του ασφάλεια.

5. Οι οδηγοί λεωφορείων, επιβατηγών δημόσιας χρήσης και φορηγών αυτοκινήτων απαγορεύεται να οδηγούν πέραν των χρονικών ορίων, τα οποία καθορίζονται από τις κείμενες διατάξεις.

Οι οδηγοί των επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, μετά ή άνευ μετρητού, ως και οι οδηγοί των μέσων μαζικής μεταφοράς, περιλαμβανομένων των τουριστικών οχημάτων, οφείλουν να φροντίζουν για τη λήψη μέτρων παθητικής ασφάλειας των επιβατών και να οδηγούν με σύνεση ώστε να είναι απόλυτα ασφαλής η μεταφορά τους.

6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 3 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 5 τιμωρείται για το πρώτο μεν εδάφιο με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, για το δεύτερο δε εδάφιο με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

7. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ορίζεται σύστημα επιβολής διοικητικών ποινών (τρόπος επιβολής ποινής, ύψος ποινών, όργανα επιβολής ποινών, περιγραφή ποινών) στους παραβαίνοντες τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου αυτού.

8. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, οι νομάρχες, κατά περίπτωση, ή οι από αυτούς εξουσιοδοτούμενες αρχές, μπορούν να επιβάλλουν την επανεξέταση κατόχου άδειας ικανότητας οδηγού, αν ανακύψουν αμφιβολίες για την ικανότητά του προς οδήγηση ή την ιατρική επανεξέτασή του, αν ανακύψουν αμφιβολίες για τη σωματική ή πνευματική του κατάσταση.

Στις περιπτώσεις αυτές η άδεια ικανότητας οδήγησης του παρατεμπόμενου για επανεξέταση οδηγού αφαιρείται μετά την έκδοση της απόφασης για επανεξέταση και αποδίδεται μόνο αν αυτός κριθεί ικανός. Τα του τρόπου και της διαδικασίας επανεξέτασης των οδηγών, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου αυτής, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών

και Επικοινωνιών και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού, προκειμένου δε για τα μοτοποδήλατα του Υπουργού Δημόσιας Τάξης.

Άρθρο 14

Ζώα, αναβάτες αλόγων και συνοδοί ζώων

1. Ζώα επιτρέπεται να οδηγούνται μόνο από ανθρώπους απόλυτα ικανούς γι' αυτό που είναι σε θέση να τα ελέγχουν πλήρως.
2. Ζώα που είναι πιθανό να θέσουν σε κίνδυνο τους χρήστες των οδών δεν επιτρέπεται να κινούνται σε οδούς, εκτός και αν βρίσκονται κάτω από την επίβλεψη και έλεγχο κάποιου κατάλληλου οδηγού. Τα σκυλιά πρέπει, γενικά, να είναι δεμένα με ειδικό λουρί.
3. Ζώα επικίνδυνα, είτε σε αγέλες ή κοπάδια, πρέπει επίσης να κινούνται κάτω από τον έλεγχο ενός ατόμου επικεφαλής. Μεγάλες αγέλες ή κοπάδια ζώων πρέπει να έχουν πολλούς οδηγούς.
4. Εφόσον μεγάλα ζώα ή αγέλες ή κοπάδια κινούνται κατά τη διάρκεια της νύκτας στις οδούς, οι οδηγοί τους υποχρεούνται να επισημαίνουν τα ζώα, ως και την αρχή και το τέλος της αγέλης ή του κοπαδιού με ευδιάκριτα φώτα.
5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 15

Εκπομπές ρύπων, θόρυβοι κ.λπ.

1. Απαγορεύεται η κυκλοφορία, ως και η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος το οποίο:
 - α) εκπέμπει ουσίες ή προϊόντα βλαπτικά για την υγεία του ανθρώπου ή που ρυπαίνουν το περιβάλλον πέραν των επιτρεπόμενων ορίων,
 - β) προκαλεί γενικά από την κίνηση και λειτουργία του θόρυβο πέραν των επιτρεπόμενων ορίων.
 2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα επιτρεπόμενα όρια περιεκτικότητας σε βλαπτικές ουσίες για την υγεία του ανθρώπου και σε προϊόντα αερίων που ρυπαίνουν το περιβάλλον, που εκπέμπονται από τα οδικά οχήματα, καθώς επίσης και τα επιτρεπόμενα όρια των θορύβων που προκαλούνται από αυτά.
- Όλα τα πιο πάνω όρια μπορούν να κλιμακώνονται ανάλογα με την ηλικία του κινητήρα και με άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος.
3. Αυτοί που παραβαίνουν τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού τιμωρούνται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών και με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος από τον βεβαιούντα την παράβαση. Τα αφαιρούμενα στοιχεία κρατούνται στην αρμόδια Αρχή μέχρι να προσκομιστεί από τον παραβάτη σημείωμα της αρμόδιας Υπηρεσίας Συγκοινωνιών για την καταλληλότητα του οχήματος από πλευράς εκπομπής καυσαερίων ή θορύβων.
- Σε όσες περιοχές έχει εφαρμοστεί ή θα εφαρμοστεί η κάρτα ελέγχου καυσαερίων, στους παραβάτες επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται από τις σχετικές διατάξεις καθιέρωσης του θεσμού αυτού.
4. Οι οδηγοί οδικών οχημάτων υποχρεούνται να αποφεύγουν, κατά τις περιστάσεις, να παρενοχλούν τους άλλους χρήστες της οδού, τους παρόδιους και τους διαμένοντες επί της οδού, προκαλώντας, μεταξύ άλλων, θόρυβο, σκόνη, καπνό ή ρίψη υδάτων, όποτε αυτό είναι δυνατόν να αποφεύγεται.
- Οι παραβάτες τιμωρούνται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 16

Θέση επί της οδού

1. Στο οδικό δίκτυο της Χώρας ισχύει η δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Ο οδηγός κάθε οχήματος υποχρεούται, τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 12 παρ. 1 και 17 παρ. 6 του παρόντος Κώδικα, να οδηγεί το όχημά του πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος και αν ακόμη ολόκληρο το οδόστρωμα είναι ελεύθερο.

2. Ο οδηγός, με εξαίρεση την περίπτωση απολύτου ανάγκης, υποχρεούται να κινείται αποκλειστικά στις καθορισμένες για την κατηγορία του οχήματός του ειδικές οδούς, οδοστρώματα και λωρίδες κυκλοφορίας όπου υφίστανται τέτοιες. Αν δεν έχει οριστεί λωρίδα κυκλοφορίας ή ειδική οδός γι' αυτούς, οι μεν οδηγοί φορτηγών, λεωφορείων και βραδυκίνητων και βραδυπορούντων γενικά οδικών οχημάτων υποχρεούνται, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 17 παρ. 6 του Κώδικα αυτού, να οδηγούν αυτά στη δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας στις οδούς οι οποίες έχουν δύο τουλάχιστον λωρίδες κατά κατεύθυνση, οι δε οδηγοί μοτοποδηλάτων, ποδηλάτων και μη μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και οι οδηγοί ζώων, υποχρεούνται να κινούνται κατά μήκος οποιουδήποτε προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας βατού ερείσματος της οδού, εφόσον υπάρχει, και δεν προκαλείται δυσχέρεια στους χρησιμοποιούντες αυτό, άλλως πλησίον του άκρου δεξιού του οδοστρώματος.

3. Τηρουμένων των διατάξεων της παρ.1, σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας, κατά κατεύθυνση με κατά μήκος διαγραμμίσεις, οι οδηγοί οχημάτων υποχρεούνται να οδηγούν αυτά μέσα στα όρια μιας λωρίδας και κατά το δυνατόν στο μέσο αυτής.

4. Ο οδηγός δεν επιτρέπεται να κυκλοφορεί σε οδόστρωμα που προορίζεται για την αντίθετη προς την κατεύθυνσή του κυκλοφορία, καθώς και σε πλατείες, πεζόδρομους, πεζοδρόμια, νησίδες ασφαλείας και διαχωριστικές νησίδες ή ειδικά ερείσματα, τα οποία προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, εκτός από περιπτώσεις απολύτου ανάγκης ή όταν ειδικές ρυθμίσεις το επιτρέπουν.

5. Σε οδοστρώματα διπλής κατεύθυνσης, τα οποία έχουν τέσσερις ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας, ο οδηγός δεν επιτρέπεται να καταλαμβάνει τις λωρίδες κυκλοφορίας που προορίζονται για την κίνηση προς την αντίθετη κατεύθυνση.

6. Σε οδοστρώματα διπλής κατεύθυνσης, τα οποία έχουν τρεις λωρίδες κυκλοφορίας, ο οδηγός δεν επιτρέπεται να καταλαμβάνει την ακραία λωρίδα κυκλοφορίας της αντίθετης κατεύθυνσης.

7. Σε μονόδρομους (οδούς μοναδικής κατεύθυνσης), οι οποίοι έχουν ειδικά σημανθεί, ο οδηγός δεν επιτρέπεται να οδηγεί αντίθετα με την κατεύθυνση του μονόδρομου.

8. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των μεν παραγράφων 1 έως και 3 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών, των δε παραγράφων 4 έως και 7 με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 17

Προσπέρασμα - Κυκλοφορία σε στοίχους

1. Ο οδηγός επιτρέπεται να προσπεράσει προπορευόμενο όχημα μόνον εφόσον μπορεί να το κάνει χωρίς κίνδυνο ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και εφόσον προειδοποιήσει έγκαιρα γι' αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ. 2 του παρόντος Κώδικα.
2. Το προσπέρασμα επιτρέπεται, κατά κανόνα, από τα αριστερά. Κατ' εξαίρεση, το προσπέρασμα επιτρέπεται από τα δεξιά αν ο προπορευόμενος οδηγός έχει δώσει σήμα ότι προτίθεται να στρίψει αριστερά και έχει μετακινήσει το όχημά ή τα ζώα του προς την πλευρά αυτήν.
3. Το προσπέρασμα απαγορεύεται γενικά στις εξής περιπτώσεις:
 - α) Όταν κάποιος από τους οδηγούς που ακολουθούν αυτόν που προτίθεται να προσπεράσει άρχισε ήδη το προσπέρασμα.
 - β) Όταν ο οδηγός που προπορεύεται στην αυτή λωρίδα κυκλοφορίας δώσει σήμα ότι προτίθεται να προσπεράσει άλλον.
 - γ) Όταν η λωρίδα κυκλοφορίας, την οποία θα χρησιμοποιή-

σει ο οδηγός κατά το προσπέρασμα, δεν είναι ελεύθερη σε αρκετή απόσταση μπροστά του, κατά τρόπο ώστε, λαμβανομένης υπόψη της διαφοράς ταχύτητας του οχήματός του, κατά το χρόνο του προσπεράσματος, και εκείνης των οχημάτων, τα οποία προτίθεται να προσπεράσει, να μην εκθέσει σε κίνδυνο ή παρεμποδίσει τους ερχόμενους αντίθετα.

δ) Αμέσως προ ή επί μη κυκλικού ισόπεδου οδικού κόμβου, εκτός αν:

αα) επιτρέπεται το προσπέρασμα προς τα δεξιά, κατά την περίπτωση της παρ. 2 του άρθρου αυτού,

ββ) η οδός, στην οποία γίνεται το προσπέρασμα, έχει προτεραιότητα,

γγ) η κυκλοφορία ρυθμίζεται από τροχονόμο ή με φωτεινούς σηματοδότες και

δδ) το όχημα το οποίο προσπερνάται είναι ποδήλατο, μοτοποδήλατο ή μοτοσικλέτα χωρίς καλάνι.

ε) Αμέσως προ ή επί ισόπεδου σιδηροδρομικής διάβασης χωρίς κινητή φράγματα, εκτός αν η οδική κυκλοφορία ρυθμίζεται από φωτεινούς σηματοδότες, όπως αυτοί που χρησιμοποιούνται στους ισόπεδους οδικούς κόμβους.

στ) Αμέσως προ ή σε διάβαση πεζών, η οποία έχει σημειωθεί ως διάβαση πεζών στο οδόστρωμα ή με πινακίδα σήμανσης.

ζ) Μέσα στις σήραγγες.

η) Όταν σχολικό λεωφορείο έχει σταματήσει σε οδόστρωμα με μία ή δύο λωρίδες κυκλοφορίας προς την κατεύθυνση που κινείται και έχει αναμμένα τα φώτα έκτακτης ανάγκης για την αποβίβαση και επιβίβαση μαθητών.

4. Ειδικότερα σε οδόστρωμα διπλής κατεύθυνσης, το προσπέρασμα απαγορεύεται και κατά την προσέγγιση σε κυρτή αλλαγή κλίσης ή σε στροφές με ανεπαρκή ορατότητα, εκτός αν υπάρχει στα σημεία αυτά διαχωριστική νησίδα ή δύο τουλάχιστον λωρίδες κυκλοφορίας προς την κατεύθυνση αυτού που προσπερνά, οι οποίες ορίζονται με κατά μήκος διαγραμμίσεις, το δε προσπέρασμα γίνεται χωρίς να εγκαταλείψει ο οδηγός τις λωρίδες κυκλοφορίας που σημειώνονται ως κλειστές γι' αυτούς που έρχονται αντίθετα.

5. Ο οδηγός, κατά το προσπέρασμα, υποχρεούται να αφήνει στο όχημα το οποίο προσπερνά αρκετό χώρο παραπλεύρως.

6. Ο οδηγός, υποχρεούται μετά το προσπέρασμα, να επαναφέρει το όχημά του πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος, χωρίς κίνδυνο γι' αυτούς που προσπερνά.

Αν όμως κινείται σε οδόστρωμα με δύο τουλάχιστον λωρίδες κυκλοφορίας κατά κατεύθυνση και προτίθεται να προσπεράσει περισσότερα από ένα οχήματα, μπορεί να παραμείνει στη λωρίδα που χρησιμοποιεί για το προσπέρασμα, αν η ενέργειά του αυτή δεν προκαλεί δυσχέρεια στους οδηγούς ταχύτερων οχημάτων που τον πλησιάζουν από πίσω.

7. Οδηγός που αντιλαμβάνεται ότι άλλος οδηγός προτίθεται να τον προσπεράσει, υποχρεούται να κινείται πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος και να μην επιταχύνει την κίνησή του. Ο οδηγός βραδέως κινούμενου ή ογκώδους οχήματος, του οποίου δεν είναι ευχερές και ασφαλές το προσπέρασμα, λόγω της στενότητας ή της κατάστασης του οδοστρώματος, σε συνδυασμό με την πυκνότητα της αντιθέτως ερχόμενης κυκλοφορίας, υποχρεούται να μειώνει την ταχύτητά του και να πλησιάζει κατά το δυνατόν, στο δεξιά άκρο του οδοστρώματος, για να διευκολύνει το προσπέρασμα από οχήματα που ακολουθούν.

8. α) Σε μονόδρομους και οδούς διπλής κατεύθυνσης, που υπάρχουν δύο τουλάχιστον λωρίδες κυκλοφορίας, κατά κατεύθυνση, μέσα σε κατοικημένες περιοχές και τρεις εκτός αυτών, διαχωριζόμενες με κατά μήκος διαγραμμίσεις, επιτρέπεται η κυκλοφορία σε παράλληλες σειρές (στοίχους).

β) Στην περίπτωση αυτή, αλλαγή λωρίδας επιτρέπεται μόνον εφόσον δεν προκαλείται κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και δίνεται έγκαιρα προειδοποίηση, σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ. 2 του παρόντος Κώδικα.

γ) Στην περίπτωση που προβλέπεται στο εδάφιο α' της παρούσας παραγράφου, ο προβλεπόμενος τρόπος οδήγησης δε θεωρείται ότι

αποτελεί προσπέρασμα κατά την έννοια του παρόντος άρθρου. Η διάταξη της περίπτωσης στ' της παραγράφου 3 του άρθρου αυτού παραμένει εφαρμόσιμη.

9. Αν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε τα οχήματα να καταλαμβάνουν ολόκληρο το πλάτος του οδοστρώματος προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας και κινούνται με την ταχύτητα του προπορευόμενου αυτών οχήματος, αλλαγή λωρίδας επιτρέπεται μόνο προκειμένου το όχημα να στρίψει δεξιά ή αριστερά ή να σταθμεύσει.

10. Στις περιπτώσεις κίνησης των οχημάτων σε παράλληλες σειρές (στοίχους), οι οδηγοί των βραδυπορούντων οχημάτων υποχρεούνται να κινούν αυτά στη δεξιά λωρίδα του οδοστρώματος.

11. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των περιπτώσεων α', β', ε', στ' και ζ' της παρ. 3 και της παρ. 4 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, τις δε λοιπές διατάξεις τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 18

Διέλευση οχημάτων που κινούνται αντίθετα

1. Ο οδηγός κατά τη συνάντησή του με οχήματα που έρχονται αντίθετα υποχρεούται να παραχωρεί επαρκή χώρο παραπλεύρως, κινούμενος στο δεξιά άκρο του οδοστρώματος. Αν κατά τη συνάντησή αυτήν παρεμποδίζεται η διέλευση του οχήματος, λόγω εμποδίου ή από άλλη αιτία, υποχρεούται ο οδηγός να μειώνει την ταχύτητα και αν είναι αναγκαίο, να διακόπτει την πορεία του για να επιτρέψει τη διέλευση στον ερχόμενο ή τους ερχόμενους.

2. Σε οδούς μεγάλης κλίσης, που η διέλευση των οχημάτων που έρχονται αντίθετα είναι αδύνατη ή δυσχερής, ο οδηγός του κατερχόμενου οχήματος υποχρεούται να παραχωρήσει επαρκή χώρο για τη διέλευση του ανερχόμενου οχήματος.

Αν το ένα από τα δύο οχήματα απαιτείται να οπισθοδρομήσει, για να μπορέσει να περάσει το άλλο, ο συνδυασμός οχημάτων (συρμός) έχει προτεραιότητα διέλευσης σε σχέση με τα άλλα οχήματα, τα βαρέα προς τα ελαφρά και τα λεωφορεία προς τα φορτηγά αυτοκίνητα. Αν και τα δύο οχήματα είναι της ίδιας κατηγορίας, υποχρεούται να οπισθοδρομήσει ο οδηγός του κατερχόμενου οχήματος εκτός αν, λόγω των συνθηκών κυκλοφορίας, της διαμόρφωσης και κατάστασης της οδού και του μεταφερόμενου φορτίου, μπορεί πιο εύκολα να οπισθοδρομήσει ο οδηγός του ανερχόμενου.

3. Σε κάθε άλλη περίπτωση εκτός από τις αναφερόμενες πιο πάνω στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου αυτού, που η διέλευση οχημάτων που κινούνται αντίθετα είναι δυσχερής ή αδύνατη, έχουν ανάλογη εφαρμογή οι διατάξεις των δύο τελευταίων περιπτώσεων της προηγούμενης παραγράφου με την προσθήκη ότι σε περίπτωση οχημάτων της αυτής κατηγορίας υποχρεούται να οπισθοδρομήσει ο οδηγός του οχήματος που του επιτρέπουν οι κυκλοφοριακές συνθήκες.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 19

Ταχύτητα και απόσταση μεταξύ οχημάτων

1. Ο οδηγός οδικού οχήματος επιβάλλεται να έχει τον πλήρη έλεγχο του οχήματός του ώστε να μπορεί σε κάθε στιγμή να εκτελεί τους απαιτούμενους χειρισμούς.

2. Ο οδηγός επιβάλλεται να ρυθμίζει την ταχύτητα του οχήματός του λαμβάνων συνεχώς υπόψη του τις επικρατούσες συνθήκες, ιδιαίτερα δε τη διαμόρφωση του εδάφους, την κατάσταση και τα χαρακτηριστικά της οδού, την κατάσταση και το φορτίο του οχήματός του, τις καιρικές συνθήκες και τις συνθήκες κυκλοφορίας, κατά τρόπον ώστε να είναι σε θέση να διακόψει την πορεία του οχήματός του μπροστά από οποιοδήποτε εμπόδιο που μπορεί να προβλεφθεί και το οποίο βρίσκεται στο ορατό από αυτόν μπροστινό τμήμα της οδού. Υποχρεούται επίσης να μειώνει την ταχύτητα του οχήματός του και, σε περίπτωση ανάγκης, να διακόπτει την πορεία του, όταν οι περιστάσεις το επιβάλλουν.

3. Ιδιαίτερα, ο οδηγός επιβάλλεται να μειώνει την ταχύτητα του οχήματός του σε τμήματα της οδού με περιορισμένο πεδίο ορατότητας, στις στροφές, πλησίον των σχολείων,

πλησίον των ισόπεδων οδικών κόμβων, στις απότομες κατωφέρειες, πλησίον των μέσων μαζικής μεταφοράς, που σταθμεύουν για να αποβιβάζουν ή επιβιβάζουν επιβάτες, κατά τις νυκτερινές ώρες, σε περίπτωση ομίχλης, βροχής, χιόνων, παγετού και γενικά όταν το οδόστρωμα είναι ολισθηρό. Την αυτή επίσης υποχρέωση έχει κατά τη διέλευσή του από στενές διόδους και αν η διασταύρωσή του με άλλα οχήματα καθίσταται δυσχερής, όταν υπάρχουν ζώα επί της οδού που παρουσιάζουν σημεία ταραχής, κατά τη διέλευσή του από κατοικημένες περιοχές, αν πεζοί, που βρίσκονται στην τροχιά του, καθυστερούν να απομακρυνθούν, ως και σε κάθε άλλη ειδική περίπτωση, που επιβάλλεται μετριασμός ταχύτητας.

Οι οδηγοί αυτοκινήτων οχημάτων που κινούνται σε οδό με χιόνια υποχρεούνται, εφόσον το όχημα δε φέρει ειδικά ελαστικά, να τοποθετούν στους δύο τουλάχιστον κινητήριους τροχούς αντισlipθητικές αλυσίδες ή άλλα ανάλογα αντισlipθητικά μέσα. Την ίδια υποχρέωση έχουν οι οδηγοί των πιο πάνω οχημάτων και όταν κινούνται σε οδό με παγετό, εφόσον ειδοποιούνται προς τούτο με ρυθμιστικές πινακίδες ή από τις αρμόδιες αρχές.

4. Ο οδηγός οχήματος υποχρεούται να μην παρεμποδίζει την ομαλή πορεία άλλων οχημάτων κινούμενος με ασυνήθη βραδύτητα, χωρίς αποχρώντα λόγο.

5. Απαγορεύεται στους οδηγούς οχημάτων να συναγωνίζονται μεταξύ τους στην ταχύτητα.

6. Στην τήρηση των πιο πάνω διατάξεων υποχρεούνται και οι οδηγοί ζώων έλξης, φορτίου ή ιππασίας.

7. Ο οδηγός οχήματος, το οποίο κινείται πίσω από άλλο, υποχρεούται να τηρεί αρκετή απόσταση για την αποφυγή σύγκρουσης αν, το προ αυτού κινούμενο όχημα, μειώσει ξαφνικά την ταχύτητά του ή διακόψει την πορεία του.

8. Εκτός των κατοικημένων περιοχών, για τη διευκόλυνση του προσπεράσματος, οι οδηγοί οχημάτων, για τα οποία επιβάλλεται ειδικός περιορισμός ταχύτητας, ή συνδυασμού οχημάτων συνολικού μήκους πάνω από επτά (7) μέτρα, υποχρεούνται, εκτός των περιπτώσεων κατά τις οποίες ή προσπερνούν ή ετοιμάζονται να προσπεράσουν, να τηρούν αρκετή απόσταση από τα προ αυτών κινούμενα μηχανοκίνητα οχήματα, ώστε τα άλλα οχήματα που τους προσπερνούν να μπορούν ακίνδυνα να κινηθούν στο μπροστινό χώρο του οχήματός τους.

9. Η διάταξη της προηγούμενης παραγράφου δεν έχει εφαρμογή:

α) όταν η κυκλοφορία είναι πυκνή,

β) σε περιπτώσεις που απαγορεύεται το προσπέρασμα,

γ) στις οδούς οι οποίες έχουν δύο ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας, κατά την κατεύθυνση των οχημάτων,

δ) όταν πρόκειται για φάλαγγα ενόπλων δυνάμεων.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 20

Όρια ταχύτητας

1. Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, ορίζεται σε 50 χιλιόμετρα την ώρα, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση.

2. Εκτός κατοικημένων περιοχών τα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας για τις διάφορες κατηγορίες αυτοκινήτων οχημάτων και των συνδυασμών αυτών, ορίζονται στον πιο κάτω πίνακα:

Πίνακας ανώτατων επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Κατηγορία οχήματος	Αυτό- κινη- τόδρο- μοι	οδοί ταχείας κυκλο- φορίας	άλλο οδικό δί- κτυο
Επιβατηγά	120	110	90
Επιβατηγά με ελαφρό ρυμουλκούμενο	90	90	80
Επιβατηγά με ρυμουλκούμενο	80	80	80
Λεωφορεία	90	90	80
Λεωφορεία με ελαφρό ρυμουλκούμενο	80	80	80
Αρθρωτά λεωφορεία	70	70	70
Διώροφα λεωφορεία	80	80	80
Λεωφορεία μεταφοράς μαθητών	60	60	60
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ.	90	90	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο	80	80	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ρυμουλκούμενο	70	70	70
Φορτηγά μ.β. μεγαλύτερου των 3.500 χλγ.	80	80	80
Φορτηγά μ.β. μεγαλύτερου των 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο	70	70	70
Συνδυασμός φορτηγών	70	70	70
Μοτοσικλέτες πάνω από 125 κ.ε.	120	110	90
Μοτοσικλέτες μέχρι 125 κ.ε.	70	70	70
Μοτοσικλέτες με καλάθι	60	60	60

3. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν πρόσωπα, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χιλιόμετρα την ώρα μέσα σε κατοικημένες περιοχές και σε 50 χιλιόμετρα την ώρα έξω από αυτές.

4. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα και τους συνδυασμούς αυτών, που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, χαμηλότερα των πιο πάνω οριζόμενων, αναλόγως της επικινδυνότητας του μεταφερόμενου φορτίου και των τεχνικών προδιαγραφών του μεταφορικού μέσου.

5. Για τα μοτοποδήλατα, τα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργων, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χιλιόμετρα την ώρα, αν δε τα αγροτικά μηχανήματα, τα μηχανήματα έργων ή τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα στερούνται ελαστικών με αεροθάλαμο, σε 15 χιλιόμετρα την ώρα.

6. Με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και με απόφαση του οικείου Νομαρχιακού, Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου, δύνανται να καθορίζονται και μεταβάλλονται τα ανώτατα όρια ταχύτητας στις οδούς για τις οποίες έχουν την αρμοδιότητα επίβλεψης και συντήρησης, τα οποία πρέπει να είναι κατώτερα των ανωτάτων ορίων που προβλέπονται από το άρθρο αυτό.

7. Ειδικά για τους αυτοκινητοδρόμους, τους δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και το πρωτεύον εθνικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με τις σχετικές αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, τα όρια ταχύτητας, εκτός των ανωτάτων επιτρεπόμενων ορίων που προβλέπονται από το άρθρο αυτό, καθορίζονται και μεταβάλλονται ύστερα από μελέτη και μόνο με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Οι κατά την προηγούμενη και την παράγραφο αυτή αποφάσεις τίθενται σε ισχύ από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων στις ανωτέρω οδούς.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορούν να μεταβάλλονται τα υπό του άρθρου αυτού οριζόμενα όρια ταχύτητας.

9. Στα φορτηγά αυτοκίνητα και στα ρυμουλκούμενα από αυτά ως και στα λεωφορεία αυτοκίνητα πρέπει να αναγράφεται στο πίσω μέρος του αμαξώματός τους, με στοιχεία ύψους 0,15 μ. μαύρου χρώματος σε άσπρη κυκλική επιφάνεια, ο αριθμός των χιλιομέτρων την ώρα του επιτρεπόμενου ανώτατου ορίου ταχύτητάς τους.

10. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να επιβάλλεται για τον έλεγχο των στοιχείων πορείας (διανυόμενα χιλιόμετρα, διακοπές πορείας και χρόνος, ταχύτητα) των φορτηγών, λεωφορείων και άλλων κατηγοριών αυτοκινήτων, ο εφοδιασμός τους με αυτόματη συσκευή καταγραφής των στοιχείων αυτών και με μηχανισμό περιορισμού της ταχύτητας του οχήματος, ως και η υποχρέωση λειτουργίας αυτών.

Με την αυτή απόφαση καθορίζεται ο τύπος και οι τεχνικές προδιαγραφές των συσκευών, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των πιο πάνω διατάξεων.

11. Ο έλεγχος της ταχύτητας των οδικών οχημάτων μπορεί να γίνεται από τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές και με ειδικές συσκευές. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των ειδικών αυτών συσκευών ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

12. Σε αυτόν που υπερβαίνει το ανώτατο όριο ταχύτητας έως 20 χλμ/ώρα επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 20 χλμ/ώρα επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 40 χλμ/ώρα, ως και για κίνηση οχημάτων στους αυτοκινητοδρόμους με ταχύτητα πάνω από 140 χλμ/ώρα, στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας πάνω από 130 χλμ/ώρα και στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο με ταχύτητα πάνω από 120 χλμ/ώρα, επιβάλλεται χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών και επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης και των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, από αυτόν που βεβαιώνει την παράβαση, για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

Σε αυτόν που οδηγεί με ταχύτητα κατώτερη του ελάχιστου επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας, ως και σε αυτόν που παραβαίνει τη διάταξη της παραγράφου 9 του άρθρου αυτού επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

13. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία ως και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα χωρίς αυτό να είναι εφοδιασμένο με τις συσκευές που προβλέπονται από την παράγραφο 10 του άρθρου αυτού, ως

και αυτός που επενεργεί σκόπιμα στο μηχανισμό της για να αλλοιώσει τα καταγεγραμμένα από αυτή στοιχεία, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, το οποίο εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις για την εισπράξη των δημοσίων εσόδων.

Αυτός που παραβαίνει κατά τα λοιπά τη διάταξη της παραγράφου 10 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

'Αρθρο 21

Κανόνες για τους ελιγμούς των οχημάτων

1. Ο οδηγός που προτίθεται να εκτελέσει ελιγμό, οφείλει προηγουμένως να βεβαιωθεί ότι μπορεί να το πράξει χωρίς κίνδυνο ή παρακώλυση των λοιπών χρηστών της οδού, οι οποίοι κινούνται πίσω, μπροστά ή πλάι του, ή ετοιμάζονται να τον προσπεράσουν, λαμβάνοντας υπόψη τη θέση, την κατεύθυνση και την ταχύτητά τους.

2. Πριν από κάθε ελιγμό, ο οδηγός υποχρεούται να καταστήσει έγκαιρα γνωστή την πρόθεσή του αυτή, χρησιμοποιώντας για το σκοπό αυτόν τους δείκτες κατεύθυνσης, αν δε αυτοί δεν λειτουργούν, υποχρεούται να δώσει τα ακόλουθα σήματα με το χέρι: α) Έκταση του βραχίονα για στροφή προς την κατεύθυνση αυτού.

β) Κάμψη του βραχίονα προς τα πάνω για στροφή προς την αντίθετη πλευρά αυτού.

γ) Κάμψη του βραχίονα προς τα κάτω, για τον ελιγμό στάθμευσης.

3. Η προειδοποίηση που δίνεται με τους δείκτες κατεύθυνσης επιβάλλεται να συνεχίζεται σε όλη τη διάρκεια του ελιγμού και να παύει όταν ολοκληρωθεί ο ελιγμός.

4. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Αυτός που επιχειρεί στην οδό συνεχείς ή διακεκομμένους ελιγμούς και κίνηση που δημιουργεί κίνδυνο για τους λοιπούς χρήστες της οδού, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών.

'Αρθρο 22

Κίνηση προς τα πίσω

1. Απαγορεύεται η προς τα πίσω κίνηση των οχημάτων, με εξαίρεση τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η προς τα μπρος κίνηση είναι αδύνατη ή γίνεται ελιγμός στάθμευσης, καθώς και στις περιπτώσεις εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις. Ο ελιγμός στάθμευσης επιτρέπεται να εκτελείται στην ίδια οδό και σε μήκος όχι μεγαλύτερο του διπλάσιου μήκους του οχήματος.

2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

'Αρθρο 23

Αλλαγή κατεύθυνσης

1. Ο οδηγός, προκειμένου να αλλάξει κατεύθυνση προς τα δεξιά, υποχρεούται να κινηθεί έγκαιρα προς το δεξιό άκρο του οδοστρώματος και να πραγματοποιήσει τη στροφή κατά το δυνατόν κλειστή.

2. Προκειμένου ο οδηγός να αλλάξει κατεύθυνση προς τα αριστερά, υποχρεούται να πλησιάσει προοδευτικά προς τον άξονα του οδοστρώματος, αν είναι διπλής κατεύθυνσης και προς το αριστερό άκρο αυτού, αν είναι μονής κατεύθυνσης (μονόδρομος). Για να εισέλθει στην κάθετη οδό πρέπει να πραγματοποιήσει τη στροφή στο κέντρο της διασταύρωσης, ώστε το όχημα να εισέλθει στη δεξιά πλευρά του οδοστρώματος αυτής της οδού. Κατά την κίνηση αυτή ο οδηγός υποχρεούται να επιτρέπει τη διέλευση των οχημάτων που κινούνται αντίθετα στο οδόστρωμα που πρόκειται να εγκαταλείψει.

3. Αν ο οδηγός κατά την αλλαγή της κατεύθυνσης, πρόκειται να διασχίσει ειδική λωρίδα που προορίζεται για την κίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων, υποχρεούται να παραχωρεί προτεραιότητα σε αυτά.

4. Στις περιπτώσεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου αυτού και εφόσον ο οδηγός που προτίθεται να αλλάξει κατεύθυνση καταστήσει γνωστή την πρόθεσή του αυτή, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 21 του παρόντος Κώδικα, οι οδηγοί που τον ακολουθούν και κινούνται στις παρακείμενες λωρίδες, υποχρεούνται να τον διευκολύνουν με τη μείωση της ταχύτητας του οχήματός τους, αυτός δε να μην αλλάξει κατεύθυνση, αν δεν μπορεί να το πράξει με ασφάλεια.

5. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 24

Επιβράδυνση

1. Απαγορεύεται η απότομη τροχοπέδηση, εκτός αν την επιβάλλουν λόγοι ασφάλειας.

2. Με εξαίρεση την περίπτωση που η μείωση της ταχύτητας γίνεται για την αποτροπή επικείμενου κινδύνου, ο οδηγός μπορεί να επιβραδύνει σε σημαντικό βαθμό την κίνηση του οχήματός του, μόνο αν αυτό δεν δημιουργεί κίνδυνο ή δεν προκαλεί δυσχέρεια στους άλλους οδηγούς και μετά προηγούμενη πάντοτε σαφή και έγκαιρη προειδοποίηση. Η προειδοποίηση δίνεται με τα φώτα πέδησης ή φωτεινού συναγερμού του οχήματος ή με το χέρι (έκταση του βραχίονα και συνεχής κίνηση αυτού προς τα πάνω και κάτω).

3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 25

Ειδικοί κανόνες για τα οχήματα των δημόσιων συγκοινωνιών

1. Για τη διευκόλυνση της κίνησης των οχημάτων δημόσιων συγκοινωνιών (μαζικής μεταφοράς επιβατών) μέσα στις κατοικημένες περιοχές, οι οδηγοί των άλλων οχημάτων υποχρεούνται, εφόσον δεν δημιουργείται κίνδυνος, να μειώσουν την ταχύτητά τους και σε ανάγκη να διακόπτουν την πορεία τους για να επιτρέπουν στα οχήματα αυτά να εκτελέσουν τον αναγκαίο ελιγμό για την εκκίνηση από τις καθορισμένες στάσεις.

2. Στις περιπτώσεις της προηγούμενης παραγράφου, οι οδηγοί των οχημάτων δημόσιων συγκοινωνιών δεν απαλλάσσονται από την υποχρέωση να προειδοποιήσουν με τους δείκτες κατεύθυνσης των οχημάτων τους για την πρόθεσή τους να εκκινήσουν και να λάβουν τις αναγκαίες προφυλάξεις για την αποφυγή κάθε κινδύνου.

3. Για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών οι οδηγοί των οχημάτων δημόσιων συγκοινωνιών υποχρεούνται να πλησιάζουν, κατά το δυνατόν, το άκρο του οδοστρώματος.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 26

Ισόπεδοι οδικοί κόμβοι και υποχρέωση παραχώρησης προτεραιότητας

1. Ο οδηγός που πλησιάζει σε ισόπεδο οδικό κόμβο υποχρεούται να καταβάλλει ιδιαίτερη προσοχή για να μην προκαλέσει επί του κόμβου κίνδυνο ή παρακώλυση της κυκλοφορίας, ρυθμίζοντας την ταχύτητα του οχήματός του, ώστε να μπορεί να διακόψει την πορεία αυτού, για να διέλθουν τα οχήματα που έχουν προτεραιότητα.

2. Ο οδηγός απαγορεύεται να εισέρχεται στον κόμβο, έστω και αν οι τυχόν υπάρχοντες φωτεινοί σηματοδότες το επιτρέπουν, όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε να υποχρεωθεί ενδεχομένως να παραμείνει στη διασταύρωση.

3. Ο οδηγός που έχει εισέλθει στον κόμβο όπου η κυκλοφορία

ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες, μπορεί να εξέλθει αυτού και πριν δοθεί το σήμα ελεύθερης κυκλοφορίας προς την κατεύθυνση την οποία θα ακολουθήσει, αν δεν θα παρεμποδιστεί εκ τούτου η διέλευση των λοιπών οχημάτων που χρησιμοποιούν την οδό και κινούνται προς την ανοικτή κατεύθυνση.

4. Στους κόμβους η προτεραιότητα ορίζεται με κατάλληλη σήμανση.

5. Στους κόμβους χωρίς τέτοια σήμανση η προτεραιότητα ανήκει σε αυτόν που έρχεται από τα δεξιά. Κατ' εξαίρεση:

α) Αυτοί που κυκλοφορούν στους αυτοκινητόδρομους, εθνικές οδούς και οδούς ταχείας κυκλοφορίας έχουν προτεραιότητα.

β) Αυτοί που εισέρχονται σε οδό από χωματόδρομο, μονοπάτια, παρόδιο ιδιοκτησία, χώρο στάθμευσης και σταθμούς ανεφοδιασμού και εξυπηρέτησης οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα σε αυτούς που κινούνται στην οδό.

γ) Αυτοί που εκκινούν ή κινούνται προς τα πίσω, όπου αυτό επιτρέπεται, οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα.

δ) Τα σιδηροδρομικά ή τροχιοδρομικά οχήματα έχουν προτεραιότητα.

6. Οι ενδείξεις των φωτεινών σηματοδότην κυκλοφορίας υπερισχύουν των ενδείξεων των πινακίδων σήμανσης, οι οποίες καθορίζουν την προτεραιότητα.

7. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 27

Ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις

1. Αυτοί που χρησιμοποιούν τις οδούς οφείλουν να καταβάλλουν ιδιαίτερη προσοχή, όταν πλησιάζουν ή διασχίζουν σιδηροδρομικές διαβάσεις και να τηρούν τους πιο κάτω κανόνες:

α) Ο οδηγός οχήματος υποχρεούται να μειώνει την ταχύτητα του οχήματός του προ των πινακίδων αναγγελίας κινδύνου K-31 έως K-35.

β) Προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, χωρίς κινητά φράγματα ή φωτεινή σηματοδότηση, που επισημαίνεται με πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας P-2 και πλησίον σιδηροδρομικής διάβασης με πινακίδα K-36 ή K-37, ο οδηγός υποχρεούται να διακόπτει την πορεία του στην ειδική προς τούτο γραμμή, ή, σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοια, στη θέση που βρίσκονται οι πινακίδες και να μην εκκινεί, αν δεν βεβαιωθεί ότι δεν πλησιάζει σιδηροδρομικός συρμός.

γ) Προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, που επισημαίνεται με φωτεινή σηματοδότηση, με κινητά φράγματα που λειτουργούν αυτόματα, ο χρήστης της οδού υποχρεούται, μπροστά από ερυθρό φως που αναβο-σβύνει ή μπροστά από δύο τέτοια φώτα τα οποία αναβοσβύνουν διαδοχικά, να διακόπτει την πορεία προ της ειδικής γραμμής ή προ του σηματοδότη, αν δεν υπάρχει τέτοια. Την ίδια υποχρέωση έχει και στην περίπτωση ηχητικού σήματος που εκπέμπει συσκευή εγκατεστημένη στη διάβαση.

δ) Αυτοί που χρησιμοποιούν την οδό υποχρεούνται να μην εισέρχονται σε ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, όταν τα κινητά φράγματα έχουν κλείσει την οδό και κατά το χρόνο που αυτά ανεβαίνουν ή κατεβαίνουν.

ε) Αυτός που διασχίζει ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση οφείλει να κινείται χωρίς καθυστέρηση.

στ) Ουδείς οδηγός επιτρέπεται να εισέρχεται σε ισό-πεδη σιδηροδρομική διάβαση, χωρίς προηγούμενως να βεβαιωθεί ότι δε θα υποχρεωθεί να ακινητοποιηθεί πάνω σε αυτήν. Σε περίπτωση αναγκαστικής ακινητοποίησης του οχήματος πάνω στις σιδηροτροχιές, κατά το χρόνο που διέρχεται την ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, ο οδηγός ως και οι λοιποί χρήστες της οδού πλησίον της διάβασης υποχρεούνται να το μετακινήσουν και αν δεν μπορούν να ειδοποιήσουν αμέσως και με κάθε τρόπο τους μηχανοδηγούς των σιδηροδρομικών οχημάτων για τον κίνδυνο.

2. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 1 περιπτώσεις γ' και δ' του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, τις δε λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 28

Οχήματα που κινούνται σε σιδηροτροχιές

1. Όπου επί οδοστρωμάτων κινούνται τροchioδρομικά οχήματα, αυτοί που χρησιμοποιούν την οδό υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερη τη σιδηροτροχιά, όταν αυτά πλησιάζουν, για να επιτρέπουν το πέρασμά τους.

2. Το προσπέρασμα των κινούμενων τροchioδρομικών οχημάτων ή αυτών που βρίσκονται σε στάση γίνεται από τα δεξιά. Αν αυτό είναι αδύνατο λόγω έλλειψης χώρου, η διέλευση ή το προσπέρασμα μπορεί να γίνει και από τα αριστερά, αν δεν προκαλούνται κίνδυνοι ή δυσχέρειες γι' αυτούς που έρχονται αντίθετα. Στους μονόδρομους το προσπέρασμα των τροchioδρομικών οχημάτων μπορεί να γίνει και από τα αριστερά, αν οι συνθήκες της κυκλοφορίας το επιτρέπουν.

3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 29

Κίνηση οχημάτων σε αυτοκινητόδρομους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σήραγγες

1. Στους αυτοκινητόδρομους και στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, οι οποίες διακρίνονται από τις ειδικές πινακίδες σήμανσης και στις οδούς εισόδου και εξόδου εξ αυτών, απαγορεύεται η κυκλοφορία πεζών, εφίππων, ζώων, ποδηλάτων, ζωηλάτων οχημάτων και γενικά οχημάτων τα οποία δεν κινούνται με κινητήρα, ως και μηχανοκίνητων οχημάτων τα οποία εξ υπολογισμού ή εκ κατασκευής ή εξ άλλης αιτίας δεν μπορούν να αναπτύξουν σε οριζόντια οδό ταχύτητα μεγαλύτερη των 50 χιλιομέτρων την ώρα.

2. Στις πιο πάνω οδούς απαγορεύεται:

α) Η πραγματοποίηση επιτόπιας στροφής (αναστροφή 180°).

β) Η οπισθοπορεία.

γ) Η οδήγηση οχημάτων στην κεντρική διαχωριστική λωρίδα, συμπεριλαμβανομένων και των επ' αυτής σημείων σύνδεσης των δύο οδοστρωμάτων.

3. Εάν όχημα ακινητοποιηθεί αναγκαστικά επί του οδοστρώματος από βλάβη ή άλλη αιτία, ο οδηγός του υποχρεούται να καταβάλλει κάθε προσπάθεια να το μετακινήσει εκτός του οδοστρώματος, και, αν δεν μπορεί, να τοποθετήσει αμέσως την κατ' άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα τριγωνική πινακίδα σε απόσταση 100 τουλάχιστον μέτρων πίσω από το όχημα ή την ειδική προειδοποιητική συσκευή σε κατάλληλη θέση και κατά τη νύχτα να έχει αναμμένα τα φώτα θέσης.

Αν το όχημα εξ αιτίας βλάβης ρυμουλκείται στον αυτοκινητόδρομο ή την οδό ταχείας κυκλοφορίας, υποχρεούται να εξέλθει αυτών στην πρώτη έξοδο.

4. Σε αυτοκινητόδρομους ή οδούς ταχείας κυκλοφορίας τριών ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας προς την αυτή κατεύθυνση απαγορεύεται στους οδηγούς των φορτηγών αυτοκινήτων, μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους πάνω από 3,5 τόννους, των λεωφορείων ή των συνδυασμών οχημάτων (συρμών), μήκους μεγαλύτερου των 7 μέτρων, να καταλαμβάνουν άλλη λωρίδα εκτός των δύο πλησιέστερων προς το δεξιό άκρο του οδοστρώματος.

5. Οι οδηγοί που εισέρχονται σε αυτοκινητόδρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας υποχρεούνται:

α) Αν η οδός εισόδου δεν συνεχίζεται με λωρίδα επιτάχυνσης, να παραχωρούν προτεραιότητα στα κινούμενα οχήματα επί του αυτοκινητόδρομου ή της οδού ταχείας κυκλοφορίας.

β) Αν υπάρχει λωρίδα επιτάχυνσης, να χρησιμοποιούν αυτήν και εισερχόμενοι στον αυτοκινητόδρομο ή την οδό ταχείας κυκλοφορίας να συμμορφώνονται με αυτά που ορίζονται στις διατάξεις του άρθρου 21 του παρόντος Κώδικα.

6. Ο οδηγός που εξέρχεται από αυτοκινητόδρομο ή οδό ταχείας

κυκλοφορίας υποχρεούται να καταλάβει έγκαιρα τη λωρίδα κυκλοφορίας που αντιστοιχεί στην έξοδο του αυτοκινητόδρομου ή της οδού ταχείας κυκλοφορίας και να εισέλθει το ταχύτερο στη λωρίδα επιβράδυνσης, αν υπάρχει τέτοια.

7. Απαγορεύεται σε κάθε περίπτωση η δημιουργία πρόσβασης προς ή από αυτοκινητόδρομους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας για την εξυπηρέτηση παρόδιων ιδιοκτησιών.

8. Σε σήραγγες, που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες:

Οι οδηγοί απαγορεύεται:

α) Να πραγματοποιούν οπισθοπορεία.

β) Να πραγματοποιούν επιτόπια στροφή (αναστροφή 180° < M°).

Ακόμα και αν η σήραγγα είναι φωτισμένη, ο οδηγός πρέπει να ανάψει τα φώτα διασταύρωσης ή τα φώτα πορείας. Σε περίπτωση παρατεταμένης ακινητοποίησης, ο οδηγός πρέπει να σβήσει τη μηχανή του οχήματός του.

9. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι δώδεκα (12) μηνών και με χρηματική ποινή πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών τουλάχιστον.

Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 2 περ. α' και της παρ. 8 περ. β' του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, τις δε λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 30

Άνοιγμα των θυρών οχημάτων

1. Απαγορεύεται σε όλους να ανοίγουν ή να αφήνουν τις πόρτες του οχήματος ανοικτές ή να εισέρχονται/εξέρχονται αυτού, αν προηγουμένως δεν βεβαιωθούν ότι, εκ των ενεργειών τους, δεν προκαλείται κίνδυνος στους χρήστες της οδού.

2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 31

Εμπόδια στο οδοστρώμα

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 16 του Κώδικα αυτού, οι οδηγοί επιτρέπεται να διέρχονται από την αριστερή ή δεξιά πλευρά κάθε κατασκευής, νησίδας, στύλου, πασσάλου, μνημείου, έργου ή συσκευής που βρίσκονται στο οδοστρώμα και τα οποία αποτελούν εμπόδιο για την κατευθείαν κίνηση των οχημάτων, εκτός αν με πινακίδες σήμανσης ορίζεται η πλευρά στην οποία υποχρεούνται να κινηθούν.

2. Αν εμπόδιο από τα πιο πάνω βρίσκεται στον άξονα οδοστρώματος διπλής κατεύθυνσης, οι οδηγοί υποχρεούνται να διέρχονται από τη δεξιά πλευρά αυτού.

3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 32

Φόρτωση οχημάτων

1. Το μικτό βάρος οχήματος δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του.

2. Το φορτίο του οχήματος πρέπει να τακτοποιείται και να στοιβάζεται κατά τρόπον ώστε:

α) Να μην εκτίθενται σε κίνδυνο πρόσωπα και να μην προκαλούνται ζημιές από διαρροή ή πτώση αυτού στην οδό.

β) Να μην περιορίζεται ή παρεμποδίζεται η ορατότητα του οδηγού, να μην εμποδίζεται η οδήγηση του οχήματος και να μη μειώνεται η σταθερότητα αυτού.

γ) Να μην προκαλούνται θόρυβοι ή σκόνη ή άλλες ενοχλήσεις, οι οποίες μπορούν να αποφευχθούν.

δ) Να μην καλύπτονται οι φανοί, συμπεριλαμβανομένων και των φανών στάθμευσης και πορείας, τα αντανakλαστικά στοιχεία, οι πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας και το διακριτικό σήμα της χώρας απογραφής του οχήματος, ως και τα σήματα που δίνονται με το χέρι, σύμφωνα με τις διατάξεις του

παρόντος Κώδικα.

3. Τα εξαρτήματα, ως καλώδια, σχοινιά, αλυσίδες, καλύμματα κ.λπ., που χρησιμοποιούνται για εξασφάλιση ή προστασία του φορτίου, πρέπει να σφίγγονται και να στερεώνονται καλά. Ιδιαίτερως τα εξαρτήματα που χρησιμοποιούνται για την προστασία του φορτίου πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της προηγούμενης παραγράφου. Το φορτίο των φορτηγών αυτοκινήτων ανοικτού αμαξώματος που αποτελείται από υλικά που μπορούν, κατά τη διαδρομή, να εκφύγουν από το αμάξωμα ως π.χ. αδρανή υλικά, δημητριακά, χορτάρι, άχυρα, κουρέλια κ.ά, πρέπει να καλύπτεται με ειδικό κάλυμμα, οι προδιαγραφές του οποίου θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Μέχρι την έκδοση της απόφασης αυτής τα παραπάνω φορτία πρέπει να καλύπτονται με κάλυμμα κατάλληλο με τη φύση των υλικών αυτών.

4. Το φορτίο απαγορεύεται να προεξέχει από το πίσω τμήμα του οχήματος περισσότερο από 30% του μήκους του αμαξώματος. Ειδικά, στα μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες και τρίτροχα οχήματα, το φορτίο απαγορεύεται να προεξέχει περισσότερο από 0,40 μ. από τις πλευρές τους, υπολογιζόμενου από το εξωτερικό άκρο του εμπρόσθιου πλευρικού φανού του οχήματος, ή του μπρος ή πίσω ακραίου σημείου αυτών. Προκειμένου για ειδική μεταφορά αντικειμένων που προεξέχουν από το πίσω τμήμα των αυτοκινήτων οχημάτων πέραν του 30% του μήκους του αμαξώματος, απαιτείται προηγούμενη άδεια της κατά τόπον αρμόδιας Τεχνικής Υπηρεσίας.

5. Τα προεξέχοντα φορτία από το μπρος ή πίσω τμήμα ή τις πλευρές του οχήματος, αν αυτό επιτρέπεται, πρέπει να επισημαίνονται με σταθερή προσαρμοσμένη πινακίδα διαστάσεων τουλάχιστον 0,50 X 0,50 μ. λευκού χρώματος με διαγώνιες ερυθρές λωρίδες, κατασκευασμένη από υλικά υψηλής αντανakλαστικότητας και τοποθετημένη με το πάνω άκρο όχι πιο ψηλά από 1,60 μ. και το κάτω άκρο όχι πιο χαμηλά από 0,40 μ. από το οδόστρωμα, όταν δεν μπορούν την προεξοχή να αντιληφθούν οι οδηγοί των άλλων οχημάτων. Κατά τη νύκτα, όπως αυτή ορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 2 του παρόντος Κώδικα, για την επισήμανση αυτή πρέπει να χρησιμοποιείται λευκό φως και λευκό αντανakλαστικό στοιχείο μπροστά, ερυθρό δε φως και ερυθρό αντανakλαστικό στοιχείο πίσω.

6. Ειδικότερα προκειμένου για μηχανοκίνητα οχήματα και αν αυτό επιτρέπεται:

α) Τα προεξέχοντα φορτία περισσότερο από ένα (1) μέτρο πέραν του μπρος ή πίσω τμήματος του οχήματος, πρέπει να επισημαίνονται οπωσδήποτε.

β) Τα φορτία τα οποία προεξέχουν κατά πλάτος περισσότερο από 0,40 μ. από το εξωτερικό άκρο του μπρος φανού ή του πίσω ερυθρού φανού του οχήματος, πρέπει να επισημαίνονται τη νύκτα.

7. Η μεταφορά αντικειμένων που σύρονται στο έδαφος επιτρέπεται μόνον εφόσον αυτά δεν φθείρουν το οδόστρωμα και δεν δημιουργούν κίνδυνο για τους χρήστες της οδού και ύστερα από ειδική άδεια της αρμόδιας κατά τόπον Τεχνικής Υπηρεσίας.

8. Ο κάτοχος ή ο οδηγός αυτοκινήτου οχήματος που παραβαίνει τη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου αυτού, με υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ή της μέγιστης επιτρεπόμενης φόρτωσης κατ' άξονα του οχήματος, κατά ποσοστό μέχρι 10%, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών. Αν η υπερφόρτωση υπερβαίνει το 10% του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ή της μέγιστης επιτρεπόμενης φόρτωσης κατ' άξονα του οχήματος, ο κάτοχος ή ο οδηγός αυτού τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών και σε περίπτωση που η υπερφόρτωση υπερβαίνει το 20% του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ή της μέγιστης επιτρεπόμενης φόρτωσης κατ' άξονα του οχήματος, επιβάλλεται στον κάτοχο ή οδηγό αυτού πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, και επί τόπου αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για τριάντα (30) ημέρες, από το αρμόδιο όργανο που βεβαιώνει την παράβαση, σύμφωνα με τη διαδικασία των παραγράφων 5 και 6 του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Με τα ως άνω πρόστιμα

τιμωρούνται και όποιοι συνεργούν στις ως άνω υπερφορτώσεις.

Αυτός που παραβαίνει τις λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Αυτός που παραβαίνει την υποχρέωση κάλυψης φορτίου λατομικών προϊόντων, που μεταφέρεται με φορτηγά ανοικτού αμαξώματος και πρέπει να καλύπτεται με ειδικό κάλυμμα, τιμωρείται κατά τις ειδικές περί αυτής διατάξεις.

9. Σε περίπτωση επικίνδυνης φόρτωσης, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού, ή υπερφόρτωσης με υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μεικτού βάρους πάνω από 10%, επιβάλλεται και η ακινητοποίηση του οχήματος, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 46 του παρόντος Κώδικα.

'Αρθρο 33

Μεταφορά επιβατών με οχήματα

1. Απαγορεύεται η μεταφορά επιβατών με οδικά οχήματα κατά τρόπο τέτοιο ώστε να δημιουργείται κίνδυνος.

2. Ειδικότερα απαγορεύεται:

α) Η μεταφορά επιβατών περισσότερων των αναγραφόμενων στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος.

β) Η κατάληψη θέσης παραπλεύρως του οδηγού, από παιδιά ηλικίας μικρότερης των δώδεκα (12) ετών, εφόσον δεν συγκρατούνται με εγκεκριμένο σύστημα συγκράτησης κατάλληλο για την ηλικία, το ύψος και το βάρος τους, ως και από περισσότερα πρόσωπα από όσα επιτρέπεται στη θέση αυτή.

γ) Η μεταφορά ανηλίκων έως πέντε (5) ετών με μοτοσυκλέτα ή μοτοποδήλατο, εφόσον δε συγκρατούνται με εγκεκριμένο σύστημα συγκράτησης κατάλληλο για την ηλικία, το ύψος και το βάρος τους.

3. Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος και μοτοποδηλάτου επιβάλλεται να μεριμνά για την ασφάλεια των συνεπιβατών του και ειδικότερα να ελέγχει αν φορούν τις ζώνες ασφαλείας και το προστατευτικό κράνος κατά τη μεταφορά τους.

4. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

'Αρθρο 34

Στάση και στάθμευση

1. Η στάση και η στάθμευση επιτρέπονται, αν δεν δημιουργείται εξ αυτών κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και αν δεν υπάρχουν σχετικές απαγορευτικές πινακίδες ή διαγραμμίσεις.

2. Η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται:

α) Επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές.

β) Σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων.

γ) Σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος.

δ) Σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων.

ε) Σε πεζοδρόμια, πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται για πεζούς ως και ποδηλατοδρόμους, εκτός αν επιτρέπεται σε αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση.

στ) Πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι.

ζ) Πλησίον και πάνω σε κυρτές καμπύλες αλλαγής των κατά μήκος κλίσεων των οδών (ράχων) και σε στροφές ανεπαρκούς ορατότητας για προσπέρασμα.

η) Σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αν το εναπομένον πλάτος της λωρίδας

μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα.

θ) Σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση, στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών.

ι) Σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή οικοδομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών.

ια) Πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες.

ιβ) Στους αυτοκινητόδρομους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης, που καθορίζονται με σήμανση.

ιγ) Σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης.

ιδ) Σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά γι' αυτόν το σκοπό.

ιε) Επί σηματοδότησης βοηθητικής οδού, η οποία προορίζεται για οχήματα που μετακινούνται βραδέως.

ιστ) Σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

ιζ) Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

ιη) Σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

3. Η στάθμευση οχήματος στο οδόστρωμα απαγορεύεται και:

α) Σε απόσταση μικρότερη από δεκαπέντε (15) μέτρα προ και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις.

β) Μπροστά από την είσοδο και έξοδο οχημάτων παροδίου ιδιοκτησίας ως και απέναντι από αυτήν, όταν η οδός είναι στενή και παρεμποδίζεται η είσοδος - έξοδος οχημάτων εξ αυτής.

γ) Σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από το χώρο που έχει σταθμεύσει.

δ) Αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων.

ε) Παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίτροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες χωρίς καλάθι, μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρα με το άλλο σε διπλή σειρά.

ζ) Σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα προ και μετά από πυροσβεστικά σημεία.

η) Προ της εισόδου και εξόδου της προοριζόμενης για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά.

θ) Αν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνεται κατάλληλα.

ι) Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (TAXI).

ια) Στις εισόδους και εξόδους των πεζοδρομίων ως και πάνω σ' αυτούς.

ιβ) Επί του κεντρικού οδοστρώματος οδών τριών οδοστρωμάτων καθώς και εκτός κατοικημένων περιοχών, επί των οδοστρωμάτων οδών σηματοδότησης ως οδών προτεραιότητας με κατάλληλες πινακίδες.

4. Εκτός κατοικημένων περιοχών, επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση μόνο στους χώρους που έχουν διατεθεί για το σκοπό αυτόν ή στα ερείσματα των οδών, αν δε δεν υπάρχουν τέτοια, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος και παράλληλα προς τον άξονά του, εκτός αν απαγορεύεται αυτό.

5. Μέσα στις κατοικημένες περιοχές, σε θέσεις όπου επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση, οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων υποχρεούνται να θέτουν αυτά όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος.

Στους μονόδρομους επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση και στην αριστερή πλευρά. Αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, οι οδηγοί

υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερο χώρο πλάτους ενός (1) μέτρου, τουλάχιστον, για τη διέλευση των πεζών.

Στις κατοικημένες περιοχές απαγορεύεται η στάθμευση φορηγών αυτοκινήτων μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους πάνω από 3,5 τόννους, λεωφορείων, μηχανημάτων έργων, αγροτικών μηχανημάτων, ρυμουλκούμενων, τροχόσπιτων και σκαφών, πέραν από 24 συνεχείς ώρες.

Η στάθμευση αυτών μπορεί να πραγματοποιείται σε κατάλληλους περιφραγμένους χώρους που ορίζονται από τους οικείους δήμους ή κοινότητες, οι οποίοι μεριμνούν και για τη φύλαξή τους, ενώ με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Δημόσιας Τάξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής, στην οποία προβλέπονται και οι δαπάνες φύλαξης, συντήρησης κ.λπ..

6. Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση, επιβάλλεται να τοποθετούνται παράλληλα με την οριογραμμή του οδοστρώματος και επί της αντιστοιχούσας γι' αυτούς προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς, εκτός αν ορίζεται με σήμανση διαφορετικά. Εντούτοις, η επί της άλλης πλευράς στάση ή στάθμευση επιτρέπεται, όταν η στάση ή η στάθμευση επί της αντιστοιχούσας προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς εμποδίζεται λόγω παρουσίας σιδηροτροχιών. Δύναται να επιτρέπεται η στάση και η στάθμευση στο μέσον του οδοστρώματος, σε ειδικά σημειούμενες θέσεις.

7. Οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων που σταθμεύουν δεν επιτρέπεται να απομακρύνονται από αυτά, εάν δεν λάβουν προηγουμένως τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή δυστυχήματος και, προκειμένου για μηχανοκίνητα οχήματα, για να εμποδισθεί η χρησιμοποίηση αυτών χωρίς την άδεια των οδηγών τους.

8. Τα αρμόδια αστυνομικά όργανα μπορούν να ακινητοποιούν τα οχήματα με ειδικούς μηχανισμούς (τροχοσφιγκτήρες κ.λπ.), να ενεργούν τη μεταφορά οχήματος το οποίο σταθμεύει σε απαγορευμένη θέση ή την απομάκρυνση τροχόσπιτων, σκαφών ή άλλων ογκωδών αντικειμένων, αν εξαιτίας της στάθμευσης των οχημάτων ή της εγκατάλειψης των τροχόσπιτων και σκαφών ως και των αντικειμένων αυτών παρεμποδίζεται η κυκλοφορία. Η μεταφορά των οχημάτων γίνεται με κατάλληλα τεχνικά μέσα αποκλεισμένης της παραβίασης των θυρών του οχήματος σε σταθμό αυτοκινήτων ή άλλο κατάλληλο χώρο, αφού ληφθούν μέτρα για την αποτροπή υλικών ζημιών.

Για τη μεταφορά ειδοποιείται ο ιδιοκτήτης ή κάτοχος του οχήματος μέσα σε εύλογη προθεσμία. Τα έξοδα μεταφοράς, τα οποία καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης, ως και τα φύλακτρα του οχήματος, βαρύνουν τον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού ή του σκάφους ή των άλλων αντικειμένων, ο οποίος μπορεί να τα παραλάβει αμέσως μετά την καταβολή των εξόδων αυτών.

Μεταφορά οχήματος, έστω και αν τούτο σταθμεύει νόμιμα, μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τα παραπάνω, χωρίς επιβολή διοικητικών ποινών ή άλλων επιβαρύνσεων, όταν υφίσταται κατάσταση ανάγκης ή για λόγους ασφαλείας, ειδοποιημένου όμως προς τούτο, με κάθε πρόσφορο μέσο, του ιδιοκτήτη ή κατόχου, μέσα σε εύλογη προθεσμία.

9. Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίτροχων μοτοποδηλάτων και δίτροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι, αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση, είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν. Η πινακίδα τοποθετείται στο οδόστρωμα και σε απόσταση μεγαλύτερη από είκοσι (20) μέτρα στις κατοικημένες περιοχές, πενήντα (50) δε μέτρα εκτός κατοικημένων περιοχών, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 29 του παρόντος. Η αυτή υποχρέωση υφίσταται και για τα ρυμουλκούμενα στην ως άνω περίπτωση.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι

χιλιάδων (20.000) δραχμών, ενώ αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών. Αν η παράνομη στάθμευση συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο αστυνομικό όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου τριώρου γίνεται μεταφορά του οχήματος, τροχόσπιτου, σκάφους ή των άλλων ογκωδών αντικειμένων κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 8 του άρθρου αυτού, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, οπότε η μεταφορά γίνεται άμεσα. Η παράβαση βεβαιούται από το αστυνομικό όργανο ή άλλο προς τούτο αρμόδιο όργανο που τη διαπίστωσε, το οποίο συντάσσει σχετική έκθεση, με την οποία καλείται ο παραβάτης, αν το επιθυμεί, να εκθέσει, μέσα σε τρεις (3) ημέρες, τις αντιρρήσεις του στην Αρχή που υπάγεται το αστυνομικό όργανο που βεβαίωσε την παράβαση. Στην περίπτωση που δεν παρουσιαστεί ή εφόσον οι αντιρρήσεις κριθούν αβάσιμες, ο διοικητής της υπηρεσίας ή ο οικείος Ο.Τ.Α. επιβάλλει το διοικητικό πρόστιμο, το οποίο εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις για την εισπράξη των δημόσιων εσόδων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, ορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παραγράφου αυτής.

11. Ως παραβάτης των διατάξεων για τη στάθμευση, του παρόντος Κώδικα, λογίζεται ο οδηγός του οχήματος που καταλαμβάνεται επί αυτοφώρου και σε περίπτωση απουσίας του οδηγού ο κάτοχος αυτού.

12. Απαγορεύεται η κατάληψη με οποιοδήποτε μέσο και για οποιονδήποτε λόγο μέρους ή ολόκληρου του οδοστρώματος των εθνικών, επαρχιακών, και δημοτικών ή κοινοτικών οδών δια των οποίων διεξάγεται η κυκλοφορία μηχανοκίνητων και μη οχημάτων. Αυτοί που παραβαίνουν με πρόθεση τη διάταξη του προηγούμενου εδαφίου τιμωρούνται με τις ποινές της παραγράφου 1 του άρθρου 292 του Ποινικού Κώδικα. Παράλληλα, και ανεξάρτητα, της κατά το προηγούμενο εδάφιο ποινής, με πράξη του οικείου νομάρχη, μετά προηγούμενη ακρόαση αυτού σε βάρος του οποίου λαμβάνεται το μέτρο, ανακαλείται για ένα (1) έτος και σε περίπτωση υποτροπής, οριστικά, αν πρόκειται για όχημα δημόσιας χρήσης, το δικαίωμα κυκλοφορίας αυτού ως δημόσιας χρήσης, διατασσόμενη συγχρόνως της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.

13. Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων στάσης, αφετηρίας ή στάθμευσης αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων, τροχιοδρομικών οχημάτων ως και επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (TAXI-ΑΓΟΡΑΙΩΝ), επιτρέπεται παρέκκλιση από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου αυτού.

Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των θέσεων στάσης, αφετηρίας και στάθμευσης γίνεται, προκειμένου μιν για την περιοχή αρμοδιότητάς του Ο.Α.Σ.Α., από αυτόν, ύστερα από ειδική μελέτη αυτού, προκειμένου δε για τις λοιπές περιοχές της χώρας από τον οικείο νομάρχη, ύστερα από ειδική μελέτη που καταρτίζεται από την αρμόδια υπηρεσία της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης για τον καθορισμό τέτοιων θέσεων και με την οποία πρέπει να εξασφαλίζεται η ομαλή, ασφαλή και απρόσκοπτη διεξαγωγή της κυκλοφορίας στις θέσεις αυτές.

14. Η στάθμευση οχημάτων σε χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης επιτρέπεται για το χρονικό διάστημα για το οποίο έχει καταβληθεί αποδεδειγμένα το τέλος στάθμευσης που καθορίζεται κάθε φορά από την αρμόδια αρχή.

Αν η στάθμευση, χωρίς την καταβολή του καθορισμένου τέλους στάθμευσης, συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο.

'Αρθρο 35

Κανόνες χρήσης φωτών εντοπισμού θέσης

1. Τα μηχανοκίνητα οχήματα στις οδούς, πλην των δίτροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι, επιβάλλεται να έχουν τη νύκτα και οποτεδήποτε η ορατότητα είναι ανεπαρκής, αναμμένα τουλάχιστον

τα δύο λευκά ή ειδικής επιλογής κίτρινα φώτα θέσης στο μπρος μέρος τους και ίσο αριθμό ερυθρών φωτών θέσης πίσω, σύμφωνα με αυτά που ορίζονται στα άρθρα 65 και 66 του παρόντος Κώδικα. Στο συνδυασμό μηχανοκίνητου οχήματος με ένα ή περισσότερα ρυμουλκούμενα, πρέπει τα ερυθρά φώτα θέσης να είναι προσαρμοσμένα και στο πίσω μέρος του τελευταίου ρυμουλκούμενου. Τα ρυμουλκούμενα, των οποίων το πλάτος υπερβαίνει τα 1,60 μέτρα, επιβάλλεται να έχουν αναμμένα στο μπροστινό μέρος τους τα δύο λευκά φώτα θέσης (πλευρικά) του άρθρου 65 του παρόντος Κώδικα.

2. Οχήματα ή συνδυασμός οχημάτων στα οποία δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου, επιβάλλεται τη νύκτα να έχουν αναμμένα τουλάχιστον ένα λευκό ή ειδικής επιλογής κίτρινο φως στο μπροστινό μέρος και τουλάχιστον ένα ερυθρό φως στο πίσω μέρος αυτών. Αν υπάρχει μόνο ένα φως μπροστά και ένα φως πίσω πρέπει να τοποθετείται αυτό στην κεντρική γραμμή του οχήματος ή στην αριστερή του πλευρά.

3. Τη νύκτα και οποτεδήποτε η ορατότητα είναι ανεπαρκής, η παρουσία μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων οχημάτων που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση πρέπει να επισημαίνεται με τα μπρος και πίσω φώτα θέσης ή στάθμευσης. Εξαιρούνται:

α) Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση σε οδό που φωτίζεται αρκετά.

β) Τα δίτροχα ποδήλατα, δίτροχα μοτοποδήλατα ή δίτροχες μοτοσικλές χωρίς καλάθι, που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση στο άκρο του οδοστρώματος σε κατοικημένη περιοχή και δεν είναι εφοδιασμένα με συσσωρευτή (μπαταρία).

γ) Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση σε ειδικούς χώρους έξω από το οδόστρωμα και

δ) Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση σε οδούς κατοικημένων περιοχών με ελάχιστη κυκλοφορία οχημάτων.

4. Τα φώτα που καθορίζονται στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού πρέπει να είναι ικανά ώστε να γίνεται αντιληπτή η παρουσία του οχήματος στους χρήστες της οδού.

Κατά τις ώρες της ημέρας, οι οδηγοί μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών πρέπει να κινούνται με αναμμένο ένα τουλάχιστον πρόσθιο φως διασταύρωσης και ένα οπίσθιο ερυθρό φως. Η εσωτερική νομοθεσία μπορεί να επιτρέπει τη χρησιμοποίηση φωτών ημέρας στη θέση των φωτών διασταύρωσης.

Το μπρος και πίσω φως απαγορεύεται να εκπέμπεται από τον αυτό φανό ή την αυτή συσκευή, εκτός αν το επιτρέπουν τα χαρακτηριστικά του οχήματος, ιδιαίτερα το μήκος του.

5. Τα μηχανοκίνητα οχήματα, το μήκος των οποίων δεν υπερβαίνει τα έξι (6) μέτρα και το πλάτος τα δύο (2) μέτρα και στα οποία δεν έχει συνδεθεί άλλο όχημα, επιτρέπεται, όταν βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση, σε οδό κατοικημένης περιοχής, να έχουν αναμμένο ένα πλευρικό φως προς το μέρος όπου διεξάγεται η κυκλοφορία. Το φως αυτό πρέπει να είναι λευκό ή κίτρινο μπροστά και ερυθρό ή κίτρινο πίσω.

6. Δεν επιτρέπεται σε όχημα να φέρει μπροστά ερυθρά φώτα, ερυθρές αντανakλαστικές συσκευές ή ερυθρά αντανakλαστικά υλικά και πίσω λευκά ή ειδικής επιλογής κίτρινα φώτα, λευκής ή ειδικής επιλογής κίτρινες αντανakλαστικές συσκευές ή λευκά ή ειδικής επιλογής κίτρινα αντανakλαστικά υλικά.

Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου δεν εφαρμόζεται προκειμένου για χρήση λευκών ή ειδικής επιλογής κίτρινων φωτών οπισθοδρόμησης ούτε για την αντανakλαση των ανοικτού χρώματος αριθμών ή γραμμάτων των πίσω πινακίδων αναγνώρισης ή άλλων χαρακτηριστικών ή διακριτικών σημάτων, που προβλέπονται και περιγράφονται από τις σχετικές διατάξεις. Επίσης δεν εφαρμόζεται για την αντανakλαση του ανοικτού χρώματος των ως άνω πινακίδων ή σημάτων, ούτε για τα ερυθρά φώτα ορισμένων οχημάτων άμεσης ανάγκης, τα οποία περιστρέφονται ή αναβοσβήνουν.

7. Οι οδηγοί των οδικών και τροχιοδρομικών οχημάτων που

κυκλοφορούν κατά τη διάρκεια της νύκτας, υποχρεούνται να μεριμνούν για το φωτισμό της πίσω πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας, ώστε να είναι εύκολη η αναγνώριση των στοιχείων της.

8. Στα ζωήλατα οχήματα και χειράμαξες η συσκευή που εκπέμπει το φωτισμό μπορεί να φέρεται από τον οδηγό ή από το συνοδό ο οποίος βαδίζει στην αριστερή πλευρά αυτών.

9. Ομάδες πεζών οι οποίες οδηγούνται από επιφορτισμένο για το σκοπό αυτόν πρόσωπο ή σχηματίζουν πομπή, όπως επίσης οι οδηγοί ζώων ή ζώων έλξης φορτίου ή ιππασίας, οι οποίοι κινούνται κατά μήκος του οδοστρώματος τη νύκτα, υποχρεούνται να έχουν προς την πλευρά στην οποία διεξάγεται η κυκλοφορία αντανakλαστικό στοιχείο ή ένα τουλάχιστον αναμμένο φως λευκό ή ειδικής επιλογής κίτρινο μπροστά και ένα ερυθρό φως πίσω ή κίτρινο φως και στα δύο πιο πάνω σημεία. Τα φώτα αυτά είναι δυνατόν να εκπέμπονται και από την αυτή συσκευή. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής δεν εφαρμόζονται σε κατοικημένη περιοχή που φωτίζεται αρκετά.

10. Των διατάξεων του άρθρου αυτού εξαιρούνται τα αμαξίδια βρεφών και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ως και άλλα μικρά οχήματα χωρίς μηχανή, τα οποία σύρονται ή προωθούνται από τους πεζούς, εκτός και αν κυκλοφορούν τη νύκτα εκτός κατοικημένης περιοχής, οπότε υποχρεούνται να φέρουν αντανakλαστικά στοιχεία χρώματος λευκού ή κίτρινου.

11. Δεν επιτρέπεται σε όχημα να έχει φώτα διαφορετικού χρώματος από αυτά που ορίζονται κατά περίπτωση στο άρθρο αυτό.

12. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 36

Κανόνες χρήσης των φώτων οχημάτων

1. Κατά τη διάρκεια της νύκτας ο οδηγός υποχρεούται να έχει τα φώτα του οχήματός του αναμμένα και να τα χρησιμοποιεί όπως πιο κάτω:

α) Τα φώτα πορείας απαγορεύεται να είναι αναμμένα, όταν το οδόστρωμα φωτίζεται, αρκετά μάλιστα στις κατοικημένες περιοχές, αρκετά δε και συνεχώς εκτός κατοικημένων περιοχών, ώστε ο οδηγός να μπορεί να βλέπει ευκρινώς από απόσταση τουλάχιστον εκατό (100) μέτρων καθώς και όταν το όχημα βρίσκεται σε στάση ή στάθμευση.

β) Τα φώτα πορείας πρέπει, στις ακόλουθες περιπτώσεις, να μην είναι αναμμένα ή, όταν είναι αναμμένα, η λειτουργία τους να ρυθμίζεται κατά τρόπον ώστε να αποτρέπει η θάμβωση:

αα) Όταν ο οδηγός πρόκειται να συναντηθεί με όχημα που έρχεται αντίθετα, τα τυχόν αναμμένα φώτα πορείας πρέπει να σβήνουν ή η λειτουργία τους να ρυθμίζεται κατά τρόπον ώστε να αποτρέπει η θάμβωση για αρκετό διάστημα και αντ' αυτών να είναι αναμμένα τα φώτα διασταύρωσης, για να μπορεί ο οδηγός του άλλου οχήματος να προχωρήσει εύκολα και ακίνδυνα.

ββ) Όταν ένα όχημα ακολουθεί πίσω και πλησίον άλλου, τα φώτα πορείας μπορούν να χρησιμοποιούνται κατά τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου αυτού για να δοθεί προειδοποίηση για την πρόθεση προσπεράσματος κατά το προβλεπόμενο από το άρθρο 37 του παρόντος Κώδικα.

γγ) Σε κάθε άλλη περίπτωση κατά την οποία είναι αναγκαίο να αποφευχθεί η θάμβωση των άλλων που χρησιμοποιούν την αυτήν οδό, ή αυτών που χρησιμοποιούν άλλη οδό ή υδάτινη οδό ή σιδηροδρομική γραμμή, οι οποίες βαίνουν παράπλευρα αυτής.

γ) Τα φώτα διασταύρωσης επιβάλλεται να ανάβουν μέσα και έξω από τις κατοικημένες περιοχές όπου απαγορεύεται η χρήση των φώτων πορείας.

δ) Τα φώτα θέσης επιβάλλεται να χρησιμοποιούνται εκτός των περιπτώσεων του άρθρου 35 του παρόντος Κώδικα και με τα φώτα πορείας, τα φώτα διασταύρωσης και τα φώτα ομίχλης. Σε περίπτωση στάσης ή στάθμευσης μπορούν να ανάβουν τα φώτα θέσης ή τα φώτα στάθμευσης.

2. Αν υπάρχουν φώτα ομίχλης, σύμφωνα με αυτά που ορίζονται στο άρθρο 69 του παρόντος Κώδικα, πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο σε περίπτωση ομίχλης, χιονόπτωσης ή καταρρακτώδους βροχής, μόνα τους ή μαζί με τα φώτα διασταύρωσης. Τα φώτα αυτά επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται σε στενούς ελικοειδείς οδούς και αν δεν συντρέχουν οι πιο πάνω προϋποθέσεις.

3. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις του άρθρου 37 παρ. 3 του παρόντος Κώδικα απαγορεύεται, κατά τη συνάντηση με όχημα που έρχεται αντίθετα, το άναμμα και το σβήσιμο των φώτων ή η εναλλαγή της χρήσης τους κατά μικρά χρονικά διαστήματα.

4. Η κατά το άρθρο 37 παρ. 3 του παρόντος Κώδικα φωτεινή προειδοποίηση είναι το άναμμα των φώτων διασταύρωσης, με διακοπές σε μικρά χρονικά διαστήματα ή το άναμμα με διακοπές των φώτων πορείας ή η εναλλαγή των φώτων διασταύρωσης και των φώτων πορείας με διακοπές επίσης σε μικρά χρονικά διαστήματα.

5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδήγησης για χρονικό διάστημα ενός (1) μήνα, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο. Αυτός δε που παραβαίνει τις λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 37

Ηχητικές και φωτεινές προειδοποιήσεις

1. Η χρήση ηχητικών οργάνων προειδοποίησης επιτρέπεται μόνο:

α) Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, για την αποφυγή δυστυχήματος.

β) Εκτός κατοικημένων περιοχών, κατά το προσπέρασμα, για να ειδοποιηθεί ο οδηγός του προπορευόμενου οχήματος, αν αυτό είναι απαραίτητο.

γ) Όταν μεταφέρονται με οχήματα άτομα, τα οποία κινδυνεύουν ή έχουν άμεση ανάγκη ιατρικής βοήθειας.

2. Η χρήση των ηχητικών οργάνων πρέπει να μην παρατείνεται πέραν του απολύτως αναγκαίου χρόνου.

3. Οι οδηγοί αυτοκινήτων οχημάτων μπορούν τη νύκτα, αντί ηχητικών προειδοποιήσεων, να δίνουν τις φωτεινές προειδοποιήσεις, του άρθρου 36 παρ. 4 του παρόντος Κώδικα.

4. Ο οδηγός σχολικού λεωφορείου ή οχήματος μεταφοράς ατόμων με μειωμένη κινητικότητα οφείλει να έχει αναμμένο το σύστημα φωτεινού συναγερμού, όσο χρόνο διαρκεί η επιβίβαση ή αποβίβαση.

5. Οι οδηγοί αυτοκινήτων οχημάτων, εκτός από την περίπτωση ακινησίας του οχήματος, επιτρέπεται να θέτουν σε λειτουργία τα φώτα έκτακτης ανάγκης(σύστημα φωτεινού συναγερμού), μόνο όταν κινδυνεύουν τρίτοι από το δικό τους όχημα.

6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 1, 2, 4 και 5 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 38

Κανόνες κυκλοφορίας πεζών

1. Οι πεζοί υποχρεούνται να χρησιμοποιούν τα πεζοδρόμια ή τα ειδικά γι' αυτούς ερείσματα. Κατ' εξαίρεση, μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα, αφού λάβουν τις αναγκαίες προφυλάξεις:

α) Πεζοί που ωθούν, σύρουν ή μεταφέρουν ογκώδη αντικείμενα, οι οποίοι αν βάδιζαν στο πεζοδρόμιο ή το έρεισμα, θα προκαλούσαν σοβαρή δυσχέρεια στην κίνηση των άλλων πεζών.

β) Ομάδες πεζών, όταν οδηγούνται από ειδικά για το σκοπό αυτόν επιφορτισμένο πρόσωπο ή σχηματίζουν πομπή.

γ) Άτομα με μειωμένη κινητικότητα, τα οποία κινούνται σε αναπηρικά καθίσματα.

2. Αν είναι αδύνατη η χρησιμοποίηση των πεζοδρομίων ή των ερεισμάτων, που προορίζονται για τους πεζούς, ή δεν υπάρχουν πεζοδρόμια ή ερείσματα, οι πεζοί μπορούν να βαδίζουν στο οδόστρωμα, κατά τρόπον ώστε να μην παρεμποδίζουν την κυκλοφορία. Αν το οδόστρωμα διαθέτει λωρίδα για ποδήλατα ή μοτοποδήλατα, μπορούν να βαδίζουν σ' αυτήν, αν το επιτρέπει η πυκνότητα της κυκλοφορίας και δεν παρεμποδίζουν την κίνηση των μοτοποδηλάτων ή ποδηλάτων. Οι πεζοί δεν επιτρέπεται να υπερπηδούν εμπόδια π.χ. δοκούς, αλυσίδες, νησίδες, στηθαία, κιγκλιδώματα, που έχουν τοποθετηθεί από τις αρμόδιες αρχές για ειδικούς λόγους.

Η ύπαρξη τέτοιων εμποδίων σημαίνει απαγόρευση εισόδου του πεζού στην αποκλεισμένη επιφάνεια της οδού.

3. Οι πεζοί που χρησιμοποιούν το οδόστρωμα υποχρεούνται να βαδίζουν αντίθετα με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας και όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο άκρο του οδοστρώματος, εκτός αν κατ' αυτόν τον τρόπο κινδυνεύουν ή δεν το επιτρέπουν ειδικές περιστάσεις.

Κατ' εξαίρεση, πρόσωπα που ωθούν ή σύρουν χειράμαξες, ωθούν ποδήλατο, μοτοποδήλατο ή μοτοσικλέτα, άτομα με μειωμένη κινητικότητα, που κινούνται σε αναπηρικά καθίσματα ως και ομάδες πεζών, όταν σχηματίζουν πομπή ή οδηγούνται από ειδικά επιφορτισμένο πρόσωπο, υποχρεούνται να βαδίζουν πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος. Οι πεζοί που βαδίζουν στο οδόστρωμα, αν δεν σχηματίζουν πομπή, υποχρεούνται να βαδίζουν σε απλό στοίχο, όταν το απαιτεί η ασφάλεια της κυκλοφορίας, εξαιτίας των συνθηκών ορατότητας, της πυκνότητας ή άλλων λόγων. Ομάδες πεζών που κινούνται στις οδούς υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερη στα δεξιά της οδού επαρκή επιφάνεια του οδοστρώματος, ώστε να μπορεί να διέρχεται ένα όχημα.

4. Οι πεζοί προκειμένου να διασχίσουν το οδόστρωμα, υποχρεούνται:

α) Αν υπάρχουν στο οδόστρωμα διαβάσεις πεζών, να τις χρησιμοποιούν.

β) Αν στη διάβαση πεζών την οποία πρόκειται να χρησιμοποιήσουν, υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες πεζών, να συμμορφώνονται στα σήματά τους.

γ) Αν στη διάβαση δεν υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες πεζών, αλλά η κυκλοφορία ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες οχημάτων ή από τροχονόμους και δίνεται σήμα για να προχωρήσουν τα οχήματα, να μην κατέρχονται στο οδόστρωμα.

δ) Σε διαβάσεις που η κυκλοφορία τόσο των πεζών όσο και των οχημάτων δεν ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες, να μην κατεβαίνουν στο οδόστρωμα πριν λάβουν υπόψη τους την απόσταση και την ταχύτητα των οχημάτων τα οποία πλησιάζουν.

ε) Αν δεν υπάρχουν στο οδόστρωμα διαβάσεις πεζών, να μην κατεβαίνουν σ' αυτό, αν δεν βεβαιωθούν ότι δεν θα παρεμποδίσουν την κυκλοφορία των οχημάτων, στη συνέχεια δε να διασχίζουν το οδόστρωμα κάθετα προς τον άξονά του.

στ) Σε ισόπεδους οδικούς κόμβους, στους οποίους η κυκλοφορία ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες οχημάτων ή τροχονόμους, να διασχίζουν το οδόστρωμα βαδίζοντας παράλληλα με τα κινούμενα οχήματα.

ζ) Να διασχίζουν το οδόστρωμα κάθετα χωρίς να βραδυπορούν ή να σταματούν σε αυτό αδικαιολόγητα.

5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

'Άρθρο 39

Συμπεριφορά των οδηγών προς τους πεζούς

1. Όλοι οι οδηγοί πρέπει να αποφεύγουν να συμπεριφέρονται με τρόπο που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τους πεζούς.

Τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 12 παρ. 1, 17 παρ. 3 περίπτωση στ' και 19 παρ. 1 του παρόντος Κώδικα, όπου σε οδοστρώματα υπάρχουν διαβάσεις πεζών, οι οποίες έχουν σημειωθεί με πινακίδες ή διαγραμμίσεις και η κυκλοφορία των

οχημάτων ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση ή τροχονόμους, οι οδηγοί οχημάτων υποχρεούνται:

α) Να σταματούν πριν από τη διάβαση, όταν απαγορεύεται σε αυτούς με σήμα να προχωρήσουν ή όταν τυφλοί χρησιμοποιούν και επιδεικνύουν το λευκό μπαστούνι τους, για να δείξουν ότι πρόκειται να διασχίσουν την οδό ή όταν τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα πρόκειται να διασχίσουν την οδό. Όταν επιτραπεί να προχωρήσουν, να μη διακόπτουν ή παρεμποδίζουν τη διέλευση των πεζών, τυφλών ή των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, οι οποίοι έχουν ήδη εισέλθει και προχωρούν στη διάβαση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 38 του παρόντος Κώδικα.

β) Αυτοί που προτίθενται να στρίψουν σε άλλη οδό, στην είσοδο της οποίας υπάρχει διάβαση πεζών, να κινούνται αργά και να παραχωρούν προτεραιότητα στους πεζούς που ήδη χρησιμοποιούν ή εισέρχονται στη διάβαση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 38 του παρόντος Κώδικα και σε περίπτωση ανάγκης να διακόπτουν την πορεία του οχήματός τους.

2. Αν σε σημασμένη διάβαση πεζών η κυκλοφορία των οχημάτων δεν ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση ή με τροχονόμο, οι οδηγοί υποχρεούνται να πλησιάζουν στη διάβαση με ταχύτητα τόσο μικρή ώστε να μην εκθέτουν σε κίνδυνο τους πεζούς που τη χρησιμοποιούν ή εισέρχονται σε αυτήν και σε περίπτωση ανάγκης να διακόπτουν την πορεία του οχήματός τους για να επιτρέπουν τη διέλευση των πεζών.

Σε σημασμένους με ειδική σήμανση πεζοδρόμους, τα οχήματα τα οποία επιτρέπεται να εισέλθουν σε αυτούς οφείλουν να κινούνται με ταχύτητα βαδίσματος και να παραχωρούν προτεραιότητα στους πεζούς. Στους οδηγούς των οδικών οχημάτων επιβάλλεται να παραχωρούν προτεραιότητα στις διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών, όταν σε αυτές κινούνται πεζοί ή ποδηλατιστές αντίστοιχα.

3. Σε περιοχές κατοικίας που έχουν χαρακτηριστεί και σημειωθεί ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εφαρμόζονται οι εξής ειδικοί κανόνες:

α) Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα σε όλο το πλάτος του. Τα παιχνίδια επιτρέπονται.

β) Οι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμιά περίπτωση δε θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20 χιλιόμετρα την ώρα.

γ) Οι οδηγοί δεν πρέπει να θέτουν τους πεζούς σε κίνδυνο ούτε να συμπεριφέρονται με παρεμποδιστικό τρόπο. Αν είναι αναγκαίο πρέπει να σταματούν.

δ) Οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν χωρίς λόγο την κυκλοφορία των οχημάτων.

ε) Απαγορεύεται η στάθμευση, εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης.

στ) Σε δασταυρώσεις, χρήστες της οδού που εξέρχονται από περιοχή κατοικίας πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στους άλλους χρήστες της οδού.

4. Οι οδηγοί, οι οποίοι πρόκειται να στρίψουν σε άλλη οδό στην οποία δεν υπάρχουν σημασμένες με πινακίδες διαβάσεις πεζών ή διαγραμμίσεις στο οδόστρωμα, υποχρεούνται να παραχωρούν προτεραιότητα στους πεζούς, οι οποίοι στις περιπτώσεις της παραγράφου 2 του άρθρου 38 του παρόντος Κώδικα, έχουν κατέλθει στο οδόστρωμα της οδού, στην οποία πρόκειται να εισέλθουν οι οδηγοί και σε περίπτωση ανάγκης, να διακόπτουν την πορεία του οχήματός τους.

Οι οδηγοί πρέπει επίσης να δείχνουν ιδιαίτερη προσοχή στους πεζούς που διασχίζουν την οδό προκειμένου να επιβιβαστούν σε μέσα μαζικής μεταφοράς ή όταν απομακρύνονται από αυτά.

5. Οι οδηγοί που προτίθενται να προσπεράσουν από δεξιά, όταν αυτό επιτρέπεται, όχημα δημόσιων συγκοινωνιών, που βρίσκεται σε στάση σε καθορισμένο σημείο, υποχρεούνται να σταματούν, για να επιτρέπουν την αποβίβαση ή επιβίβαση των επιβατών.

6. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 40

Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων

1. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων, απαγορεύεται:

α) Να ρυμουλκούνται από άλλο όχημα.

β) Να ρυμουλκούν ή ωθούν διάφορα αντικείμενα.

γ) Να μεταφέρουν αντικείμενα, τα οποία εμποδίζουν την οδήγηση του οχήματός τους ή εκθέτουν σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες της οδού.

δ) Να κινούνται ανά δύο ή και πλείονες παράλληλα.

ε) Να σύρουν μαζί τους ζώα δεμένα με λουρί.

στ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές. Από τη διάταξη αυτήν εξαιρούνται ακουστικά και κεφαλόφωνα ανοικτής ακρόασης φορητών συσκευών ραδιοεπικοινωνίας, που χρησιμοποιούνται για την επικοινωνία σε μικρή απόσταση μεταξύ των οδηγών ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών ή μεταξύ των οδηγών των οχημάτων αυτών και σταθμών βάσης ή άλλων κινητών σταθμών ραδιοδικτύων, καθώς επίσης και μεταξύ των οδηγών εκπαιδευτικών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών και των εκπαιδευτικών αυτοκινήτων κατά τις φάσεις της εκπαίδευσης ή της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών.

ζ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει κινητό τηλέφωνο το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση.

2. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να κρατούν το τιμόνι και με τα δύο τους χέρια, εκτός αν δίνουν σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

3. Οι οδηγοί ποδηλάτων υποχρεούνται να κατεβαίνουν από αυτά και να τα οδηγούν βαδίζοντας, όταν δημιουργείται εμπόδιο ή κίνδυνος για την κυκλοφορία των πεζών.

4. Οι οδηγοί ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων απαγορεύεται να μεταφέρουν επιβάτες στα οχήματά τους. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η μεταφορά ενός μόνο επιβάτη σε ποδήλατο που έχει δύο ζευγη ποδοστροφάλων και διαθέτει, από κατασκευή, μόνιμο πρόσθετο κάθισμα, ως και σε μοτοποδήλατο, που διαθέτει, από κατασκευή, προσαρμοσμένο σταθερό πρόσθετο κάθισμα. Οι οδηγοί μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων, επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη μόνο μέσα στο ειδικό καλάθι, αν υπάρχει για το σκοπό αυτόν και σε πρόσθετο κάθισμα, το οποίο είναι σταθερά προσαρμοσμένο, από κατασκευή, πίσω ή δίπλα από τη θέση του οδηγού.

5. Σε οδούς, οι οποίες έχουν λωρίδα κυκλοφορίας για την κίνηση ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων, απαγορεύεται στους οδηγούς αυτών να χρησιμοποιούν το υπόλοιπο του οδοστρώματος.

6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 41

Ειδικοί κανόνες για συνοδείες, πομπές και κίνηση αμαξιδίων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ή βρεφών

1. Απαγορεύεται στους χρήστες της οδού να διακόπτουν στρατιωτικές φάλαγγες, στήχους μαθητών, οι οποίοι συνοδεύονται από επιφορτισμένο ειδικά για το σκοπό αυτόν πρόσωπο και άλλες πομπές.

2. Για την κίνηση αμαξιδίων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, τα οποία προωθούνται από τους ίδιους ή τους συνοδούς τους και αμαξιδίων βρεφών, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται τα πεζοδρόμια, οι πεζοδρόμοι ή κατάλληλα ερείσματα.

3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 42

Οδήγηση υπό την επίδραση οινοπνεύματος, φαρμάκων ή τοξικών ουσιών

1. Απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος σε οδηγό, ο

οποίος βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάζουν την οδηγική ικανότητα του οδηγού.

Θεωρείται ότι ο ελεγχόμενος οδηγός βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος όταν το ποσοστό αυτού στον οργανισμό του υπερβαίνει τα 0,5 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος (0,5 gr/l). Με τις κοινές αποφάσεις της παραγράφου 5 του παρόντος μπορεί να ορισθεί και μικρότερο ποσοστό.

2. Τα αρμόδια αστυνομικά όργανα μπορούν σε κάθε περίπτωση να ασκούν έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά την παράγραφο 1 στον οργανισμό των οδηγών.

3. Έλεγχος για τη διαπίστωση της μέθης του οδηγού γίνεται υποχρεωτικά σε περίπτωση θανατηφόρου ατυχήματος, επί δε σωματικής βλάβης, γίνεται, εφόσον υπάρχουν ενδείξεις χρήσης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά την παράγραφο 1, με τη χρησιμοποίηση κάθε κατάλληλου επιστημονικού μέσου. Με τον αυτόν τρόπο διαπιστώνεται και η μέθη πεζού στις ίδιες πιο πάνω περιπτώσεις.

4. Όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι η οδήγηση του οχήματος γίνεται από οδηγό που βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά την παράγραφο 1, υποχρεούται αυτός να δέχεται την εξακρίβωση της κατάστασης αυτής. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος λαμβάνεται πάντοτε από τα θανόντα πρόσωπα αίμα για εξέταση, από δε τους ζώντες εάν δεν υπάρχουν ειδικοί παθολογικοί λόγοι που να το εμποδίζουν. Για την ύπαρξη ή μη των προβαλλόμενων πιο πάνω λόγων χρειάζεται ιατρική πιστοποίηση.

5. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι επιστημονικοί τρόποι διαπίστωσης της χρήσης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά την παράγραφο 1 από τον ελεγχόμενο οδηγό, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

6. Όποιος διαπιστώνεται ότι οδηγεί όχημα υπό την επίδραση οινοπνεύματος τιμωρείται ως εξής:

- Με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, εάν η μέγιστη συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του κυμαίνεται από 0,50 gr/l έως 0,80 gr/l.

- Με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών και με αφαίρεση, επί τόπου, της άδειας ικανότητας οδηγού για τρεις (3) μήνες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εάν η μέγιστη συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του είναι άνω του 0,80 gr/l και μέχρι 1,10 gr/l.

- Με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών, διοικητικό πρόστιμο διακοσίων χιλιάδων (200.000) δραχμών και αφαίρεση, επί τόπου, της άδειας ικανότητας οδηγού για έξι (6) μήνες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εάν η μέγιστη συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του είναι άνω του 1,10 gr/l. Στην περίπτωση αυτή, η άδεια ικανότητας οδηγού επιστρέφεται, μετά την παρέλευση του εξαμήνου, μόνον με την προσκόμιση αποδεικτικού καταβολής του διοικητικού προστίμου.

Στις πιο πάνω περιπτώσεις το όχημα ακινητοποιείται υποχρεωτικά και φυλάσσεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 46 του παρόντος Κώδικα και των, κατ' εξουσιοδότηση αυτού, εκδομένων αποφάσεων.

Ο έλεγχος και η βεβαίωση των παραβάσεων της παρούσας παραγράφου γίνεται από συνεργείο δύο τουλάχιστον αστυνομικών, εκ των οποίων ο ένας είναι ανακριτικός υπάλληλος.

7. Εάν διαπιστωθεί ότι ο οδηγός οχήματος βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνεύματος για δεύτερη φορά εντός δύο (2) ετών από προηγούμενη παράβαση της απαγόρευσης οδήγησης υπό την επίδραση οινοπνεύματος και η μέγιστη συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του, κατά τη δεύτερη παράβαση, είναι άνω του 1,10 gr/l, επιβάλλεται επί τόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, για πέντε (5) χρόνια, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

8. Κάθε άλλη παράβαση του άρθρου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, αν δεν πρόκειται για οδηγό οδικού οχήματος και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα τριών (3) μέχρι έξι (6) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

9. Στις περιπτώσεις των παραγράφων 6 περ. 3 και 8 του παρόντος άρθρου, η παράβαση τιμωρείται, παράλληλα και ανεξάρτητα από τις ποινικές και λοιπές κυρώσεις που προβλέπουν οι διατάξεις αυτές και με την ποινή της αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων και της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα από δέκα (10) ημέρες έως έξι (6) μήνες, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

Η κύρωση αυτή δεν ισχύει για τις περιπτώσεις των κατηγοριών οχημάτων του άρθρου 103 παρ. 4 στοιχεία α' και β' του παρόντος.

'Αρθρο 43

Συμπεριφορά σε περίπτωση ατυχήματος

1. Αν συμβεί οδικό τροχαίο ατύχημα, από το οποίο επήλθε βλάβη σε πρόσωπα ή πράγματα, κάθε οδηγός ή άλλος που χρησιμοποιεί την οδό, ο οποίος ενεπλάκη με οποιονδήποτε τρόπο στο ατύχημα υποχρεούται:

α) Να σταθμεύσει αμέσως στον τόπο του ατυχήματος χωρίς να δημιουργήσει πρόσθετους κινδύνους στην κυκλοφορία.

β) Να λάβει μέτρα κυκλοφοριακής ασφάλειας στον τόπο του ατυχήματος και, αν δεν μπορεί, να ειδοποιήσει για το ατύχημα την πλησιέστερη Αστυνομική Αρχή.

γ) Να δώσει τα στοιχεία της ταυτότητάς του ως και κάθε χρήσιμη σχετική με το όχημά του πληροφορία, αν οι εμπλεκόμενοι στο ατύχημα ζητήσουν αυτά. Σε περίπτωση υλικών ζημιών, αν ο ζημιωθείς δεν είναι παρών, τα εμπλεκόμενα στο ατύχημα πρόσωπα υποχρεούνται, μέσα σε είκοσι τέσσερις ώρες (24) ώρες, να του δώσουν τις πιο πάνω πληροφορίες κατά τον καταλληλότερο τρόπο ή δια του πλησιέστερου Αστυνομικού Τμήματος, το οποίο φροντίζει για την ενημέρωση του ζημιωθέντα.

2. Αν από το οδικό τροχαίο ατύχημα επήλθε θάνατος ή σωματική βλάβη, κάθε οδηγός ή άλλος που χρησιμοποιεί την οδό, ο οποίος ενεπλάκη με οποιονδήποτε τρόπο στο ατύχημα, υποχρεούται επιπλέον:

α) Να δώσει την αναγκαία βοήθεια και συμπαράσταση στους παθόντες.

β) Να ειδοποιήσει την πλησιέστερη Αστυνομική Αρχή και να παραμείνει στον τόπο του ατυχήματος μέχρι την άφιξή της, εκτός αν είναι αναγκαία η απομάκρυνσή του για την ειδοποίηση της Αστυνομίας ή για την περιθαλψη των τραυματιών ή του ίδιου. Και στην περίπτωση αυτήν ο οδηγός υποχρεούται να αναγγείλει το ατύχημα στην Αστυνομική Αρχή το ταχύτερο δυνατόν.

γ) Να αποτρέψει οποιαδήποτε μεταβολή στον τόπο του ατυχήματος, η οποία θα μπορούσε να δυσκολέψει το έργο της Αστυνομίας με εξαίρεση τις ενέργειες του εκείνες οι οποίες αποβλέπουν στην αποκατάσταση της τυχόν διακοπείας κυκλοφορίας.

3. Αυτός, που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 1 και παρ. 2 περίπτωση γ' του άρθρου αυτού, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον ενός (1) μήνα, αν δε πρόκειται για οδηγό μηχανοκίνητου οχήματος ή μοτοποδηλάτου και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα ενός (1) έως τριών (3) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

4. Αυτός, που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 2 περίπτωση α' και β' του άρθρου αυτού, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών.

Αν από τη συμπεριφορά του ο παθών περιήλθε σε κίνδυνο ζωής ή επήλθε θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη αυτού, ο υπαίτιος τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών εφόσον η πράξη

δεν τιμωρείται βαρύτερα με άλλη διάταξη στις δύο πιο πάνω περιπτώσεις και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα τριών (3) έως έξι (6) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

5. Σε περίπτωση σωματικής βλάβης, η οποία προκαλείται από όχημα, αν ο οδηγός αυτού συμμορφώθηκε με τις υποχρεώσεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις για κράτηση του άρθρου 419 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Στην περίπτωση αυτήν οι αστυνομικοί που επιλαμβάνονται ως προανακριτικοί υπάλληλοι, μετά τη συλλογή των απαραίτητων στοιχείων και την ενέργεια των σχετικών προανακριτικών πράξεων, παύουν την προσωρινή κράτηση του οδηγού. Αν πρόκειται για οδηγούς οι οποίοι είναι ύποπτοι φυγής ή ιδιαίτερα επικίνδυνου, προκύπτουν δε σε βάρος τους στοιχεία ενοχής, οι πιο πάνω υπάλληλοι προσάγουν αυτούς στον αρμόδιο εισαγγελέα, ο οποίος μπορεί να εφαρμόσει τις διατάξεις του άρθρου 419 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

6. Δεν έχουν επίσης εφαρμογή στα αυτοκίνητα οχήματα, στα τρίτροχα οχήματα και τις μοτοσικλέτες, κατά την έννοια του παρόντος Κώδικα, οι για την κράτηση από την Αστυνομική Αρχή διατάξεις του άρθρου 11 του ν. ΓΠΝ/1911, αν ο οδηγός συμμορφώθηκε με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου αυτού και κατέθεσε αποδεικτικό ασφάλισης (βεβαίωση αναγνωρισμένης στην Ελλάδα ασφαλιστικής εταιρείας) του οχήματος ή αποδείξει ότι είναι κάτοχος δελτίου διεθνούς ασφάλισης, τα οποία αποτελούν δήλωση αναδοχής χρέους για τα ισχύοντα στην Ελλάδα ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής κάλυψης, τα οποία προβλέπονται από τα νομίμως εγκεκριμένα τιμολόγια ασφαλιστρών ή προκειμένου για αυτοκίνητα και τρίτροχα οχήματα δημόσιας χρήσης, καταθέσει δήλωση αναδοχής χρέους αλληλοασφαλιστικού συνεταιρισμού ή αλληλοασφαλιστικού ταμείου συνεταιρισμού, που λειτουργεί νόμιμα, στον οποίο το όχημα είναι ασφαλισμένο.

7. Τα οχήματα που εγκαταλείπονται για οποιονδήποτε λόγο στον τόπο του ατυχήματος, καθώς και τα απομακρυνθέντα και μη παραληφθέντα οχήματα λόγω παράνομης στάθμευσης, σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 34 του παρόντος Κώδικα, εφόσον εμποδίζουν την οδική κυκλοφορία, απομακρύνονται με μέριμνα των ιδιοκτητών ή κατόχων τους και σε περίπτωση αδυναμίας ή αδιαφορίας αυτών, απομακρύνονται από την αρμόδια Αστυνομική Αρχή, η οποία, μετά παρέλευση διμήνου, τα παραδίδει στον Ο.Δ.Δ.Υ. για εκποίηση. Οι λεπτομέρειες καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης.

'Αρθρο 44

Οχήματα άμεσης ανάγκης - Έργα στις οδούς

1. Αυτοί που χρησιμοποιούν την οδό, όταν ειδοποιούνται με τις συσκευές ηχητικής ή φωτεινής προειδοποίησης, ότι πλησιάζει όχημα άμεσης ανάγκης ή όχημα με το οποίο μεταφέρονται πρόσωπα που έχουν ανάγκη άμεσης βοήθειας, υποχρεούνται να αφήνουν χώρο, κινούμενοι προς τα δεξιά της οδού, για να διέλθει το όχημα αυτό και σε περίπτωση ανάγκης να σταματούν. Ως οχήματα άμεσης ανάγκης, για την εφαρμογή της διάταξης αυτής, θεωρούνται τα οχήματα που φέρουν ειδικά πρόσθετα μπλε ή ερυθρά φώτα. Με ένα ή περισσότερα μπλε φώτα που αναβοσβήνουν, μπορούν να εφοδιάζονται μόνο τα νοσοκομειακά οχήματα, τα οχήματα πρώτων βοηθειών και κλινικών, τα οχήματα της Ελληνικής Αστυνομίας, της Δημοτικής Αστυνομίας ως και τα οχήματα των στρατιωτικών και λιμενικών αρχών.

Με ένα ή περισσότερα ερυθρά φώτα που αναβο- σβήνουν, μπορούν να εφοδιάζονται μόνο τα οχήματα της πυροσβεστικής υπηρεσίας δασαρχείου και αποκατάστασης βλαβών ηλεκτρικού δικτύου, καθώς και τα οχήματα των υπηρεσιών ύδρευσης και αποχέτευσης.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να παρέχεται το δικαίωμα να τοποθετούνται τα πιο πάνω φώτα και σε άλλες κατηγορίες οχη- μάτων.

2. Αν η ειδοποίηση για την κίνηση των οχημάτων άμεσης ανάγκης ή οχημάτων με τα οποία μεταφέρονται πρόσωπα, που έχουν ανάγκη άμεσης βοήθειας, δίνεται με τις ειδικές συσκευές προειδοποίησης και δεν δημιουργείται κίνδυνος για τους λοιπούς χρήστες της οδού οι οδηγοί των οχημάτων αυτών δεν υποχρεούνται να τηρήσουν τις διατάξεις των άρθρων 12 έως 43 του παρόντος Κώδικα. Δεν μπορούν όμως να διέρχονται αντίθετα στους μονόδρομους ή να μη συμμορφώνονται στα σήματα που δίνουν οι τροχονόμοι.

3. Αν οι οδηγοί κινούνται στο οδόστρωμα με περισσότερες από δύο λωρίδες κυκλοφορίας κατά κατεύθυνση υποχρεούνται, αν χρησιμοποιούν τη λωρίδα που ορίζεται με κατάλληλη διαγράμμιση ως λωρίδα άμεσης ανάγκης, να την εγκαταλείψουν αμέσως κινούμενοι στις παραπλεύρως λωρίδες. Αυτοί που κινούνται στις παρακείμενες λωρίδες υποχρεούνται να παρέχουν προτεραιότητα στους εισερχομένους. Απαγορεύεται στους οδηγούς οχημάτων να ακολουθούν από κοντά τα οχήματα άμεσης ανάγκης, όταν κινούνται για εκτέλεση επείγουσας αποστολής.

4. Οι οδηγοί των οχημάτων άμεσης ανάγκης επιτρέπεται να χρησιμοποιούν τις ειδικές συσκευές προειδοποίησης μόνο σε περιπτώσεις κατά τις οποίες δικαιολογείται αυτό εκ του κατεπείγοντος της αποστολής τους.

5. Οι εργαζόμενοι στην κατασκευή, επισκευή ή συντήρηση τμημάτων οδών ως και οι χειριζόμενοι τεχνικό εξοπλισμό, ο οποίος χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των έργων αυτών, αν τηρούν τις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος Κώδικα και παίρνουν τα αναγκαία προφυλακτικά μέτρα, δεν υποχρεούνται να συμμορφωθούν στις διατάξεις που αναφέρονται στους κανόνες κυκλοφορίας του παρόντος Κώδικα.

6. Οι οδηγοί οχημάτων, για να προσπεράσουν ή να παρακάμψουν τον τεχνικό εξοπλισμό, που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, όταν αυτός χρησιμοποιείται για εκτέλεση έργων στην οδό, δεν υποχρεούνται να τηρήσουν τις διατάξεις των άρθρων 17 και 18 του παρόντος Κώδικα, αν λαμβάνουν τα αναγκαία προφυλακτικά μέτρα.

7. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Με την αυτή ποινή τιμωρείται και αυτός που για να επιτύχει την κατά προτεραιότητα κίνησή του προσποιείται ότι το όχημα που οδηγεί είναι όχημα άμεσης ανάγκης ή μεταφέρονται με αυτό πρόσωπα που έχουν ανάγκη άμεσης βοήθειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

'Αρθρο 45

Ειδικές υποχρεώσεις οδηγών και πεζών προς τα αστυνομικά όργανα και τους σχολικούς τροχονόμους

1. Οι οδηγοί οχημάτων και οι πεζοί υποχρεούνται να συμμορφώνονται στο σήμα στάσης το οποίο δίνουν τα αστυνομικά όργανα που φορούν στολή.

2. Οι οδηγοί οχημάτων, όταν καλούνται από τα όργανα αυτά, υποχρεούνται να δείχνουν κάθε στοιχείο σχετικό με την κυκλοφορία του οχήματός τους.

3. Για την οδική ασφάλεια των πεζών μαθητών κατά τις μετακινήσεις τους προς και από τα σχολεία, μπορούν να χρησιμοποιούνται σχολικοί τροχονόμοι.

Ο σχολικός τροχονόμος ρυθμίζει την κυκλοφορία σε ορισμένο σημείο της οδού (και όχι σε διασταύρωση), διακόπτοντας τη ροή οχημάτων σε διατομή της οδού, όπου υπάρχει σημασμένη διάβαση πεζών. Προς το σκοπό αυτόν είναι εφοδιασμένος με φορητή πινακίδα STOP, την οποία εκτείνει κατάλληλα πάνω από την επιφάνεια του οδοστρώματος. Ο τροχονόμος αυτός φέρει αντανakλαστικό χιτώνιο που πληροί τις προδιαγραφές του αντίστοιχου χιτωνίου της Ελληνικής Αστυνομίας, αντί όμως των διακριτικών της Αστυνομίας φέρει την ένδειξη "σχολικός τροχονόμος".

Οι σχολικοί τροχονόμοι ορίζονται από το διευθυντή του σχολείου, μπορεί να προέρχονται είτε από το προσωπικό του σχολείου είτε να

προτείνονται από τον οικείο σύλλογο γονέων και κηδεμόνων και εξοπλίζονται με μέριμνα του οικείου σχολείου.

4. Αυτός, που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 3 του άρθρου αυτού, ως και αυτός που αρνείται να επιδείξει κάθε στοιχείο σχετικό με την κυκλοφορία του οχήματός του, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους ως και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα ενός (1) μηνός, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο. Με τις αυτές πιο πάνω ποινές τιμωρείται ο οδηγός οχήματος, ο οποίος συμπεριφέρεται με πράξεις ή λόγια, υβριστικά ή απειλητικά προς τα όργανα που εκτελούν υπηρεσία τροχαίας κίνησης ή παρεμβάλλει δυσχέρειες στο έργο αυτών κατά τη βεβαίωση παραβάσεων του παρόντος Κώδικα ή δίνει ψευδή στοιχεία ταυτότητας ή στοιχεία σχετικά με την κυκλοφορία του οχήματός του.

'Αρθρο 46

Ακίνητοποίηση οχήματος

1. Αν διαπιστωθεί ότι η κίνηση οδικού οχήματος είναι επικίνδυνη για τους επιβαίνοντες ή τους λοιπούς χρήστες της οδού, συνεπεία βλαβών, φθορών, εκπομπής ρύπων, προσθήκης εξαρτημάτων και άλλων παράνομων μετατροπών ή εξαιτίας σωματικής ή πνευματικής κατάστασης του οδηγού, τα αστυνομικά όργανα μπορούν να ακίνητοποιήσουν το όχημα μέχρι να εξασφαλισθούν οι αναγκαίες προϋποθέσεις ασφαλούς κίνησης και λειτουργίας του οχήματος.

Ακίνητοποίηση κάθε οδικού οχήματος μπορούν να επιβάλλουν τα αστυνομικά όργανα, κατά τις ώρες κοινής ησυχίας και μέσα στις κατοικημένες περιοχές αν από τη λειτουργία του προκαλούνται υπερβολικοί θόρυβοι. Οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή του άρθρου αυτού, όπως η διαδικασία, ο τρόπος και οι περιπτώσεις ακίνητοποίησης του οχήματος καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Ο οδηγός που αρνείται να συμμορφωθεί με τις υποδείξεις του αστυνομικού οργάνου για την ακίνητοποίηση του οχήματός του ή εκείνος, ο οποίος κινεί όχημα του οποίου διατάχθηκε η ακίνητοποίηση, όπως ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, ως και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα ενός (1) έως τριών (3) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

'Αρθρο 47

Εργασίες και εναπόθεση υλικών στις οδούς

1. Αυτοί που εκτελούν έργα και εναποθέτουν υλικά και εργαλεία στις οδούς υποχρεούνται:

α) Να εκτελούν το έργο και εναποθέτουν τα υλικά και τα εργαλεία κατά τρόπο, που να μην παρεμποδίζει την κυκλοφορία. Αν η παρεμπόδιση δεν μπορεί να αποφευχθεί επιβάλλεται να επισημαίνονται, κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος Κώδικα, οι χώροι εκτέλεσης του έργου και τα υλικά.

β) Να περιφράσσουν τα ορύγματα ή άλλους επικίνδυνους για την κυκλοφορία χώρους των έργων και επισημαίνουν αυτούς κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος Κώδικα.

2. Απαγορεύεται η απόρριψη χωμάτων ή άχρηστων υλικών στην οδό (οδοστρώματα, ερείσματα, πεζοδρόμια, πεζόδρομους, τάφρους κ.λπ.).

Για την απομάκρυνση των πιο πάνω υλικών μπορούν να εφαρμοσθούν οι διατάξεις της επόμενης παραγράφου.

3. Οποιαδήποτε τομή ή εκοκαφή οδοστρώματος, ερείσματος, πεζοδρόμου ή πεζοδρομίου ενικής, επαρχιακής, δημοτικής ή κοινοτικής οδού, η οποία είναι απαραίτητη για την κατασκευή έργου, που εκτελείται από επιχείρηση κοινής ωφέλειας, οργανισμό, νομικό ή φυσικό πρόσωπο, επιτρέπεται να γίνει μόνο ύστερα από άδεια της αρμόδιας για τη συντήρηση της οδού υπηρεσίας, η οποία θεωρείται πριν από την έναρξη των εργασιών από την αρμόδια Αστυνομική Αρχή. Στην άδεια αυτήν ορίζεται ο χρόνος μέσα στον οποίο θα

ενεργείται η πλήρης αποκατάσταση της φθοράς του οδοστρώματος από την επιχείρηση ή το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου εκτελείται το έργο. Οι αρμόδιες υπηρεσίες συντήρησης των οδών υποχρεούνται, μετά την παρέλευση της προθεσμίας η οποία ορίζεται στην άδεια, να αποκαθίστούν τις γενόμενες φθορές και να καταλογίζουν τη σχετική δαπάνη σε βάρος του οργανισμού, της επιχείρησης ή του προσώπου που εκτελεί ή για λογαριασμό του οποίου εκτελείται το έργο, κατά τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων.

4. Αυτοί που εργάζονται στις οδούς υποχρεούνται να φορούν ειδικούς επενδύτες ασφάλειας, αντανakλαστικούς και φθορίζοντες, ώστε να διακρίνονται ευχερώς από τα κινούμενα σε αυτές οχήματα. Οι προδιαγραφές των επενδυτών καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Υπόχρεοι για τον εφοδιασμό των εργαζομένων στις οδούς με τους επενδύτες αυτούς είναι οι εργοδότες.

5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, της δε παραγράφου 4 με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Αυτός που παραβαίνει τις λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού ως και αυτός που επιφέρει με οποιονδήποτε τρόπο και από αμέλεια ακόμη φθορές στην οδό, εφόσον από άλλη διάταξη δεν προβλέπεται αυστηρότερη ποινή, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρις ενός (1) έτους.

Άρθρο 48

Κατάληψη τμήματος οδού και πεζοδρόμου

1. Η προσωρινή ή διαρκής κατάληψη τμήματος του οδοστρώματος με εγκαταστάσεις ή εμπόδια απαγορεύεται, ιδιαίτερα αν με αυτά παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, η επιτρεπόμενη στάση ή στάθμευση οχημάτων ή περιορίζεται η ορατότητα αυτών που χρησιμοποιούν τις οδούς.

2. Κατ' εξαίρεση της διάταξης της προηγούμενης παραγράφου, μπορεί να επιτραπεί σε έκτακτες περιπτώσεις ή ζώνες μικρής κυκλοφορίας εντός κατοικημένων περιοχών, αν υπάρχει αρκετός χώρος γι' αυτό, η κατάληψη τμήματος οδού με προσωρινές εγκαταστάσεις ή εμπόδια ύστερα από άδεια των Δημοτικών ή Κοινοτικών Αρχών μετά γνώμη των αρμόδιων Αστυνομικών Αρχών.

3. Αυτοί που ανεγείρουν οικοδομές μέσα σε κατοικημένες περιοχές ή εκτελούν άλλα έργα και καταλαμβάνουν ολόκληρο το πεζοδρόμιο μπροστά από την οικο-δομή ή το έργο, υποχρεούνται να κατασκευάσουν πρόσθετο πεζοδρόμιο ή να πάρουν άλλα κατάλληλα μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

4. Όταν επιτρέπεται, όπως πιο πάνω, η κατάληψη τμήματος οδού πρέπει αυτό να επισημαίνεται υποχρεωτικά από αυτόν που το κατέλαβε κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος Κώδικα.

5. Η κατάληψη επιφάνειας πεζοδρόμου για οποιαδήποτε άλλη χρήση, εκτός γι' αυτήν που έχει κατασκευαστεί, απαγορεύεται, εφόσον παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των πεζών, ως και η είσοδος - έξοδος οχημάτων άμεσης ανάγκης ή εξυπηρέτησης των παροδίων.

6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών.

Άρθρο 49

Αγώνες στις οδούς και στις πίστες

1. Αγώνες ζωηλάτων οχημάτων, ζώων, ποδηλάτων, αυτοκινήτων, τρίτροχων οχημάτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων στις δημόσιες ή ιδιωτικές οδούς και χώρους, επιτρέπεται να γίνουν μόνο ύστερα από σχετική άδεια.

2. Η κατά την προηγούμενη παράγραφο άδεια δίνεται:

α) Για τους αγώνες ζωηλάτων οχημάτων και ζώων, από τις κατά τόπους Αστυνομικές Διευθύνσεις ή Διευθύνσεις Τροχαίας.

β) Για τους αγώνες ποδηλάτων, ομοίως από τις αυτές Αρχές, μετά προηγούμενη αίτηση των ενδιαφερομένων και εισήγηση της Ελληνικής Ομοσπονδίας Ποδηλασίας (Ε.Ο.Π.) και

γ) Για όλους τους αγώνες αυτοκινήτων, τρίτροχων οχημάτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης ή των υπ' αυτού εξουσιοδοτημένων Αρχών, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί, επίσημα, στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.), τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.) και προκειμένου για αγώνες παλαιών αυτοκινήτων, τη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιού Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Π.Α.). Ειδικά η τέλεση αγώνων με μικρά τετράτροχα οχήματα (κάρτ) πραγματοποιείται μόνο σε ειδικούς προς τούτο χώρους (πίστες), για τους οποίους έχει χορηγηθεί προηγουμένως άδεια αγωνιστικού χώρου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 του ν. 75/1975 "περί οργάνωσης του εξωσχολικού αθλητισμού και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων" και με τις προϋποθέσεις Διεθνή Διαγωνισμού Κάρτ, οι οποίες διαπιστώνονται από το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.).

Η αίτηση των ενδιαφερομένων υποβάλλεται στο νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί τη Δ.Ο.Α., τη Δ.Ο.Μ. ή τη Δ.Ο.Π.Α., το οποίο τη διαβιβάζει στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, μαζί με τη σύμφωνη γνώμη του, προκειμένου να εκδοθεί η σχετική άδεια.

3. Με τα αναφερόμενα στην παρ. 2 εδάφ. γ' του παρόντος άρθρου δε θίγονται οι διατάξεις του ν. 2323/ 1995 "Υπαίθριο εμπόριο και άλλες διατάξεις" που αναφέρονται στη χορήγηση αδειών από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) στις πίστες αυτοκινητιδίων για αναψυχή, οι οποίες εξακολουθούν να ισχύουν. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί στην Ελλάδα τη Δ.Ο.Α.

Τα οχήματα αυτά θα πρέπει να είναι ασφαλισμένα και για την οδήγησή τους απαιτείται άδεια οδήγησης αυτοκινήτου ή άδεια οδηγού αγώνων Κάρτινγκ οποιασδήποτε κατηγορίας, που έχει εκδοθεί από το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί επίσημα στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.).

Τα μέτρα ασφαλείας που προβλέπονται από το Διεθνή Κανονισμό Κάρτ, τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους θεατές, εφαρμόζονται αναλόγως.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση μέχρις ενός (1) έτους και χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 50

Τεκμήριο υπαιτιότητας

Τεκμαίρεται υπαιτιότητα του τρίτου που ζημιώθηκε από την κυκλοφορία οδικού οχήματος, το οποίο οδηγείται κατά τις περί κυκλοφορίας διατάξεις, αν αυτός παραβίασε κατά την επέλευση της ζημίας, τις διατάξεις αυτές. Σε κάθε άλλη περίπτωση έχει εφαρμογή ο ν. ΓΠΝ/1911 "περί της εκ των αυτοκινήτων ποινικής και αστικής ευθύνης", όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα.

Άρθρο 51

Πραγματογνώμονες

Κατά την κατάρτιση, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 185 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, του πίνακα πραγματογνώμωνων και για τα θέματα τα οποία σχετίζονται με τα συμβάντα από τροχαία ατυχήματα πρέπει να περιλαμβάνονται σ' αυτόν πρόσωπα, τα οποία έχουν τεχνική επιστημονική κατάρτιση ή εμπειρία για θέματα κυκλοφορίας κατά προτίμηση από δημόσιους υπαλλήλους ή συνταξιούχους, που υποδεικνύονται από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος και το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί στη χώρα

μας τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου.

Άρθρο 52

Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας

1. Μέτρα που αφορούν τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, τον καθορισμό των μονόδρομων, ποδηλατόδρομων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, την προτεραιότητα οδών, την αλλαγή διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, τον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά τον καθορισμό χώρων στάθμευσης και την επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, λαμβάνονται με αποφάσεις του Νομαρχιακού ή του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Αυτοδιοίκησης.

Κατ' εξαίρεση τα μέτρα του προηγούμενου εδαφίου παίρνονται με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες Υπηρεσίες κυκλοφορίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή της Περιφέρειας, με αποφάσεις των κατά τόπους αρμόδιων Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτά αφορούν:

(α) Τους αυτοκινητόδρομους, τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας και το εθνικό χαρακτηρισμένο δίκτυο, τις παρακαμπτήριες οδούς αυτού και αυτές που το επηρεάζουν, καθώς και τα υπάρχοντα ή προγραμματιζόμενα συγκοινωνιακά έργα του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων εντός και εκτός κατοικημένης περιοχής.

(β) Οδούς σε κατοικημένες περιοχές που θα χαρακτηρισθούν με απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, τόσο για την αρμοδιότητα συντήρησής των, όσο και για σήμανση - διαγράμμιση, καθαριότητα και ηλεκτροφωτισμό των.

(γ) Τις παρακαμπτήριες οδούς του οδικού δικτύου του προηγούμενου εδαφίου και τις οδούς που επηρεάζουν το ανωτέρω δίκτυο ή την κυκλοφορία στα όρια των Οργανισμών Αυτοδιοίκησης.

Οι κανονιστικές αποφάσεις των Νομαρχιακών, των Δημοτικών ή Κοινοτικών Συμβουλίων που αφορούν την κυκλοφορία, κοινοποιούνται στις κατά τόπους Υπηρεσίες Τροχαίας ή στις Αστυνομικές Υπηρεσίες που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, καθώς και στις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας της Γ.Γ.Δ.Ε. του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή της Περιφέρειας.

Οι παραβάτες των κανονιστικών αποφάσεων των ανωτέρω Συμβουλίων, που αφορούν θέματα κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων, τιμωρούνται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

Αν από τη λήψη των μέτρων της παρούσας παραγράφου επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών (Ο.Α.Σ.Α.) για την περιοχή αρμοδιότητάς του και των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων για τις άλλες περιοχές της χώρας.

2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο μπορεί να παίρνονται προσωρινά εντός και εκτός από κατοικημένες περιοχές, με απόφαση των κατά τόπους αρμόδιων Αστυνομικών Δ/σεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτό επιβάλλεται από ιδιαίτερους λόγους ασφάλειας ή σε έκτακτες περιπτώσεις για την αντιμετώπιση μόνο τελείως προσωρινών καταστάσεων.

3. Με αποφάσεις των κατά τις διακρίσεις των δύο πρώτων εδαφίων της παραγράφου 1 αρμόδιων οργάνων και με την αυτή διαδικασία, μπορούν να καθορίζονται, σε κατοικημένες περιοχές, πεζόδρομοι ή περιοχές μόνο για την κυκλοφορία πεζών ή ατόμων με ειδικές ανάγκες ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Όπου από τις αποφάσεις αυτές επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, εφαρμόζεται και η διάταξη του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Στις μελέτες, βάσει των οποίων εκδίδονται οι σχετικές αποφάσεις, θα περιλαμβάνεται και ο κανονισμός λειτουργίας του πεζόδρομου.

4. Με βάση κυκλοφοριακές μελέτες, που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από κοινού από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή της Περιφέρειας και του Ο.Α.Σ.Α. για την περιοχή αρμοδιότητάς του ή των αρμόδιων υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και του Φορέα ή της Υπηρεσίας που είναι κατά περίπτωση αρμόδιος για τις υπηρεσίες δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς για τις λοιπές περιπτώσεις των στοιχείων (α), (β) και (γ) του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1 και με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, μπορούν να καθορίζονται οδοί ή λωρίδες κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων. Για τις λοιπές αστικές περιοχές της χώρας οι σχετικές αποφάσεις λαμβάνονται από τον οικείο Δήμο ή Κοινότητα με βάση κυκλοφοριακές μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από κοινού από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του Οργανισμού Αυτοδιοίκησης και από τον Φορέα ή την Υπηρεσία που είναι κατά περίπτωση αρμόδια για τις υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς στο χώρο, όπου αναφέρεται η απόφαση. Με αποφάσεις των ίδιων οργάνων που λαμβάνονται μετά από σχετική μελέτη και πρόταση των αρμόδιων υπηρεσιών εκπόνησης ή έγκρισης των κυκλοφοριακών μελετών, είναι δυνατόν να επιτρέπεται σε αυτές η κυκλοφορία δίκυκλων μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς επίσης και η εφαρμογή των μέτρων αυτών για ορισμένες ημέρες και ώρες.

Η παράβαση των αποφάσεων της παρούσας παραγράφου τιμωρείται με το πρόστιμο που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου αυτού για τους παραβάτες των μέτρων περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να καθορισθεί η αρμόδια Υπηρεσία Τροχαίας και οι διαδικασίες που επιβάλλονται για την αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και οδηγητής στους ανωτέρω παραβάτες για ορισμένο χρονικό διάστημα, από δέκα (10) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες.

5. Σε δρόμους δευτερεύουσας κυκλοφοριακής σημασίας, απ' όπου δε διέρχονται οχήματα αστικών συγκοινωνιών, που την ευθύνη συντήρησής τους έχουν οι Δήμοι ή οι Κοινότητες και όπου η αναγκαστική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων ή ο περιορισμός της κυκλοφορίας επιβάλλονται για ειδικούς λόγους, μπορεί να ορίζεται με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου, η δημιουργία ειδικών διαμορφώσεων του οδοστρώματος ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων. Οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των ειδικών διαμορφώσεων και των κινητών εμποδίων και η ειδική σήμανση που πρέπει να εφαρμόζεται κατά περίπτωση καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

6. Για την ανακούφιση, την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή της οδικής κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ανάγκη εξασφάλισης καλύτερων συνθηκών διεξαγωγής της οδικής κυκλοφορίας με τα μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων ή για λόγους γενικότερου δημοσίου συμφέροντος, μπορούν να παίρνονται μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας ή της στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων οποιασδήποτε κατηγορίας ή ορισμένων κατηγοριών, καθώς και μοτοποδηλάτων σε ορισμένη περιοχή ή περιοχές της χώρας ή πόλεων ή κωμοπόλεων ή σε ορισμένη οδό ή οδούς ή και σε τμήμα οδού ή οδών. Στις περιοχές όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου, έχει απαγορευθεί η στάθμευση οχημάτων και μοτοποδηλάτων, εκτός από τις προβλεπόμενες από την παράγραφο αυτήν κυρώσεις, μπορεί να γίνεται και η μεταφορά του οχήματος ή του μοτοποδηλάτου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 34 του παρόντος Κώδικα. Τα μέτρα που προβλέπονται στην παράγραφο αυτή παίρνονται για την περιοχή της τώως Διοικήσεως

Πρωτευούσης με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης και για τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας με απόφαση του οικείου Νομάρχη.

Η παράβαση των διατάξεων των αποφάσεων που εκδίδονται κατά το προηγούμενο εδάφιο τιμωρείται, για μεν τη στάθμευση, κατά τις διατάξεις του άρθρου 5 του παρόντος Κώδικα, για δε τα μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών. Επιπλέον, στους παραβάτες που δεν συμμορφώνονται με τις υποδείξεις των αστυνομικών οργάνων για στάθμευση σε συγκεκριμένο σημείο ή άμεση έξοδος από την απαγορευμένη περιοχή επιβάλλεται φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους.

7. Τα μέτρα που παίρνονται βάσει των διατάξεων του άρθρου αυτού ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης, των σηματοδοτών ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός εάν κατά το χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από τροχονόμους ή τα μέτρα έχουν ληφθεί κατ' εφαρμογή των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου και από τον Κώδικα αυτόν δεν προβλέπονται αντίστοιχες πινακίδες σήμανσης, οπότε τα μέτρα αυτά ισχύουν από τη δημοσίευση των σχετικών, κατά την προηγούμενη παράγραφο, αποφάσεων ή από τη χρονολογία που θα ορίζουν οι ίδιες αυτές αποφάσεις.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης μπορούν να επιβάλλονται περιορισμοί στην κίνηση φορτηγών αυτοκινήτων στο οδικό δίκτυο της Χώρας και να καθορίζεται η προσωρινή κίνησή τους σε χώρους στάθμευσης.

Με απόφαση των ιδίων Υπουργών καθορίζεται ωράριο τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων στις περιοχές των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης. Στους λοιπούς νομούς της Χώρας το αντίστοιχο ωράριο τροφοδοσίας καθορίζεται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχιακών Συμβουλίων.

Οι παραβάτες των διατάξεων που εκδίδονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων της παραγράφου αυτής τιμωρούνται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών και επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος και της άδειας ικανότητας οδηγού για ένα μήνα, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ, ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ, ΘΕΣΗ ΣΕ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΔΗΓΗΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε' ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΒΑΡΗ ΚΑΙ ΕΛΞΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 'Αρθρο 53

Διαστάσεις και βάρη οχημάτων

1. Το μέγιστο όριο των διαστάσεων, των βαρών, του φορτίου και των ανά άξονα επιβαρύνσεων των αυτοκινήτων οχημάτων, των αγροτικών μηχανημάτων, των μηχανημάτων έργων και των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων που κυκλοφορούν στις οδούς καθορίζεται με προεδρικό διάταγμα, το οποίο εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών για τα αυτοκίνητα οχήματα, Γεωργίας και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για τα αγροτικά μηχανήματα, Βιομηχανίας και Ενέργειας και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για τα μηχανήματα έργων και Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών για τα μοτοποδήλατα, ποδήλατα, χειροκίνητα οχήματα και ζωήλατα οχήματα.

2. Τα πιο πάνω οχήματα των οποίων οι διαστάσεις, το βάρος, το φορτίο και οι ανά άξονα επιβαρύνσεις υπερβαίνουν τα καθοριζόμενα ανώτατα όρια της κάθε περίπτωσης, επιτρέπεται να κυκλοφορούν μόνο ύστερα από ειδική άδεια, η οποία μπορεί να δοθεί από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή των εξουσιοδοτημένων απ' αυτόν αρχών. Στην άδεια

αυτήν καθορίζονται περιορισμοί για την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών αναφερόμενοι ιδίως στις οδούς διέλευσης, το χρόνο κυκλοφορίας, τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα και τα απαιτούμενα μέτρα οδικής ασφάλειας.

3. Στον καθορισμό του πλάτους των ρυμουλκούμενων και των συνδυασμών οχημάτων δεν συμπεριλαμβάνεται η εγκάρσια προέκταση:

α) Των ελαστικών πλησίον του σημείου επαφής τους με το έδαφος και των συνδέσεων των δεικτών πίεσης αυτών.

β) Των αντιολισθητικών συσκευών προσαρμοσμένων στους τροχούς.

γ) Των καθρεπτών οδήγησης όταν είναι τέτοιας κατασκευής ώστε να υποχωρούν τόσο προς τα μπρος όσο και προς τα πίσω με μέτρια πίεση, για να μην εξέχουν πέραν του επιτρεπόμενου μέγιστου πλάτους.

δ) Των πλευρικών δεικτών κατεύθυνσης και των ενδεικτικών φωτών του όγκου τους.

ε) Των τελωνειακών σφραγίδων, οι οποίες είναι προσαρμοσμένες στο φορτίο και συσκευών οι οποίες χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση και προστασία των σφραγίδων αυτών.

4. Τα άκρα των αξόνων και τα κεντρικά τμήματα των τροχών (πληήνες) των οδικών οχημάτων απαγορεύεται να εξέχουν του εξωτερικού περιγράμματος του οχήματος, εξαιρουμένων των μηχανημάτων έργων, των αγροτικών μηχανημάτων και ζωήλατων οχημάτων, τα οποία στερούνται προφυλακτήρων λάσπης (φτερών) ή έχουν αμάξωμα το οποίο δεν εξέχει των τροχών και για τα οποία επιτρέπεται τα άκρα των αξόνων και των κεντρικών τμημάτων των τροχών να εξέχουν του επιπέδου της στεφάνης των τροχών το πολύ 0,25 μ..

5. Το όχημα το οποίο κυκλοφορεί παρά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ακινητοποιείται από το αρμόδιο αστυνομικό όργανο που διαπίστωσε την παράβαση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 46 του παρόντος Κώδικα.

6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδιδόμενων προεδρικών διαταγμάτων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, το οποίο εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων, ως και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα ενός (1) μηνός.

'Αρθρο 54

'Ελξη οχημάτων

1. Τα οδικά οχήματα, εκτός από τις μοτοσικλέτες, τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα, επιτρέπεται να έλκουν άλλο όχημα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών για τα αυτοκίνητα οχήματα και απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, για τα μηχανήματα έργων μπορεί να επιτρέπεται η έλξη περισσότερων του ενός ρυμουλκούμενων και να επιβάλλονται περιορισμοί στην κυκλοφορία των συρμών αυτών.

2. Οι αγροτικοί ελκυστήρες επιτρέπεται να έλκουν περισσότερα από ένα αγροτικά μηχανήματα, αν αυτά είναι εφοδιασμένα με συστήματα τροχοπέδησης, που ο χειρισμός τους γίνεται από τη θέση του οδηγού του ελκυστήρα και το συνολικό μήκος του συρμού δεν υπερβαίνει τα 14 μέτρα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Γεωργίας και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων μπορεί να επιτρέπεται για τους πιο πάνω ελκυστήρες να έλκουν περισσότερα από ένα φορτωμένα ρυμουλκούμενα. Σε όλες τις περιπτώσεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις των άρθρων 55, 56 και 57 του παρόντος Κώδικα.

3. Η έλξη μηχανοκίνητου οχήματος επιτρέπεται από άλλο, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου αυτού, μόνο αν το ελκόμενο δεν είναι δυνατό να κινηθεί με ίδια μέσα, λόγω βλάβης ή λόγω έλλειψης κύριων οργάνων και αν δεν δημιουργείται από αυτό κίνδυνος για την κυκλοφορία.

4. Με αποφάσεις των αρμόδιων, κατά περίπτωση, Υπουργών Γεωργίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις σύνδεσης μηχανοκίνητων οχημάτων και ρυμουλκούμενων.

5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΤΡΟΧΟΠΕΔΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 55

Τροχοπέδηση αυτοκινήτων οχημάτων

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με συστήματα τροχοπέδησης, τα οποία να μπορεί να χειρίζεται με ευχέρεια ο οδηγός από τη θέση οδήγησης και να είναι ικανά να εκτελέσουν τις πιο κάτω λειτουργίες τροχοπέδησης:

α) Τροχοπέδηση πορείας, ικανή να επιβραδύνει την κίνηση του οχήματος, μέχρι να το σταματήσει, κατά τρόπο ασφαλή, ταχύ και αποτελεσματικό, όποιες και αν είναι οι συνθήκες φόρτωσής του και οποιαδήποτε η ανωφερική ή κατωφερική κλίση της οδού.

β) Τροχοπέδηση στάθμευσης, ικανή να συγκρατεί το όχημα ακίνητο, όποιες και αν είναι οι συνθήκες φόρτωσής του και σε σημαντική ανωφερική ή κατωφερική κλίση της οδού. Οι επιφάνειες τριβής της τροχοπέδης αυτής διατηρούνται στη θέση πέδησης με συσκευή, η ενέργεια της οποίας είναι καθαρά μηχανική.

γ) Τροχοπέδηση έκτακτης ανάγκης (δευτερεύουσα), ικανή να επιβραδύνει την κίνηση του οχήματος, μέχρι να το σταματήσει σε εύλογη απόσταση, όποιες και αν είναι οι συνθήκες φόρτωσής του, ακόμη και σε περίπτωση αποτυχίας της τροχοπέδης πορείας.

2. Τα πιο πάνω συστήματα πέδησης μπορούν να έχουν κοινά τμήματα. Ο συνδυασμός των συστημάτων αυτών επιτρέπεται μόνον όταν αυτά μπορούν να λειτουργήσουν με δύο τουλάχιστον ανεξάρτητους χειρισμούς.

3. Η τροχοπέδη πορείας πρέπει να επενεργεί σε όλους τους τροχούς του οχήματος.

4. Η τροχοπέδη στάθμευσης και η τροχοπέδη έκτακτης ανάγκης πρέπει να επενεργούν σε έναν τουλάχιστον τροχό σε κάθε πλευρά του κατά μήκος άξονα του οχήματος.

5. Η τροχοπέδη πορείας και η τροχοπέδη στάθμευσης πρέπει να επενεργούν σε επιφάνειες τριβής σταθερά συνδεδεμένες με το σύστημα των τροχών, δια μέσου στοιχείων επαρκούς αντοχής.

6. Όταν η τροχοπέδη βρίσκεται σε κατάσταση πέδησης, οι επιφάνειες τριβής δεν πρέπει να μπορούν να αποσυνδεθούν. Η αποσύνδεση αυτή είναι δυνατή σε ορισμένες επιφάνειες τριβής στη μεν τροχοπέδη στάθμευσης μόνο μετά από ενέργεια του οδηγού, στη δε τροχοπέδη πορείας ή έκτακτης ανάγκης αν εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα της πέδησης.

7. Το σύνολο των τμημάτων του συστήματος τροχοπέδησης πορείας πρέπει να έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα της πέδησης μετά από παρατεταμένη ή επαναλαμβανόμενη επενέργεια.

8. Η επενέργεια της τροχοπέδης πορείας πρέπει να κατανέμεται κατάλληλα και να συγχρονίζεται μεταξύ των διαφόρων αξόνων του οχήματος.

9. Εάν η τροχοπέδη πορείας ενεργοποιείται υποβοηθητικά ή εξ ολοκλήρου από πηγή ενέργειας, πλην της μείκτης ενέργειας του οδηγού, πρέπει να εξασφαλίζεται η δυνατότητα ακινητοποίησης του οχήματος μέσα σε εύλογη απόσταση, ακόμη και σε περίπτωση αποτυχίας της πηγής ενέργειας.

10. Αυτός που θέτει στην κυκλοφορία ως και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα, όπως πιο πάνω, που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα

χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 56

Τροχοπέδηση ρυμουλκούμενων

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 57 παρ. 1 περίπτωση γ' του παρόντος Κώδικα, τα ρυμουλκούμενα, εκτός από τα ελαφρά, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με τα ακόλουθα δύο συστήματα τροχοπέδησης:

α) Τροχοπέδη πορείας, ικανή να επιβραδύνει την κίνηση του οχήματος, μέχρι να το σταματήσει κατά τρόπο ασφαλή, ταχύ και αποτελεσματικό, όποιες και αν είναι οι συνθήκες φόρτωσής του και οποιαδήποτε η ανωφερική ή κατωφερική κλίση της οδού.

β) Τροχοπέδη στάθμευσης, ικανή να επιβραδύνει την κίνηση του οχήματος, μέχρι να το σταματήσει κατά τρόπο ασφαλή, ταχύ και αποτελεσματικό, με την οποία παραμένει το όχημα ακίνητο, όποιες και αν είναι οι συνθήκες φόρτωσής του σε σημαντική ανωφερική ή κατωφερική κλίση της οδού. Οι επιφάνειες τριβής της τροχοπέδης αυτής διατηρούνται στη θέση πέδησης με συσκευή, η ενέργεια της οποίας είναι καθαρά μηχανική. Τα πιο πάνω δεν εφαρμόζονται σε ρυμουλκούμενα, τα οποία δε μπορούν να αποσυνδεθούν από το έλκουν όχημα, χωρίς τη χρήση εργαλείων, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι διατάξεις του άρθρου 57 παρ. 1 περ. α' του παρόντος Κώδικα που αφορούν την τροχοπέδη στάθμευσης του συνδυασμού οχημάτων.

2. Τα συστήματα τροχοπέδησης, που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο είναι δυνατό να έχουν κοινά τμήματα, επιτρεπόμενου του συνδυασμού αυτών.

3. Η επενέργεια της τροχοπέδης πορείας πρέπει να κατανέμεται κατάλληλα σ' όλους τους τροχούς του ρυμουλκούμενου και να συγχρονίζεται μεταξύ των διαφόρων αξόνων αυτού.

4. Η τροχοπέδη πορείας πρέπει να τίθεται σε ενέργεια από τη θέση οδήγησης με το χειρισμό της τροχοπέδης πορείας του έλκοντος οχήματος. Από τη διάταξη αυτή εξαιρούνται τα ρυμουλκούμενα με μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος μέχρι 3.500 χιλιόγραμμα, η τροχοπέδη των οποίων μπορεί να είναι κατασκευασμένη, ώστε να τίθεται σε ενέργεια αυτόματα, όταν το ρυμουλκούμενο κινείται προς το επιβραδύνον έλκουν όχημα.

5. Η τροχοπέδη πορείας και στάθμευσης πρέπει να επενεργεί επί επιφανειών πέδησης οι οποίες είναι σταθερά συνδεδεμένες με τους τροχούς δια μέσου στοιχείων επαρκούς αντοχής.

6. Η τροχοπέδη πορείας, σε περίπτωση απόσπασής του ρυμουλκούμενου, πρέπει να το ακινητοποιεί αυτόματα. Της διάταξης αυτής εξαιρούνται τα μονοαξονικά ρυμουλκούμενα και από τα διαξονικά, εκείνα των οποίων η απόσταση των αξόνων είναι μικρότερη του ενός μέτρου με την προϋπόθεση ότι:

α) το μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος αυτών δεν υπερβαίνει τα 1.500 χιλιόγραμμα, και

β) εκτός των ημιρυμουλκούμενων, είναι εφοδιασμένα, πλην της κύριας συσκευής σύνδεσης και με δευτερεύουσα σύνδεση, η οποία σε περίπτωση θραύσης της κύριας συσκευής, θα εμποδίσει την πτώση της ράβδου έλξης του ρυμουλκούμενου στο έδαφος και θα εξασφαλίσει τη συνέχιση της ασφαλούς έλξης.

7. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία ως και αυτός που οδηγεί όχημα που έλκει ρυμουλκούμενο εκ των ανωτέρω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης που λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 57

Τροχοπέδηση συνδυασμών οχημάτων

1. Τηρουμένων των διατάξεων των δύο προηγούμενων άρθρων, σε συνδυασμό οχημάτων επιβάλλεται:

α) Τα συστήματα πέδησης καθενός εκ των συνδεόμενων

οχημάτων να συνδυάζονται μεταξύ τους.

β) Η επενέργεια της τροχοπέδης πορείας να κατανέμεται κατάλληλα και να συγχρονίζεται μεταξύ των συνδεδεμένων οχημάτων και

γ) Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ρυμουλκούμενου, το οποίο, ενδεχομένως, δεν είναι εφοδιασμένο με τροχοπέδη πορείας, να μην υπερβαίνει το μισό του αθροίσματος του απόβαρου του έλκοντος οχήματος και του βάρους του οδηγού.

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, συνδυασμό οχημάτων που δεν είναι εφοδιασμένος με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 58

Τροχοπέδηση μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών και τρίτροχων οχημάτων

1. Τα δίτροχα μοτοποδήλατα και οι μοτοσυκλέτες, χωρίς πλευρικό κάνιστρο, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα τροχοπέδησης, εκ των οποίων το ένα θα πρέπει να επενεργεί στον μπροστινό τροχό τουλάχιστον, ενώ το άλλο στον πίσω τροχό τουλάχιστον.

Σε μοτοσυκλέτα με πλευρικό καλάθι δεν απαιτείται να υπάρχει σύστημα τροχοπέδησης που να επενεργεί στον τροχό του καλαθιού.

2. Τα μοτοποδήλατα με τρεις τροχούς επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα είτε με δύο ανεξάρτητα συστήματα τροχοπέδησης, που να επενεργούν συγχρόνως σε όλους τους τροχούς είτε με ένα σύστημα τροχοπέδησης, που να επενεργεί σε όλους τους τροχούς και ένα σύστημα εφεδρικής τροχοπέδησης (έκτακτης ανάγκης), το οποίο μπορεί να είναι η τροχοπέδη στάθμευσης.

3. Τα συστήματα τροχοπέδησης μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών πρέπει να είναι ικανά να επιβραδύνουν την κίνηση του οχήματος, μέχρι να το σταματήσουν, κατά τρόπο ασφαλή, ταχύ και αποτελεσματικό, όποιες και αν είναι οι συνθήκες φόρτωσής του και οποιαδήποτε η ανωφερική ή κατωφερική κλίση της οδού.

4. Τα τρίτροχα οχήματα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο με χειρισμό με το πόδι πρέπει να επενεργεί σε όλους τους τροχούς, ένα σύστημα τροχοπέδησης στάθμευσης και ένα σύστημα εφεδρικής τροχοπέδησης (έκτακτης ανάγκης), το οποίο μπορεί να είναι η τροχοπέδη στάθμευσης.

Η τροχοπέδη στάθμευσης πρέπει να είναι σύμφωνη με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 55 παρ. 1 περ. β' του παρόντος Κώδικα.

5. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, μοτοποδήλατο ή μοτοσυκλέτα ή τρίτροχο όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένα με σύστημα τροχοπέδησης, που λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 59

Τροχοπέδηση ποδηλάτων

1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα τροχοπέδησης, ανεξάρτητα μεταξύ τους, άμεσης και αποτελεσματικής ενέργειας, εκ των οποίων το μὲν ένα θα επενεργεί στο μπροστινό, το δε άλλο στον πίσω τροχό.

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί ποδήλατο, που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 60

Τροχοπέδηση ζωήλατων οχημάτων

1. Με προεδρικό διάταγμα, το οποίο εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μπορεί να επιβληθεί σε ορισμένες κατηγορίες ζωήλατων οχημάτων ο εφοδιασμός τους με σύστημα τροχοπέδησης εύχρηστο και αποτελεσματικό, που να

επενεργεί στο όχημα και στο έδαφος.

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί ζωήλατο όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, που λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 61

Τροχοπέδηση αγροτικών μηχανημάτων

1. Αγροτικά μηχανήματα, τα οποία εκ κατασκευής μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 30 χιλιομέτρων την ώρα, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο ανεξάρτητα μεταξύ τους συστήματα τροχοπέδησης. Οι διατάξεις των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1 και της παραγράφου 3 του άρθρου 55 του παρόντος Κώδικα, εφαρμόζονται ανάλογα και στην προκειμένη περίπτωση.

2. Αγροτικά μηχανήματα, τα οποία εκ κατασκευής δεν μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 30 χιλιομέτρων την ώρα, μπορεί να είναι εφοδιασμένα με ένα μόνο σύστημα τροχοπέδησης (τροχοπέδη πορείας), αν το σύστημα αυτό λειτουργεί και ως τροχοπέδη στάθμευσης.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, αγροτικό μηχανήμα που δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο πιο πάνω σύστημα τροχοπέδησης και δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 62

Τροχοπέδηση μηχανημάτων έργων

1. Μηχανήματα έργων, τα οποία εκ κατασκευής μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 25 χιλιομέτρων την ώρα, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο ανεξάρτητα μεταξύ τους συστήματα τροχοπέδησης. Οι διατάξεις των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1 και της παραγράφου 5 του άρθρου 55 του παρόντος Κώδικα, εφαρμόζονται ανάλογα και στην προκειμένη περίπτωση.

2. Μηχανήματα έργων, τα οποία εκ κατασκευής δεν μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 25 χιλιομέτρων την ώρα, επιτρέπεται να είναι εφοδιασμένα με ένα μόνο σύστημα τροχοπέδησης, εάν το σύστημα αυτό λειτουργεί και ως τροχοπέδη στάθμευσης.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί μηχανήμα έργων, που δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο σύστημα τροχοπέδησης που να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

ΦΩΤΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΝΑΚΛΑΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ (ΑΝΤΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ)

Άρθρο 63

Φώτα πορείας (μεγάλα)

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα οποία μπορούν να υπερβούν την ταχύτητα των 40 χλμ. την ώρα σε ευθεία οριζόντια οδό, επιβάλλεται να έχουν στο μπροστινό μέρος τους δύο λευκά ή ειδικής επιλογής κίτρινα φώτα πορείας, ικανής έντασης, για τον επαρκή φωτισμό της οδού κατά τη νύκτα με καθαρές καιρικές συνθήκες, σε απόσταση τουλάχιστον 100 μέτρων μπροστά από το όχημα.

2. Η απόσταση μεταξύ των εξωτερικών ορίων των φωτών πορείας και του ακρότατου εξωτερικού ορίου του οχήματος σε ουδεμία περίπτωση θα είναι μικρότερη από την αντίστοιχη απόσταση των φωτών διασταύρωσης.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, όχημα από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα ως άνω φώτα πορείας, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 64

Φώτα διασταύρωσης (μεσαία)

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα οποία μπορούν να υπερβούν την ταχύτητα των 10 χλμ. την ώρα σε ευθεία οριζόντια οδό, επιβάλλεται να έχουν στο μπροστινό μέρος τους ζυγό αριθμό λευκών φώτων ή ειδικής επιλογής κίτρινα φώτα διασταύρωσης, ικανής έντασης, για τον επαρκή φωτισμό της οδού κατά τη νύκτα με καθαρές καιρικές συνθήκες, σε απόσταση τουλάχιστον 40 μέτρων μπροστά από το όχημα. Τα αυτοκίνητα οχήματα δεν επιτρέπεται να είναι εφοδιασμένα με περισσότερα από δύο φώτα διασταύρωσης που να ανάβουν ταυτόχρονα.
2. Το εξωτερικό σημείο της φωτιστικής επιφάνειας των φώτων διασταύρωσης πρέπει να μην απέχει περισσότερο από 0,40 μ. από το ακρότατο της αυτής πλευράς εξωτερικό όριο του οχήματος.
3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, αυτοκίνητο όχημα από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα ως άνω φώτα διασταύρωσης, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 65

Φώτα θέσης (μικρά)

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα επιβάλλεται να έχουν δύο μετωπικά λευκά φώτα θέσης.

Επιτρέπεται η χρήση ειδικής επιλογής κίτρινου χρώματος για τα φώτα αυτά, όταν είναι ενσωματωμένα σε φώτα πορείας ή διασταύρωσης, τα οποία εκπέμπουν ειδικής επιλογής κίτρινες δέσμες.

2. Τα πιο πάνω φώτα θέσης, όταν είναι τα μόνα αναμμένα, πρέπει, κατά τη νύκτα με καθαρές καιρικές συνθήκες, να είναι ορατά από απόσταση τουλάχιστον 300 μέτρων, χωρίς να προκαλούν θάμβωση ή δυσχέρεια στους χρησιμοποιούντες την οδό.
3. Τα αυτοκίνητα και τα ρυμουλκούμενα επιβάλλεται να έχουν, στο πίσω μέρος τους, ζυγό αριθμό ερυθρών φώτων θέσης, ορατών κατά τη νύκτα με καθαρές καιρικές συνθήκες, από απόσταση τουλάχιστον 300 μέτρων, χωρίς να προκαλείται θάμβωση ή δυσχέρεια στους χρησιμοποιούντες την οδό.
4. Το εξωτερικό σημείο της φωτιστικής επιφάνειας των φώτων θέσης πρέπει να μην απέχει περισσότερο από 0,40 μ. από το ακρότατο της αυτής πλευράς εξωτερικό όριο του οχήματος.
5. Τα ρυμουλκούμενα, με πλάτος μεγαλύτερο από 1,60 μ. επιβάλλεται να έχουν δύο μετωπικά λευκά φώτα θέσης, όπως πιο πάνω, προσαρμοσμένα σε τέτοια θέση ώστε το εξωτερικό σημείο της φωτιστικής τους επιφάνειας να μην απέχει περισσότερο από 0,15 μ. από το ακρότατο της αυτής πλευράς εξωτερικό όριο του ρυμουλκούμενου.
6. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα φώτα θέσης που προβλέπονται και τα οποία λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 66

Φώτα όγκου και φώτα πλευρικά

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα, το πλάτος των οποίων υπερβαίνει τα 2,10 μ. επιβάλλεται να έχουν δύο τουλάχιστον φώτα όγκου, τα οποία πρέπει να εκπέμπουν λευκό ή κίτρινο φως προς τα εμπρός και ερυθρό φως προς τα πίσω.
Με τα ίδια πιο πάνω φώτα μπορεί να είναι εφοδιασμένα και τα οχήματα των οποίων το πλάτος υπερβαίνει το 1,80 μ..
2. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα μπορεί να είναι εφοδιασμένα με κίτρινα πλευρικά φώτα.
3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, αυτοκίνητο όχημα από τα πιο πάνω ή ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν

είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα πιο πάνω φώτα που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 67

Φως πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα επιβάλλεται να έχουν φώτα ικανής έντασης, για τον επαρκή φωτισμό της πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας, ώστε ο αριθμός, όταν φωτίζεται, να είναι ευανάγνωστος κατά τη νύκτα με καθαρές καιρικές συνθήκες, από απόσταση 20 τουλάχιστον μέτρων και μη ορατό απευθείας από τους ακολουθούντες οδηγούς των άλλων οχημάτων.
2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο πιο πάνω φως πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας που να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 68

Φώτα τροχοπέδησης

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα οποία μπορούν να υπερβούν την ταχύτητα των 25 χλμ. την ώρα σε ευθεία οριζόντια οδό και τα ρυμουλκούμενα, επιβάλλεται να έχουν στο πίσω μέρος τους τουλάχιστον δύο ερυθρά φώτα τροχοπέδησης, η φωτιστική ένταση των οποίων να είναι σημαντικά μεγαλύτερη εκείνης των πίσω φώτων θέσης.
2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα πιο πάνω φώτα πέδησης, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 69

Φώτα ομίχλης

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα μπορούν να φέρουν μπροστά δύο φώτα ομίχλης αντιθαμβωτικά, λευκού ή ειδικής επιλογής κίτρινου χρώματος και τοποθετημένα κατά τρόπον ώστε κανένα σημείο της φωτιστικής τους επιφάνειας να βρίσκεται ψηλότερα από το ανώτατο σημείο της φωτιστικής επιφάνειας των φώτων διασταύρωσης και το εξωτερικό σημείο της φωτιστικής τους επιφάνειας να μην απέχει περισσότερο από 0,40 μ. από το ακρότατο της αυτής πλευράς εξωτερικό όριο του οχήματος.
2. Τα αυτοκίνητα και τα ρυμουλκούμενα μπορούν να φέρουν πίσω ένα ή δύο φώτα ομίχλης χρώματος ερυθρού.
3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, όχημα εκ των πιο πάνω το οποίο έχει φώτα ομίχλης που δεν πληρούν τους όρους του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 70

Φώτα οπισθοπορείας

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα μπορούν να έχουν αντιθαμβωτικά φώτα οπισθοπορείας, λευκού ή ειδικής επιλογής κίτρινου χρώματος, τα οποία να ανάβουν αυτόματα με τη χρησιμοποίηση της ταχύτητας οπισθοδρόμησης του οχήματος.
2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα, το οποίο έχει φως οπισθοπορείας που δεν πληροί τους όρους του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 71

Φώτα δεικτών κατεύθυνσης (φλας)
και φώτα έκτακτης ανάγκης

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα τρίτροχα οχήματα, οι

μοτοσικλές, τα μοτοποδήλατα και τα ρυμουλκούμενα, επιβάλλεται να έχουν ζυγό αριθμό σταθερών δεικτών κατεύθυνσης με κίτρινα φώτα που αναβοσβήνουν, ορατά κατά την ημέρα και νύκτα από τους χρησιμοποιούντες την οδό. Η συχνότητα με την οποία αναβοσβήνει το φως πρέπει να είναι 90 παλμοί το λεπτό, με ανοχή συν πλην 30 παλμούς.

Με τα πιο πάνω φώτα μπορούν να αναβοσβήνουν συγχρόνως και τα πλευρικά φώτα θέσης.

2. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με συσκευή που να επιτρέπει τη σύγχρονη λειτουργία των φώτων δεικτών κατεύθυνσης (φώτα έκτακτης ανάγκης).

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί όχημα, που αναφέρεται στην πιο πάνω παράγραφο και το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τους πιο πάνω προβλεπόμενους φωτεινούς δείκτες κατεύθυνσης που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 72

Αντανακλαστήρες

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα επιβάλλεται να έχουν στο πίσω μέρος τους δύο τουλάχιστον ερυθρούς αντανακλαστήρες, ορατούς από οδηγό, κατά τη νύκτα με καθαρές καιρικές συνθήκες από απόσταση τουλάχιστον 150 μέτρων, όταν φωτίζονται από τα φώτα πορείας, τα φώτα διασταύρωσης ή τα φώτα ομίχλης άλλου οχήματος.

2. Οι πιο πάνω αντανακλαστήρες των μεν αυτοκινήτων οχημάτων μπορούν να έχουν οποιοδήποτε σχήμα, εκτός τριγωνικού, των δε ρυμουλκούμενων επιβάλλεται να έχουν σχήμα ισόπλευρου τριγώνου, πλευράς μήκους από 0,15 μ. έως και 0,20 μ. και το οποίο τοποθετείται με τη μία πλευρά οριζόντια και την απέναντι αυτής κορυφή προς τα πάνω. Μέσα στο τρίγωνο αυτό απαγορεύεται η τοποθέτηση οποιουδήποτε φωτεινού σήματος.

3. Το εξωτερικό άκρο της φωτιστικής επιφάνειας του αντανακλαστήρα πρέπει να μην απέχει περισσότερο από 0,40 μ. από το ακρότατο της αυτής πλευράς εξωτερικό όριο του οχήματος.

4. Τα ρυμουλκούμενα επιβάλλεται να έχουν στο μπροστινό μέρος δύο λευκούς αντανακλαστήρες οποιουδήποτε σχήματος, εκτός τριγωνικού και να ανταποκρίνονται ως προς την ορατότητα με τις απαιτήσεις της παρ.1 του άρθρου αυτού.

5. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα, το μήκος των οποίων υπερβαίνει τα 6 μ., επιβάλλεται να έχουν κίτρινους πλευρικούς αντανακλαστήρες.

6. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο που δεν έχει τους κατά το άρθρο αυτό προβλεπόμενους αντανακλαστήρες, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 73

Γενική διάταξη ηλεκτρικού συστήματος

1. Το ηλεκτρικό σύστημα των αυτοκινήτων οχημάτων και των συνδυασμών οχημάτων, οι οποίοι αποτελούνται από ένα έλκον αυτοκίνητο όχημα και ένα ή περισσότερα ρυμουλκούμενα, πρέπει να είναι κατασκευασμένο κατά τρόπον ώστε τα φώτα πορείας, διασταύρωσης, ομίχλης, τα μετωπικά φώτα θέσης του αυτοκινήτου οχήματος και το φως της πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας, να μην ανάβουν όταν δεν είναι αναμμένα τα πίσω ερυθρά φώτα θέσης. Επίσης, τα μπροστινά λευκά φώτα θέσης του αυτοκινήτου οχήματος να είναι πάντοτε αναμμένα όταν ανάβουν τα φώτα πορείας, διασταύρωσης ή ομίχλης.

Η διάταξη αυτή δεν έχει εφαρμογή όταν τα φώτα πορείας ή διασταύρωσης χρησιμοποιούνται για φωτεινή προειδοποίηση (άρθρο 36 παρ. 4).

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, όχημα ή συνδυασμό οχημάτων που δεν είναι εφοδιασμένος με το πιο πάνω προβλεπόμενο ηλεκτρικό σύστημα, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 74

Φώτα μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών

1. Τα τρίτροχα μοτοποδήλατα επιβάλλεται να έχουν:

α) Ένα ή δύο φώτα διασταύρωσης

β) Ένα ή δύο πίσω φώτα θέσης

γ) Ένα ή δύο φώτα τροχοπέδησης

δ) Ένα ή δύο σε κάθε πλευρά μη τριγωνικούς ανακλαστήρες

ε) Έναν μη τριγωνικό ανακλαστήρα πίσω

στ) Δύο ανακλαστήρες σε κάθε ποδομοχλό, όταν αυτοί δεν είναι αναδιπλούμενοι.

Επίσης τα δίτροχα μοτοποδήλατα μπορεί να είναι εφοδιασμένα και με:

α) Ένα ή δύο φώτα πορείας

β) Δύο σε κάθε πλευρά δείκτες κατεύθυνσης

γ) Φώτα για το φωτισμό της πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας

δ) Ένα ή δύο φώτα θέσης μπροστά

ε) Έναν μη τριγωνικό ανακλαστήρα μπροστά.

2. Τα τρίτροχα μοτοποδήλατα και τα ελαφρά τετράτροχα επιβάλλεται να έχουν:

α) Ένα ή δύο φώτα διασταύρωσης

β) Ένα ή δύο φώτα θέσης μπροστά. Τα τρίτροχα μοτοποδήλατα με μέγιστο πλάτος άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα θέσης μπροστά.

γ) Ένα ή δύο φώτα θέσης πίσω. Τα τρίκυκλα μοτοποδήλατα με μέγιστο πλάτος άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα θέσης πίσω.

δ) Έναν ή δύο μη τριγωνικούς ανακλαστήρες πίσω. Τα τρίκυκλα μοτοποδήλατα με μέγιστο πλάτος άνω των 1000 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο μη τριγωνικούς ανακλαστήρες πίσω.

ε) Δύο ανακλαστήρες σε κάθε ποδομοχλό, όταν αυτοί δεν είναι αναδιπλούμενοι.

στ) Ένα ή δύο φώτα τροχοπέδησης. Τα τρίτροχα μοτοποδήλατα με μέγιστο πλάτος άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα τροχοπέδησης.

ζ) Δύο σε κάθε πλευρά δείκτες κατεύθυνσης, για τα τρίτροχα μοτοποδήλατα με κλειστό αμάξωμα.

Επίσης τα τρίτροχα μοτοποδήλατα μπορεί να είναι εφοδιασμένα και με:

α) Ένα ή δύο φώτα πορείας

β) Δύο σε κάθε πλευρά δείκτες κατεύθυνσης, για τα τρίτροχα μοτοποδήλατα χωρίς κλειστό αμάξωμα.

γ) Φώτα για το φωτισμό της πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας

δ) Έναν ή δύο σε κάθε πλευρά μη τριγωνικούς ανακλαστήρες.

3. Οι δίτροχες μοτοσικλές επιβάλλεται να έχουν:

α) Ένα ή δύο φώτα πορείας

β) Ένα ή δύο φώτα διασταύρωσης

γ) Δύο σε κάθε πλευρά δείκτες κατεύθυνσης

δ) Ένα ή δύο φώτα τροχοπέδησης

ε) Ένα ή δύο φώτα θέσης μπροστά

στ) Ένα ή δύο φώτα θέσης πίσω

ζ) Φως για το φωτισμό της πίσω πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας

η) Έναν μη τριγωνικό ανακλαστήρα πίσω.

Επίσης οι δίτροχες μοτοσικλές μπορεί να είναι εφοδιασμένες και με:

α) Ένα ή δύο φώτα ομίχλης μπροστά

β) Ένα ή δύο φώτα ομίχλης πίσω

γ) Ένα φως έκτακτης ανάγκης

δ) Έναν ή δύο σε κάθε πλευρά μη τριγωνικούς ανακλαστήρες.

4. Οι δίτροχες μοτοσικλές με πλευρικό κάνιστρο επιβάλλεται να έχουν:

α) Ένα ή δύο φώτα πορείας

- β) Ένα ή δύο φώτα διασταύρωσης
 γ) Δύο σε κάθε πλευρά δείκτες κατεύθυνσης
 δ) Ένα ή δύο φώτα τροχοπέδησης
 ε) Δύο ή τρία φώτα θέσης μπροστά, από τα οποία το ένα στο καλάθι
 στ) Δύο ή τρία φώτα θέσης πίσω, από τα οποία το ένα στο καλάθι
 ζ) Φως για το φωτισμό της πίσω πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας
 η) Δύο μη τριγωνικούς ανακλαστήρες πίσω.
 Επίσης οι δίτροχες μοτοσυκλές με πλευρικό καλάθι μπορεί να είναι εφοδιασμένες και με:
 α) Ένα ή δύο φώτα ομίχλης μπροστά
 β) Ένα ή δύο φώτα ομίχλης πίσω
 γ) Ένα φως έκτακτης ανάγκης
 δ) Έναν ή δύο σε κάθε πλευρά μη τριγωνικούς ανακλαστήρες.
 5. Το ηλεκτρικό σύστημα μοτοσυκλέτας και καλαθιού πρέπει να είναι κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε τα φώτα θέσης (μετωπικό και πίσω) του καλαθιού να ανάβουν συγχρόνως με το πίσω φως θέσης της μοτοσυκλέτας.
 6. Τα στις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου αυτού προβλεπόμενα φώτα πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές ως προς το χρώμα, την ένταση και την τοποθέτηση, οι οποίες καθορίζονται για τα αντίστοιχα φώτα των αυτοκινήτων οχημάτων κ.λπ., εκτός των μοτοποδηλάτων, τα οποία επιβάλλεται να έχουν φανούς μέτριας έντασης.
 7. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί όχημα από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα ως άνω προβλεπόμενα φώτα, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 75

Φώτα τρίτροχων οχημάτων

1. Τα τρίτροχα οχήματα επιβάλλεται να έχουν:
 α) Ένα ή δύο φώτα πορείας. Τα τρίτροχα οχήματα, των οποίων το μέγιστο πλάτος είναι άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα πορείας.
 β) Ένα ή δύο φώτα διασταύρωσης. Τα τρίτροχα οχήματα, των οποίων το μέγιστο πλάτος είναι άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα διασταύρωσης.
 γ) Έναν ή δύο σε κάθε πλευρά δείκτες κατεύθυνσης.
 δ) Ένα ή δύο φώτα πέδησης. Τα τρίτροχα οχήματα, των οποίων το μέγιστο πλάτος είναι άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα πέδησης.
 ε) Ένα ή δύο φώτα θέσης μπροστά. Τα τρίτροχα οχήματα, των οποίων το μέγιστο πλάτος είναι άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα θέσης μπροστά.
 στ) Ένα ή δύο φώτα θέσης πίσω. Τα τρίτροχα οχήματα, των οποίων το μέγιστο πλάτος είναι άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα θέσης πίσω.
 ζ) Φως για το φωτισμό της πίσω πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας.
 η) Δύο μη τριγωνικούς ανακλαστήρες πίσω.
 θ) Φως έκτακτης ανάγκης.
 ι) Έναν ή δύο μη τριγωνικούς ανακλαστήρες πίσω. Τα τρίτροχα οχήματα, των οποίων το μέγιστο πλάτος είναι μέχρι 1000 χιλ. δεν επιβάλλεται να έχουν ανακλαστήρα πίσω.
 Επίσης τα τρίτροχα οχήματα μπορεί να είναι εφοδιασμένα και με:
 α) Ένα ή δύο φώτα ομίχλης μπροστά
 β) Ένα ή δύο φώτα ομίχλης πίσω
 γ) Ένα ή δύο φώτα οπισθοπορείας
 δ) Έναν ή δύο σε κάθε πλευρά μη τριγωνικούς ανακλαστήρες.

2. Τα προβλεπόμενα φώτα στην προηγούμενη παράγραφο του άρθρου αυτού πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές ως προς το χρώμα, την ένταση και την τοποθέτηση, οι οποίες καθορίζονται για τα αντίστοιχα φώτα των αυτοκινήτων οχημάτων.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, τρίτροχη μοτοσυκλέτα, η οποία δεν είναι εφοδιασμένη με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και ανανακλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 76

Φώτα ποδηλάτων

1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα ερυθρό φως και ανανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν τουλάχιστον ανανακλαστήρα σε κάθε πλευρά. Ομοίως ανανακλαστικό στοιχείο κίτρινου χρώματος επιβάλλεται να τοποθετείται σε κάθε ποδομοχλό.

Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα ως άνω φώτα, εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύκτα, τα ποδήλατα των οποίων η διάμετρος τροχού δεν υπερβαίνει τα 500 χιλιοστά, τα αγωνιστικά και τα ορειβατικά ποδήλατα.

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, ποδήλατο το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και ανανακλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 77

Φώτα ζωήλατων οχημάτων

1. Τα ζωήλατα οχήματα επιβάλλεται να έχουν δύο λευκά φώτα μπροστά και δύο ερυθρά πίσω. Αντί των ερυθρών επιτρέπεται να τοποθετηθούν ανανακλαστικά στοιχεία ερυθρού φωτός.

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί ζωήλατο όχημα, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και ανανακλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 78

Φώτα αγροτικών μηχανημάτων

1. Οι διατάξεις του παρόντος Κώδικα για το σύστημα φωτισμού και οπτικής γενικά σήμανσης των οχημάτων έχουν ανάλογη εφαρμογή και στα αγροτικά μηχανήματα τα οποία κινούνται αυτοδύναμα, ως και επί των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων, αν αυτά καλύπτουν τα πίσω φώτα του έλκοντος οχήματος. Ειδικότερα, στις περιπτώσεις συνδυασμών μονοαξονικών γεωργικών ελκυστήρων, των οποίων η πραγματική ισχύς του κινητήρα στον άξονα δεν υπερβαίνει τους 7 ίππους, μετά ρυμουλκούμενων, εφαρμόζονται οι διατάξεις του κεφαλαίου αυτού για τις δίτροχες μοτοσυκλές με ή χωρίς καλάθι.

Αν όμως υπερβαίνει τους 7 ίππους εφαρμόζονται οι διατάξεις του κεφαλαίου αυτού για τις τρίτροχες μοτοσυκλές.

Αν η ιδιομορφία των πιο πάνω μηχανημάτων δεν επιτρέπει ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων για τη θέση των φώτων και ανανακλαστικών στοιχείων, οι Υπουργοί Γεωργίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, με αποφάσεις τους καθορίζουν διάφορο τρόπο τοποθέτησης.

2. Τα αγροτικά μηχανήματα μπορούν να φέρουν ειδικό προβολέα, ο οποίος χρησιμοποιείται μόνο κατά την εκτέλεση μηχανοαγροτικών εργασιών, απαγορευμένης της χρήσης αυτού κατά την κίνησή τους στις οδούς.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, όχημα εκ των πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο σύστημα φωτισμού, που να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, ως και αυτός που παραβαίνει τη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 79

Φώτα μηχανημάτων έργων

1. Οι διατάξεις του παρόντος Κώδικα για φωτισμό και οπτική

σήμανση οχημάτων, γενικά, έχουν ανάλογη εφαρμογή και επί των μηχανημάτων έργων, ως και επί των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων, αν αυτά καλύπτουν τα πίσω φώτα του έλκοντος οχήματος.

Τα χιονοκαθαριστικά μηχανήματα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα και με φανούς κίτρινου φωτός.

2. Τα μηχανήματα έργων μπορεί να έχουν ειδικούς προβολείς, οι οποίοι χρησιμοποιούνται μόνο κατά την εκτέλεση έργων, απαγορευμένης της χρήσης αυτών κατά την κίνησή τους επί των οδών.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, όχημα εκ των πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο σύστημα φωτισμού, που να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, ως και αυτός που παραβαίνει τη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 80

Γενικές διατάξεις για το φωτισμό

1. Τα φώτα οδικού οχήματος ή ρυμουλκούμενου, εκτός από τα φώτα των δεικτών κατεύθυνσης και τα φώτα έκτακτης ανάγκης, απαγορεύεται να αναβοσβήνουν ή να μεταβάλλουν ένταση. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται αυτό για φώτα χρησιμοποιούμενα για την επισήμανση οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων (π.χ. οχήματα προτεραιότητας, φάλαγγας οχημάτων, οχήματα μεγάλου μεγέθους και οχήματα εξοπλισμού κατασκευής ή συντήρησης των οδών), ως προς τα οποία δεν εφαρμόζονται οι γενικοί κανόνες κυκλοφορίας ή η παρουσία των οποίων επί της οδού επιβάλλει στους λοιπούς χρησιμοποιούντες τις οδούς να λαμβάνουν ειδικές προφυλάξεις.

2. Συνδυασμός δύο ή περισσότερων ομοίων ή όχι φώτων, τα οποία εκτελούν την αυτή λειτουργία και τα οποία έχουν το ίδιο χρώμα, θεωρείται ότι αποτελούν ένα και μόνο φως, αν οι προβολές των φωτιστικών επιφανειών τους, σε εγκάρσιο κατακόρυφο επίπεδο, καταλαμβάνουν ποσοστό όχι λιγότερο του 50% της επιφάνειας του μικρότερου ορθογώνιου παραλληλόγραμμου, το οποίο περιγράφει τις προβολές αυτές των φωτιστικών επιφανειών.

3. Απλή φωτιστική επιφάνεια, η οποία έχει σχήμα ταινίας, θεωρείται ότι είναι δύο ή ζυγός αριθμός φώτων, αν είναι τοποθετημένη συμμετρικά ως προς το μέσο κατά μήκος επίπεδο του οχήματος, εκτείνεται μέχρις απόστασης όχι μεγαλύτερης των 0,40 μ. από το ακρότατο εξωτερικό όριο του οχήματος και έχει μήκος τουλάχιστον 0,80 μ.. Ο φωτισμός μιας τέτοιας επιφάνειας πρέπει να παρέχεται από δύο τουλάχιστον φωτεινές πηγές που βρίσκονται κατά το δυνατόν πλησιέστερα προς τα άκρα αυτής. Η πιο πάνω φωτιστική επιφάνεια μπορεί να αποτελείται από αριθμό στοιχείων, τα οποία είναι τοποθετημένα κατά τρόπο ώστε οι προβολές των φωτιστικών επιφανειών των διαφόρων στοιχείων σε εγκάρσιο κατακόρυφο επίπεδο να καταλαμβάνουν ποσοστό όχι λιγότερο του 50% της επιφάνειας του μικρότερου ορθογώνιου παραλληλόγραμμου, το οποίο περιγράφει τις προβολές αυτές των φωτιστικών επιφανειών.

4. Φώτα οχήματος, τα οποία εκτελούν την αυτή λειτουργία και φωτίζουν προς την ίδια κατεύθυνση, πρέπει να είναι του αυτού χρώματος. Φώτα και αντανakλαστήρες, ζυγού αριθμού, πρέπει να τοποθετούνται συμμετρικά ως προς το μέσο κατά μήκος επίπεδο του οχήματος, εκτός των οχημάτων, τα οποία έχουν ασύμμετρο εξωτερικό σχήμα. Η ένταση των φώτων κάθε ζεύγους πρέπει να είναι η αυτή. Τα φώτα δεν πρέπει να επικαλύπτονται από διάφορα αντικείμενα και πρέπει να διατηρούνται καθαρά.

5. Τηρουμένων των λοιπών διατάξεων του κεφαλαίου αυτού, φώτα διαφόρων ειδών, ως και αντανakλαστήρες, μπορούν να ενώνονται ή να ενσωματώνονται μέσα στην αυτή συσκευή.

6. Απαγορεύεται η προσθήκη άλλων φωτιστικών ή αντανakλαστικών στοιχείων πέραν των προβλεπόμενων στο άρθρο 2 παρ. 1 του παρόντος Κώδικα.

7. Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα χαρακτηριστικά των χρωμάτων των φώτων, τα

οποία χρησιμοποιούνται από τα διάφορα οδικά οχήματα.

8. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 81

Μηχανισμοί, εξαρτήματα και συσκευές οχημάτων

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα διεύθυνσης, το οποίο να επιτρέπει στον οδηγό την ευχερή, ταχεία και ασφαλή αλλαγή κατεύθυνσης του οχήματός του.

2. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα τρίτροχα οχήματα, οι μοτοσυκλέτες και τα μοτοποδήλατα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με έναν τουλάχιστον καθρέπτη, τοποθετημένο σε θέση η οποία να εξασφαλίζει την ορατότητα της οδού πίσω από το όχημα.

3. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργων, τα οποία κινούνται στις οδούς πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα τουλάχιστον ηχητικό όργανο προειδοποίησης ικανής έντασης, τα δε τρίτροχα οχήματα, οι μοτοσυκλέτες και τα μοτοποδήλατα με όμοιο όργανο μικρότερης έντασης. Ο ήχος, ο οποίος εκπέμπεται από το ηχητικό όργανο, πρέπει να είναι συνεχής του αυτού τόνου και όχι διαπεραστικός.

4. Τα οχήματα άμεσης ανάγκης, τα έχοντα προτεραιότητα, ως και τα οχήματα δημόσιας μαζικής μεταφοράς επιβατών, μπορούν να είναι εφοδιασμένα και να χρησιμοποιούν άλλα ηχητικά όργανα, διαφόρων ήχων, οι προδιαγραφές των οποίων καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

5. Η χρήση σαλπίνγων εναλλασόμενου ήχου, σειρήνων, σφυρικτών κ.λπ. απαγορεύεται, εκτός των οχημάτων της προηγούμενης παραγράφου.

6. Τα ποδήλατα, εκτός από τα χρησιμοποιούμενα σε αθλητικούς αγώνες, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα κουδούνι.

7. Τα διαφανή μέρη των αυτοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων, τα οποία αποτελούν τμήμα του αμαξώματος αυτών, περιλαμβανομένου και του ανεμοθώρακα ως και οποιουδήποτε εσωτερικού χωρίσματος, επιβάλλεται να είναι κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε αφ' ενός μεν σε περίπτωση θραύσης τους ο κίνδυνος τραυματισμού προσώπων να μειώνεται στο ελάχιστο, αφ' ετέρου δε να είναι ορατός τόσο ο οδηγός όσο και οι επιβαίνοντες αυτού.

Ειδικότερα, τα διαφανή μέρη του ανεμοθώρακα πρέπει να είναι κατασκευασμένα από τέτοια ύλη ώστε:

α) Η διαφάνεια του ανεμοθώρακα να μην ελαττώνεται με την πάροδο του χρόνου.

β) Να μην παραμορφώνουν τις εικόνες των αντικειμένων που φαίνονται διαμέσου του ανεμοθώρακα.

γ) Σε περίπτωση θραύσης τους, ο οδηγός να έχει ικανή καθαρή θέα της οδού.

8. Το αυτοκίνητο όχημα, το οποίο έχει ανεμοθώρακα διαστάσεων και σχήματος ώστε ο οδηγός να μην μπορεί να βλέπει κανονικά μπροστά του, παρά μόνο μέσα από το διαφανές μέρος του ανεμοθώρακα, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένο με έναν τουλάχιστον αποτελεσματικό καθαριστήρα του ανεμοθώρακα, τοποθετημένο σε κατάλληλη θέση και ο οποίος να λειτουργεί κατά τρόπον ώστε να μην απαιτείται διαρκής ενέργεια του οδηγού.

Απαγορεύεται η τοποθέτηση ή ανάρτηση μπροστά ή πίσω από τον ανεμοθώρακα, ως και η επικάλυψη σε αυτόν αντικειμένων που περιορίζουν την ορατότητα του οδηγού.

9. Το αυτοκίνητο όχημα, το οποίο σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένο με έναν τουλάχιστον καθαριστήρα του ανεμοθώρακα, πρέπει επίσης να έχει και πλυντήρια του ανεμοθώρακα.

10. Τα φορτηγά όλων των κατηγοριών, τα λεωφορεία, ως και τα ρυμουλκούμενα επιβάλλεται να φέρουν στους τροχούς του πίσω τελευταίου άξονα λασπωτήρες.

11. Τα αυτοκίνητα οχήματα, εκτός από τα τρίτροχα οχήματα και τις μοτοσυκλέτες, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με σύστημα κίνησης του οχήματος προς τα πίσω, ο χειρισμός του οποίου να γίνεται από τη θέση του οδηγού.

12. Ο κινητήρας εσωτερικής καύσης, ο οποίος χρησιμοποιείται για την προώθηση οδικού οχήματος, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένος με αποτελεσματικό σιγαστήρα, κατάλληλο να μειώνει το θόρυβο, ο οποίος προκαλείται από την έξοδο των καυσαερίων και τέτοιας κατασκευής, ώστε να μην δύναται να τεθεί εκτός λειτουργίας από τον οδηγό από τη θέση του.

13. Οι τροχοί των μηχανοκίνητων οχημάτων, των ρυμουλκούμενων, των μοτοποδηλάτων και των ποδηλάτων επιβάλλεται να φέρουν ελαστικά με ή χωρίς αεροθάλαμο ή άλλα ελαστικά ανάλογης αποτελεσματικότητας που να είναι σε τέτοια κατάσταση, ώστε να εξασφαλίζονται οι συνθήκες ασφάλειας και η πρόσφυση, ακόμη και επί υγρού οδοστρώματος. Με απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορούν ορισμένα ειδικής χρήσης μηχανοκίνητα οχήματα και ρυμουλκούμενα να εξαιρεθούν της πιο πάνω υποχρέωσης, αν δεν προκαλείται φθορά του καταστρώματος της οδού. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το, για κάθε τύπο ελαστικού, ελάχιστο επιτρεπόμενο πάχος προεξοχών του πέλματος, κάτω από το οποίο, εξαιτίας έλλειψης επαρκούς ικανότητας πρόσφυσης, απαγορεύεται για λόγους ασφάλειας η περαιτέρω χρήση του ελαστικού αυτού.

Τα αυτοκίνητα οχήματα εκτός των δίτροχων μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με έναν εφεδρικό τροχό.

14. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με σύστημα ανάρτησης των τροχών, το οποίο εξασφαλίζει την ελαστική με αυτούς σύνδεση του αμαξώματος του οχήματος και την απόσβεση των ταλαντώσεων.

Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί ορισμένα ειδικής χρήσης αυτοκίνητα οχήματα ή ρυμουλκούμενα να εξαιρεθούν της υποχρέωσης αυτής.

15. Αυτοκίνητο όχημα, το οποίο μπορεί να υπερβεί την ταχύτητα των 40 χλμ. την ώρα, σε ευθεία οριζόντια οδό, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένο με μετρητή ταχύτητας (ταχύμετρο) που να λειτουργεί σωστά.

16. Τα μηχανοκίνητα οχήματα, εκτός από τις δίτροχες μοτοσυκλέτες χωρίς καλάθι, τα τρίτροχα μοτοποδήλατα και τα ρυμουλκούμενα, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με την πινακίδα ή την ειδική συσκευή επισήμανσης, η οποία αναφέρεται στα άρθρα 29 παρ. 3 και 34 παρ. 9 του παρόντος Κώδικα. Η πιο πάνω πινακίδα αποτελείται από ισόπλευρο τρίγωνο που έχει πλευρά μήκους όχι μικρότερη των 0,40 μ. και πλάτους όχι μικρότερη των 0,05 μ., το δε εσωτερικό μέρος του μπορεί να είναι κενό ή χρωματισμένο με ανοικτό χρώμα. Οι πλευρές του τριγώνου αυτού πρέπει να είναι κατασκευασμένες από αντανάκλαστική ύλη ερυθρού χρώματος. Η πινακίδα πρέπει να είναι κατασκευασμένη κατά τρόπον ώστε να μπορεί να τοποθετείται σταθερά σε κατακόρυφη θέση. Οι προδιαγραφές των πινακίδων, της αντανάκλαστικής ύλης αυτών, ως και των ειδικών συσκευών επισήμανσης, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

17. Τα επιβατηγά αυτοκίνητα οχήματα, ως και τα φορτηγά μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους μέχρι και 3.500 χλγρ. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας στα μπροστινά καθίσματα. Τα επιβατηγά αυτοκίνητα οχήματα, που τέθηκαν το πρώτο σε κυκλοφορία στη Χώρα μετά την 1η Ιανουαρίου 1993 και που θα τεθούν από της ισχύος του παρόντος Κώδικα, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας και στα πίσω καθίσματα. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών

καθορίζονται οι προδιαγραφές των ζωνών ασφαλείας.

Με όμοια απόφαση μπορεί να επιβάλλεται η υποχρέωση εφοδιασμού και χρήσης ζωνών ασφαλείας και σε άλλες κατηγορίες οχημάτων, ως και στα πίσω καθίσματα των επιβατηγών αυτοκινήτων οχημάτων που ήδη κυκλοφορούν στη Χώρα.

18. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα, μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χιλιογράμμων, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με κατάλληλες σφήνες αναστολής κύλισης (τάκοι).

19. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να επιβάλλεται αυτοκίνητα ή οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων (συρμοί) μήκους μεγαλύτερου των 10 μέτρων να εφοδιάζονται με συστήματα, με τα οποία υποβοηθείται η λήψη σημάτων προειδοποίησης τα οποία δίνονται από τους οδηγούς των οχημάτων που ακολουθούν.

20. Τα ζωήλατα οχήματα, μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους μέχρι 3.000 χλγ., μπορούν να φέρουν μεταλλική στεφάνη στους τροχούς, το πλάτος της οποίας σε ουδεμία περίπτωση επιτρέπεται να είναι μικρότερο των 0,05 μ.. Η στεφάνη αυτή επιβάλλεται να είναι συνεχής, κυλινδρική και χωρίς προεξοχές, γωνίες ή διακοπές, απαγορεύεται δε να στερεώνεται στους τροχούς με καρφία των οποίων η κεφαλή εξέχει της επιφάνειας της στεφάνης.

21. Τα μηχανήματα έργων και τα αγροτικά μηχανήματα, τα οποία δεν μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη από 40 χλμ. την ώρα σε ευθεία οριζόντια οδό, επιβάλλεται να φέρουν, για την αναγνώρισή τους, στην πίσω πλευρά, ειδική μεταλλική τριγωνική πινακίδα, της οποίας το περίγραμμα φέρει αντανάκλαστικό υλικό ερυθρού χρώματος, η δε υπόλοιπη επιφάνεια φθορίζον υλικό επίσης ερυθρού χρώματος.

22. Τα οχήματα, μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους 7.500 χλγ. και άνω και τα ρυμουλκούμενα οχήματα μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους 3.000 χλγ. και άνω, επιβάλλεται να φέρουν, για την αναγνώρισή τους, στην πίσω πλευρά τους, μία ή δύο μεταλλικές πινακίδες, οι οποίες έχουν εναλλασσόμενες λοξές λωρίδες με φθορίζον υλικό ερυθρού χρώματος και αντανάκλαστικό υλικό κίτρινου χρώματος.

23. Τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων μήκους 13 μέτρων και άνω, επιβάλλεται να φέρουν, για την αναγνώρισή τους, στην πίσω πλευρά τους, μία ή δύο πινακίδες, των οποίων η επιφάνεια καλύπτεται με φθορίζον υλικό χρώματος ερυθρού και αντανάκλαστικό υλικό χρώματος κίτρινου και επί των οποίων αναγράφονται ειδικά σύμβολα.

24. Οι διαστάσεις, οι τεχνικές προδιαγραφές, ως και οι θέσεις τοποθέτησης των ειδικών πινακίδων επισήμανσης ειδικών οχημάτων, που αναφέρονται στις παραγράφους 21 έως και 23 του άρθρου αυτού, καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

25. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να επιβάλλεται ο εφοδιασμός των αυτοκινήτων, των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων, των τρίτροχων οχημάτων, των μοτοσυκλετών και των μοτοποδηλάτων και με άλλα, εκτός των πιο πάνω, εξαρτήματα ή συσκευές (π.χ. πυροσβεστήρες), που προορίζονται για την ασφάλεια των οχημάτων αυτών ή των άλλων επί της οδού οχημάτων, τη βελτίωση του εξοπλισμού τους και την εξυπηρέτηση του δι' αυτών εκτελούμενου έργου. Με την αυτήν απόφαση μπορεί να επιβάλλεται ο εφοδιασμός όλων των οδικών οχημάτων με κιβώτιο το οποίο θα περιέχει υγειονομικό υλικό πρώτων βοηθειών.

26. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί οδικό όχημα, τρίτροχο όχημα, μοτοσυκλέτα, μοτοποδήλατο, αγροτικό μηχανήμα ή μηχανήμα έργων, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού ή που δεν είναι εφοδιασμένο με τους από το άρθρο αυτό προβλεπόμενους μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές, ζώνες ασφαλείας ή συστήματα ή που έχει μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές, ζώνες

ασφαλείας ή συστήματα που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών, στην περίπτωση δε που δεν είναι εφοδιασμένο με τις ζώνες ασφαλείας που προβλέπονται στην παράγραφο 17 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

27. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί όχημα άλλης κατηγορίας, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού, ή που δεν είναι εφοδιασμένο με τους από το άρθρο αυτό προβλεπόμενους, κατά περίπτωση, μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές ή συστήματα, ή που έχει μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές ή συστήματα που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

28. Κατ' εξαίρεση των οριζόμενων στις προηγούμενες παραγράφους 26 και 27, οι παραβάτες των διατάξεων της παραγράφου 12 του άρθρου αυτού, τιμωρούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 15 του παρόντος Κώδικα.

29. Τα οχήματα τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα επιβάλλεται να φέρουν αναγνωριστικές της επικινδυνότητας του φορτίου πινακίδες και ειδικά σήματα, σύμφωνα με τις ισχύουσες για τις μεταφορές αυτές διατάξεις.

'Αρθρο 82

Ειδικές διατάξεις

1. Η κατασκευή των μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοποδηλάτων πρέπει να είναι τέτοια ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία οποιουδήποτε κινδύνου, εκπομπής υπερβολικών ρύπων, οσμών, θορύβων, πυρκαγιάς ή έκρηξης.

2. Η λειτουργία των κυκλωμάτων υψηλής τάσης των οδικών οχημάτων πρέπει να μην προκαλεί, από την υπερβολική εκπομπή ραδιοπαρασίτων, αισθητή παρενόχληση.

Τα όρια και μέθοδοι μέτρησης των χαρακτηριστικών ηλεκτρομαγνητικών διαταραχών οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσεως ως και η διαδικασία ελέγχου καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Το μηχανοκίνητο όχημα πρέπει να είναι κατασκευασμένο κατά τρόπον ώστε το πεδίο ορατότητας του οδηγού, μπροστά, δεξιά και αριστερά αυτού, να είναι αρκετό για να είναι δυνατή η ασφαλής οδήγηση.

4. Τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα μοτοποδήλατα και τα ρυμουλκούμενα πρέπει να είναι κατασκευασμένα και εξοπλισμένα κατά τρόπον ώστε να περιορίζεται κατά το δυνατόν, σε περίπτωση ατυχήματος, ο κίνδυνος, τόσο για τους επιβαίνοντες αυτών όσο και για τους λοιπούς που χρησιμοποιούν τις οδούς. Ιδιαίτερως τα οχήματα αυτά πρέπει να μην φέρουν στο εσωτερικό και εξωτερικό τους μέρος διακοσμητικά ή άλλα αντικείμενα που προεξέχουν και τα οποία είναι δυνατόν να καταστούν επικίνδυνα για τους επιβάτες ή τους λοιπούς χρήστες της οδού.

5. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί όχημα, το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

'Αρθρο 83

Εξωτερική εμφάνιση αυτοκινήτων οχημάτων

1. Σε περίπτωση μεταβολής του εξωτερικού χρωματισμού που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας του αμαξώματος αυτοκινήτου οχήματος, ο κάτοχος αυτού υποχρεούται, μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες, από τη μεταβολή, να γνωρίσει αυτό στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, της σχετικής διαδικασίας καθοριζόμενης με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να επιβάλλεται ομοιόμορφος εξωτερικός χρωματισμός στα αυτοκίνητα οχήματα ορισμένων κατηγοριών.

3. Η αναγραφή ή τοποθέτηση διαφημίσεων στο εσωτερικό ή εξωτερικό του αμαξώματος αυτοκινήτων οχημάτων, τα οποία

εκτελούν δημόσια συγκοινωνία, επιτρέπεται εφόσον δεν ανατρέπεται ο ομοιόμορφος χρωματισμός που χαρακτηρίζει το δημόσιο μέσο μεταφοράς και υπό όρους και προϋποθέσεις που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, ως και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδιδόμενων υπουργικών αποφάσεων, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ'

ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

'Αρθρο 84

'Εγκριση τύπου οχημάτων

1. Για την κυκλοφορία στη Χώρα των μηχανοκίνητων οχημάτων, των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων ως και τρίτροχων οχημάτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων είτε αυτά εισάγονται από το εξωτερικό είτε κατασκευάζονται ή συναρμολογούνται στο εσωτερικό, απαιτείται προηγούμενη έγκριση του τύπου αυτών, η οποία χορηγείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Γεωργίας, για τα αγροτικά μηχανήματα, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για τα μηχανήματα έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών για τα λοιπά οχήματα.

2. Οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης των κατά τις προηγούμενες παραγράφους εγκρίσεων, οι τεχνικές προδιαγραφές των ως άνω οχημάτων πέραν των οριζόμενων στον παρόντα Κώδικα, ο τρόπος ελέγχου των εισαγόμενων ή κατασκευαζόμενων πιο πάνω οχημάτων, τα των υποχρεώσεων των εισαγωγέων ή κατασκευαστών αυτών για την υποβολή των τεχνικών αυτών στοιχείων, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια, αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου αυτού, καθορίζονται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Γεωργίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, κατά περίπτωση.

Η έγκριση τύπου τεχνικών ολοτήτων και συστατικών στοιχείων αυτοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους ως και των τρίτροχων οχημάτων και μοτοσικλετών, χορηγείται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Σε αυτοκίνητα οχήματα, που προορίζονται για την κυκλοφορία μέσα σε ειδικούς περιφραγμένους χώρους, η έγκριση δίνεται με ειδική διαδικασία, που καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. Αν αμφισβητείται από την αρμόδια υπηρεσία ο χαρακτηρισμός μηχανοκίνητου οχήματος ως αυτοκινήτου, αγροτικού μηχανήματος ή μηχανήματος έργου, απαιτείται κοινή απόφαση των αρμόδιων κατά περίπτωση Υπουργών, της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού. Με την απόφαση αυτή συγκροτείται κοινή επιτροπή των συναρμόδιων κατά περίπτωση υπουργείων, η οποία έχει ως έργο την επίλυση της πιο πάνω αμφισβήτησης. Στην αυτή επιτροπή ανατίθεται και το έργο κατάταξης των οχημάτων ειδικής χρήσης σε ειδική κατηγορία, εφόσον δεν είναι δυνατή η κατάταξή τους σε μία από τις προαναφερθείσες κατηγορίες. Με την ως άνω απόφαση καθορίζεται επίσης το περιεχόμενο της ειδικής χρήσης των οχημάτων αυτών, ως και κάθε λεπτομέρεια σχετικά με τους όρους, τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία χορήγησης έγκρισης στα οχήματα αυτά.

'Αρθρο 85

Στοιχεία αναγνώρισης πλαισίου και κινητήρα

1. Στο πλαίσιο ή το αμάξωμα των αυτοκινήτων οχημάτων και των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων ως και των τρίτροχων οχημάτων και μοτοσικλετών, επιβάλλεται να σημειώνονται το όνομα του κατασκευαστή, τα στοιχεία τα οποία χαρακτηρίζουν τον τύπο του οχήματος και ο αύξων αριθμός κατασκευής του, στο δε κινητήρα τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τον τύπο αυτού, ως και ο αριθμός σειράς κατασκευής του.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της διάταξης της προηγούμενης παραγράφου, ως και ο τρόπος αναγνώρισης αυτοκινήτων οχημάτων, των οποίων τα πλαίσια και οι κινητήρες δεν φέρουν τα πιο πάνω χαρακτηριστικά.

3. Με αποφάσεις του Υπουργού Γεωργίας για τα αγροτικά μηχανήματα, του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για τα μηχανήματα έργων και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για τα μοτοποδήλατα, μπορούν οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων να εφαρμοσθούν ανάλογα και στα αγροτικά μηχανήματα, στα μηχανήματα έργων, στα ρυμουλκούμενα από αυτά, ως και στα μοτοποδήλατα.

4. Προ της αντικατάστασης ή επιδιόρθωσης τμήματος του αμαξώματος ή του πλαισίου των αυτοκινήτων, των τρίτροχων οχημάτων και των μοτοσικλετών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα την εξαφάνιση ή την αλλοίωση ολικά ή μερικά του τύπου και του αριθμού πλαισίου, οι κάτοχοι αυτών υποχρεούνται, πριν από την επέμβαση, να το γνωρίσουν στις κατά τόπους αρμόδιες υπηρεσίες της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, οι οποίες προβαίνουν στη χάραξη του αριθμού κυκλοφορίας ή του αριθμού πλαισίου σε άλλη κατάλληλη θέση.

5. Ο κάτοχος οχήματος των κατηγοριών του άρθρου αυτού, ο οποίος παραποιεί ή εξαφανίζει τα στην παράγραφο 1 αναφερόμενα στοιχεία αναγνώρισης του οχήματος, ως και αυτός που ενεργεί την παραποίηση ή αλλοίωση, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον ενός (1) μηνός και με οριστική αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

6. Ο κάτοχος του οχήματος των κατηγοριών του άρθρου αυτού, ως και αυτός που ενεργεί την αντικατάσταση ή επιδιόρθωση, για την οποία προβλέπει η διάταξη της παρ. 4 του άρθρου αυτού, χωρίς να τηρηθεί η σε αυτήν προβλεπόμενη διαδικασία, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρις ενός (1) έτους και με αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας για χρονικό διάστημα ενός (1) έως τριών (3) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

Άρθρο 86

Τεχνικός έλεγχος οχημάτων

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τρίτροχα οχήματα, μοτοσικλέτες και μοτοποδήλατα, τα οποία κυκλοφορούν στη Χώρα, ως και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα, υπόκεινται σε τακτικό περιοδικό τεχνικό έλεγχο.

Οι κατηγορίες των οχημάτων που ελέγχονται, η συχνότητα του περιοδικού τεχνικού ελέγχου, τα στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται, ο τρόπος και η διαδικασία διενέργειας του ελέγχου ως και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Ο τεχνικός έλεγχος των αγροτικών μηχανημάτων και των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων επιβάλλεται με απόφαση του Υπουργού Γεωργίας, των δε μηχανημάτων έργων και των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

3. Εάν ένα οδικό όχημα ή ρυμουλκούμενο, εκ των αναφερομένων στις προηγούμενες παραγράφους, δημιουργούνται αμφιβολίες για την ασφαλή και κανονική, γενικά, στις οδούς κυκλοφορία του, οι Αστυνομικές Αρχές, ως και οι υπό των αρμόδιων υπουργών ή νομαρχών εξουσιοδοτημένες υπηρεσίες μπορούν να διατάσσουν τον έκτακτο τεχνικό έλεγχο αυτού.

4. Ο κάτοχος οχήματος ή ρυμουλκούμενου, ο οποίος δεν το προσκομίζει για τον τακτικό ή έκτακτο τεχνικό έλεγχο μέσα στην καθοριζόμενη προθεσμία, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών.

5. Με την αυτή ποινή τιμωρείται και ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 1350/1983, ως και αυτός που κυκλοφορεί το όχημα το οποίο δεν έχει υποστεί τακτικό ή έκτακτο τεχνικό έλεγχο μέσα στην καθοριζόμενη προθεσμία.

Άρθρο 87

Γενική απογραφή και ταξινόμηση οχημάτων

1. Δεν επιτρέπεται σε κανένα μηχανοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο να κυκλοφορεί οπουδήποτε στη Χώρα, εάν δεν έχει απογραφεί και ταξινομηθεί κατά την οριζόμενη εκάστοτε γενική απογραφή και ταξινόμηση των οχημάτων.

2. Ο τρόπος και η διαδικασία διενέργειας των γενικών αυτών απογραφών και ταξινομήσεων καθορίζονται, για τα αυτοκίνητα οχήματα και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα, ως και τα τρίτροχα οχήματα και τις μοτοσικλέτες, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, για τα μηχανήματα έργων και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και για τα αγροτικά μηχανήματα και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα με απόφαση του Υπουργού Γεωργίας.

3. Αυτός που κυκλοφορεί μηχανοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν έχει νόμιμα απογραφεί και ταξινομηθεί, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών και με αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος μέχρι της απογραφής του.

Οι διατάξεις του άρθρου 46 του παρόντος Κώδικα μπορούν να εφαρμοστούν και στην προκειμένη περίπτωση.

Άρθρο 88

Άδεια κυκλοφορίας οχημάτων

1. Δεν επιτρέπεται μηχανοκίνητο όχημα, ρυμουλκούμενο, μοτοποδήλατο, ποδήλατο ή ζωήλατο όχημα, να κυκλοφορεί οπουδήποτε στη Χώρα, αν δεν έχει εκδοθεί γι' αυτό άδεια κυκλοφορίας.

2. Ο τρόπος και η διαδικασία χορήγησης, κατά τις κείμενες διατάξεις, των αδειών της προηγούμενης παραγράφου, καθορίζονται, για τα αυτοκίνητα οχήματα και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα, τα τρίτροχα οχήματα και τις μοτοσικλέτες, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, για τα μηχανήματα έργων και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα, με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, για τα αγροτικά μηχανήματα και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα, με απόφαση του Υπουργού Γεωργίας, για τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα με απόφαση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης και για τα ζωήλατα οχήματα με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

Από τις διατάξεις του άρθρου αυτού μπορούν να εξαιρεθούν, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ειδικά μηχανοκίνητα οχήματα, τα οποία χρησιμοποιούνται σε αγώνες και πειραματισμούς μέσα σε αυτοκινητοδρόμια, ή παλαιά αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται μόνο σε επιδείξεις ή αγώνες.

3. Τα στοιχεία των αυτοκινήτων οχημάτων στην άδεια κυκλοφορίας, ως και των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων, καθώς και των τρίτροχων οχημάτων και των μοτοσικλετών, ο καθορισμός των κύριων χαρακτηριστικών αυτών, η σε περίπτωση μεταβολής ενημέρωση των αρμόδιων υπηρεσιών και ο χρόνος μέσα στον οποίο επιβάλλεται να γίνει αυτή, η χορήγηση άδειας για την προσωρινή κυκλοφορία ή για δοκιμή, ως και οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Προκειμένου για αγροτικά μηχανήματα και ρυμουλκούμενα από αυτά, μηχανήματα έργων και ρυμουλκούμενα από αυτά, μοτοποδήλατα και ποδήλατα, τα πιο πάνω ρυθμίζονται με αποφάσεις των αρμόδιων, κατά περίπτωση, υπουργών.

4. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο από αυτό, καθώς και τρίτροχο όχημα ή μοτοσικλέτα, που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας ή του οποίου η άδεια κυκλοφορίας έχει αφαιρεθεί, τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρις έξι (6) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

5. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί

αγροτικό μηχανήμα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο ή μηχανήμα έργων με ή χωρίς ρυμουλκούμενο, που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας ή του οποίου η άδεια έχει αφαιρεθεί, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

6. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί μοτοποδήλατο που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας ή του οποίου η άδεια κυκλοφορίας έχει αφαιρεθεί ή έχει λήξει, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, αυτός δε που θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί ποδήλατο ή κυκλοφορεί ζωήλατο όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 89

Μεταβολή στοιχείων της άδειας κυκλοφορίας

1. Κατά την αλλαγή κατόχου οδικού οχήματος, ως και κατά τη μεταβολή των αναγραφόμενων κύριων χαρακτηριστικών στοιχείων στην άδεια κυκλοφορίας, όταν αυτά επιτρέπονται, απαιτείται έκδοση νέας άδειας, μετά από εξακρίβωση των νέων στοιχείων, από τις αρμόδιες κατά περίπτωση, για την έκδοση των αδειών κυκλοφορίας, υπηρεσίες.

2. Αν διαπιστωθεί, από αρμόδιο όργανο, ότι δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου, μέσα στην προθεσμία που καθορίζεται στην κατά το άρθρο 88 παρ. 3 προβλεπόμενη απόφαση, αφαιρούνται η άδεια και οι πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος, οι οποίες επιστρέφονται μετά την έκδοση νέας άδειας, κατά τα οριζόμενα πιο πάνω.

3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι τριών (3) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 90

Πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας

1. Δεν επιτρέπεται σε κανένα μηχανοκίνητο όχημα, ρυμουλκούμενο, μοτοποδήλατο, ποδήλατο ή ζωήλατο όχημα να κυκλοφορεί οπουδήποτε στη Χώρα, αν δεν φέρει τις πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, οι οποίες χορηγήθηκαν νόμιμα. Οι χορηγούμενες πινακίδες πρέπει να είναι αντανakλαστικές.

2. Οι διαστάσεις, οι προδιαγραφές, ο τρόπος κατασκευής και η διαδικασία χορήγησης των πινακίδων της προηγούμενης παραγράφου, τα της αντικατάστασης αυτών σε περίπτωση απώλειας, κλοπής, καταστροφής ή φθοράς, τα της χορήγησης πινακίδων για δοκιμαστική ή προσωρινή κυκλοφορία, ο τρόπος και η θέση ανάρτησης, τα των εγγραφών και ενδείξεων επ' αυτών, ως και οποιοδήποτε σχετικό θέμα, ρυθμίζονται, για τα αυτοκίνητα, καθώς και για τα τρίτροχα οχήματα και τις μοτοσικλές και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, για τα αγροτικά μηχανήματα με απόφαση του Υπουργού Γεωργίας, για τα μηχανήματα έργων με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και τα μοτοποδήλατα, ποδήλατα και ζωήλατα οχήματα, με απόφαση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης.

3. Απαγορεύεται για οποιαδήποτε αιτία αντικατάσταση των πινακίδων, που καθορίζονται στη παρ. 1 του άρθρου αυτού με άλλες που δεν έχουν χορηγηθεί νόμιμα, ή παραποίηση αυτών με οποιαδήποτε μορφή (τεμαχισμό, αλλαγή σχήματος ή γράμματος, κάμψη της πινακίδας κ.λπ.) ή μετάθεση από του ενός οχήματος σε άλλο, ή κατασκευή από άλλον πλην του κατά τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα οριζόμενου και κατά τρόπο διάφορο, ως και η πώληση, αγορά και χρήση τέτοιων πινακίδων. Οι παραβάτες της διάταξης της παραγράφου αυτής, ως και αυτοί που υποβάλλουν ψευδή στοιχεία, για τη λήψη ανταλλακτικών πινακίδων για το σκοπό παράνομης χρησιμοποίησής τους, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρις ενός (1) έτους.

4. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν έχει τοποθετημένες και τις δύο πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, οι οποίες έχουν νόμιμα χορηγηθεί, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών, εκείνος δε ο οποίος κυκλοφορεί άλλης κατηγορίας όχημα, που δεν είναι

εφοδιασμένο με κανονικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Με ποινή προστίμου είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών τιμωρείται και αυτός που οδηγεί οδικό όχημα του οποίου οι πινακίδες δεν είναι, για οποιονδήποτε λόγο, ευκρινώς ορατές.

Άρθρο 91

Κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων στο εξωτερικό

Κυκλοφορία ξένων αυτοκινήτων

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα, που έχουν απογραφεί στη Χώρα, δεν επιτρέπεται να εξέλθουν των ορίων της Επικράτειας, αν δεν είναι εφοδιασμένα με τα υπό των σχετικών διεθνών συμβάσεων και κανονισμών καθοριζόμενα πιστοποιητικά και λοιπά έγγραφα, ως και με το διεθνές διακριτικό σήμα των αυτοκινήτων της Ελλάδας. Ξένα αυτοκίνητα απαγορεύεται να εισέρχονται και να κυκλοφορούν στη Χώρα αν δεν φέρουν το διακριτικό σήμα της χώρας στην οποία έχουν απογραφεί.

2. Τα της κατασκευής, του διακριτικού σήματος της προηγούμενης παραγράφου, των εγγραφών σε αυτό, του σημείου τοποθέτησής του επί του οχήματος και οποιαδήποτε άλλη σχετική λεπτομέρεια, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με αυτά που ισχύουν διεθνώς.

3. Τα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα από αυτά τα οποία έχουν απογραφεί στη Χώρα απαγορεύεται να φέρουν διεθνές διακριτικό σήμα ξένου κράτους.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 92

Αφαίρεση άδειας και πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας

Η άδεια και οι πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας αφαιρούνται, εκτός των περιπτώσεων οι οποίες προβλέπονται από τις ισχύουσες διατάξεις και:

α) Όταν δεν υπάρχουν πλέον οι προϋποθέσεις με τις οποίες χορηγήθηκαν.

β) Όταν δεν συντρέχουν οι όροι για την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος.

Άρθρο 93

Παύση κυκλοφορίας οχήματος

1. Όταν μηχανοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, τρίτροχο όχημα, μοτοσικλέτα, που έχει απογραφεί, καταστραφεί, διαλυθεί ή εξαχθεί οριστικά στην αλλοδαπή, ο κάτοχος του υποχρεούται, μέσα σε δύο (2) μήνες, από το χρόνο που ετήληθε ένα εκ των πιο πάνω γεγονότων, να υποβάλλει σχετική δήλωση στην αρμόδια υπηρεσία της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και να παραδώσει σε αυτήν την άδεια και τις πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής των διατάξεων της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Οι κάτοχοι αγροτικών μηχανημάτων ή μηχανημάτων έργων, που έχουν απογραφεί, υποχρεούνται, στις πιο πάνω περιπτώσεις, να παραδώσουν την άδεια κυκλοφορίας και τις πινακίδες των οχημάτων αυτών στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Γεωργίας ή του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, κατά περίπτωση.

3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι'

ΑΔΕΙΕΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Άρθρο 94

Κατηγορίες αδειών οδήγησης αυτοκινήτων

τρίτροχων οχημάτων και μοτοσικλετών-Κυρώσεις-

Αδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών

1. Οι άδειες οδήγησης διακρίνονται στις παρακάτω κατη-

γορίες και δίνουν στους κατόχους τους το δικαίωμα της οδήγησης οχημάτων, όπως αναφέρονται αντίστοιχα:

Κατηγορία Α: Μηχανοκίνητα δίτροχα με χωρίς πλευρικό καλάθι και μοτοποδήλατα.

Κατηγορία Β: Αυτοκίνητα φορτηγά με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μέχρι 3.500 kg ή αυτοκίνητα επιβατηγά των οποίων ο μέγιστος αριθμός θέσεων καθμένων (χωρίς τη θέση του οδηγού) δεν υπερβαίνει τις οκτώ ή αυτοκίνητο μικτής χρήσης με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μέχρι 3.500 χλγ. και μέγιστο αριθμό θέσεων καθμένων (εκτός της θέσης του οδηγού) μέχρι οκτώ.

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ελαφρό ρυμουλκούμενο.

Σύνολα οχημάτων (συρμοί ή αρθρωτά οχήματα) που αποτελούνται από έλκουν όχημα της κατηγορίας Β και από ρυμουλκούμενο, όπου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 3.500 χλγ., το δε μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του ρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει το βάρος του έλκοντος οχήματος κενού.

Κατηγορία Β+Ε: Σύνολα συζευγμένων οχημάτων (συρμοί ή αρθρωτά οχήματα) που αποτελούνται από έλκουν όχημα της κατηγορίας Β και από ρυμουλκούμενο, όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του συνόλου υπερβαίνει τα 3.500 χλγ. ή το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του ρυμουλκούμενου υπερβαίνει το βάρος του έλκοντος οχήματος κενού.

Κατηγορία Γ: Αυτοκίνητα φορτηγά των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τα 3.500 χλγ.. Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο, του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος δεν υπερβαίνει τα 750 χλγ..

Κατηγορία Γ+Ε: Σύνολα συζευγμένων οχημάτων (συρμοί ή αρθρωτά οχήματα) που αποτελούνται από έλκουν όχημα της κατηγορίας Γ και από ρυμουλκούμενο, του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τα 750 χλγ..

Κατηγορία Δ: Αυτοκίνητα λεωφορεία. Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο, του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος δεν υπερβαίνει τα 750 χλγ..

Κατηγορία Δ+Ε: Σύνολα συζευγμένων οχημάτων (συρμοί ή αρθρωτά οχήματα) που αποτελούνται από έλκουν όχημα της κατηγορίας Δ και από ρυμουλκούμενο, του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τα 750 χλγ..

Αν ο κάτοχος άδειας οδήγησης των κατηγοριών Γ και Γ+Ε δεν έχει προϋπηρεσία ενός (1) έτους τουλάχιστον στην οδήγηση τέτοιων οχημάτων, δεν επιτρέπεται να οδηγεί λεωφορείο (κατηγορίες Δ και Δ+Ε) σε ακτίνα πλέον των 50 χιλιομέτρων από την έδρα του οχηματέως. Σχετική παρατήρηση τίθεται πάνω στην άδεια οδήγησης. Σε περίπτωση όμως που η προϋπηρεσία αυτή πραγματοποιηθεί σε οχήματα των κατηγοριών Δ και Δ+Ε, τότε διαγράφεται η πιο πάνω παρατήρηση.

2. Οι κατηγορίες αδειών οδήγησης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου υποδιαιρούνται στις εξής υποκατηγορίες:

Υποκατηγορία Α1: Μηχανοκίνητα δίκυκλα κυβισμού μέχρι 125 cm³ και ισχύος μέχρι 11 kw.

Υποκατηγορία Β1: Τρίτροχα και τετράτροχα με κινητήρα.

3. Απαγορεύεται η οδήγηση αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών:

α. Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας ή υποκατηγορίας, σύμφωνα με όσα ορίζονται στις παραγράφους του παρόντος άρθρου. Η απαγόρευση αυτή δεν ισχύει για τα πρόσωπα τα οποία εκπαιδεύονται προκειμένου να αποκτήσουν συγκεκριμένης κατηγορίας ή υποκατηγορίας άδεια οδήγησης, εφόσον είναι εφοδιασμένα με τα κατά νόμο προβλεπόμενα έγγραφα για το σκοπό αυτόν.

β. Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική ειδική άδεια ή ισχύον ελληνικό πιστοποιητικό, τα οποία απαιτούνται, σύμφωνα με τις ειδικές προς τούτο διατάξεις για την οδήγηση ειδικών κατηγοριών οδικών οχημάτων, πέραν της απαίτησης, όπως

τα πρόσωπα αυτά κατέχουν την προβλεπόμενη στην προηγούμενη περίπτωση α' της παρούσας παραγράφου άδεια οδήγησης.

4. Δεν υπάγονται στις απαγορεύσεις της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου:

α. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, ανάλογης κατηγορίας ή υποκατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από Κράτος - Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), εφόσον δεν είναι κάτω των 18 ετών.

β. Οι κάτοχοι ισχύοντος διεθνούς πιστοποιητικού πορείας (διεθνούς άδειας), το οποίο έχει εκδοθεί από άλλα κράτη (εκτός Ελλάδας).

γ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, η οποία έχει εκδοθεί από κράτη, εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τα οποία η Ελλάδα έχει συνάψει ειδική συμφωνία, η οποία έχει κυρωθεί με νόμο, καθώς και οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης κατά τα οριζόμενα σε διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που ισχύουν στην Ελλάδα και έχουν κυρωθεί με νόμο.

δ. Όσοι οδηγούν αυτοκίνητα τρίτροχα οχήματα ή μοτοσικλέτες, τα οποία ανήκουν στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις ή στα σώματα ασφαλείας, εφόσον είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες τους.

5. Όποιος οδηγεί αυτοκίνητο ή τρίτροχο όχημα ή μοτοσικλέτα χωρίς να έχει εκδοθεί νόμιμα στο όνομά του η κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο, τιμωρείται με φυλάκιση από ένα (1) μέχρι δώδεκα (12) μήνες και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και όποιος οδηγεί ενώ η άδειά του έχει αφαιρεθεί ή ανακληθεί για οποιονδήποτε λόγο.

6. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται:

α) Οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, η σύνθεση των εξεταστικών επιτροπών και όλα τα θέματα που αφορούν τον τρόπο εξέτασης για τη χορήγηση άδειας εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών.

β) Οι προϋποθέσεις, διαδικασία και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας σχολής οδηγών αυτοκινήτων, τρίτροχων οχημάτων και μοτοσικλετών.

γ) Τα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών και τα της λειτουργίας σχολών οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών.

δ) Τα της εκπαίδευσης και επιμόρφωσης των εξεταστών και των εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών, καθώς και τα της εκπαίδευσης των υποψήφιων οδηγών αυτοκινήτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων και τετράτροχων με την καθιέρωση υποχρεωτικών μαθημάτων πριν από την εξέταση.

Στο ίδιο διάταγμα μπορεί να οριστεί ότι οι υποδείξεις που δίνονται από τον εξεταστή στον υποψήφιο οδηγό για τις ανάγκες των εξετάσεων και στο πλαίσιο αυτών, κατ' εξαίρεση από κατ' ιδίαν διατάξεις του παρόντος Κώδικα, είναι υποχρεωτικές για τον υποψήφιο οδηγό.

ε) Τα των διοικητικών και ποινικών κυρώσεων για τους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού.

Άρθρο 95

Ισχύς αδειών οδήγησης

1. Οι άδειες οδήγησης των κατηγοριών Α, Β και των υποκατηγοριών Α1 και Β1 ισχύουν χρονικά μέχρι να συμπληρώσουν οι κάτοχοί τους το εξηκοστό πέμπτο (65) έτος της ηλικίας τους.

Οι άδειες οδήγησης των κατηγοριών Β+Ε, Γ, Γ+Ε, Δ, Δ+Ε και της κατηγορίας Β, όταν αυτή χρησιμοποιείται για την οδήγηση επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, ισχύουν για πέντε (5) χρόνια από την ημερομηνία έκδοσης ή της προηγούμενης ανανέωσής τους. Με τη λήξη πενταετούς ισχύος των αδειών αυτών λήγει συγχρόνως και η ισχύς των αδειών οδήγησης των κατηγοριών Α, Β και των υποκατηγοριών Α1 και Β1 που είναι ενσωματωμένες στο έντυπο της άδειας οδήγησης.

Μετά τη συμπλήρωση της ηλικίας των εξήντα πέντε (65) ετών οι άδειες οδήγησης ανανεώνονται κάθε τρία (3) χρόνια από την έκδοση ή την προηγούμενη ανανέωσή τους.

Η ανανέωση των αδειών οδήγησης γίνεται μετά από ιατρική εξέταση.

Σε περίπτωση που ο ασφαλιστικός φορέας του κατόχου της άδειας οδήγησης των κατηγοριών B+E, Γ, Γ+E, Δ, Δ+E και της κατηγορίας B, για οδήγηση επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, την παρακρατήσει λόγω συνταξιοδότησης για λόγους υγείας, ο ενδιαφερόμενος μπορεί να λάβει άδεια οδήγησης των κατηγοριών A, B ή των υποκατηγοριών A1, B1 (εφόσον κατείχε αυτές), αφού υποστεί ιατρική εξέταση και κριθεί ικανός για τις κατηγορίες ή υποκατηγορίες αυτές.

2. Η άδεια οδήγησης μπορεί να ισχύσει για χρονικό διάστημα μικρότερο αυτού, που, κατά περίπτωση, αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, αν τούτο κριθεί επιβεβλημένο, για λόγους υγείας, από τους γιατρούς της πρωτοβάθμιας ή δευτεροβάθμιας ιατρικής εξέτασης. Στην προκειμένη περίπτωση αναγράφεται σχετική παρατήρηση πάνω στην άδεια οδήγησης.

3. Η ανανέωση της άδειας οδήγησης μπορεί να γίνει οποτεδήποτε όχι όμως προ του διμήνου, το οποίο προηγείται της ημερομηνίας λήξης της. Άδεια οδήγησης που ανανεώνεται πριν τη συμπλήρωση του 65ου έτους της ηλικίας του κατόχου της, σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να έχει ημερομηνία λήξης της ισχύος της μετά τη συμπλήρωση του 68ου έτους της ηλικίας.

Η ανανέωση γίνεται χωρίς θεωρητική και πρακτική εξέταση, έπειτα από ιατρική εξέταση, κατά την οποία πρέπει να κριθεί ότι ο ενδιαφερόμενος πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις υγείας.

4. Για τον υπολογισμό της συμπλήρωσης του 65ου έτους της ηλικίας λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία (ημέρα, μήνας) και το έτος γέννησης του κατόχου της άδειας.

Αν δεν προκύπτει η ημέρα ή ο μήνας γέννησης, τότε λαμβάνονται, ως ημέρα, η πρώτη του μήνα γέννησης και ως μήνας ο πρώτος μήνας του έτους γέννησης.

5. Η άδεια οδήγησης επιτρέπεται να ανανεωθεί και μετά τη λήξη της ισχύος της, αν υπάρχουν οι νόμιμες, προς τούτο, προϋποθέσεις. Η άδεια οδήγησης θεωρείται ότι δεν ισχύει:

- α. αν έληξε ο χρόνος ισχύος της,
- β. αν έχει φθαρεί ή αλλοιωθεί, σε τέτοιο βαθμό που να είναι δυσχερής ο έλεγχός της, και
- γ. αν έπαψαν να ισχύουν οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες χορηγήθηκε ή ανανεώθηκε,
6. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί, ενώ η άδεια έχει λήξει, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών. Παράλληλα, αφαιρείται η άδεια από το αστυνομικό ή λιμενικό όργανο και αποστέλλεται στην Υπηρεσία Συγκοινωνιών που τη χορήγησε ή σε αυτή, στην περιοχή της οποίας θα δηλώσει ο κάτοχός της ότι κατοικεί.

7. Η άδεια οδήγησης για τη Γ κατηγορία χορηγείται σε όσους έχουν ήδη άδεια οδήγησης για τη Β κατηγορία. Η άδεια οδήγησης για τη Δ κατηγορία χορηγείται σε όσους έχουν ήδη άδεια οδήγησης, τουλάχιστον, για τη Β κατηγορία. Η άδεια για τις κατηγορίες B+E ή Γ+E ή Δ+E χορηγείται σε κατόχους άδειας οδήγησης Β ή Γ ή Δ, αντίστοιχα.

8. Η ισχύς των αδειών οδήγησης καθορίζεται ως ακολούθως:

- α. Η άδεια της κατηγορίας Α ισχύει και για την υποκατηγορία Α1.
- β. Η άδεια της κατηγορίας Β ισχύει και για την υποκατηγορία Β1.
- γ. Η άδεια της κατηγορίας Γ+E ισχύει και για την κατηγορία B+E.
- δ. Η άδεια της κατηγορίας Δ+E ισχύει και για την κατηγορία B+E.
- ε. Η άδεια της κατηγορίας Γ+E ισχύει και για την κατηγορία Δ+E, εάν ο κάτοχος της άδειας έχει τη Δ κατηγορία.

9. Ισχύουσα άδεια οδήγησης που εκδόθηκε από Κράτος - Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξακολουθεί να ισχύει στο ελληνικό

έδαφος, ως έχει, εφόσον ο κάτοχός της δεν έχει ηλικία μικρότερη των 18 ετών. Αν ο κάτοχος τέτοιας άδειας αποκτήσει κανονική διαμονή στην Ελλάδα, εφαρμόζονται οι διατάξεις που αναφέρονται στο χρόνο και στις ιατρικές προϋποθέσεις για την ανανέωση της άδειας και καταβάλλονται τα ποσά που προβλέπονται από τις σχετικές διατάξεις.

Άρθρο 96

Άδειες οδήγησης μοτοποδηλάτων

1. Για την οδήγηση μοτοποδηλάτων απαιτείται άδεια οδήγησης, η οποία χορηγείται κατά τις κείμενες διατάξεις, σε αυτούς που έχουν συμπληρώσει το 16ο έτος της ηλικίας τους.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης καθορίζονται οι αρμόδιες κατά τόπους Αστυνομικές Αρχές για την έκδοση άδειας οδηγού διτροχών ή τριτροχών με βοηθητικό κινητήρα (μοτοποδήλατα), ο τρόπος εξέτασης των υποψηφίων για την απόκτηση της άδειας αυτής, η διαδικασία έκδοσης, ως και ο τύπος των αδειών αυτών.

2. Αυτός που οδηγεί μοτοποδήλατο, χωρίς να έχει την κατά νόμο άδεια οδήγησης, τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι τριών (3) μηνών, αυτός δε που οδηγεί μοτοποδήλατο, όταν η άδεια οδήγησης έχει αφαιρεθεί ή ανακληθεί για οποιαδήποτε αιτία, τιμωρείται με φυλάκιση τριών (3) μέχρι έξι (6) μηνών.

Άρθρο 97

Άδειες οδήγησης αγροτικών μηχανημάτων

και μηχανημάτων έργων

1. Δεν επιτρέπεται σε κανένα να οδηγεί αγροτικό μηχανήμα ή μηχανήμα έργων αν δεν έχει την κατά νομο άδεια οδήγησης. Επίσης δεν επιτρέπεται σε κανένα να οδηγεί αγροτικό μηχανήμα ή μηχανήμα έργων όταν η άδεια αυτή έχει αφαιρεθεί.

2. Τα της έκδοσης και ισχύος των αδειών οδήγησης αγροτικών μηχανημάτων ή μηχανημάτων έργων ρυθμίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Γεωργίας ή Ανάπτυξης, κατά περίπτωση, και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Αυτός που οδηγεί αγροτικό μηχανήμα ή μηχανήμα έργων χωρίς να έχει την κατά περίπτωση άδεια οδήγησης ή όταν αυτή έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί, τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι τριών (3) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 98

Ειδικές περιπτώσεις αφαίρεσης άδειας οδήγησης

1. Αν για τη διάπραξη κακούργηματος ή εκ δόλου πλημμελήματος χρησιμοποιήθηκε οδικό όχημα σαν μέτρο για την τέλεση αυτού, αφαιρούνται, με απόφαση δικαστηρίου, η άδεια και οι πινακίδες κυκλοφορίας του οχήματος, καθώς επίσης και η άδεια οδήγησης του οδηγού που οδηγούσε το πιο πάνω όχημα, για χρονικό διάστημα ενός (1) μέχρι δέκα (10) ετών, εφόσον η επιβαλλόμενη ποινή είναι διάρκειας τουλάχιστον τριών (3) μηνών φυλάκισης.

2. Αυτός που καταλαμβάνεται να κατέχει πλαστή ή παραποιημένη άδεια οδήγησης ή να κάνει χρήση αυτής τιμωρείται με τις ποινές του άρθρου 216 του Ποινικού Κώδικα.

3. Η άδεια οδήγησης οδικού οχήματος αφαιρείται με δικαστική απόφαση, αν από τις γενόμενες ανακρίσεις αποδειχθεί ότι ο κάτοχος της έγινε υπαίτιος τραυματισμού ή θανάτου με το όχημα που οδηγούσε, παραβαίνοντας διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Ειδικότερα τα πιο πάνω αναφερόμενα στοιχεία αφαιρούνται ως εξής:

α) Για χρονικό διάστημα τουλάχιστον τριών (3) μηνών και μέχρι δύο (2) ετών, αν από το τροχαίο ατύχημα προκλήθηκε σοβαρός τραυματισμός επιβαινόντων σε οποιοδήποτε όχημα ή πεζού.

β) Για χρονικό διάστημα τουλάχιστον δύο (2) ετών και μέχρι πέντε (5) ετών, αν από τροχαίο ατύχημα προκλήθηκε θάνατος ή θάνατοι επιβαινόντων σε οποιοδήποτε όχημα ή πεζού ή

πεζών, κατά την πρόκληση του ατυχήματος ή εντός τριάντα (30) ημερών από αυτό. Στην περίπτωση αυτή η επαναχορήγηση της άδειας γίνεται μόνο μετά από επιτυχή θεωρητική και πρακτική εξέταση και εφόσον ο υπαίτιος οδηγός παρακολουθήσει το ισχύον πρόγραμμα θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται κάθε σχετική λεπτομέρεια.

γ) Σε περίπτωση υποτροπής τα παραπάνω στοιχεία αφαιρούνται, με δικαστική απόφαση, τουλάχιστον για διπλάσιο χρονικό διάστημα από τα προβλεπόμενα πιο πάνω. Το δικαστήριο δύναται σε αυτή την περίπτωση να επιβάλλει και την ποινή της οριστικής αφαίρεσης της άδειας οδήγησης.

4. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί οδικό όχημα χωρίς να κέκτηται νόμιμη άδεια οδήγησης, εκτός των λοιπών προβλεπόμενων ποινών, στερείται του δικαιώματος απόκτησης άδειας οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας, με απόφαση του δικαστηρίου, τουλάχιστον για τρία (3) έτη και τουλάχιστον για δέκα (10) έτη αν έγινε υπαίτιος τροχαίου ατυχήματος με σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο.

5. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί οδικό όχημα, κατά το διάστημα που του έχει αφαιρεθεί η άδεια οδήγησης για οποιονδήποτε λόγο, εκτός των λοιπών προβλεπόμενων ποινών, στερείται, με απόφαση του δικαστηρίου, του δικαιώματος επαναχορήγησης της άδειας οδήγησης για τρία (3) επιπλέον έτη, ενώ αν γίνει υπαίτιος τροχαίου ατυχήματος με τραυματισμό ή θάνατο, το δικαστήριο δύναται να επιβάλλει και την ποινή της οριστικής στέρησης του δικαιώματος απόκτησης άδειας οδήγησης οποιουδήποτε οδικού οχήματος.

Άρθρο 99

Παραχώρηση της οδήγησης οχήματος

1. Απαγορεύεται η παραχώρηση της οδήγησης οδικού οχήματος σε πρόσωπο το οποίο δεν έχει την κατά περίπτωση νόμιμη άδεια οδήγησης, ως και το τυχόν απαιτούμενο πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας ή σε πρόσωπο του οποίου τα στοιχεία αυτά έχουν αφαιρεθεί για οποιαδήποτε παράβαση. Στη δεύτερη περίπτωση η απαγόρευση ισχύει μόνο κατά τη διάρκεια της αφαίρεσης των ως άνω στοιχείων.

2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 1 τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι έξι (6) μηνών.

Άρθρο 100

Έγγραφα τα οποία πρέπει να φέρει ο οδηγός

1. Ο οδηγός οδικού οχήματος υποχρεούται, όταν οδηγεί, να φέρει τη νόμιμη άδεια οδήγησης, ως και το τυχόν απαιτούμενο πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας, την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος το οποίο οδηγεί και το αποδεικτικό ασφάλισης, αν από τις κείμενες διατάξεις επιβάλλεται η ασφάλιση.

2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της πιο πάνω παραγράφου τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 101

Χρήση βοηθητικών οργάνων κατά την οδήγηση

1. Οι οδηγοί οδικών οχημάτων υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να φορούν γυαλιά ή να χρησιμοποιούν άλλα βοηθητικά όργανα ή μέσα, αν τούτο αναγράφεται στην άδειά τους, οι οδηγοί δε μοτοσικλετών υποχρεούνται, αν το κράνος το οποίο φορούν δεν έχει διαφανές προστατευτικό κάλυμμα, να φορούν και γυαλιά κατά του ανέμου.

2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού και των υπουργικών αποφάσεων, που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 102

Ειδικό σήμα αναγνώρισης νέων οδηγών αυτοκινήτων οχημάτων και

οδηγών ατόμων με ειδικές ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α.)

1. Οι νέοι οδηγοί υποχρεούνται να τοποθετούν στο αυτοκίνητο που οδηγούν ειδικό σήμα αναγνώρισης για ένα (1) χρόνο από την απόκτηση της άδειας. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζονται τα χαρακτηριστικά του σήματος, ο τρόπος τοποθέτησής του, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών δύναται να επιβάλλεται η υποχρεωτική τοποθέτηση ειδικών σημάτων αναγνώρισης, σε οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα, αν αυτό οδηγείται από άτομο με ειδικές ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α.) ή είναι ειδικά διασκευασμένο για τη μεταφορά του. Με απόφαση των ίδιων Υπουργών καθορίζονται τα χαρακτηριστικά του σήματος, ο τρόπος τοποθέτησής του, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΑ'

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Άρθρο 103

Επιβολή διοικητικών μέτρων

1. Στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 4 παρ. 3 (πινακίδες P-6, P-8 έως P-14, P-18 έως P-20, P-25, P-26, P-33) 5 παρ. 8 (περιπτ. ε', στ', ζ'), 12 παρ. 7, 16 παρ. 2 και 3, 21, 23, 25, 34 παρ. 2 περιπτ. ιστ', ιζ', ιη' και παρ. 3 έως 7, 37, 39 παρ. 2, 54 παρ. 1, 64, 68, 70, 78, 79 και 81 παρ. 1, 7, 8, 11, 12 και 13 του παρόντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού και της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες. Το υπό της παραγράφου αυτής προβλεπόμενο διοικητικό μέτρο επιβάλλεται και στην περίπτωση παράβασης του άρθρου 5 του ν. 489/1976 "περί υποχρεωτικής ασφάλισης της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης".

2. Στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 3, 4 παρ. 3 (πινακίδες P-1, P-2, P-5, P-7, P-21 έως P-24, P-27 έως P-32, P-40, P-45 έως P-57 και P-59), 5 παρ. 8 (περιπτ. α', β', γ', δ', η', θ', ι', ια', ιβ', ιγ') και 9, 6 παρ. 1 (περιπτ. β', ε' και η'), 16 παρ. 1 και 5 έως 8, 17, 19 παρ. 5, 26, 27, 29, 33, 34 παρ. 2, 55, 57, 61, 62 και 88 παρ. 3 του παρόντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού και της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για σαράντα (40) ημέρες.

3. Για τις παραβάσεις των πιο πάνω παραγράφων, που αναφέρονται σε ελλείψεις του οχήματος ή ελαττωματική λειτουργία του, η οποία επηρεάζει δυσμενώς την οδική ασφάλεια, την υπό τούτου εκπομπή επικίνδυνων καυσαερίων, την πρόκληση υπερβολικών θορύβων, ως και στη μη ασφάλιση του οχήματος, η επιστροφή των αφαιρεθέντων στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος (άδεια κυκλοφορίας και πινακίδες) γίνεται μόνον εφόσον διαπιστωθεί αρμοδίως η αποκατάσταση των ελαττωμάτων του οχήματος ή των ελλείψεων αυτού. Αν και μετά την παρέλευση του χρόνου μέχρι του οποίου διαρκεί το ληφθέν, κατά τις προηγούμενες παραγράφους, διοικητικό μέτρο, δεν έχει αποκατασταθεί το ελάττωμα για το οποίο έγινε η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, παρατείνεται η λήψη του μέτρου αυτού μέχρι αποκατάστασης του ελαττώματος ή των ελαττωμάτων ή των ελλείψεων του οχήματος, αρμοδίως διαπιστωμένων.

4. Κατ' εξαίρεση των αναφερομένων στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου αυτού, δεν αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες και η άδεια κυκλοφορίας των πιο κάτω κατηγοριών οχημάτων:

α) Οδικών οχημάτων που ανήκουν στις νόμιμα λειτουργούσες επιχειρήσεις εκμίσθωσης αυτών, κατά τη διάρκεια της μίσθωσης.

β) Οχημάτων δημόσιας χρήσης, εφόσον δεν οδηγούνται από τους ιδιοκτήτες ή τους κατόχους αυτών.

Η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει για παραβάσεις, οι οποίες αναφέρονται σε ελλείψεις ή ελαττωματική λειτουργία του οχήματος, που επηρεάζουν δυσμενώς την οδική ασφάλεια ή σε εκπομπές επικινδύνων καυσαερίων και την πρόκληση υπερβολικών θορύβων (άρθρα 15 παρ. 1 και 2, 53, 55, 57, 61, 62, 64, 68, 70, 78, 79 και 81 παρ. 1, 7, 8, 11, 12 και 13 και 88 παρ. 3 του παρόντος Κώδικα), καθώς και για την παράβαση του άρθρου 5 του ν. 489/1976.

5. Η κατά τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου αυτού αφαίρεση της άδειας οδήγησης και των κρατικών πινακίδων του οχήματος ενεργείται αμέσως και επί τόπου από τον βεβαιούντα ή τους βεβαιούντες την παράβαση αστυνομικούς ή άλλα αρμόδια όργανα με τους όρους και τις προϋποθέσεις, που ορίζει κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης.

Η άδεια οδήγησης και οι κρατικές πινακίδες προσκομίζονται, χωρίς υπαίτια βραδύτητα, από το ενεργήσαν την αφαίρεση όργανο στην αρμόδια Αστυνομική Αρχή μαζί με σχετική έκθεση της παράβασης. Αυτός σε βάρος του οποίου λαμβάνεται διοικητικό μέτρο μπορεί, εμφανιζόμενος στην αρμόδια αρχή, να εκθέσει τις αντιρρήσεις του και μετά επικυρώνεται ή αίρεται το διοικητικό μέτρο. Στην περίπτωση κατά την οποία η άμεση αφαίρεση των πινακίδων είναι αδύνατη, ενεργείται αυτή ευθύς ως καταστεί αυτό δυνατόν, πάντως δε πριν από την παραγραφή της παράβασης για την οποία προβλέπεται η αφαίρεση των πινακίδων.

Σε κάθε περίπτωση επιβολής του κατά τις πιο πάνω παραγράφους διοικητικού μέτρου, ο οδηγός, κάτοχος ή ιδιοκτήτης, υποχρεούται, ειδοποιούμενος από την οικεία Αστυνομική Αρχή, να παραδώσει τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος, ως και την άδεια ικανότητας οδηγού αυτοκινήτου, μέσα σε προθεσμία πέντε (5) ημερών από την ειδοποίηση. Αυτός που δεν συμμορφώνεται με τη διάταξη αυτή τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) μηνός, της εκτέλεσης του διοικητικού μέτρου μη επηρεαζόμενης από την έκβαση της ποινικής δίκης. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης ρυθμίζονται τα τεχνικά ή μη θέματα για την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου αυτής.

6. Οι δαπάνες για την αφαίρεση, μεταφορά, αποθήκευση, φύλαξη και επιστροφή των, κατά τα ανωτέρω, αφαιρούμενων στοιχείων κυκλοφορίας, καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης και βαρύνουν τον ιδιοκτήτη ή κάτοχο του οχήματος και καταβάλλονται προ της παραλαβής των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. Με το αυτό προεδρικό διάταγμα καθορίζεται το ύψος των πιο πάνω δαπανών, ως επίσης ο τρόπος της είσπραξής τους και η διαχείριση των εισπραττόμενων χρηματικών ποσών, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου αυτού.

7. Τα από το άρθρο αυτό προβλεπόμενα διοικητικά μέτρα επιβάλλονται παράλληλα και ανεξάρτητα από τις ποινικές ή άλλες κυρώσεις, που προβλέπονται από τις οικείες διατάξεις.

Άρθρο 104

Επιβολή προστίμων από αστυνομικά όργανα

1. Σε όσους καταλαμβάνονται, επ' αυτοφώρω, ως υπαίτιοι πταισματικών παραβάσεων, οι οποίες προβλέπονται στον παρόντα Κώδικα, επιβάλλεται, από το βεβαιούν αυτές αστυνομικό όργανο, πρόστιμο ίσο με το μισό της προβλεπόμενης στον παρόντα Κώδικα για καθεμία από αυτές ποινής, η καταβολή του οποίου απαλλάσσει τους παραβάτες της ποινικής δίωξης. Σε περιπτώσεις συγκρότησης μεικτών συνεργειών για τη διαπίστωση συγκεκριμένων παραβάσεων του παρόντος Κώδικα, την ποινή του προστίμου

επιβάλλει το αστυνομικό όργανο που παρίσταται κατά τον έλεγχο.

Σε όσους καταλαμβάνονται επ' αυτοφώρω ως υπαίτιοι παραβάσεων, για τις οποίες προβλέπεται επιβολή διοικητικού προστίμου, επιβάλλεται αυτό από το διοικητή της υπηρεσίας.

Η διάταξη αυτή ισχύει και για τις περιπτώσεις παραβάσεων που προβλέπονται από τον παρόντα Κώδικα, οι οποίες καταγράφονται από τεχνικά μέσα, όπως ραντάρ και φωτογραφικές ή κινηματογραφικές μηχανές. Τα τεχνικά μέσα, με τα οποία διενεργείται η διαπίστωση παραβάσεων του παρόντος Κώδικα στους χώρους όπου διεξάγεται η δημόσια κυκλοφορία, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μόνον εφόσον υπάρχει σχετική προειδοποίηση προς το κοινό με μόνιμες πινακίδες για την ύπαρξη και τη λειτουργία τους. Ο τρόπος της τοποθέτησής τους, οι τεχνικές προδιαγραφές αυτών των μέσων, η λειτουργία τους για τη διαπίστωση των παραβάσεων, τα σχετικά με την αξιολόγηση των στοιχείων που συλλέγονται από αυτά και τη βεβαίωση των παραβάσεων, τα σχετικά με τους περιορισμούς που επιβάλλονται στη χρήση τους για τη διαφύλαξη των δικαιωμάτων όσων υπόκεινται στη δράση τους και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Σε περίπτωση συρροής πταισματικών παραβάσεων επιβάλλεται συνολική ποινή, η οποία αποτελείται από το πρόστιμο που προβλέπεται για τη βαρύτερη, το οποίο επαυξάνεται κατά το μισό των προστίμων, τα οποία προβλέπονται για τις άλλες συντρέχουσες παραβάσεις, κατά τον υπολογισμό της πιο πάνω παραγράφου του άρθρου αυτού.

3. Σε περίπτωση συνεχιζόμενης πταισματικής παράβασης εκ των προβλεπόμενων στον παρόντα Κώδικα, το αστυνομικό όργανο, που τη βεβαιώνει, ορίζει εύλογο χρόνο για την άρση της και αν ο παραβάτης δεν συμμορφωθεί επιβάλλει νέο πρόστιμο, κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού, μετά από κάθε νέα βεβαίωση της παράβασης.

4. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αναπροσαρμόζονται υποχρεωτικά τα πρόστιμα που προβλέπονται για παραβάσεις αυτού του Κώδικα, κάθε δύο (2) χρόνια, με βάση τον τύπο:

$\Pi (\text{αναπρ.}) = \Pi (\text{ισχ}) + \Pi (\text{ισχ}) \cdot \text{ΜΔΤΚ}$

όπου

$\Pi (\text{αναπρ.})$: το αναπροσαρμοσμένο πρόστιμο που θα καταβάλλεται από τον παραβάτη.

$\Pi (\text{ισχ.})$: το πρόστιμο που ήδη καταβάλλεται.

Μ.Δ.Τ.Κ.: Το άθροισμα των ποσοστών μεταβολής του δείκτη τιμών καταναλωτή της 31ης Δεκεμβρίου των δύο προηγούμενων ετών (του έτους αναπροσαρμογής) υπολογιζόμενα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Το χρηματικό ποσό που προκύπτει στρογγυλοποιείται, σύμφωνα με την αρχή της μεγαλύτερης προσέγγισης, ανά χίλιες (1.000) δραχμές.

Άρθρο 105

Δικονομικές διατάξεις

1. Οι κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 104 καταλαμβανόμενοι επ' αυτοφώρω, οι οποίοι αμφισβητούν την παράβαση η οποία τους αποδίδεται, έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν με προφορική δήλωσή τους στο αστυνομικό όργανο, το οποίο βεβαιώνει την παράβαση, την παραπομπή τους στο αρμόδιο κατά τις διατάξεις του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας Πταισματοδικείο, για να δικαστούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα αυτού. Από το Πταισματοδικείο επιβάλλονται οι ποινές που προβλέπονται από τις σχετικές ουσιαστικές διατάξεις του παρόντος Κώδικα. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται για τις παραβάσεις που επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο.

2. Αυτοί που ζητούν την παραπομπή τους στο αρμόδιο Πταισματοδικείο καλούνται από τα βεβαιούνται την παράβαση αστυνομικά όργανα να εμφανισθούν ενώπιον του ως άνω δικαστηρίου ή στο Πταισματοδικείο της έδρας του Πρωτοδικείου, στην περιφέρεια του οποίου έγινε η παράβαση, σε ορισμένη ημέρα και ώρα, η οποία σημειώνεται στην πράξη βεβαίωσης της παράβασης, η οποία επέχει θέση κλητηρίου θεσπίσματος.

3. Κατά την εκδίκαση της παράβασης στο Πταισματοδικείο δεν απαιτείται σύνταξη νέας πράξης βεβαίωσης αυτής ούτε εμφανίζεται το αστυνομικό όργανο, το οποίο τη βεβαίωσε, εκτός αν η εμφάνισή του διαταχθεί από το δικαστήριο.

4. Ως προς τον τρόπο σύνταξης και το περιεχόμενο της πράξης βεβαίωσης της παράβασης, το αρμόδιο όργανο, την ακολουθούμενη διαδικασία έκδοσης και περαιτέρω καταβολής του προστίμου ή παραπομπής του παραβάτη στο Πταισματοδικείο, τα της εξακρίβωσης των στοιχείων ταυτότητας του παραβάτη, ως επίσης και τα της ειδικής δωσιδικίας επί πταισματικών παραβάσεων, εφαρμόζονται τα οριζόμενα στα άρθρα 3, 4, 5, 6 και 7 του ν.δ. 805/1971 "περί πταισματικών παραβάσεων βεβαιουμένων παρά των αστυνομικών οργάνων".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΒ'

ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

'Αρθρο 106

Ανάκληση άδειας ικανότητας οδηγού

1. Αν διαταχθεί, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Κώδικα, η ανάκληση της άδειας ικανότητας οδηγού, μπορεί ο οδηγός κατά του οποίου λαμβάνεται το μέτρο αυτό, αν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις, να λάβει νέα άδεια μετά τριετία από την ανάκληση, εκτός και αν πρόκειται για ανάκληση εφ' όρου ζωής.

2. Σε περίπτωση ανάκλησης άδειας ικανότητας οδηγού αυτοκινήτων οχημάτων, η Αστυνομική Αρχή, η οποία εκτελεί τη σχετική απόφαση, οφείλει να διαβιβάσει την άδεια στην αρμόδια υπηρεσία της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης που την εξέδωσε.

'Αρθρο 107

Σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς των οδηγών

1. Με απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης καθιερώνεται Σύστημα Ελέγχου της συμπεριφοράς των οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.) όλων των μηχανοκίνητων οχημάτων ή ορισμένων κατηγοριών εξ αυτών ή και των μοτοποδηλάτων, με τη συγκέντρωση και καταχώριση των στοιχείων για τις διαπραττόμενες από αυτούς παραβάσεις ορισμένων διατάξεων του παρόντος Κώδικα και της κατηγορίας αυτών.

2. Με την αυτή απόφαση καθορίζονται ο τρόπος συγκέντρωσης και καταχώρισης των πιο πάνω στοιχείων, η βαθμολόγηση των παραβάσεων και τα επιβαλλόμενα διοικητικά μέτρα στην περίπτωση συγκέντρωσης ορισμένης βαθμολογίας και μπορεί να ορίζεται ότι άδεια οδήγησης που αφαιρέθηκε, κατ' εφαρμογή του συστήματος ελέγχου της συμπεριφοράς των οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.), επαναχορηγείται μόνο μετά από εκπαίδευση του οδηγού με το ειδικό περιεχόμενο που ορίζει η απόφαση και εξέτασή του.

3. Τα πιο πάνω διοικητικά μέτρα επιβάλλονται και εκτελούνται παράλληλα και ανεξάρτητα με τις ποινικές κυρώσεις.

4. Για όσες παραβάσεις εντάσσονται στο σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος Κώδικα, οι οποίες προβλέπουν διοικητικές ποινές, ως και οι διατάξεις, με τις οποίες επιβάλλονται παρεπόμενες ποινές

αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού από τα δικαστήρια, πλην ορισμένων παραβάσεων που καθορίζονται με κοινή απόφαση των συναρμόδιων υπουργών, για τις οποίες επιβάλλονται παράλληλα και οι διοικητικές κυρώσεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

Για τις παραβάσεις του παρόντος Κώδικα, που θα ενταχθούν μελλοντικά στο σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών, μπορεί, με την απόφαση ένταξής τους, να επιφυλάσσεται η εφαρμογή και των ιδίων αυτών διατάξεων.

Οι σχετικές παραβάσεις καταγράφονται και τιμωρούνται κατά τα οριζόμενα στην κοινή υπουργική απόφαση, που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου αυτού.

'Αρθρο 108

Κέντρο Οδικών Πληροφοριών

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης μπορεί να ιδρυθεί Κέντρο Οδικών Πληροφοριών (Κ.Ο.Π.), μη επιχορηγούμενο από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, έργο του οποίου θα είναι η παροχή πληροφοριών σχετικά με την πυκνότητα της κυκλοφορίας, τα εμπόδια και την κατάσταση των οδών, τις τοπικές καιρικές συνθήκες, ως και κάθε άλλης πληροφορίας χρήσιμης για την κυκλοφορία των οχημάτων, που θα παρέχεται στο Κέντρο αυτό από τις υπηρεσίες της Τροχαίας και άλλους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς.

2. Με την ίδια απόφαση θα καθοριστούν η νομική μορφή και οι λειτουργίες λειτουργίας του Κέντρου αυτού, ως και ο φορέας που θα το εποπτεύει.

'Αρθρο 109

Δημοσίευση αποφάσεων

1. Οι κατ' εξουσιοδότηση των διατάξεων του παρόντος Κώδικα εκδιδόμενες αποφάσεις δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός από αυτές που εκδίδονται από τις Αστυνομικές Αρχές, οι οποίες δημοσιεύονται με τοιχοκόλληση στα κεντρικότερα σημεία των πόλεων και χωριών που αφορούν ή με δημοσίευση στις τοπικές εφημερίδες. Για τη δημοσίευση συντάσσεται έκθεση από το αρμόδιο όργανο, η οποία περιλαμβάνει τη χρονολογία και τον τόπο της δημοσίευσης και η οποία υπογράφεται από δύο (2) μάρτυρες. Αντίγραφο της έκθεσης τηρείται από τον οικείο διοικητή και δεύτερο αντίγραφο υποβάλλεται σε αυτόν που εξέδωσε την αστυνομική απόφαση, ενώ το πρωτότυπο αποστέλλεται στο δημόσιο κατήγορο.

'Αρθρο 110

Τελικές διατάξεις

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος Κώδικα καταργείται ο ν. 2094/1992, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 57 παρ. 15 του ν. 2218/1994, τα άρθρα 3, 4 και 5 του π.δ.19/1995, τα άρθρα 8 παρ. 6 και 19 και 9 του ν. 2366/1995 και το άρθρο 9 παρ. 9-13 του ν. 2503/1997, καθώς και κάθε αντίθετη διάταξη.

2. Οι διατάξεις του άρθρου 13 του β.δ. της 24-9/20.10.1958, όπως τροποποιήθηκαν με το άρθρο 3 του ν. 1080/1980 και ισχύουν, δεν θίγονται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Η άδεια των δημοτικών ή κοινοτικών αρχών για την κατάληψη οδού ή πεζοδρόμου χορηγείται με τις προϋποθέσεις του άρθρου 48 του παρόντος Κώδικα.

3. Διατάξεις που αφορούν την κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών κρατικών υπηρεσιών δεν θίγονται από τον παρόντα Κώδικα.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ
σχεδίων πινακίδων σήμανσης οδών

Ι. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΑΝΑΓΓΕΛΙΑΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (Κ)



(Κ - 1α)

Επικίνδυνη αριστερή στροφή.



(Κ - 1δ)

Επικίνδυνη δεξιά στροφή.



(Κ - 2α)

Επικίνδυνες δύο αντίρροπες ή διαδοχικές (συνεχείς) στροφές - η πρώτη αριστερά.



(Κ - 2δ)

Επικίνδυνες δύο αντίρροπες ή διαδοχικές (συνεχείς) στροφές - η πρώτη δεξιά.



(Κ - 3)

Επικίνδυνη κατωφέρεια, (με κλίση όπως η αναγραφόμενη στην Πινακίδα).



(Κ - 4)

Απότομη ανωφέρεια, (με κλίση όπως η αναγραφόμενη στην Πινακίδα).



(Κ - 5)

Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος και στις δύο πλευρές.



(Κ - 6α)

Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος στην αριστερή πλευρά.



(Κ - 6δ)

Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος στην δεξιά πλευρά.



(K - 7)
Κινητή γέφυρα.



(K - 8)
Η οδός οδηγεί σε αποβάθρα ή
όχθη ποταμού.



(K - 9)
Επικίνδυνο ανώμαλο οδόστρωμα,
σε κακή κατάσταση, με λάκκους
κλπ.



(K - 10)
Επικίνδυνα υπερυψωμένο οδό-
στρωμα ή απότομη κυρτή αλλαγή
της κατά μήκος κλίσης της οδού.



(K - 11)
Επικίνδυμο κάθετο ρεϊθρο (αυ-
λάκι) ή απότομη κοίλη αλλαγή
της κατά μήκος κλίσης της οδού.



(K - 12)
Ολισθηρό οδόστρωμα.



(K - 13)
Επικίνδυνη εκτίναξη χαλίκων,
(ασύνδετο αμμοχάλικο).



(K - 14)
Κίνδυνος από πτώση βράχων και
από την παρουσία τους στο οδό-
στρωμα.



(K - 15)
Κίνδυνος λόγω διάβασης πεζών.



(K - 16)
Κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης
παιδιών (Σχολεία, Γήπεδα κλπ.).



(K - 17)
Κίνδυνος λόγω συχνής εισόδου ή
διάβασης ποδηλατιστών.



(K - 18)
Κίνδυνος από διέλευση οικοσι-
των ζώων.



(K - 19)

Κίνδυνος από διέλευση αγρίων ζώων.



(K - 20)

Κίνδυνος λόγω εκτελουμένων εργασιών στην οδό.



(K - 21)

Προσοχή, κόμβος ή θέση όπου η κυκλοφορία ρυθμίζεται με τριχρωμή φωτεινή σηματοδότηση.



(K - 22)

Κίνδυνος λόγω χαμηλής πτήσης προσγειούμενων ή απογειούμενων αεροσκαφών.



(K - 23)

Κίνδυνος λόγω συχνού ισχυρού ανέμου (όπως δείχνει η κατεύθυνση του ανεμουρίου).



(K - 24)

Προαναγγελία διπλής κυκλοφορίας.



(K - 25)

Προσοχή άλλοι κίνδυνοι (μη δηλούμενοι στις πινακίδες K - 1 έως K - 24).



(K - 26)

Προσοχή, διασταύρωση όπου ισχύει η από δεξιά προτεραιότητα.



(K - 27)

Διασταύρωση με οδό, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



(K - 28α)

Διακλάδωση με κάθετη οδό αριστερά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



(K - 28β)

Διακλάδωση με κάθετη οδό δεξιά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



(K - 29α)

Διακλάδωση με λοξή οδό αριστερά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



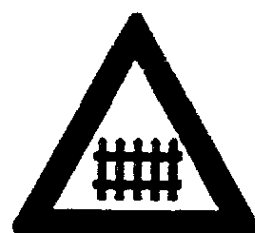
(K - 29δ)

Διακλάδωση με λοξή οδό δεξιά, πάνω στην οποία οι κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



(K - 30)

Προσέγγιση σε κυκλική υποχρεωτική πορεία.



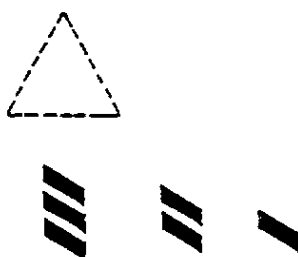
(K - 31)

Κίνδυνος λόγω ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης με κινητά φράγματα.



(K - 32)

Κίνδυνος λόγω ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης χωρίς κινητά φράγματα.



(K - 33) (K - 34) (K - 35)

Πρόσθετες επαναληπτικές Πινακίδες στις προσβάσεις ισοπéδων σιδηροδρομικών διαβάσεων ή κινητών γεφυρών, οι οποίες δηλώνουν προσέγγιση σ' αυτές.



(K - 36)

Κίνδυνος λόγω άμεσης γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, χωρίς κινητά φράγματα μονής σιδηροδρομικής γραμμής.



(K - 37)

Κίνδυνος λόγω άμεσης γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης χωρίς κινητά φράγματα διπλής ή πολλαπλής σιδηροδρομικής γραμμής.



(K - 38α)

Επικίνδυνο έρεισμα αριστερά.



(K - 38δ)

Επικίνδυνο έρεισμα δεξιά.



(K - 39)

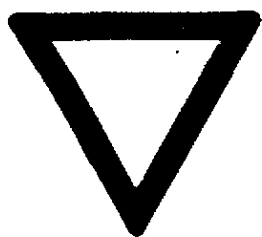
Συχνή κυκλοφοριακή συμφόρηση.



(K - 40)

Σήραγγα.

II. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ (P)



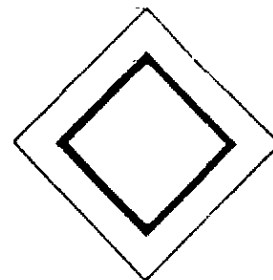
(P - 1)

Υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας.



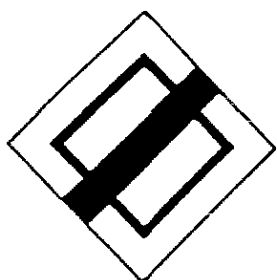
(P - 2)

Υποχρεωτική διακοπή πορείας.



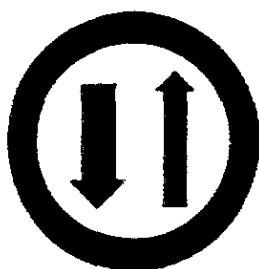
(P - 3)

Οδός προτεραιότητας.



(P - 4)

Τέλος οδού προτεραιότητας.



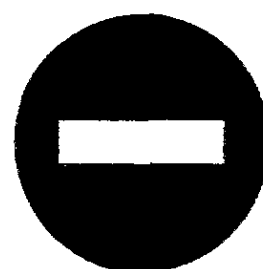
(P - 5)

Προτεραιότητα της αντιθέτως ερχόμενης κυκλοφορίας λόγω στενότητας οδοστρώματος.



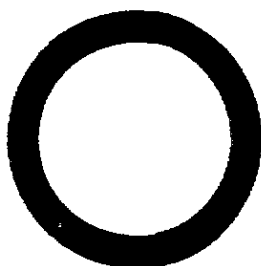
(P - 6)

Προτεραιότητα έναντι επερχόμενης κυκλοφορίας (λόγω στενότητας οδοστρώματος).



(P - 7)

Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα.



(P - 8)

Κλειστή οδός για όλα τα οχήματα και προς τις δύο κατευθύνσεις.



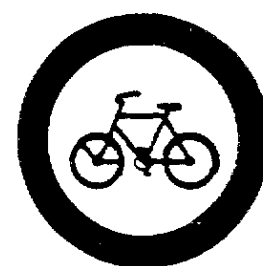
(P - 9)

Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητα οχήματα εκτός των διτρώχων μοτοσυκλετών.



(P - 10)

Απαγορεύεται η είσοδος στις μοτοσυκλέτες.



(P - 11)

Απαγορεύεται η είσοδος στα ποδήλατα.



(P - 12)

Απαγορεύεται η είσοδος στα μοτοποδήλατα.



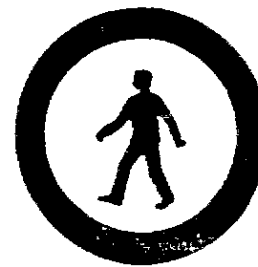
(P - 13)

Απαγορεύεται η είσοδος σε φορτηγά αυτοκίνητα.



(P - 14)

Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητο όχημα το οποίο σύρει ρυμουλκούμενο πλην ημιρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου ενός άξονα.



(P - 15)

Απαγορεύεται η είσοδος σε πεζούς.



(P - 16)

Απαγορεύεται η είσοδος σε ζώηλατα οχήματα.



(P - 17)

Απαγορεύεται η είσοδος σε χειράμαξες.



(P - 18)

Απαγορεύεται η είσοδος σε αγροτικά μηχανήματα.



(P - 19)

Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητα οχήματα.



(P - 20)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα ορισμένων κατηγοριών (π.χ. σε μηχανοκίνητα και ζώηλατα οχήματα).



(P - 21)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού πλάτους που υπερβαίνει τα ... (π.χ. 2) μέτρα.



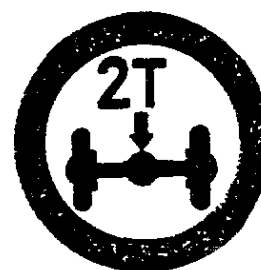
(P - 22)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού ύψους που υπερβαίνει τα ... (π.χ. 3,5) μέτρα.



(P - 23)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού βάρους που υπερβαίνει τους ... (π.χ. 5) τόνους.



(P - 24)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα βάρους ανά άξονα που υπερβαίνει τους ... (π.χ. 2) τόνους.



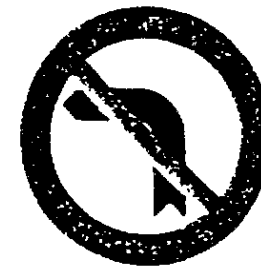
(P - 25)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων μήκους που υπερβαίνει τα ... (π.χ. 10) μέτρα.



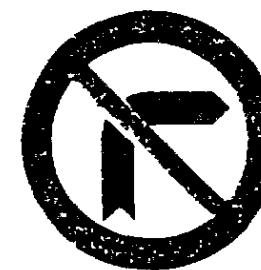
(P - 26)

Απαγορεύεται η οδήγηση οχήματος σε απόσταση μικρότερη των ... (π.χ. 70) μέτρων από του προηγούμενου.



(P - 27)

Απαγορεύεται η αριστερή στροφή.



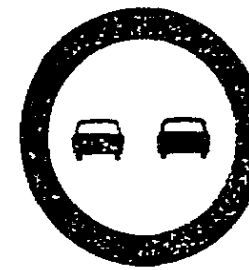
(P - 28)

Απαγορεύεται η δεξιά στροφή.



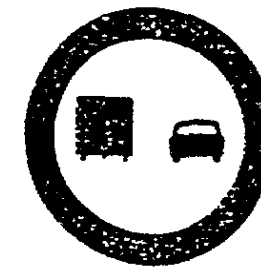
(P - 29)

Απαγορεύεται η αναστροφή (στροφή κατά 180°).



(P - 30)

Απαγορεύεται το προσπέρασμα μηχανοκίνητων οχημάτων, πλην των διτροχών μοτοσυκλετών χωρίς κάνιστρο.



(P - 31)

Απαγορεύεται στους οδηγούς φορτηγών αυτ/των μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, να προσπερνούν άλλα οχήματα.



(P - 32)

Η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον ανάγραφόμενο αριθμό των (π.χ. 50) χλμ./ώρα.



(P - 33)

Απαγορεύεται η χρήση ηχητικών οργάνων ή προειδοποίησης (εκτός για αποφυγή δυστυχήματος).



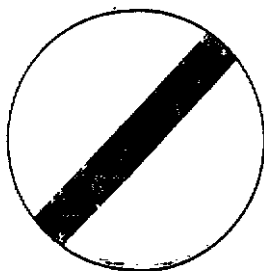
(P - 34)

Απαγορεύεται η διέλευση χωρίς στάση προ του Τελωνείου.



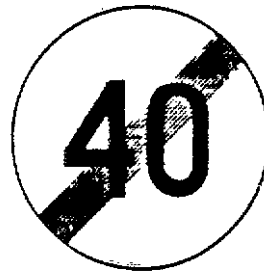
(P - 35)

Απαγορεύεται η διέλευση χωρίς στάση προ σταθμού Διοδίων.



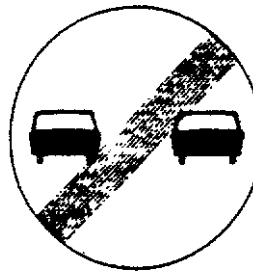
(P - 36)

Τέλος όλων των τοπικών απαγορεύσεων που έχουν επιβληθεί με απαγορευτικές πινακίδες στα κινούμενα οχήματα.



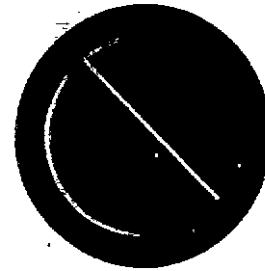
(P - 37)

Τέλος ορίου ταχύτητας που έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα (π.χ. 40 χλμ./ώρα).



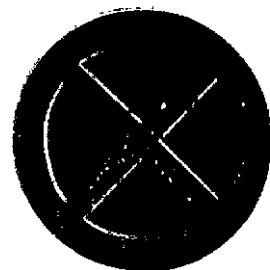
(P - 38)

Τέλος απαγόρευσης προσπεράσματος που έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα.



(P - 39)

Απαγορεύεται η στάθμευση.



(P - 40)

Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση.



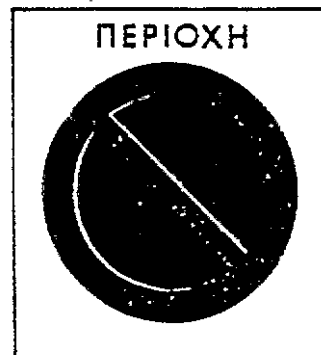
(P - 41)

Απαγορεύεται η στάθμευση επί της πλευράς της πινακίδας κατά τους μονούς μήνες.



(P - 42)

Απαγορεύεται η στάθμευση επί της πλευράς της πινακίδας κατά τους ζυγούς μήνες.



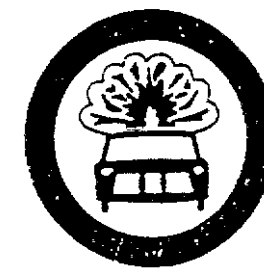
(P - 43)

Περιοχή απαγόρευσης σταθμευσης (στάθμευση περιορισμένης χρονικής διάρκειας).



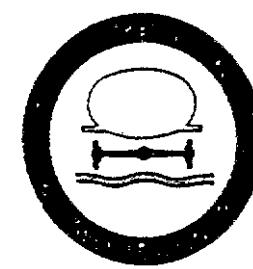
(P - 44)

Έξοδος από περιοχή απαγορευμένης στάθμευσης.



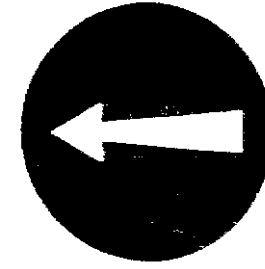
(P - 45)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν πάνω από ορισμένη ποσότητα εκρηκτικές ή ευφλεκτές υλές.



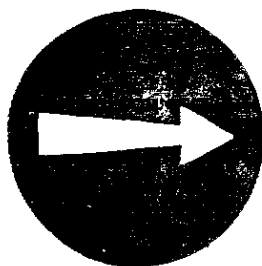
(P - 46)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν πάνω από ορισμένη ποσότητα υλές που μπορούν να προκαλέσουν μόλυνση υδάτων.



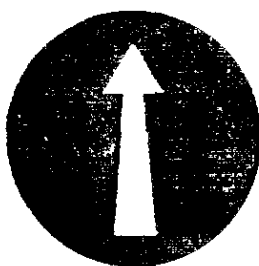
(P - 47)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα αριστερά.



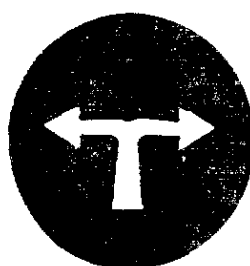
(P - 48)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα δεξιά.



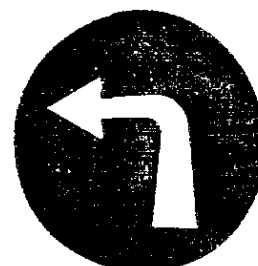
(P - 49)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα εμπρός.



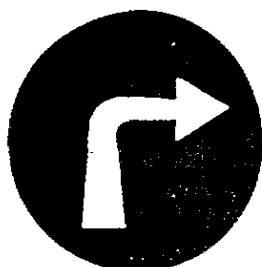
(P - 50)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά ή δεξιά.



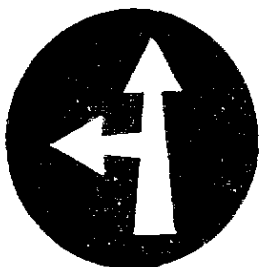
(P - 50a)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά.



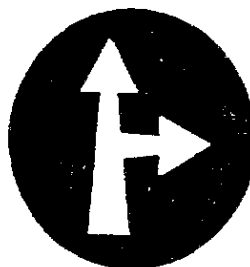
(P - 50δ)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά



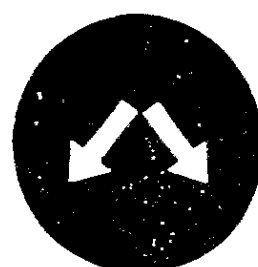
(P - 51a)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας εμπρός ή αριστερά.



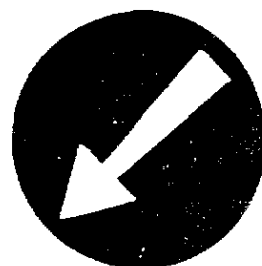
(P - 51δ)

Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας εμπρός ή δεξιά.



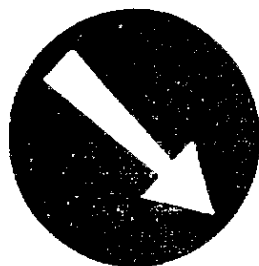
(P - 52)

Υποχρεωτική διέλευση είτε από τη δεξιά είτε από την αριστερή πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου.



(P - 52a)

Υποχρεωτική διέλευση μόνο από την αριστερή πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου



(P - 52δ)

Υποχρεωτική διέλευση μόνο από τη δεξιά πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου.



(P - 53)

Κυκλική υποχρεωτική διαδρομή.



(P - 54)

Οδός υποχρεωτικής διέλευσης ποδηλάτων (απαγορευμένης της διέλευσης άλλων οχημάτων).



(P - 55)

Οδός υποχρεωτικής διέλευσης πεζών, (απαγορευμένης της διέλευσης άλλων εκτός πεζών, οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων για την είσοδο - έξοδο σε παρόδιες ιδιοκτησίες)



(P - 56)

Οδός υποχρεωτικής διέλευσης εφίπων, (απαγορευμένης της διέλευσης άλλων, εκτός εφίπων που χρησιμοποιούν την οδό).



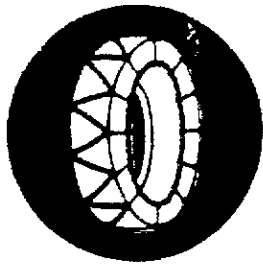
(P - 57)

Υποχρεωτική ελαχίστη ταχύτητα που αναγράφεται με λευκούς αριθμούς σε (π.χ. 30 χλμ./ώρα).



(P - 58)

Τέλος υποχρεωτικής ελαχίστης ταχύτητας που έχει επιβληθεί με την πινακίδα P - 57.



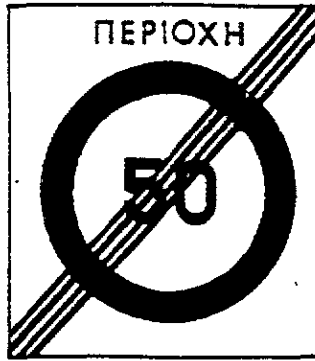
(P - 59)

Υποχρεωτικές αντιολισθητικές αλυσίδες χιόνων, σε δύο τουλάχιστον από τους κινητήριους τροχούς του αυτοκινήτου.



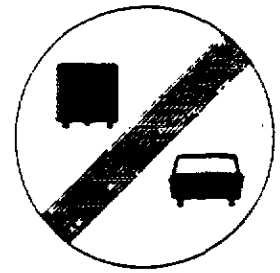
(P - 60)

Ανωτάτη ταχύτητα περιοχής.



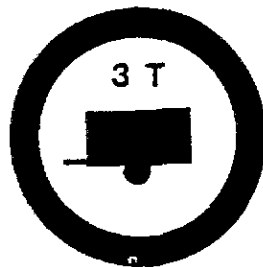
(P - 61)

Έξοδος από περιοχή με ανώτατο όριο ταχύτητας.



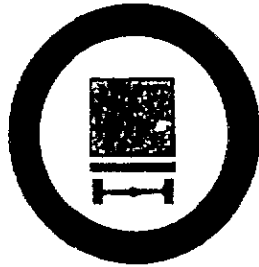
(P - 62)

Τέλος απαγορεύσης προσπεράσματος από φορτηγά αυτοκίνητα που έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα.



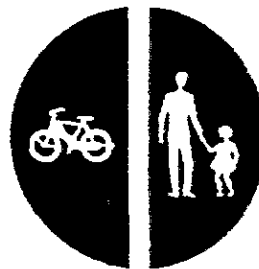
(P - 63)

Απαγορεύεται το ρυμουλκούμενο όχημα να έχει βάρος μεγαλύτερο από (π.χ. 3) τόνους.



(P - 64)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά.



(P - 65)

Η κάθε κατηγορία χρηστών που απεικονίζει το σύμβολο πρέπει να χρησιμοποιεί την πλευρά του αντίστοιχου διαδρόμου που είναι ειδικά επιλεγμένη γι' αυτή την κατηγορία.



(P - 66)

Οι διάφορες κατηγορίες χρηστών που απεικονίζουν τα αντίστοιχα σύμβολα επιτρέπεται να χρησιμοποιούν ταυτόχρονα τον ειδικό διάδρομο.



(P - 67)

Αποκλειστική διέλευση Λεωφορείων ή Τρόλλεϋ.



(P - 68)

Τέλος αποκλειστικής διέλευσης Λεωφορείων ή Τρόλλεϋ.



(P - 69)

Χώρος στάθμευσης



(P - 70)

Χώρος στάθμευσης ορισμένης κατηγορίας οχημάτων, π.χ. ταξί.



(P - 71)

Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ύστερα από ειδική άδεια.

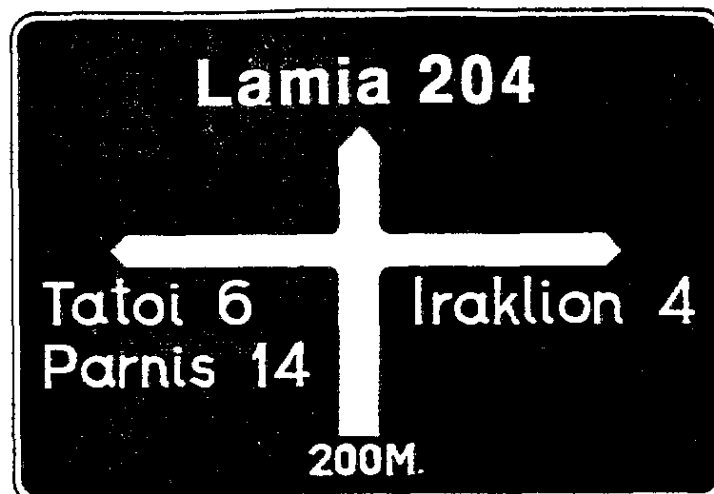


(P - 72)

Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ύστερα από ειδική άδεια και με ασθματικό κυκλοφορίας ...

III. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΕΣ (Π)

Οι στα ακόλουθα σχέδια πληροφοριακών πινακίδων αναγράφει: τοπωνυμίων, χιλιομετρικών αποστάσεων κατευθύνσεων, βελών κλπ., αποτελούν παραδείγματα των αντιστοίχων πινακίδων.



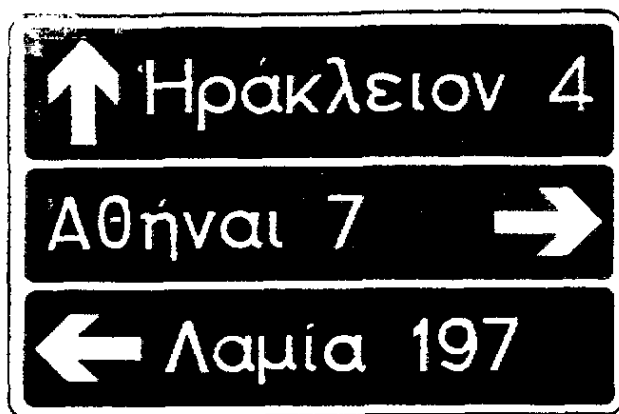
(Π - 1)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων η οποία τοποθετείται στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας προ διασταυρώσεων με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.



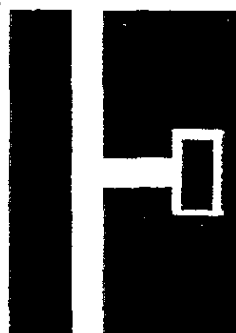
(Π - 2)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων η οποία τοποθετείται στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας προ διακλαδώσεων, με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.



(Π - 3)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων για συνήθεις οδούς με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.



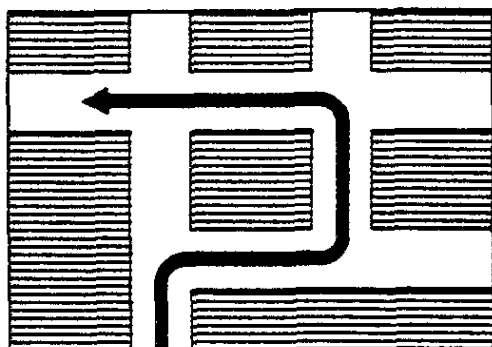
(Π - 4)

Προειδοποιητική για αδιέξοδο



(Π - 5)

Προειδοποιητική για αδιέξοδο



(Π - 6)

Προειδοποιητική υποχρεωτικής διαδρομής για στροφή αριστερά στην επομένη διασταύρωση όπου αυτή απαγορεύεται.



(Π - 7)

Προειδοποιητική πινακίδα προεπιλογής λωρίδας σε διασταύρωση σε οδούς με πολλές λωρίδες κυκλοφορίας.



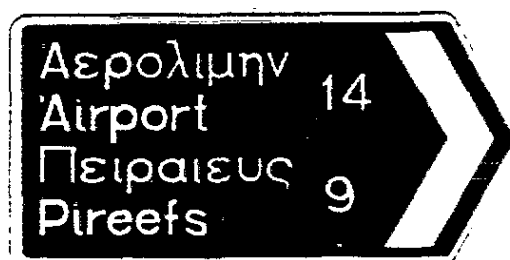
(Π - 8α)

Κατεύθυνσης μιας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.



(Π - 8β)

Κατεύθυνσης μιας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.



(Π - 8γ)

Κατεύθυνσης για περισσότερες της μιας τοπωνυμίες με μορφή βέλους.



(Π - 9)

Κατεύθυνσης μιας τοπωνυμίας (μορφής ορθογωνίου).



(Π - 10)

Κατεύθυνσης προς αεροδρόμιο.



(Π - 11)

Κατεύθυνσης προς κατασκήνωση.



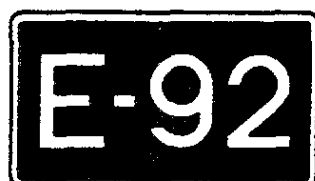
(Π - 12)

Κατεύθυνσης προς Ξενώνα Νεότητας.



(Π - 13)

Αρίθμηση εθνικών οδών.



(Π - 14)

Αρίθμηση διεθνών αρτηριών.



(Π - 15)

Χιλιομέτρηση οδών.



(Π - 16)

Χιλιομέτρηση οδών.



(Π - 17)

Αρχή κατοικημένης περιοχής.



(Π - 19)

Τοπωνυμία



(Π - 18)

Τέλος κατοικημένης περιοχής.



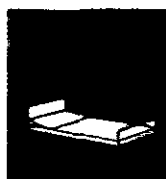
(Π - 20)

Επιβεβαιωτική πινακίδα (Παράδειγμα).



(Π - 21)

Διάβαση πεζών.



(Π - 22)

Νοσοκομείο (για αποφυγή ή μείωση οποιουδήποτε μη αναγκαίου θορύβου).



(Π - 23)

Μονόδρομος.



(Π - 24)

Μονόδρομος.



(Π - 25)

Οδός αδιέξοδη.



(Π - 26)

Οδός ταχείας κυκλοφορίας.



(Π - 26a)

Τέλος οδού ταχείας κυκλοφορίας.

(πράσινο)
(Π - 27)

Αυτοκινητόδρομος.

(πράσινο)
(Π - 27a)

Τέλος Αυτοκινητοδρόμου.



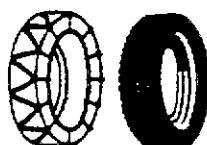
(Π - 28)

Στάση Λεωφορείου ή Τρόλλεϋ.



(Π - 29)

Ορεινή οδός ανοικτή ή κλειστή ανάλογα με τις ενδείξεις μέσα στα πλαίσια 1, 2, 3 της πινακίδας.



(Π - 30)

Συνιστώνται αλυσίδες ή ελαστικά χιόνων (για το πλαίσιο της Π - 29)



(Π - 31)

Χώρος επιτρεπομένης στάθμευσης.



(Π - 31a)

Περιοχή επιτρεπομένης στάθμευσης.



(Π - 31β)

Έξοδος από περιοχή
επιτρεπομένης στάθμευ-
σης.



(Π - 31γ)

Κατεύθυνση προς χώρο
επιτρεπομένης στάθμευ-
σης.



(Π - 32)

Σταθμός Πρώτων Βοη-
θειών.



(Π - 33)

Συνεργείο επισκευής
βλαβών.



(Π - 34)

Τηλέφωνο.



(Π - 35)

Πρατήριο καυσίμων.



(Π - 36)

Ξενοδοχείο ή Μοτέλ.



(Π - 37)

Εστιατόριο.



(Π - 38)

Αναψυκτήριο ή Καφε-
νείο.



(Π - 39)

Θέση για παραμονή εκ-
δρομέων.



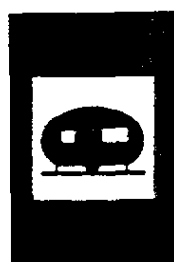
(Π - 40)

Σημείο έναρξης περιπά-
του.



(Π - 41)

Θέση για κατασκηνώ-
σεις.



(Π - 42)

Θέση για τροχόσπιτα.



(Π - 43)

Θέση για κατασκηνώσεις
και τροχόσπιτα.



(Π - 44)

Ξενώνας Νεότητας.



(Π - 45)

Τουριστικές Πληροφο-
ρίες.



(Π - 46)

Περιοχή κολύμβησης.



(Π - 47)

Εγκαταστάσεις υγιεινής.



(Π - 48)

Ραδιοφωνική συχνότητα
πληροφοριών οδικής κυ-
κλοφορίας.

(Π - 49)

Σήραγγα.



(Π - 50)

Αεροδρόμιο.



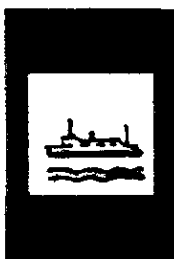
(Π - 51)

Ελικοδρόμιο.



(Π - 52)

Εναέρια μεταφορά.



(Π - 53)

Λιμάνι.



(Π - 54)

Τουριστικό λιμάνι.



(Π - 55)

Λιμενικός σταθμός ιπα-
μένων σκαφών.

(Π - 56)

Λιμενικός σταθμός
εμπορικών οχηματαγω-
γών πλοίων.



(Π - 57)
Αστυνομία.



(Π - 58)
Αρχή περιοχής κατοικίας.



(Π - 59)
Τέλος περιοχής κατοικίας.



(Π - 60)
Άτομα με μειωμένη κινητικότητα.



(Π - 61)
Άνω (υπέργεια) διάβαση πεζών.



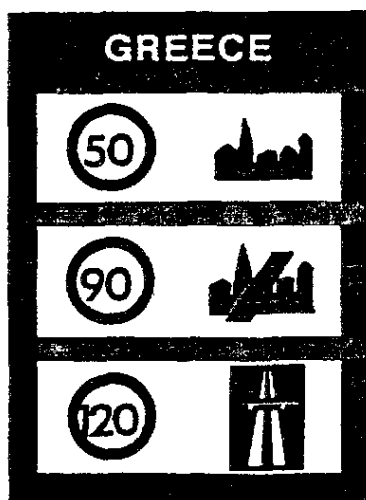
(Π - 62)
Κάτω (υπόγεια) διάβαση πεζών.



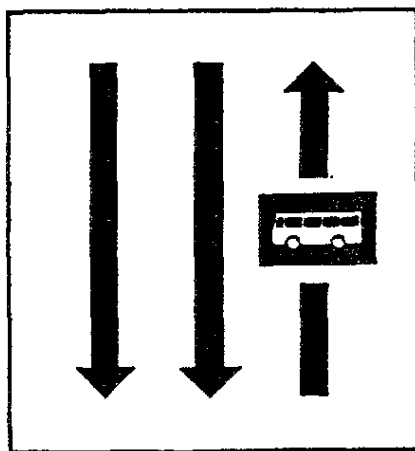
(Π - 63)
Ανισόπεδη διάβαση πεζών χωρίς σκαλοπάτια.



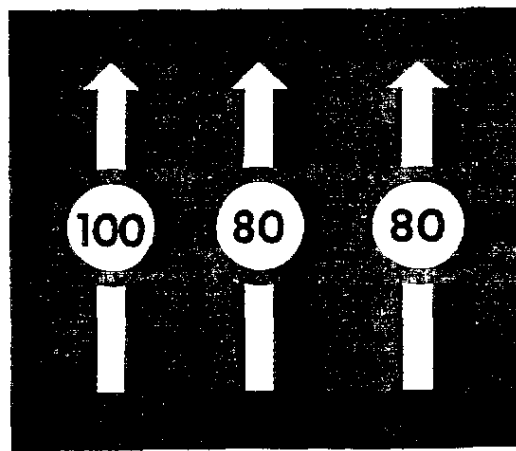
(Π - 64)
Συνιστώμενη ταχύτητα.



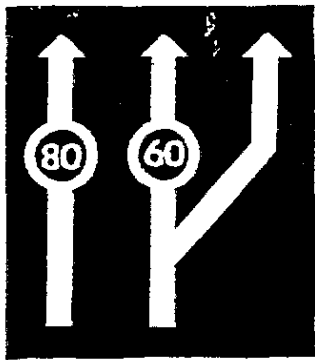
(Π - 65)
Γενικά όρια ταχύτητας.



(Π - 66)
Λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας Λεωφορείων ή Τρόλλεϋ.

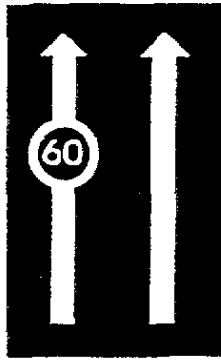


(Π - 67)
Ανώτατα όρια ταχυτήτων ανά λωρίδα κυκλοφορίας.



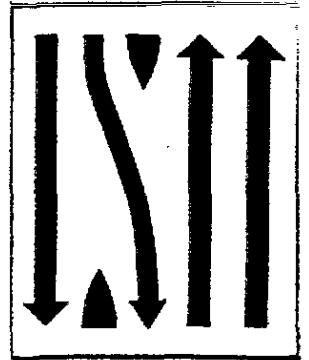
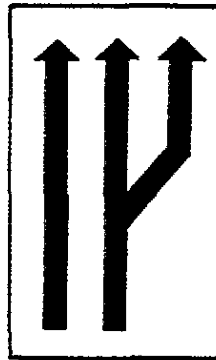
(Π - 68)

Ελάχιστα όρια ταχυτήτων ανά λωρίδα κυκλοφορίας.

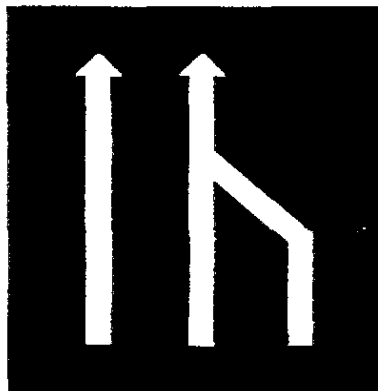


(Π - 69)

Αριθμός και κατευθύνσεις κυκλοφοριακών λωρίδων.

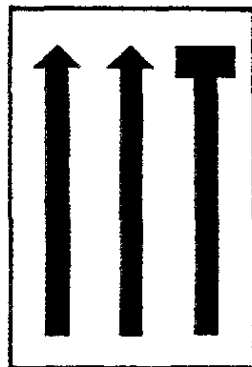


(Π - 69α)



(Π - 70)

Περιορισμός αριθμού κυκλοφοριακών λωρίδων.



(Π - 70α)



(Π - 71)

Εγκαταστάσεις υγιεινής για άτομα με μειωμένη κινητικότητα.



(Π - 72)

Κατεύθυνση οχημάτων για στάθμευση σε συγκεκριμένο χώρο (π.χ. Μετρό για χρησιμοποίηση του μεταφορικού αυτού μέσου).



(Π - 73)

Προειδοποίηση κατεύθυνσης οχημάτων για στάθμευση σε συγκεκριμένο στεγασμένο χώρο.



(Π - 74)

Κατεύθυνσης - επισήμανσης επικινδύνων καμπυλών.



(Π - 75)

Διαδοχικά βέλη κατεύθυνσης τοποθετούμενα σε επικίνδυνες καμπύλες κυρίων αρτηριών.



(Π - 76)

Εμπόδιο κινητό λόγω έργων επί της οδού.



P - 52b



(Π - 77)

Για υποχρεωτικό πέρασμα από τα δεξιά νησίδας ή εμποδίου. (Συνδυάζεται η τοποθέτησή της π.χ. με τη P-52b).



P - 52a



(Π - 78)

Για υποχρεωτικό πέρασμα από τα αριστερά νησίδας ή εμποδίου. (Συνδυάζεται η τοποθέτησή της π.χ. με τη P-52a).



P - 52



(Π - 79)

Για υποχρεωτικό πέρασμα από τα δεξιά ή αριστερά νησίδας ή εμποδίου. (Συνδυάζεται η τοποθέτησή της π.χ. με τη P-52).

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ



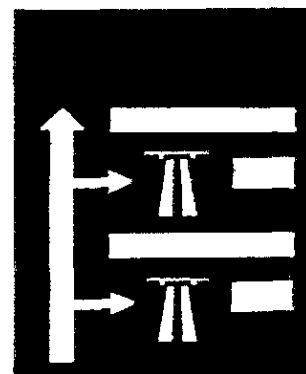
(Π - 80)

Αναγγελία προσέγγισης σε ανισόπεδο κόμβο.



(Π - 81)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων προ ανισοπέδου κόμβου.



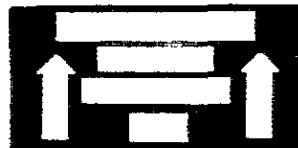
(Π - 82)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων εισόδου σε αυτοκινητόδρομο από δευτερεύουσα οδό μέσω ανισοπέδου κόμβου.



(Π - 83)

Γέφυρα σήμανσης με αναγραφή κατευθύνσεων προ ανισοπέδου κόμβου.



(Π - 84)

Γέφυρα σήμανσης με αναγραφή κατευθύνσεων προ ανισοπέδου κόμβου με αφαίρεση λωρίδας του αυτοκινητόδρομου.



(Π - 85)

Γέφυρα σήμανσης με αναγραφή κατευθύνσεων στην αρχή εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο (αρχή λωρίδας επιβράδυνσης κόμβου).



(Π - 86)

Κατεύθυνση εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο.



(Π - 87)

Επιβεβαιωτική της εισόδου στο συγκεκριμένο αυτοκινητόδρομο μετά τον ανισόπεδο κόμβο.



(Π - 88)

Προειδοποιητική κατεύθυνσης εισόδου στον αυτοκινητόδρομο.



(Π - 89)

Κατευθύνσεις εισόδου στον αυτοκινητόδρομο.



(Π - 90α)



(Π - 90β)



(Π - 90γ)

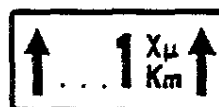
Προειδοποιητικές εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο σε αποστάσεις 300, 200, 100 μ. αντίστοιχα προ της αρχής της λωρίδας επιβράδυνσης του κόμβου (όπου η πινακίδα Π - 85).

IV. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ (Πρ)



(Πρ - 1)

Απόσταση από τη θέση της πινακίδας μέχρι την αρχή της επικινδυνής θέσης ή της περιοχής στην οποία εφαρμόζεται ο καθοριζόμενος μ' αυτήν κανόνας ή περιορισμός (π.χ. 200 μ.).



(Πρ - 2)

Μήκος του επικινδύνου τμήματος ή της περιοχής στην οποία εφαρμόζεται ο καθοριζόμενος με την πινακίδα ή περιορισμός (π.χ. 1 χλμ.).



(Πρ - 3α)

Αρχή ισχύος πινακίδας P - 39 ή P - 40, που τοποθετείται παράλληλα προς τον άξονα της οδού. Η ισχύς της πινακίδας εκτείνεται επί... (π.χ. 10) μ. από τη θέση της πινακίδας και προς την κατεύθυνση του βέλους.



(Πρ - 3β)

Υπόμνηση ισχύος πινακίδας P - 39 ή P - 40, που τοποθετείται παράλληλα προς τον άξονα της οδού. Η ισχύς της πινακίδας εκτείνεται επί... (π.χ. 5) μ. και από τις δύο πλευρές της θέσης της πινακίδας.



(Πρ - 3γ)

Τέλος ισχύος πινακίδας P - 39 ή P - 40, που τοποθετείται παράλληλα προς τον άξονα της οδού. Η ισχύς της πινακίδας εκτείνεται επί... (π.χ. 10) μ. από τη θέση της πινακίδας και προς την κατεύθυνση του βέλους.



(Πρ - 4α)

Αρχή ισχύος πινακίδας P - 39 ή P - 40, που τοποθετείται κάθετα προς τον άξονα της οδού.



(Πρ - 4β)

Επανάληψη ισχύος πινακίδας P - 39 ή P - 40, που τοποθετείται κάθετα προς τον άξονα της οδού.



(Πρ - 4γ)

Τέλος ισχύος πινακίδας P - 39 ή P - 40, που τοποθετείται κάθετα προς τον άξονα της οδού.



(Πρ - 4δ)

Επιτρέπεται μόνο για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ύστερα από ειδική άδεια.

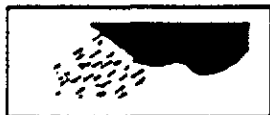


(Πρ - 4ε)

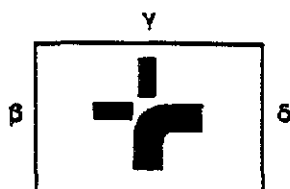
Εξαιρούνται μόνο οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ύστερα από ειδική άδεια.



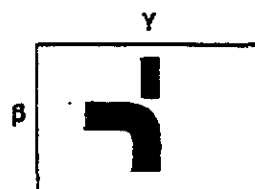
(Πρ - 5)
Πάγος



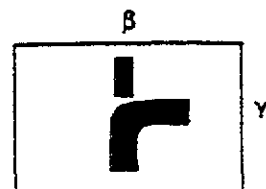
(Πρ - 6)
Βροχή.



(Πρ - 7)
Προτεραιότητα κατεύ-
θυνσης σε διασταύρωση
(π.χ. α-δ)



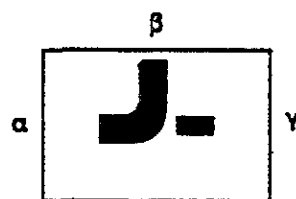
(Πρ - 8)
Προτεραιότητα κατεύ-
θυνσης σε διακλάδωση
μορφής $\perp$ (π.χ. α-β)



(Πρ - 9)
Προτεραιότητα κατεύ-
θυνσης σε διακλάδωση
μορφής $\perp$ (π.χ. α-γ)



(Πρ - 10)
Προτεραιότητα κατεύ-
θυνσης σε διακλάδωση
μορφής $\perp$ (π.χ. α-β)



(Πρ - 11)
Προτεραιότητα κατεύ-
θυνσης σε διακλάδωση
μορφής $\perp$ (π.χ. α-β)



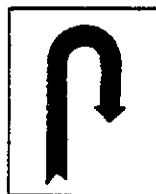
(Πρ - 12)
Προτεραιότητα κατεύ-
θυνσης σε διακλάδωση
μορφής γ (π.χ. α-γ)



(Πρ - 13)
Προτεραιότητα κατεύ-
θυνσης σε διακλάδωση
μορφής γ (π.χ. α-γ)



(Πρ - 14α)



(Πρ - 14β)

Επικίνδυνη κλειστή στροφή αριστερά (14α) - δεξιά (14β)



(Πρ - 15α)



(Πρ - 15β)

Ανακάμπτων ελιγμός αριστερά (15α) - δεξιά (15β)

(Πρ - 16) Επιτρέπεται μόνο για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων που απεικονίζει το σύμβολο:

(Σύμβολα οχημάτων)



(Πρ - 16α)
Ζωήλατο όχημα.



(Πρ - 16β)
Χειράμαξα.



(Πρ - 16γ)
Ποδήλατο.



(Πρ - 16δ)
Μοτοποδήλατο.



(Πρ - 16ε)
Μοτοσυκλέτα.



(Πρ - 16στ)
Επιβατικό όχημα.



(Πρ - 16ζ)
Επιβατικό με ρυμουλ-
κούμενο όχημα ενός
άξονα (τρέιλερ).



(Πρ - 16η)
Αγροτικό μηχάνημα.



(Πρ - 16θ)
Λεωφορείο ή τρόλλεϋ.



(Πρ - 16ι)
Φορτηγό αυτοκίνητο.



(Πρ - 16ια)
Φορτηγό αρθρωτό
(κονταίηνερ).



(Πρ - 16ιβ)
Φορτηγό με ρυμουλκαύ-
μενο όχημα (νταλικά)
πλην ρυμουλκουμένου
ενός άξονα.



(Πρ - 16 ιγ)

Φορτηγό με ρυμουλκούμενο
όχημα ενός άξονα (τρέιλερ).



(Πρ - 16 ιδ)

Όχημα που φέρει πάνω από ορι-
σμένη ποσότητα εκρηκτικές ή
εύφλεκτες ύλες.



(Πρ - 17)
(α έως ιδ)

Εξαιρείται (από την ισχύουσα
ρύθμιση) μόνο η συγκεκριμένη
κατηγορία οχημάτων που απεικο-
νίζει το σύμβολο (αρίθμηση αντί-
στοιχη με την Πρ - 16).



(Πρ - 18α)

Επιτρέπεται μόνο για τα ταξί.



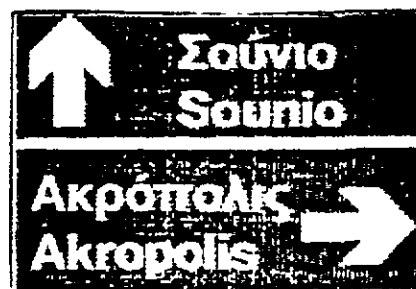
(Πρ - 18β)

Εξαιρούνται μόνο τα ταξί.



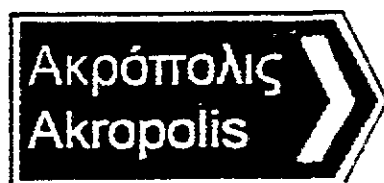
Π - 3α

Προειδοποιητική κατεύθυνσης
με αναγραφή κατευθύνσεων
και χιλιομετρικών αποστάσεων
σε οδούς τοπικού οδικού δικτύου.



Π - 3β

Προειδοποιητική κατεύθυνσης
με αναγραφή κατευθύνσεων για
περιοχές μεγάλου τουριστικού
ή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.



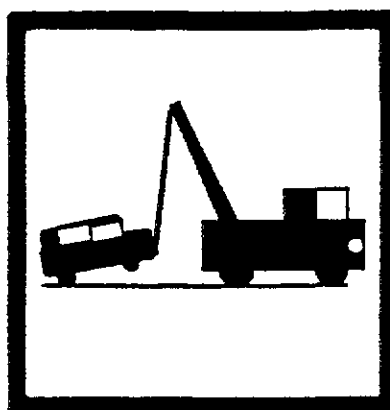
Π - 8δ

Κατεύθυνση μιας τοπωνυμίας
μεγάλου τουριστικού ή αρχαιολογικού
ενδιαφέροντος με μορφή βέλους.



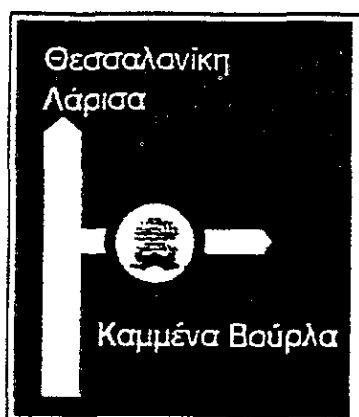
Π - 93

Ρύθμιση κυκλοφορίας
από σχολικό τροχονόμο.



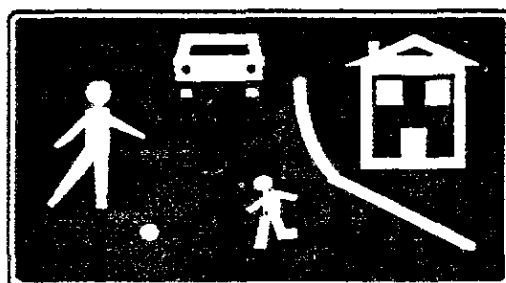
Π - 94

Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση
Οι παραβάτες μετακινούνται.



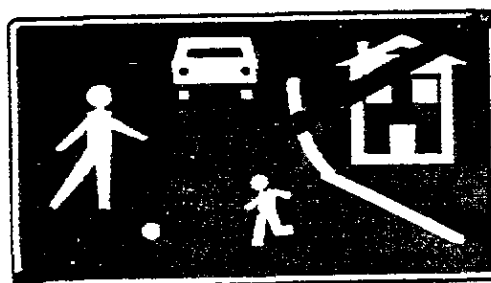
Π - 91

Προειδοποιητική υποχρεωτικής
παρακαμπτήριας διαδρομής των
οδικών οχημάτων μεταφοράς
επικίνδυνων φορτίων



Π - 92

Αρχή περιοχής κατοικίας
χαρακτηρισμένης ως περιοχής ηπίας
κυκλοφορίας



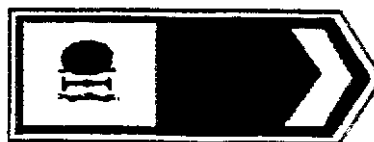
Π - 92α

Τέλος περιοχής κατοικίας
χαρακτηρισμένης ως περιοχής ηπίας
κυκλοφορίας



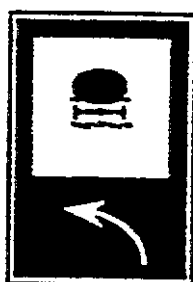
P - 73α

Υποχρεωτική κατεύθυνση
πορείας οχημάτων μεταφοράς
επικίνδυνων φορτίων προς τα
αριστερά



P - 73β

Υποχρεωτική κατεύθυνση
πορείας οχημάτων μεταφοράς
επικίνδυνων φορτίων προς τα
δεξιά



P - 74α

Υποχρεωτική κατεύθυνση
πορείας οχημάτων μεταφοράς
επικίνδυνων φορτίων προς τα
αριστερά



P - 74β

Υποχρεωτική κατεύθυνση
πορείας οχημάτων μεταφοράς
επικίνδυνων φορτίων προς τα
δεξιά



P - 75

Επιβάλλει ιδιαίτερη προσοχή σε
οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνες
ύλες που μπορούν να προκαλέσουν
μόλυνση των υδάτων

Άρθρο δεύτερο**Έναρξη ισχύος του Κώδικα**

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει ύστερα από δύο (2) μήνες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ'ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδριάσεως ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Επίσης, κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τρίτης 9 Φεβρουαρίου 1999, της Τετάρτης 10 Φεβρουαρίου 1999 και της Πέμπτης 11 Φεβρουαρίου 1999 και ερωτάται το Σώμα, αν

επικυρούνται.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς τα Πρακτικά της Τρίτης 9 Φεβρουαρίου 1999, της Τετάρτης 10 Φεβρουαρίου 1999 και της Πέμπτης 11 Φεβρουαρίου 1999 επικυρώθηκαν.

Στο σημείο αυτό δέχεσθε να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 23.50' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου της πρότασης νόμου: "Μουσειακή προβολή και αρχεία της Εθνικής Αντίστασης 1941-1944", σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ